Regio Foodvalley®

BEREIKBAARHEIDS-AGENDA

REGIO FOODVALLEY 2023-2026

BEREIKBAARHEIDS-AGENDA

REGIO FOODVALLEY 2023-2026

INHOUD

Voorwoord 5
Bestuurlijke samenvatting 6

Over Regio Foodvalley 8

1. INLEIDING 10

Aanleiding 11
Verantwoording 12
Leeswijzer 12

Doorpakken op de Bereikbaarheidsagenda 2018-2022 14

2. AMBITIE EN STRATEGIE 16

Ambitie, doelen 17
Strategie 19

3. PROGRAMMALIJNEN 22

Programmalijn 1 – Bovenregionale bereikbaarheid 23
Programmalijn 2 – Regionale bereikbaarheid 32
Programmalijn 3 – Duurzaam, slim, veilig 42

4. UITVOERING EN ORGANISATIE 48

Programmaorganisatie 49
Inzet regio en regiogemeenten 50
Uitwerking agenda in jaarplannen 50
Monitoring en evaluatie 52

Bijlage 1 – Netwerkperspectieven voor openbaar vervoer in Regio Foodvalley 54

Colofon 56
Contact 56

VOORWOORD

Als gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Rhenen, Renswoude, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen zijn we er met recht trots op dat we gezamenlijk de Regio Foodvalley vormen. Dat is allereerst omdat het hier goed leven en wonen is. Maar we zijn ook trots om wat de regio nationaal en internationaal voor elkaar krijgt. De kennisinstituten en bedrijven in Foodvalley zorgen namelijk voor een continue innovatie in de landbouw- en voedingsmiddelenindustrie en, niet onbelangrijk in deze tijd, voor duurzaamheid. Dat doen ze zo goed, dat we als Regio Foodvalley hard op weg zijn wereldleider *agrifood* te worden.

Maar bij trots hoort natuurlijk verantwoordelijkheid. Die kennisinstituten en bedrijven moeten zich honderd procent kunnen focussen op waar ze goed in zijn – en wij als overheden moeten ervoor staan dat aan alle 'randzaken' voldaan wordt. Dat het hier inderdaad goed wonen is bijvoorbeeld. Dat de ICT-infrastructuur en andere voorwaarden voor bedrijvigheid op orde zijn. Maar zeker ook dat de (inter) nationale *bereikbaarheid* goed is en blijft

Voor dat laatste voelen we ons als Foodvalley-gemeenten zó verantwoordelijk, dat we hier al jaren nauw op samenwerken. Zo hebben we in 2014 samen met de provincie Gelderland en Utrecht een regionale netwerkvisie opgesteld. In 2018 zijn we een stap verder gegaan en hebben we voor de periode 2018-2022 een bereikbaarheidsagenda opgesteld, inclusief acties en projecten. Als Foodvalley-gemeenten hebben we zelfs een eigen Mobiliteitsfonds. Die samenwerking heeft al mooie resultaten opgeleverd, van gehoord worden in de lobby richting het rijk tot nieuwe fietsverbindingen en een regionale verkeersdesk.

Maar we zijn er nog niet! Ik hoef maar twee woorden te zeggen, *verstedelijkingsopgave* en *klimaat*, en het mag duidelijk zijn dat er wat bereikbaarheid betreft geen sprake kan zijn van achteroverleunen. We moeten ons klaar maken om straks de verplaatsingen van heel veel meer inwoners te faciliteren én we moeten dat zo schoon en duurzaam mogelijk doen. De ambitie die we ons in 2018 stelden, namelijk slim, duurzaam en gezond bereikbaar, geldt dus nog steeds. Met misschien nog wat extra nadruk op het duurzaam.

De afgelopen maanden hebben we er hard aan gewerkt om te evalueren hoe het de afgelopen jaren is gegaan. Met die kennis hebben we vervolgens een nieuwe bereikbaarheidsagenda opgesteld voor de periode 2023-2026. Het resultaat van die exercitie vindt u in deze uitgave. Langs drie programmalijnen gaan we de komende tijd werken aan een verantwoorde bereikbaarheid 'extern en intern', waarin we voor 200 procent gaan voor een aanzienlijke modal shift. We zijn blij met alle acties en projecten die daarvoor zijn uitgewerkt. We denken ook dat de stevige doelen die we daarbij nastreven, alleen maar recht doen aan de trots die wij voelen voor de Foodvalley. Kennisinstellingen, bedrijven en overheden: samen gaan we ervoor dé wereldleider op het gebied van duurzame agrifood te worden!

Engbert Stroobosscher
Regionaal Portefeuillehouder Mobiliteit
Regio Foodvalley, februari 2023

BESTUURLIJKE SAMENVATTING

Foodvalley wil wereldleider worden op het gebied van innovatie en duurzaamheid in de landbouw en de voedingsmiddelenindustrie. Een goede (inter) nationale bereikbaarheid van de regio is dan een voorwaarde.

Om die bereikbaarheid op peil te houden en waar mogelijkheden te verbeteren, werken de acht gemeenten in de regio – Barneveld, Ede, Nijkerk, Rhenen, Renswoude, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen – nauw samen als Regio Foodvalley. Dat samen optrekken is vooral nodig omdat de regio voor grote uitdagingen staat. Zo is er de *verstedelijkingsopgave*: tot 2040 komen er in de regio naar verwachting 40.000 nieuwe woningen bij. Dat zal de druk op de netwerken van auto, ov en fiets flink vergroten. Dan is er nog de noodzaak om de *uitstoot door het verkeer in te perken*. Dat is omdat we willen bijdragen aan het behalen van de afspraken van het Klimaatakkoord, maar zeker ook met het oog op de stikstofcrisis.

Doelen

De regio wil de komende jaren dan ook flink investeren in de bereikbaarheid. De ambitie is kort gezegd dat Foodvalley in 2030 *slim, duurzaam en gezond bereikbaar* moet zijn. Daarvoor zijn de volgende doelen gesteld, uitgewerkt in programmalijnen met acties en projecten:

1. Foodvalley is als regio goed bereikbaar

Een goede aansluiting van de regio op de corridors A1 en A12, zowel via weg als via spoor, is essentieel om het extra verkeer op te vangen en de verbinding met de Randstad en de stedelijke regio's in het oosten van het land op peil te houden. De aanpak van de (auto)knelpunten op deze corridors is belangrijk. Ook verdient de zuidelijke ontsluiting, via de Rijnbrug, aandacht.

Voor specifiek het personenvervoer per spoor is het zaak dat stations als Ede-Wageningen, Veenendaal-De Klomp en Barneveld-Noord goed bediend blijven worden en zich door kunnen ontwikkelen tot hoogwaardige multimodale knopen.

Op deze thema's is Regio Foodvalley sterk afhankelijk van het beleid en de besluiten van de provincies, (buur)regio's en het rijk. Foodvalley zal er dus vooral z'n best voor moeten doen om de belangen van de regio goed voor het voetlicht te krijgen.

Foto: Hilda Weges

2. De bereikbaarheid bínnen de regio is op orde

Foodvalley zal ervoor zorgen dat in 2030 de steden, kleine kernen en buitengebieden van de regio – ook de nieuwbouwgebieden – goed ontsloten worden. Dat gebeurt door te investeren in de fietsnetwerken: fietsroutes in het Binnenveld worden verbeterd, *missing links* worden ingevuld en nieuwsbouwlocaties ontsloten.

De regio zal zich er ook hard voor maken de voorzieningen voor (hoogwaardig) openbaar vervoer te verbeteren en een netwerk van mobiliteitshubs uit te rollen. Verder zal Foodvalley voorbereidingen treffen voor multimodaal verkeersmanagement.

3. De mobiliteit in Foodvalley is duurzaam, slim en veilig

Met behulp van de werkgeversaanpak en afspraken met onderwijsinstellingen versterkt Foodvalley de *modal shift* – meer reizen per ov en fiets – nog meer. In 2030 is de mobiliteit in Regio Foodvalley dan ook aanmerkelijk duurzamer.

De gemeenten in Foodvalley zullen bovendien hun datahuishouding op orde brengen en een regionaal multimodaal verkeersmodel ontwikkelen. Zo kunnen (beleids)vraagstukken op het gebied van mobiliteit beter worden geanalyseerd en uitgewerkt.

Door de verkeersveiligheid te verhogen, vooral op wegen in de buitengebieden en op scholierenroutes, beschermt de regio de kwetsbaarste verkeersdeelnemers. Dit maakt meteen het fietsen aantrekkelijker.

Organisatie

Voor de uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda heeft Regio Foodvalley een programmaorganisatie opgezet. Het Portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit van Regio Foodvalley fungeert als stuurgroep van het programma. Voor de dagelijkse aansturing en uitvoering van de programmalijnen en -acties zijn de leden van het ambtelijk overleg, projectleiders en de backoffice verantwoordelijk. De programmamanager ten slotte is spin in het web en bewaakt de algehele voortgang en de verbinding met de andere programma's en trajecten in de regio.

Deze organisatie zal er de komende jaren voor zorgen dat de drie programmalijnen verder ingevuld zullen worden. Dat gebeurt in jaarplannen, waarin de precieze onderzoeken, projecten, lobbytrajecten, communicatie, pilots enzovoort worden uitgewerkt, inclusief de benodigde menskracht en de financiering.

Figuur 1:
Kaart van de Foodvalley-regio.

Over Regio Foodvalley

De *Foodvalley* bestrijkt het westen van provincie Gelderland en het zuidoosten van provincie Utrecht. Het gebied omvat de acht gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Rhenen, Renswoude, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen en telt zo'n 350.000 inwoners. Economisch gezien blinkt Foodvalley uit in *agrifood*: het is een topregio op het gebied van innovatie en duurzaamheid in de landbouw en de voedingsmiddelenindustrie.

Regio Foodvalley is de samenwerkingsorganisatie van de Foodvalley. De *Regio Foodvalley Gemeenschappelijke Regeling* betreft specifiek de samenwerking tussen de acht gemeenten. De *Regio Foodvalley Economic Board* is breder van opzet en omvat naast de gemeenten ook de provincies Gelderland en Utrecht, onderwijs- en kennisinstellingen en ondernemers in de regio. De doelen van de Gemeenschappelijke Regeling en de Economic Board zijn dezelfde: ervoor zorgen dat de Foodvalley een duurzame en aantrekkelijke regio voor bedrijven en inwoners blijft – en z'n positie als topregio agrifood kan uitbouwen.

1 INLEIDING

Het is prettig wonen en werken in de Foodvalley. Het gebied is behalve mooi en groen ook economisch sterk: het behoort tot de wereldwijde top van de agrifood. Maar willen we de regio de komende jaren aantrekkelijk en krachtig houden, dan is een goede bereikbaarheid een voorwaarde. De Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 is opgesteld om op dit vlak niets aan het toeval over te laten.

Aanleiding

Foodvalley wil wereldleider worden op het gebied van innovatie en duurzaamheid in de landbouw en de voedingsmiddelenindustrie. In de regio werken gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat, kennisinstellingen en bedrijven intensief samen om dit mogelijk maken. Kennisuitwisseling tussen bedrijven faciliteren is daarbij een belangrijk punt, maar Foodvalley zet zich ook in om de *randvoorwaarden* voor succes te optimaliseren. Denk dan aan een aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving, een uitstekende ICT-infrastructuur en zeker ook een goede (inter)nationale bereikbaarheid.

Op dat thema bereikbaarheid nemen we als gemeenten – Barneveld, Ede, Nijkerk, Rhenen, Renswoude, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen – het voortouw. De lijnen zijn jaren geleden uitgezet met de *Netwerkvisie Foodvalley 2014*. In 2018 hebben we ook de *Bereikbaarheidsagenda 2018-2022* opgesteld. Die bevatte de bereikbaarheidsambitie voor 2030 en omvatte vier coherente programmalijnen. Deze hebben de afgelopen jaren als richtinggevend kader gediend voor ons gezamenlijke, gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

Die agenda krijgt nu een vervolg in de *Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026*. We zetten hiermee de acties en projecten van de afgelopen tijd voort en voegen nieuwe punten toe. Dat laatste is nodig ook, want de uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid zijn in de tussentijd alleen maar groter geworden.

Opgaven

Om te beginnen kent Regio Foodvalley een grote *verstedelijkingsopgave*. Tot 2040 krijgen we er in de regio naar verwachting 40.000 nieuwe woningen bij.[1] Dit is geen kwestie van simpelweg bouwen, want de opgave raakt thema's als energie, klimaat, landschap, leefomgeving, economie en mobiliteit. Niet voor niets heeft de regio een *verstedelijkingsstrategie* opgesteld.[2] Die moet ervoor zorgen dat de nieuwbouw zó wordt ingepast, dat de kwaliteit van de leefomgeving op peil blijft (balans stad en landschap), de economie gelijke tred houdt (meer inwoners dus ook meer arbeidsplaatsen) én de bereikbaarheid gewaarborgd is (woon- en werklocaties goed en duurzaam bereikbaar).

Dat laatste punt is een uitdaging. De 40.000 woningen staan immers voor tienduizenden inwoners extra in de regio en ook voor heel wat meer bedrijvigheid (winkels, voorzieningen enzovoort). Dat zal er vanzelf toe leiden dat het aantal verplaatsingen in, van en naar de regio stijgt.[3] Er moet daarom een tandje bij om de verbindingen van Foodvalley met de Randstad en stedelijke regio's in het oosten van het land op orde te houden. Dat geldt ook voor de verbindingen ín de regio, tussen economische kerngebieden, steden, kleine kernen en het buitengebied van de regio. In de drukke en meer verstedelijkte gebieden zullen we hierbij, gelet op de leefbaarheid, focussen op duurzame vormen van mobiliteit met een kleiner ruimtebeslag, lees: lopen, fietsen, het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Maar in gebieden in de regio die hun landelijke karakter behouden – waar de fiets en het ov niet altijd toereikend zijn – ligt het faciliteren van (schone) automobiliteit meer voor de hand.

Een tweede opgave betreft de *uitstoot door het verkeer*. In 2019 heeft de Tweede Kamer het Klimaatakkoord onderschreven. Dat houdt in dat we in 2050 wat mobiliteit betreft 'klimaatneutraal' moeten zijn.[4] Voor de korte en middellange termijn is dit akkoord alweer ingehaald door de stikstofcrisis die vereist dat we per direct de stikstofuitstoot beperken. Het verkeer kan daar op drie manieren z'n bijdrage aan leveren: mobiliteit *voorkomen* door nabijheid te creë-

1 Zie 'Contourennotitie uitgangspunten Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley', 2020.
2 Deze verstedelijkingsstrategie is in 2022 door het rijk en de regio vastgesteld in de zogenaamde BO-MIRT-afspraken. Zie 'Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022', Rijksoverheid, 2022.
3 Zie 'Mobiliteitsanalyses 2040 Arnhem-Nijmegen-Foodvalley', MuConsult, 2022.
4 Zie 'Mobiliteitsprogramma 2019-2023 Provincie Utrecht', provincie Utrecht.

ren van voorzieningen en werk tot woningen; mobiliteit *verschonen* door in te zetten op het gebruik van schone brandstoffen; en mobiliteit *veranderen* door een modal shift te realiseren naar lopen en fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Dat zijn al met al forse uitdagingen waarbij het balanceren is tussen enerzijds ouderwets files bestrijden (= de auto ondersteunen) en anderzijds een modal shift bewerkstelligen (= mensen uit de auto krijgen). Dat lukt alleen als we de alternatieven voor de auto optimaal faciliteren. En dát lukt alleen met een gezamenlijk, evenwichtig en uitgebalanceerd pakket aan maatregelen en acties. De regionale Bereikbaarheidsagenda 2023-2026 moet daarvoor zorgen: de nieuwe programmalijnen zijn erop gericht om bestaande netwerken te versterken en beter te benutten, maar vooral ook om inwoners en bezoekers te stimuleren om slimmer en duurzamer te reizen.

Verantwoording

De Bereikbaarheidsagenda 2023-2026 is het resultaat van een intensief werkproces van de acht gemeenten in Regio Foodvalley. Het programma is samengesteld door de leden van het ambtelijk overleg Mobiliteit, gevoed met inhoudelijke inbreng vanuit thematische werkgroepen, de provincies Gelderland en Utrecht en Rijkswaterstaat. Dit proces is ondersteund door MuConsult.

We hebben hierbij drie stappen doorlopen. Eerst hebben we de ambitie en bijbehorende doelstellingen voor 2030 uit de Bereikbaarheidsagenda 2018-2022 tegen het licht gehouden: zijn die nog actueel? Vervolgens hebben we de projecten uit de 'oude' agenda geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid. Hierbij hebben we gelet op zowel bereikbaarheid als duurzaamheid. Tot slot hebben we de opgaven voor de periode 2023-2026 geformuleerd in de vorm van een bereikbaarheidsagenda met drie programmalijnen, inclusief projecten en acties.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 bespreken we de bereikbaarheidsambitie van Regio Foodvalley voor 2030. Ook leggen we in dat hoofdstuk in grote lijnen uit hoe we die ambities willen realiseren.

In hoofdstuk 3 presenteren we de uiteindelijke agenda voor 2023-2026, inclusief programmalijnen. Deze agenda is een uitwerking van de ambities uit hoofdstuk 2, met de evaluatie van de agenda voor 2018-2022 als vertrekpunt. De belangrijkste resultaten van deze evaluatie bespreken we op pagina 12 en 13.

Hoofdstuk 4 tot slot gaat in op de organisatie – wie doet wat – van de programmalijnen.

Download de Syntus app in de App Store of de Google Play Store • Info 0900-9292

DOORPAKKEN OP DE BEREIKBAARHEIDSAGENDA 2018-2022

De nieuwe Bereikbaarheidsagenda 2023-2026 gaat verder waar de agenda voor 2018-2022 gebleven is. Maar dan is het natuurlijk wel belangrijk te weten welke uitgezette acties zijn uitgevoerd en hoe een en ander is verlopen. In voorbereiding op de nieuwe agenda is de 2018-2022-agenda daarom uitgebreid geëvalueerd.

Die evaluatie is tot stand gekomen op basis van een *desk study* van jaarplannen en jaarverslagen die in het kader van de Bereikbaarheidsagenda 2018-2022 zijn opgesteld. Om een beeld te krijgen van de voortgang van de verschillende projecten zijn relevante project- en onderzoeksrapporten doorgenomen. Verder zijn er interviews gehouden met leden van het Ambtelijk overleg Mobiliteit van de regio. In een speciale werksessie met het Ambtelijk overleg is tot slot bepaald in hoeverre de verschillende projecten daadwerkelijk bijdragen (hebben bijgedragen) aan *bereikbaarheid* en *duurzaamheid*.[5]

Resultaten per programmalijn

De Bereikbaarheidsagenda 2018-2022 kent vier programmalijnen: 1) (inter)nationale bereikbaarheid, 2) interne bereikbaarheid, 3) duurzame en gezonde mobiliteit en 4) slim, innovatief en veilig bereikbaar.

5 Zie voor de complete evaluatie 'Evaluatie Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2018-2022', MuConsult, 2022. Dit memo is als apart document bij de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 beschikbaar.

In het onderstaande vatten we per programmalijn samen wat er is gebeurd.

Evaluatie programmalijn 1: (Inter)nationale bereikbaarheid
Onder deze programmalijn vallen de dossiers stations (‘nationale poorten’), multimodale corridors, knooppunten op hoofdcorridors, de zuidelijke en westelijke ontsluiting en logistieke stromen. Dit zijn geen punten waar de Foodvalley-gemeenten direct op kunnen ingrijpen. Er is de afgelopen jaren daarom vooral veel gelobbyd: de belangen van de regio zijn onder de aandacht gebracht bij provincies en het rijk. Hoewel de uitkomsten van de besluitvorming in veel gevallen nog ongewis zijn en de resultaten ook lang niet altijd tastbaar, is een stevige inzet op deze complexe dossiers wel cruciaal voor de toekomstige bereikbaarheid van de regio.

Evaluatie programmalijn 2: Interne bereikbaarheid
Er zijn de afgelopen jaren verschillende hoogwaardige fietsverbindingen gerealiseerd: Wageningen-Arnhem, Ede-Veenendaal, Barneveld-Voorthuizen en Nijkerk-Amersfoort/Hoevelaken. Ook treft de regio al voorbereidingen voor de uitvoering van de hoogwaardige fietsverbinding Ede-Wageningen.
Op het dossier (hoogwaardig) openbaar vervoer zijn diverse studies uitgevoerd en zijn netwerkperspectieven opgesteld voor het noorden en zuiden van Foodvalley – zie ook Bijlage 1. Als er de komende jaren nieuwe concessieovereenkomsten worden gesloten, kunnen die inspanningen tot tastbare resultaten leiden.
De regio heeft daarnaast verschillende onderzoeken uitgevoerd naar een netwerk van mobiliteitshubs. Ook hier ontbreekt nog tastbaar resultaat ‘op straat’, maar met het verrichte voorwerk kan de regio in de komende periode wel vlot stappen maken.

Programmalijn 3: Gezonde en duurzame mobiliteit
De werkgeversaanpak is van start gegaan. Vanwege corona is in het begin vooral ingezet op kennisdeling tussen werkgevers. Momenteel wordt de werkgeversaanpak opgeschaald. De resultaten tot nu toe zijn echter mager: in de regio komt de *modal shift* maar moeilijk van de grond. Ten opzichte van omliggende regio’s is het aandeel thuiswerkenden bijvoorbeeld relatief laag, en het aandeel auto’s in de verplaatsingen relatief hoog. Een probleem is wel dat er nog te weinig data beschikbaar zijn om de regionale modal shift en eventuele obstakels hierin goed te analyseren en duiden.

Programmalijn 4: Slim, veilig en sociaal bereikbaar
De vorderingen onder programmalijn 4 zijn wisselend. Afgelopen jaren is succesvol samengewerkt aan het samenbrengen van (statische) data in de Verkeersdesk, die ook is ingezet voor diverse *use cases*. De uitdaging is de Verkeersdesk goed te blijven gebruiken en ervoor te zorgen dat de Verkeersdesk zich zelfstandig kan bedruipen.
De voortgang op het vlak van innovatief verkeersmanagement en het verbeteren van de verkeersveiligheid op in de buitengebieden is beperkt.

2 AMBITIE EN STRATEGIE

Aan de Bereikbaarheidsagenda voor Foodvalley ligt een stevige ambitie ten grondslag. Kort samengevat komt die erop neer dat de regio in 2030 *slim, duurzaam en gezond bereikbaar* moet zijn. In dit hoofdstuk verkennen we deze ambitie nader. We concretiseren de ambitie in drie doelen en bespreken wat er nodig is om die doelen te realiseren.

Ambitie, doelen

In 2018 hebben we als Regio Foodvalley de bereikbaarheidsambitie voor 2030 geformuleerd. Die komt er kort samengevat op neer dat we *een slim, duurzaam en gezond bereikbare Regio Foodvalley* willen realiseren. Deze ambitie staat nog altijd overeind. Met het oog op de stikstofcrisis kunnen we hooguit zeggen dat het aspect duurzaam nóg belangrijker is geworden: we moeten vol inzetten op een modal shift.

Voor de Bereikbaarheidsagenda 2023-2026 houden we de ambitie *slim, duurzaam en gezond bereikbaar* dan ook en hebben we die geconcretiseerd in drie 'eindplaatjes' (doelen) voor 2030. We lopen die in het onderstaande kort langs.

1. In 2030 is Foodvalley als regio goed bereikbaar

De Regio Foodvalley staat voor een enorme verstedelijkingsopgave. Ook in de omliggende regio's Utrecht, Amersfoort, Arnhem-Nijmegen zullen veel nieuwe woningen worden gebouwd. De numerieke groei in aantal inwoners (en dus ook werkenden) zal leiden tot een sterke toename van de in-, uit- en doorstroom van reizigers binnen Foodvalley. In 2022 heeft de regio goede afspraken gemaakt met het rijk over de woningbouw en bereikbaarheid.

Een goede aansluiting van de regio op de corridors A1 en A12, zowel via de weg als via spoor, is essentieel om die toename op te vangen en de verbinding met de Randstad en de stedelijke regio's in het oosten van het land op peil te houden. We kijken hier uiteraard ook naar de (auto)knelpunten op deze corridors. Verder verdient de zuidelijke ontsluiting, via de Rijnbrug, aandacht.

Voor specifiek het personenvervoer per spoor is het belangrijk dat stations als Ede-Wageningen, Veenendaal-De Klomp en Barneveld-Noord goed bediend blijven worden en zich door kunnen ontwikkelen tot hoogwaardige multimodale knopen.

2. In 2030 is de bereikbaarheid bínnen de regio op orde

De verstedelijkingsopgave heeft uiteraard ook consequenties voor de bereikbaarheid binnen de regio. We zullen hier passende maatregelen voor treffen en ervoor zorgen dat in 2030 de steden, kleine kernen en buitengebieden van de regio – ook de nieuwbouwgebieden – goed ontsloten worden door samenhangende netwerken voor auto, ov en fiets. Inwoners en bezoekers zijn hierdoor in staat om de door hen gewenste bestemmingen en activiteiten op een laagdrempelige, veilige, schone en betaalbare manier te bereiken. Door op de nieuwbouwlocaties extra in te zetten op de fiets, het ov en deelmobiliteit, stimuleren we bewoners van meet af aan om slim en schoon te reizen.

De aard van de maatregelen is afhankelijk van het type gebied. In de stedelijke gebieden in Regio Foodvalley zijn er de komende jaren nadrukkelijk kansen voor ov en fiets: die kunnen de druk op belangrijke assen verlichten. In meer landelijke gebieden is de afhankelijkheid van de auto groter. Hier is het juist zaak om de bestaande autonetwerken goed te benutten. Er kan dan tegelijkertijd worden ingezet op een modal shift door de (elektrische-) fietsnetwerken, het openbaar vervoer en multimodale hubs te versterken.

3. In 2030 is de mobiliteit in Foodvalley duurzaam, slim, veilig

In 2030 zal de mobiliteit in de regio aanmerkelijk duurzamer plaatsvinden. De doelstellingen uit het Klimaatakkoord, die terugkomen in regionale mobiliteitsprogramma's van de provincies Gelderland en Utrecht, zijn duidelijk: de helft minder CO2-uitstoot door mobiliteit in 2030 en klimaatneutraal zijn in 2050. De regio draagt met twee sporen bij aan deze doelstellingen. Ten eerste stimuleren we de modal shift, namelijk het reizen via ov en fiets, nog meer. Dit doen we onder meer met doelgroepenbenaderingen in de werkgeversaanpak en een nieuw op te zetten onderwijs- en bewonersaanpak. Ten tweede werkt Regio Foodvalley in regionale mobiliteitsprogramma's samen met de provincies Gelderland en Utrecht

Foto: Devy

Met de verdrijvingsladder en STOMP naar duurzame mobiliteit

Regio Foodvalley wil de mobiliteit de komende jaren verduurzamen. We zetten hierbij twee aanpakken in: de verdrijvingsladder voor duurzame mobiliteit en het STOMP-principe. Het uitgangspunt is en blijft dat de bereikbaarheid voor iedereen is gewaarborgd.

De *verdrijvingsladder* is ontwikkeld binnen de werkgroep Mobiliteit van de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Ze bestaat uit de volgende archetypen oplossingsrichtingen, in voorkeursvolgorde:

- ***Wonen en werken dichter bij elkaar.*** Mobiliteit voorkomen met een goede invulling van wonen, werken en voorzieningen. Denk daarbij aan hoge dichtheden, veel functiemenging en goede ov-voorzieningen.
- ***Autobezit en -gebruik ontmoedigen.*** In de meer stedelijke gebieden moet de auto minder vanzelfsprekend, dankzij een beleid voor autoluwe gebieden. Denk hierbij aan prijsprikkels, dosering, aangepaste snelheden enzovoort, steeds in combinatie met een goed aanbod van autoalternatieven.
- ***Veranderen van gedrag.*** Transitie naar slimme en duurzame mobiliteit stimuleren met beleid gericht op werkgevers, onderwijsinstellingen, logistieke bedrijven en doelgroepen.
- ***Optimaal benutten van bestaande netwerken.*** De bestaande infrastructuurnetwerken goed benutten met smart mobility en een goede (her)verdeling van de ruimte voor auto, fiets en ov.
- ***Aanbod uitbreiden.*** Daar waar nodig bestaande infrastructuur uitbreiden met bijvoorbeeld een extra rijstrook, een busbaan of een vrijliggend fietspad.
- ***Schaalsprong.*** Als uitbreiding van de bestaande infrastructuur niet mogelijk is, komt een schaalsprong, nieuwe infrastructuur, in beeld.

Het *STOMP-principe* gebruiken we bij de prioritering van de inzet op verschillende modaliteiten. In de meer stedelijke gebieden staat niet langer de auto centraal bij de inrichting van ruimte, maar gaan we allereerst uit van de voetganger (Stappen) en fietser (Trappen), gevolgd door het Openbaar vervoer en Mobility as a Service. Tot slot wordt de Privéauto meegenomen. Het STOMP-principe stelt daarmee de mens centraal in de gebiedsontwikkeling en geeft zo invulling aan de leefbaarheid en bereikbaarheid.

Het uitgangspunt blijft wel dat goede bereikbaarheid voor iedereen is gewaarborgd. In grote delen van de Regio Foodvalley blijft de auto belangrijk voor de bereikbaarheid. In de agenda treffen we hiervoor gepaste maatregelen.

aan de verduurzaming van de mobiliteit. Denk hierbij aan duurzamer goederenvervoer en de ontwikkeling van laadinfrastructuur.

In 2030 hebben we er verder met gerichte acties op het gebied van slimme mobiliteit, verkeersveiligheid en duurzaamheid voor gezorgd, dat de nationale corridors en regionale netwerken gebruikt worden conform de ambitie: het beschikbare autonetwerk wordt goed benut, maar reizigers worden vooral ook aangemoedigd en gefaciliteerd om het ov en de fiets te gebruiken.

In het kader van slimme mobiliteit zullen de gemeenten in Foodvalley ook hun datahuishouding op orde brengen en een regionaal multimodaal verkeersmodel ontwikkelen. Zo kunnen we (beleids)vraagstukken op het gebied van mobiliteit beter analyseren en uitwerken.

En door de verkeersveiligheid te verhogen op wegen in de buitengebieden en op schoolroutes beschermen we de kwetsbaarste verkeersdeelnemers. Hiermee maken we het fietsen voor iedereen aantrekkelijker.

Strategie

Sinds 2014 werken we als acht Foodvalley-gemeenten samen aan mobiliteit. De bovenstaande ambitie en eindplaatjes zullen we dus ook gezamenlijk oppakken. Maar hoe we dat precies doen en welke rol we vervullen, zal per doel en project verschillen.

Bij het eerste doel, bovenregionale bereikbaarheid, speelt Regio Foodvalley voornamelijk een vertegenwoordigende en lobbyende rol. Betreft het de mobiliteit bínnen de regio en het slim, veilig en duurzaam maken van onze mobiliteit – doel 2 en 3 – dan pakken we als regio de vraagstukken proactiever op. Al naar gelang het dossier is dat een verkennende, adviserende, faciliterende of ondersteunende rol richting de afzonderlijke Foodvalley-gemeenten.

(Boven)regionaal samenwerken

Met name voor het bovenregionale doel zijn we als Regio Foodvalley sterk afhankelijk van het beleid en de besluiten van de provincies, (buur)regio's en het rijk. Maar dat we op een bepaald dossier niet aan de tafel zitten waar de besluiten worden genomen, wil niet zeggen dat we niets kunnen doen. Foodvalley zal er in die gevallen z'n best voor doen om met een goede lobby de belangen van de regio voor het voetlicht te krijgen. Als één partij handelen en spreken, en niet als acht afzonderlijke gemeenten, zorgt er hierbij voor dat we sterker staan. Een (nog te ontwikkelen) lobbyagenda gaat voor de komende jaren duidelijkheid scheppen over de organisatie en uitvoering van deze lobby.

Die contacten met partners werken overigens twee kanten op: waar mogelijk en zinvol sluit de regio aan bij het beleid van partners. De provincies Gelderland en Utrecht hebben bijvoorbeeld mobiliteitsvisies uitgewerkt om hun netwerken te versterken, verbinden, veranderen en vergroenen.[6] Als Regio Foodvalley laten we ons inspireren door dit provinciale beleid en zoeken we in onze plannen naar mogelijkheden om aan te sluiten. Denk dan aan onderwerpen als de ontwikkeling van mobiliteitshubs en voorbereidingen voor een regionale netwerkvisie.

Ook met de buurregio's is er nauw contact en afstemming. Zo overleggen we met omliggende regio's over de A1-corridor, werken we met regio Rivierenland aan het dossier Rijnbrug en samen met regio Arnhem-Nijmegen inventariseren we de gevolgen van de verstedelijkingsopgave.

Op rijksniveau zijn er eveneens dossiers die direct of indirect van belang zijn voor de regio. Een goed voorbeeld zijn de doelstellingen voor CO2-reductie uit het Klimaatakkoord: daar moet ook (de mobiliteit

6 Zie 'Visie voor een bereikbaar Gelderland' (2020) en 'Mobiliteitsvisie provincie Utrecht – Verbinden, Vernieuwen en Versterken' (2014).

Foto: A. Muller

in) Foodvalley aan bijdragen. De stikstofproblematiek raakt Foodvalley, al was het maar omdat de aanpak van knooppunten op rijkswegen vertraging oploopt. En verder is er *Betalen naar gebruik*, dat zeker ook impact zal hebben op de mobiliteit in Foodvalley. De regio houdt deze ontwikkelingen nauw in de gaten en zal waar nuttig en nodig de Foodvalley-belangen kenbaar maken.

Naast dit alles staan we als Foodvalley, provincies, regio's en rijk de komende jaren voor de grote uitdaging om de verstedelijkingsopgave op hoogwaardige en duurzame wijze in te passen – met oog voor de effecten op de mobiliteit. Hierover zijn in 2022 belangrijke afspraken gemaakt tussen de regio en het rijk – zie het kader op pagina [..].

Een gezamenlijk mobiliteitsfonds

Dan nog even terug de samenwerking als acht regiogemeenten zelf. Hieraan gaan we al veel verder dan samen afstemmen en besluiten, want sinds 2014 is er ook een gezamenlijk *Mobiliteitsfonds*. Er zijn al diverse projecten vanuit dit gezamenlijke fonds gefinancierd. De komende jaren zal Regio Foodvalley het mobiliteitsfonds in stand houden en aanvullen, om zo invulling te geven aan de gezamenlijke dossiers. Het geeft de regio ook de mogelijkheid om als volwaardig gesprekspartner aan tafel te zitten bij grotere infrastructuurprojecten.

Het Mobiliteitsfonds is overigens net zo goed een middel om geldstromen aan te trekken of financiën aan te spreken waar cofinanciering voor vereist is. Ook letten we goed op provinciale en rijkssubsidies die voor de regio en regiogemeenten beschikbaar zijn.

De afspraken tussen Regio Foodvalley en het rijk

In november 2022 hebben Regio Foodvalley en het rijk belangrijke, wederzijds bindende afspraken gemaakt over het bereikbaar maken en ontsluiten van nieuwe woningen tot en met 2030. De afspraken zijn gemaakt tijdens de BO-MIRT, de bestuurlijke overleggen over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.[7] Ze scheppen duidelijkheid over dossiers waar in de komende jaren een rijksbijdrage voor beschikbaar wordt gesteld.

De afspraken hebben vanzelfsprekend een plek in de Bereikbaarheidsagenda van Regio Foodvalley. Onderstaande tabel laat zien waar de afspraken die Regio Foodvalley aangaan in de agenda terug te vinden zijn.

Waar gaat de afspraak over?	Waar in de Bereikbaarheidsagenda?
Generieke nationale afspraken	
Vaststelling verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley	Inleiding
MIRT onderzoek spoorcorridor A12 Utrecht – Foodvalley - Arnhem	Programmalijn 1, corridors
Netwerkanalyse 2030-2040 Regio Foodvalley-Arnhem-Nijmegen	Programmalijn 1, corridors
Rijnbrug Rhenen	Programmalijn 1, corridors
Knooppunt Hoevelaken	Programmalijn 1, knooppunten corridors
Regiopoorten Stations Nijkerk en Barneveld	Programmalijn 1, stations
Afspraken woningbouw en mobiliteit	
De fietsroute Kernhem Noord- Ede Centrum.	Programmalijn 2, fietsnetwerk
De fietsroute Barneveld Noord (woningbouw Bloemendal) – Station Barneveld Noord	Programmalijn 2, fietsnetwerk
De fietsroute Veenendaal Centrum-De Klomp	Programmalijn 2, fietsnetwerk
HOV-ontsluiting Ede-Zuidoost en brug langzaam verkeer Noordplein-WFC	Programmalijn 2, openbaar vervoer
De HOV-lijn Veenendaal-Ede	Programmalijn 2, openbaar vervoer
De hub Veenendaal Centrum	Programmalijn 2, netwerk mobiliteitshubs
Ontsluiting van de wijk Kernhem-Noord op A30 (via bestaande op- en afritten)	Programmalijn 2, autobereikbaarheid
Ontsluiting van Barneveld-Noord (woningbouw Bloemendal) in relatie tot de A1 en A30	Programmalijn 2, autobereikbaarheid
De verbreding van de oostelijke rondweg N233	Programmalijn 2, automobiliteit
Doorstromings- en geluidsmaatregelen Diedenweg Wageningen	Programmalijn 2, automobiliteit

7 Zie 'Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022', Rijksoverheid, 2022.

3 PROGRAMMALIJNEN

De komende jaren gaan we gericht aan het werk om de ambitie van *slim, duurzaam en gezond bereikbaar* te realiseren. Daarbij volgen we drie programmalijnen, inclusief acties, die corresponderen met de drie doelen uit het voorgaande hoofdstuk. De programmalijnen samen vormen de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026.

PROGRAMMALIJN 1 – BOVENREGIONALE BEREIKBAARHEID

Doel	In 2030 is Foodvalley als regio goed bereikbaar
Rol regio	De regio faciliteert de benodigde (MIRT)-onderzoeken. Ze behartigt haar belangen doorlopend in de gesprekken met de provincies Gelderland en Utrecht, Rijkswaterstaat, het rijk, omliggende regio's en met de Metropoolregio Utrecht binnen U Ned, Ten behoeve van die belangenbehartiging ontwikkelt de regio een lobbyagenda die helderheid schept over de uitvoering en organisatie hiervan.

Corridors

Hoogwaardige, goed functionerende multimodale corridors zijn cruciaal voor een bereikbare, leefbare en economisch competitieve Foodvalley. Voor de regio zijn vooral de corridors A1, A12, A28, A30 en de zuidelijke ontsluiting via de Rijnbrug belangrijk: zij waarborgen een hoogwaardige in-, uit- en doorstroom van en naar Utrecht, Arnhem, Amersfoort, Apeldoorn/Deventer, het zuiden van Nederland en het buitenland. De verwachte inwonersgroei als gevolg van de verstedelijkingsopgave maakt het alleen nog maar belangrijker dat deze verbindingen goed functioneren.

Merk op dat er twee MIRT-onderzoeken op stapel staan die van belang zijn voor Regio Foodvalley: een onderzoek naar de *verbinding Utrecht-Arnhem-Duitse grens* en een onderzoek naar het integrale netwerk van Arnhem-Nijmegen en Foodvalley.

- ***A1-corridor***

De A1-corridor verbindt Foodvalley via weg en spoor met de regio Amersfoort, de noordelijke randstad, regio Apeldoorn, regio Twente en de Duitse grens. Vanuit Foodvalley is in de afgelopen jaren stevig gelobbyd voor een ***integrale corridorstudie A1***, het aansluiten van ***station Barneveld-Noord op het hoofdrailnet***, een ***regiosprinterverbinding tussen Amersfoort en Apeldoorn*** (door Foodvalley) en de ontwikkeling van ***railterminal Barneveld-Noord***. Overheden staan in principe positief tegenover de komst van de railterminal, maar laten het initiatief over aan de markt. Initiatieven van marktpartijen moeten bovendien integraal worden afgewogen tegenover andere ontwikkelingen in het gebied. Ook heeft de regio de wens de ***aansluiting A1 Hoevelaken Oost*** te realiseren, die een randvoorwaarde is voor de goede ontsluiting van de nieuwe woningbouw in Hoevelaken. Onderzocht moet worden wat de consequenties zijn van deze aansluiting voor de regiogemeenten. Vanzelfsprekend is ook ***knooppunt A1/A30*** een belangrijk aandachtspunt binnen deze corridor (zie ook onder 'Knooppunten corridors').
In december 2022 is de opzet vastgesteld voor het landelijke onderzoek naar de ***Berlijntrein***. De komende jaren continueert Foodvalley de inzet op genoemde dossiers, om te zorgen dat onze belangen goed voor het voetlicht worden gebracht. De regio doet dit onder meer door hierover de afstemming te zoeken met de omliggende regio's, in elk geval Amersfoort en de Cleantech-regio, en waar wenselijk met een bredere coalitie regio's.

- ***A12-corridor***

De A12-corridor waarborgt via weg en spoor de oost-westverbindingen met de Randstad, de regio Arnhem-Nijmegen en de Duitse grens.
De bediening van de stations Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp staat momenteel onder druk: in het lopende MIRT-onderzoek voor de A12-spoorcorridor is een van de uit te werken opties om de reistijd per trein tussen de grote steden en internationaal te verkorten – en dat gaat mogelijk ten koste van de meer regionale stops. Foodvalley zal er de komende jaren onverminderd voor lobbyen

om de bediening van de stations Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp te behouden en te verbeteren. De inzet is ervoor te zorgen dat de ***intercity twaalf keer per uur station Ede-Wageningen*** aandoet (zes keer richting Utrecht, zes keer richting Arnhem) en dat ook ***station Veenendaal-De Klomp*** z'n huidige ***intercityfrequentie*** ten minste behoudt. De ambitie van NS om per 2024 weer op te schalen naar het bedieningsniveau van begin 2022 is in dat kader een belangrijke eerste stap.
In 2022 is verder met de provincie Gelderland afgesproken gezamenlijk de randvoorwaardelijke mobiliteitsoplossingen rond de potentiële ***multimodale hub Ede-West*** te onderzoeken. De hub Ede-West heeft een belangrijke functie in de ontsluiting van de nieuwe woningbouwlocaties via (hoogwaardig) openbaar vervoer. Bovendien leeft de wens de hub op lange termijn te ontwikkelen tot spoorwegstation. Het is van belang dit in het achterhoofd te houden bij de locatiekeuze. Ook de ***ontwikkeling van tation Veenendaal-Zuid/Rhenen-Noord*** heeft de komende jaren de aandacht, in de vorm van een vooronderzoek naar de uitgangspunten. Dat station is nodig om de nieuwe woningbouw in Veenendaal aan te sluiten op het ov en wordt ook benoemd als bouwsteen in de *Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV – Nu instappen naar 2040* van het ministerie van Waterstaat en Infrastructuur. Hierbij wordt onderzocht of dit station in te passen is in de huidige dienstregeling tussen Veenendaal Centrum en Rhenen. De dossiers hub Ede-West en het nieuwe station Veenendaal-Zuid/Rhenen-Noord worden opgepakt binnen de werkgroep mobiliteit van de verstedelijkingsstrategie.

- ***A28-corridor***

De A28 corridor verbindt Foodvalley via weg en spoor met Utrecht, noordwest-Veluwe en het noorden van het land. Als onderdeel van knooppunt Hoevelaken (zie ook 'Knooppunten corridors') wordt de ***A28 vanaf het knooppunt tot aansluiting Nijkerk verbreed***. De rest van de A28 richting het noorden blijft twee keer twee rijstroken. Doordat ter hoogte van Nijkerk de capaciteit beperkt wordt, zal de doorstroming hier gaan knellen. Dit kan leiden tot sluipverkeer door Nijkerk. Daarom zetten we ons ook in om de ***doorstroming verder naar het noorden te verbeteren***.
Op het spoor zetten we in op een ***structurele verhoging van de treinfrequentie op station Nijkerk***. De bediening van station Nijkerk is al tien jaar een punt van discussie. Eind 2019 zijn er extra spitstreinen Harderwijk-Nijkerk-Amersfoort gaan rijden, omdat in de spits de trein in Putten en Nijkerk geregeld zo vol zat dat reizigers op het perron achterbleven. De spitstrein verkortte de reistijd naar Amersfoort met 9 minuten, naar Utrecht met 7 minuten en naar Amsterdam Zuid zelfs met 21 minuten. Door personeelstekort is de spitstrein echter geschrapt voor de dienstregeling 2023.

- ***A30-corridor***

De A30-corridor verbindt de noordelijke A1 bij Barneveld met de zuidelijke A12 bij Ede en is daarmee een cruciale noord-zuidverbinding in Regio Foodvalley. Gelet op de verstedelijking in de regio en in omliggende stedelijke gebieden is de capaciteit hier een aandachtspunt. De opgavebeschrijvingen verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley schetst de noodzaak van een ***onderzoek naar de oplossingen die nodig zijn op de A30-corridor*** en het onderliggende wegennet om de toekomstige mobiliteitsgroei te moeten opvangen. De komende jaren zetten we ons in voor uitvoering van dit onderzoek.

- ***Zuidelijke ontsluiting***

Voor de zuidelijke ontsluiting van Foodvalley is de Rijnbrug essentieel, zeker gelet op de economie en de woningbouwopgave. In de BO-MIRT-afspraken van november 2022 hebben Regio Foodvalley en het Rijk afspraken gemaakt over de ***verbreding van de Rijnbrug***. De komende jaren vindt verder een MIRT-onderzoek plaats naar het integrale netwerk van Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Deze netwerkanalyse zal meer duidelijkheid geven over de belasting van de Rijnbrug, en geeft mogelijk aanleiding tot het nemen van extra maatregelen zoals een (H) OV of een snelle busverbinding (BRT) over de Rijnbrug richting Rivierenland.

We trekken binnen dit dossier waar nodig op met de regio Rivierenland, bijvoorbeeld over de voor Foodvalley relevante kwestie van congestie op de A15 (en de terugslag hiervan op de Rijnbrug).

Knooppunten corridors

Regio Foodvalley werkt al sinds de Netwerkvisie 2014 aan het oplossen van de autoknelpunten in de regio. Door de groei van de mobiliteit in de regio blijft de aanpak van congestie op de knooppunten A1/A30 en A1/A28 hoog op de agenda staan. Extra complicerend hierbij is de stikstofcrisis: om de schadelijke gevolgen van stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur in *Natura 2000*-gebieden te beperken, mag in de buurt van die Natura 2000-gebieden niet zomaar worden gebouwd. Hierdoor is de aanpak van de knelpunten vertraagd.

- ***A1/A30***

De regio maakt zich hard voor de ***verbetering*** van de noordelijke entree van Regio Foodvalley, ***knooppunt A1/A30***. In afgelopen jaren is stevig ingezet op de realisatie van de voorkeursvariant. De stikstofproblematiek heeft het realisatieproces vertraagd. Acties in 2023 betreffen lobby, namelijk het thema op de politieke agenda houden. Deze inzet concretiseren we al naar gelang de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

- ***A1/A28 Hoevelaken***

Rijk en Regio Foodvalley hebben in het BO MIRT afgesproken zich in te spannen om met nader te bepalen ***(no-regret) maatregelen*** de impact van de ***uitgestelde oplevering van A1/A28 Knooppunt Hoevelaken*** op te vangen. De identificatie van de maatregelen vindt plaats binnen de U Ned-programmalijnen *Korte Termijn Aanpak* en *Aanpak 2030*. Deze inzet werken we verder uit al naar gelang de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

Stations

De treinstations in Foodvalley vormen belangrijke toegangspoorten tot de regio. In de komende jaren worden de stations doorontwikkeld van overstappunten tussen ov-modaliteiten tot *multimodale* overstappunten met een hoogwaardig aanbod van ov, fiets en deelmobiliteit.

- ***Station Ede-Wageningen***

De bouw van het nieuwe station Ede-Wageningen is in 2021 gestart en is in de loop van 2024 klaar. Het is de bedoeling dat de reiziger iedere tien minuten de trein kan pakken richting Randstad en omgekeerd. Het overstappen naar bus, fiets of auto moet ook makkelijker worden dan nu. Hiervoor is een busstation voorzien, een fietsenstalling en een parkeerterrein. In het stationsgebouw is ruimte voor verschillende horecavoorzieningen en een openbaar toilet.
In 2023 werken we aan de lobby voor het behoud dan wel de verbetering van de bediening – zie ook de acties onder ‘Corridors / A12-corridor’ – en de ontwikkeling van station Ede-Wageningen tot multimodale hub. We zetten daarbij in op het aansluiten van ***(hoogwaardig-) openbaarvervoerverbindingen*** op het station, iets waar we scherp op zijn in het proces van concessieverlening en de jaarlijkse cyclus van dienstregelingen. Ook hebben we aandacht voor het ontwikkelen van ***hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen*** en voor het vergroten van het ***aanbod deelmobiliteit*** op het station. De uitwerking van dit laatste punt valt binnen de regionale visie deelmobiliteit.

- ***Station Veenendaal-De Klomp***

In 2020 is een *verkeersvisie* Station Veenendaal-De Klomp opgeleverd. In 2021 is met een stakeholdersbijeenkomst de eerste stap gezet naar een *gebiedsvisie*. Veenendaal-De Klomp is een ‘zoekgebied’ voor wonen en werken, tot 5.000 woningen. In 2023 wordt een *verkenning* uitgevoerd naar verschillende varianten van verstedelijking. Parallel start begin 2023 een gebiedsonderzoek met provincies Gelderland en Utrecht, NS, Prorail en andere stakeholders.

Foto: Ahavelaar

Daarmee wordt duidelijk hoe we op een duurzame manier de kansen voor intercitystation Veenendaal-De Klomp kunnen benutten.
De inzet is om van station Veenendaal-De Klomp een multimodale hub te maken, met goede aansluitingen op ***(hoogwaardig-) openbaarvervoerverbindingen, hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen*** en een goed ***aanbod van deelmobiliteit*** (uit te werken binnen de regionale visie deelmobiliteit).

- ***Station Barneveld-Noord***

Binnen het dossier A1-corridor wordt gekeken naar de mogelijke positie van ***Barneveld-Noord op het hoofdrailnet***. Momenteel is Barneveld-Noord een station op de Valleilijn, de sprinterdienst tussen Amersfoort en Ede-Wageningen.
Ongeacht de ontwikkelingen in dit dossier zetten we ons komende jaren ook in voor de ontwikkeling van station Barneveld-Noord tot multimodale hub. De inzet is het aansluiten van ***(hoogwaardig-) openbaarvervoerverbindingen, hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen*** en het vergroten van het ***aanbod deelmobiliteit*** op het station (uit te werken in de regionale visie deelmobiliteit). Station Barneveld-Noord is tevens aangeduid als regiopoort binnen het U Ned-programma.[8]

- ***Station Barneveld-Centrum***

Station Barneveld-Centrum is aangeduid als regiopoort binnen het programma U Ned. De inzet is om rond regiopoorten nieuwe woningen en bedrijfslocaties te ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid van deze locaties te voet, met de fiets, het openbaar vervoer en de auto is daarbij de inzet. In het BO MIRT van november 2022 hebben rijk en regio afgesproken de ***groeipotenties van de regiopoorten*** in het programma Regiopoorten verder ***in beeld te brengen*** en ***vervolgstappen te agenderen***, inclusief de invulling van randvoorwaarden.

- ***Station Barneveld-Zuid***

Ook station Barneveld-Zuid is aangeduid als regiopoort binnen het programma U Ned. Ook hier is de inzet om nieuwe woningen en bedrijfslocaties te

8 Zie ook 'Groeien in Nabijheid, Bevindingen onderzoeken U Ned'. 8 november 2022.

ontwikkelen met goede bereikbaarheid te voet, met de fiets, het openbaar vervoer en de auto. In het BO MIRT van november 2022 hebben Rijk en regio afgesproken de ***groeipotenties van de regiopoorten*** in het programma Regiopoorten verder ***in beeld te brengen*** en ***vervolgstappen te agenderen***, inclusief de invulling van randvoorwaarden.

- ***Station Nijkerk***

Nijkerk heeft de ambitie om bij het stationsgebied Nijkerk circa 800 woningen te bouwen. Daarbij wordt ook gekeken naar bouwhoogtes tot maximaal 50 meter. Doordat er in 2019 extra treinen zijn gaan rijden, heeft ProRail de opdracht gekregen de veiligheid op het traject te vergroten door overwegen op te heffen. De gevaarlijkste overweg is die bij het station Nijkerk. Wanneer we deze door een ***fietstunnel*** vervangen, is een herinrichting van het stationsgebied plus woningbouwontwikkeling mogelijk. We zetten in op een ***kwaliteitsimpuls van het stationsgebied***. Station Nijkerk is aangewezen als regiopoort in U Ned en is in de landelijke actieagenda OV knooppunten aanpak aangemerkt als focusknoop. Rijk en regio brengen de ***groeipotenties van de regiopoorten*** verder ***in beeld*** in het programma Regiopoorten en ***agenderen vervolgstappen***.

- ***Station Veenendaal-Zuid/Rhenen-Noord***

Veenendaal-Zuid is een zoekgebied voor de verstedelijkingsopgave. Afhankelijk van de keuzes wordt de bouw van een nieuw station Veenendaal-Zuid/Rhenen-Noord op de spoorlijn Utrecht-Rhenen mogelijk actueel. Regio Foodvalley volgt deze ontwikkelingen nauwgezet. Afhankelijk van de ontwikkelingen zullen we een ***vooronderzoek*** uitvoeren naar de uitgangspunten van ***station Veenendaal-Zuid/Rhenen-Noord***.

Spoorverbindingen

- ***Valleilijn***

De Valleilijn vormt een belangrijke verbinding tussen Foodvalley en de regio Amersfoort, en van daaruit naar andere bestemmingen in het land. De sprinterdienst heeft een sterke rol in het faciliteren van de dagelijkse forensenstromen. Afgelopen jaren is gesproken over het intensiveren van de dienst en over een kwaliteitsimpuls op de Valleilijn, maar dit is door een gebrek aan draagvlak nog niet gerealiseerd. Door de verwachte groei van het aantal inwoners in Foodvalley hebben een ***frequentieverhoging*** en een ***kwaliteitsimpuls op de Valleilijn*** opnieuw de aandacht. We volgen deze ontwikkelingen nauwgezet, signaleren mogelijke koppelkansen en ondernemen waar nodig tijdig actie.

- ***Veenendaallijn***

De Veenendaallijn is een belangrijke verbinding tussen Foodvalley en de regio Utrecht. Door de verwachte groei van het aantal inwoners in onze regio, vooral op de as Rhenen-Veenendaal, is een ***frequentieverhoging op de Veenendaallijn*** de komende jaren het onderzoeken waard. We volgen deze ontwikkelingen nauwgezet, signaleren mogelijke koppelkansen en ondernemen waar nodig tijdig actie.

Figuur 2:
Kaart van de regio, met daarop verschillende thema's die in programmalijn 1 worden meegenomen.

Overzicht acties Programmalijn 1 Bovenregionale bereikbaarheid

Dossier	Acties
Alle dossiers	
Lobbyagenda	• Inzet voor de ontwikkeling van een lobbyagenda (organisatie en uitvoering lobbyactiviteiten) binnen programmalijn 1
Corridors	
A1-corridor	• Inzet voor een integrale corridorstudie A1 • Inzet voor een plek van station Barneveld-Noord op het hoofdrailnet • Inzet voor een regiosprinterverbinding tussen Amersfoort en Apeldoorn • Gevolgen ontwikkeling railterminal Barnveld-Noord integraal afwegen • Kijken naar mogelijkheden voor en consequenties van realisatie van aansluiting A1 Hoevelaken Oost
A12-corridor	• Inzet voor behoud huidige intercityfrequentie op de stations Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp • Inzet voor de ontwikkeling van een multimodale hub Ede-West • Inzet voor de ontwikkeling van station Veenendaal-Zuid/Rhenen-Noord, te beginnen met vooronderzoek naar uitgangspunten van het station
A28-corridor	• Inzet op verbreding A28 tussen knooppunt Hoevelaken en aansluiting Nijkerk • Inzet voor verbetering doorstroming Nijkerk in noordelijke richting • Inzet op structurele verhoging van de treinfrequentie op station Nijkerk
A30-corridor	• Inzet voor totstandkoming onderzoek naar oplossingen voor capaciteitstekorten A30-corridor
Zuidelijke ontsluiting	• Inzet voor verbreding Rijnbrug • Aandacht voor de ontsluiting van Foodvalley-Zuid in het MIRT-onderzoek naar het netwerk Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, en mogelijke extra benodigde maatregelen op en rond de Rijnbrug
Knooppunten corridors	
A1/A30	• Inzet voor het oplossen van fileknelpunt A1/30. Deze inzet wordt geconcretiseerd al naar gelang de ontwikkelingen in het stikstofdossier
A1/A28	• Inzet voor bepaling no-regret maatregelen om de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoevelaken op te vangen.

Foto: Hilda Weges

Dossier	Acties
Stations	
Station Ede-Wageningen	• Inzet voor het aansluiten van (H)OV-verbindingen op station Ede-Wageningen • Inzet voor hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen op het station • Inzet voor een groter aanbod deelmobiliteit op het station
Station Veenendaal-De Klomp	• Inzet voor het aansluiten van (H)OV-verbindingen op station Veenendaal-De Klomp • Inzet voor hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen op het station • Inzet voor een groter aanbod deelmobiliteit op het station
Station Barneveld-Noord	• Inzet voor het aansluiten van (H)OV-verbindingen op station Barneveld-Noord • Inzet voor hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen op het station • Inzet voor een groter aanbod deelmobiliteit op het station • Inzet voor een plek van station op het hoofdrailnet (zie ook dossier A1-corridor)
Station Barneveld Centrum	• In beeld brengen groeipotentie Barneveld Centrum als regiopoort in het programma Regiopoorten van U Ned en vervolgstappen agenderen
Station Barneveld-Zuid	• In beeld brengen groeipotentie Barneveld Zuid als regiopoort in het programma Regiopoorten van U Ned en vervolgstappen agenderen
Station Nijkerk	• Inzet voor een kwaliteitsimpuls van het stationsgebied, in beeld brengen groei-potentie en agenderen vervolgstappen.
Station Veenendaal-Zuid/ Rhenen-Noord	• Vooronderzoek naar de uitgangspunten van station Veenendaal-Zuid/ Rhenen-Noord
Spoorverbindingen	
Valleilijn	• Inzet voor frequentieverhoging op de Valleilijn • Inzet op kwaliteitsimpuls stations Valleilijn • Relevante ontwikkelingen volgen (verstedelijkingsopgave, stikstof) om mogelijke koppelkansen tijdig te signaleren
Veenendaallijn	• Inzet voor frequentieverhoging op de Veenendaallijn • Inzet op kwaliteitsimpuls stations Veenendaallijn • Relevante ontwikkelingen volgen (verstedelijkingsopgave, stikstof) om mogelijke koppelkansen tijdig te signaleren

PROGRAMMALIJN 2 – REGIONALE BEREIKBAARHEID

Doel	In 2030 is de bereikbaarheid bínnen Regio Foodvalley op orde
Rol regio	Regio Foodvalley is primaire actiehouder en voert de acties uit in samenspraak met de provincies Gelderland en Utrecht, Rijkswaterstaat, het rijk en omliggende regio's

Fietsnetwerk

De fiets speelt in Regio Foodvalley een steeds grotere rol om werk, onderwijs, dagelijkse voorzieningen en recreatie bereikbaar te houden. Als regio werken we ook al jaren hard aan de totstandkoming van een regiodekkend netwerk van (door)fietsroutes. In het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is een *Regionale Fietsnetwerkkaart Regio Foodvalley* opgesteld met daarop de beoogde infrastructurele maatregelen tot 2030. De acht Foodvalley-gemeenten spannen zich in om fietsprojecten uit dat programma te realiseren, waar mogelijk met ondersteuning vanuit de provincie(s) in de vorm van subsidies. Ook voeren we de afspraken uit die met provincie Utrecht zijn gemaakt over het Regionaal Fietsnetwerk.

- ***Fietsen in het Binnenveld***

Hoog op de agenda staan maatregelen om fietsen in het Binnenveld, het zuidelijke deel van de Gelderse Vallei, veiliger en aantrekkelijker te maken. Dit zal de fietsbereikbaarheid van de stedelijke gebieden in Foodvalley-Zuid vergroten en een bijdrage leveren aan recreatief fietsen in het Binnenveld.
In 2021 is een onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen om fietsroutes in het Binnenveld te verbeteren. In 2022 is op basis daarvan een plan van aanpak opgesteld voor de korte termijn. In de komende jaren zullen we verder werken aan een ***toekomstbeeld Fietsroutes in het Binnenveld*** en de acties uit dat toekomstbeeld uitvoeren. Hierbij sluiten we aan op het lopende proces van gebiedsontwikkeling in het Binnenveld. De regio brengt ***hoofdroutes in kaart*** en treft maatregelen om ***wayfinding*** in het Binnenveld te verbeteren. Daarnaast treffen we op deze routes maatregelen om de ***verkeersveiligheid te verhogen***. Ook wordt onderzocht of we met strategische 'knips' en snelheidsmaatregelen het ***(auto-) sluipverkeer*** in het Binnenveld kunnen ***terugdringen***.

- ***Goede fietsverbindingen van en naar nieuwe woningbouwlocaties***

In het kader van de verstedelijkingsopgave komen er waarschijnlijk nieuwe woningen bij in Barneveld-Noord, Kernhem-Noord, in de Kennisas Ede-Wageningen, in Veenendaal-Spoorzone en in Veenendaal-De Klomp. Om te zorgen dat deze woningbouwlocaties ook per fiets uitstekend bereikbaar zijn, realiseren we de komende jaren hoogwaardige fietsontsluitingen die woningbouwlocaties aansluiten op het bestaande netwerk en verbinden met de belangrijke bestemmingen in de regio. Die zien we als 'voorwaardelijk' voor de woningbouw. Regio Foodvalley heeft bepaald dat er vijf nieuwe fietsverbindingen nodig zijn om een goede ontsluiting van woninglocaties op het fietsnetwerk te realiseren. Deze zijn opgevoerd als te nemen mobiliteitsmaatregelen in de zogenaamde Propositie Grootschalige woningbouwgebieden (GWG) voor een bijdrage van het rijk. De verbinding ***station Veenendaal-De Klomp - Veenendaal Centrum***, de verbinding ***Barneveld Noord (woningbouw Bloemendal) - Station Barneveld Noord***, en de verbinding ***Kernhem Noord - Ede Centrum*** zijn daarvan gehonoreerd. In de komende jaren spant de regio zich in voor de cofinanciering en de ***voorbereidingen voor de uitvoering***.

Voor de drie andere fietsverbindingen continueren we de ***lobby*** voor een rijksbijdrage binnen de jaarlijkse MIRT-cycli. Het gaat om de verbinding ***Ede - Barneveld***, de verbinding ***Kernhem - Kennisas (Wageningen)*** en de verbinding ***Station Veenendaal-De Klomp - Kennisas (door Binnenveld)***.

- ***Realiseren ambities en missing links uit Regionale Fietsnetwerkkaart***

In de *Regionale Fietsnetwerkkaart Regio Foodvalley* zijn infrastructurele maatregelen gedefinieerd die gelden als ambitie van de regio (= met prioriteit op te pakken). Om het bestaande netwerk te versterken en woon-werkverkeer, schoolverkeer en recreatief fietsverkeer te faciliteren, moeten die ***ambities*** de komende jaren vlot worden ***ingevuld***. De regio zal zich daar de komende jaren voor inspannen. Daarnaast telt de regio nog diverse m***issing links*** in de fietsinfrastructuur – zie ook de *Regionale Fietsnetwerkkaart Regio Foodvalley*.
Toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld binnen de verstedelijkingsagenda, kunnen ertoe leiden dat invulling van deze missing links actueel wordt, of dat zich koppelkansen voordoen. Daarnaast kan het zijn dat we op nieuwe, nog niet voorziene missing links stuiten. We houden wat dat betreft de vinger aan de pols en zullen waar nodig gepaste actie ondernemen.

- ***Recreatief fietsnetwerk***

Door ontwikkelingen als vergrijzing en de groeiende populariteit van de elektrische fiets, zal het aantal recreatieve fietsers in Foodvalley de komende jaren verder toenemen. Op dit moment beschikt de regio echter nog niet over een netwerk van recreatieve fietsroutes. De komende jaren willen we daar verandering in brengen – ook vanwege de economische waarde die recreatie heeft.
We zullen de belangrijke stromen fietsrecreanten in kaart brengen en een ***netwerk van recreatieve routes identificeren***. Met die inzichten kunnen we quick wins realiseren, eventuele grootschaligere investeringen in de fietsinfrastructuur voorbereiden en koppelkansen signaleren bij de ontwikkeling van toeristische hotspots in de regio. We zoeken hierbij nadrukkelijk de afstemming met andere projecten in het domein fiets, zoals de fietsinfrastructuur in het Binnenveld, bij nieuwe woningbouwlocaties, en de realisatie van missing links.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer is voor een goede bereikbaarheid en leefbaarheid in Foodvalley erg belangrijk. In de meer stedelijke gebieden van de regio, waar de druk op het verkeersnetwerk de komende jaren alleen maar zal toenemen, kan goed openbaar trein- en busvervoer de nu al drukke corridors helpen ontlasten. Denk daarbij in het bijzonder aan de corridors op het zogenaamde rondje WERV (Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal). In de meer landelijke gebieden, zoals Scherpenzeel, Renswoude, de buitengebieden van Barneveld en Nijkerk, staat het ov daarentegen voor de uitdaging om kleine kernen en buitengebieden per bus bereikbaar te houden en te verbinden met omliggende grote kernen en voorzieningen.

Eerder hebben we onderzoek gedaan naar de kansrijkheid van nieuwe ov-verbindingen. Zo zijn er voor het noorden en zuiden van Regio Foodvalley zogenaamde ov-netwerkperspectieven opgesteld – zie Bijlage 1. We zullen ons ervoor inspannen die perspectieven in de nieuwe ov-concessies te laten landen.

- ***Ov-concessies***

In de komende jaren starten nieuwe concessies in het regionaal openbaar vervoer in concessiegebieden Veluwe-Zuid, Arnhem-Nijmegen en provincie Utrecht. Deze drie concessies zijn bepalend voor de ov-bereikbaarheid van ook Foodvalley. Als regio benutten we de gangbare processen van aanbesteden om de belangen aangaande het ov in Foodvalley in de nieuwe concessies krachtig in te brengen, en we doen dit jaarlijks in de jaarplannen. We doen ***voorstellen om het ov-netwerk te verbeteren*** en om ***het overstappen tussen de bus- en treinnetwerken te vergemakkelijken***. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor de ***aansluiting van het doelgroepen- en***

Figuur 3:
Kaart van de regio, met daarin ingetekend het bestaande fietsnetwerk (zwart) en de ambities voor het uitbreiden of verbeteren van dat netwerk.

collectief vervoer op het reguliere ov. Ook willen we zorgdragen voor een ***naadloze overstap tussen de concessies*** in de provincies Gelderland en Utrecht, die in Foodvalley bij elkaar komen. De regio zal zich verder inzetten voor het (wederom) ***opstarten van ontwikkelteams*** op alle concessies.
Daarnaast vraagt de regio door middel van lobbyactiviteiten aandacht voor de (dreigende) verschraling van het ov en de toekomstbestendigheid van het ov-netwerk in Foodvalley, onder meer via het onderzoek *OV onder druk*.

- ***Hoogwaardig openbaar vervoer rondje WERV***

Uit de in 2022 uitgevoerde mobiliteitsanalyse blijkt een goede (hoogwaardig-) openbaarvervoerverbinding in het rondje WERV – Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal – essentieel voor het realiseren van de ambities van de verstedelijkingsstrategie. In het kader van de in 2022 beschikbaar gestelde mobiliteitsgelden voor de grootschalige woningbouwgebieden zijn twee hoogwaardig-ov-verbindingen meegenomen. De maatregel ***HOV-lijn Ede-Veenendaal*** is gehonoreerd. Onder voorbehoud van cofinanciering worden in 2023 de ***voorbereidingen getroffen*** voor de aanleg van een vrije businfrastructuur. Daarnaast is de ***HOV-ontsluiting van Ede Zuidoost*** met een verbinding tussen de Poortwachter (A12) en Station Ede-Wageningen (inclusief brug voor langzaam verkeer Noordplein-WFC) ook gehonoreerd. Omdat dit traject slechts één deel betreft van de beoogde ***HOV-lijn Ede-Wageningen*** wordt de ***lobby*** voor een rijksbijdrage voor het gehele traject de komende jaren gecontinueerd. Ook gaan we door met ***lobbyen voor openbaarvervoerontwikkelingen*** op de andere verbindingen op het ***rondje WERV***. Het gaat daarbij niet alleen om de aanleg van infrastructuur, maar ook om nieuwe concessies en exploitatie.

- ***Ponlijn***

De Veenendaallijn is het gedeelte van de voormalige spoorlijn Kesteren-Amersfoort (Ponlijn) dat nog in gebruik is. Wellicht zou een ***directe verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort*** in de toekomst kunnen bijdragen aan het ontlasten van de drukke corridors (A1, A12, A30). Wij zullen ***onderzoeken*** of dit een kansrijke verbinding is.

- ***Bus Rapid Transit***

Bus Rapid Transit, kortweg BRT, is een bussysteem dat hoge frequenties en hoge snelheden combineert met comfort en betrouwbare reistijden. In stedelijk gebied biedt dit type hoogwaardig openbaar vervoer de voordelen van de metro en tussen de steden de voordelen van een sprinter, zonder dat er investeringen hoeven te worden gedaan in een spoornetwerk. Op filegevoelige wegen is wel een vrije businfrastructuur nodig. Daarnaast vergt BRT investeringen in haltes en mogelijk in de busvloot. Bus Rapid Transit is voor Regio Foodvalley op sommige trajecten mogelijk interessant om de bereikbaarheid op peil te houden. Daarom zullen we ***onderzoeken*** of, en zo ja op welke relaties en verbindingen ***BRT kansrijk*** is. De netwerkanalyse 2030-2040 biedt hier mogelijk aanknopingspunten voor.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit biedt kansen om de mobiliteit in Regio Foodvalley verder te verduurzamen. Afhankelijk van het aanbod krijgen gebruikers flexibel en laagdrempelig toegang tot onder meer deelfietsen, -bakfietsen, -scooters en -auto's. Door die op strategische locaties beschikbaar te stellen, bijvoorbeeld bij treinstations, wordt de actieradius van gebruikers vergroot. Hierdoor worden locaties bereikbaar die anders alleen goed bereikbaar zijn met een (eigen) auto. Deelmobiliteit kan zo bijdragen aan het terugdringen van het privéautobezit – en uiteindelijk vermindert dat de CO2-uitstoot en biedt dat mogelijkheden om de openbare ruimte anders in te richten.

- ***Visie deelmobiliteit***

Regio Foodvalley ontwikkelt momenteel een ***visie op deelmobiliteit***. Het gaat daarin om de vragen welke rol de regio en de afzonderlijke gemeenten kunnen spelen bij de ontwikkeling van deelmobiliteit, welke vormen van deelmobiliteit kansrijk zijn en hoe die het beste worden aangeboden. Bij dat laatste kijken we

uiteraard goed naar de ontwikkelingen rond mobiliteitshubs – zie hieronder. Al naar gelang de ontwikkeling van de visie zetten we de komende jaren acties in om ***deelmobiliteit te realiseren*** op en rond stations en op de diverse hubs in de regio.

Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs zijn knooppunten in het mobiliteitsnetwerk waar verschillende vormen van mobiliteit worden verbonden. Met voorzieningen als fietsenstallingen, ov-aansluitingen en een goed aanbod van deelmobiliteit zijn ze een ideaal vertrek- en overstappunt. Op de hubs kunnen ook voorzieningen worden aangeboden die niet direct met mobiliteit te maken hebben maar wel extra gemak bieden, zoals een pakketkluis, een kiosk, koffietent of toiletvoorzieningen. Daarnaast zijn ze een concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld in de ontwikkeling van nieuwbouwwijken.

Hubs kunnen zo bijdragen aan verschillende beleidsdoelen van Regio Foodvalley, zoals het terugdringen van autogebruik en het verbeteren van de bereikbaarheid in landelijke gebieden. Omdat mobiliteitshubs een goed instrument lijken om slim en schoon reizen te bevorderen, hebben we in de afgelopen jaren onderzoek laten doen naar kansrijke locaties om hubs met prioriteit te ontwikkelen. Daar willen we nu verder invulling aan geven.

- ***Ontwikkeling van een hubvisie***

In Foodvalley lopen momenteel diverse hubinitiatieven naast elkaar. Er zijn allereerst vijf prioritaire hubs aangeduid die de komende jaren moeten worden ontwikkeld. Daarnaast krijgen grote stations een sterkere hubfunctie met een vergroot aanbod van deelmobiliteit en fietsparkeervoorzieningen. En voor de duurzame ontsluiting van woningbouwlocaties zijn enkele bestaande en nieuwe locaties aangewezen voor de ontwikkeling van nieuwe hubs.
Om dit alles in samenhang op te pakken zet Regio Foodvalley zich in voor de ontwikkeling van een ***regionale visie op hubs***. Daarbij dienen het eerder uitgevoerde onderzoek *Mobipunten voor slimme en duurzame mobiliteit in Regio Foodvalley*, het bijbehorende netwerkplan en de routekaart als uitgangs-

punt. Met die visie willen we duidelijkheid scheppen over de definities en typologieën, hun samenhang, en het gewenste aanbodniveau. Welke hub waar zou kunnen komen, hangt dan af van de plek in het netwerk en de functie in bijvoorbeeld de ontsluiting van binnensteden, nieuwe woningbouwlocaties en het bereikbaar houden van landelijk gebied. Bij het uitwerken van de visie houden we rekening met de typologieën die de provincies Gelderland en Utrecht al hanteren en met de landelijke richtlijnen. We willen uitspraken doen over het ***gewenste aanbodniveau*** op de verschillende hubs in termen van ***openbaar vervoer en deelmobiliteit***. Verder maken we een keuze voor het al dan niet omarmen van de landelijke richtlijnen voor uniforme ***beeld- en merkvoering***.

- ***Implementatie van hubs***

Met de nieuwe visie als uitgangspunt kan de regio ook beginnen met de daadwerkelijke ***uitrol*** van mobiliteitshubs. Op basis van het eerdere onderzoek naar geschikte locaties zal het in elk geval gaan om de ***prioritaire hubs*** busstation Wageningen, de stations Rhenen en Nijkerk Corlaer, en Harskamp. Voor Nijkerk Corlaer geldt dat de wens leeft de hub op langere termijn te ontwikkelen tot station. Dit moet uiteraard meegenomen worden bij de locatiekeuze. Het is de bedoeling de stations Veenendaal-De Klomp, Ede-Wageningen en Barneveld-Noord door te ontwikkelen tot ***multimodale hubs***. We willen verder ***hubs*** realiseren om de ***woningbouwlocaties uit de verstedelijkingsopgave*** te ontsluiten. Op tafel liggen de herinrichting van station Veenendaal-Centrum tot hub, de ontwikkeling van de nieuwe hubs Ede-West, P+R Ede-Zuid en Ede-Ziekenhuis Gelderse Vallei, en de uitbreiding van het aanbod deelmobiliteit op de Kennisas Ede-Wageningen. Ook kijken we of het mogelijk is een hub Hoevelaken te realiseren. De regio zet zich tot slot in voor de ***selectie van een aanbieder van deelmobiliteit***. Die kan de hubs exploiteren, in lijn met het gewenste aanbod dat in de (nieuwe) hubvisie – zie de actie hierboven – wordt gedefinieerd en al naar gelang de haalbaarheid van de businesscase. Hierbij nemen we de ervaringen mee die andere gemeenten momenteel opdoen met hubs en deelmobiliteit, zoals de gemeente Ede op de Parklaan.

Autobereikbaarheid

Door de mobiliteitsgroei komt ook de autobereikbaarheid van Foodvalley de komende jaren verder onder druk te staan. Dit geldt met name voor de assen van het rondje WERV – Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal – en de aansluiting richting de grote nationale corridors. Uiteraard gaat het dan om het verbreden van de Rijnbrug. Maar ook wordt gewerkt aan de aanleg van de Parklaan in Ede, die de A12 verbindt met de N224 en een cruciale nieuwe verbinding vormt voor de bereikbaarheid van Ede-Oost en verbindingen van belangrijke voorzieningen met de regio en daarbuiten. Daarnaast wordt binnen het project Beter Bereikbaar Wageningen gewerkt aan aanpassingen en uitbreidingen van de Mansholtlaan en de Nijenoordallee. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid van Wageningen en de WUR-campus, en zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid voor alle verkeerdeelnemers.

De komende jaren spant de regio zich verder in om deze dossiers te realiseren, en om andere fysieke ingrepen ten behoeve van capaciteitsuitbreiding op het rondje WERV mogelijk te maken. Ook zetten we de eerste stappen om te komen tot multimodaal verkeersmanagement en een betere benutting van de infrastructuur.

- ***N233 Rondweg Oost Veenendaal***

Gemeente Veenendaal trekt momenteel samen op met provincie Utrecht om de ***verbreding*** van de ***N233 Rondweg Oost*** bij Veenendaal voor te bereiden. De stikstofproblematiek zorgt nog voor vertraging in het proces. De regio volgt de landelijke ontwikkelingen op dit dossier nauwgezet. In de tussentijd proberen Veenendaal en de provincie tijdelijke maatregelen te treffen om de fileproblematiek het hoofd te bieden.

- ***Capaciteit N224***

De N224 is een belangrijke oost-westverbinding

in Regio Foodvalley en van groot belang voor de autobereikbaarheid van met name de gemeenten Scherpenzeel, Renswoude en Ede. De N224 kent momenteel al problemen met de capaciteit, zoals op de rotonde N224/N226 Woudenberg, net buiten de regiogrens. In het licht van de verstedelijkingsopgaven zullen de ***capaciteitsproblemen*** de komende jaren toenemen. De provincies Utrecht en Gelderland hebben afgesproken ***onderzoek uit te voeren*** naar wat er de komende jaren nodig is om deze problemen aan te pakken.

- ***Rondweg Oost Barneveld***

Gemeente Barneveld verkent de mogelijkheden van een ***oostelijke rondweg***. Deze rondweg moet bijdragen aan de ontsluiting van Barneveld-Zuid en -Oost, de bestaande en nieuwe woningbouw in Barneveld-Noord en Voorthuizen-Zuid, en vormt een verbeterde verbinding met bedrijventerrein Harselaar. De wens is ook om met deze verbinding beter aan te sluiten op de A1. De gemeente wil de rondweg ***opnemen in de omgevingsvisie***. Die wordt mogelijk in 2023 vastgesteld.

- ***Verbreding N301 Nijkerk***

Volgens de Mobiliteitsvisie Nijkerk zal de geplande uitbreiding van woningen en bedrijvigheid in Nijkerk en daarbuiten het nodig maken om de ***N301 (Berencamperweg) te verbreden*** naar 2x2 rijstroken, van aansluiting Nijkerk A28 tot de N798/N301 Ambachtsstraat. De gemeente spant zich de komende jaren samen met andere stakeholders in voor de ***realisatie*** hiervan.

- ***Oostelijke ontsluiting Nijkerk***

Gemeente Nijkerk gaat ***onderzoek*** doen naar de mogelijkheden van een ***oostelijke ontsluiting*** die randvoorwaardelijk is voor de nieuwbouw van 800 woningen in het gebied Luxool/stationsomgeving. Deze oostelijke ontsluiting heeft mogelijk tot gevolg dat vanaf de rotonde N798 met de Vetkamp de weg doorgetrokken moet worden onder het spoor bij de Wallerstraat tot aan de Bloemendaalseweg; vervolgens zou deze weg door het gebied Luxool kunnen aansluiten op de Barneveldseweg. De komende jaren zet de gemeente samen met stakeholders de benodigde stappen om te komen tot ***realisatie*** van deze ontsluiting.

- ***Ontsluiting (nieuwe) woonwijken***

De komende jaren realiseren we hoogwaardige auto-ontsluitingen die nieuwe woningbouwlocaties aansluiten op het bestaande netwerk en verbinden met de belangrijke bestemmingen in de regio. Die zien we als 'voorwaardelijk' voor de woningbouw. Een voorbeeld is het doortrekken van de Arkemheenweg richting N301 en het vergroten van de capaciteit tussen Verbindingsweg en Amersfoortseweg: dat is nodig voor het ***ontsluiten van*** een ***nieuwe woonwijk in Nijkerk*** van circa 1.500 woningen tegen het gebied Slichtenhorst aan.
De door de regio voorgestelde ***ontsluiting van de nieuwbouw in Kernhem-Noord*** op de A30 via bestaande op- en afritten, is inmiddels door het rijk gehonoreerd in de BO-MIRT-afspraken van november 2022. Ook de ***ontsluiting van de woonwijk Bloemendal in Barneveld-Noord*** richting de A30 is gehonoreerd.

- ***Multimodaal verkeersmanagement***

De regio wil de komende tijd een ***regionale netwerkvisie opstellen***. Die zal dan weer de ***basis*** vormen ***voor regionaal multimodaal verkeersmanagement***. Met de gecoördineerde inzet van verkeersmanagementinstrumenten kan de doorstroming op het wegennet op peil worden gehouden, rekening houdend met de rangorde van de wegen. In de netwerkversie zullen we vastleggen hoe relevant de verschillende wegen zijn voor de regionale bereikbaarheid en hoe het vigerende beleid op het gebied van verkeersmanagement eruitziet. Ook voorziet de visie in een regelstrategie met bijbehorende streefwaarden en wordt benoemd hoe we het regionaal verkeersmanagement in de praktijk willen brengen.

Figuur 4:
Kaart van de regio, met daarin de locaties van de gewenste mobiliteitshubs.

Overzicht acties Programmalijn 2 Regionale bereikbaarheid

Dossier	Acties
Fietsnetwerk	
Fietsen in het Binnenveld	• Ontwikkelen toekomstbeeld fietsroutes Binnenveld, aansluiten op proces gebieds-ontwikkeling Binnenveld • Hoofdroutes in kaart brengen, *wayfinding* en verkeersveiligheid verbeteren • Pilot met knip(s) bij Wageningen en Rhenen
Fietsverbindingen woningbouwlocaties	• Voorbereiden uitvoering fietsverbindingen Veenendaal-De Klomp – Veenendaal Centrum, Barneveld-Noord (woningbouw) – Station Barneveld-Noord en Kernhem-Noord – Ede Centrum • Lobbyen voor rijksbijdrage voor fietsverbindingen Ede – Barneveld, Kernhem – Kennisas (Wageningen) en Station Veenendaal-De Klomp – Kennisas (door Binnenveld)
Missing links	• Realiseren missing links uit de Regionale Fietsnetwerkkaart Regio Foodvalley • Signaleren en realiseren nieuwe missing links als gevolg van woningbouwopgave
Recreatief fietsnetwerk	• Identificeren van een recreatief fietsnetwerk in Regio Foodvalley
Openbaar vervoer	
Ov-concessies	• Regiobelangen inbrengen in nieuwe provinciale concessies voor regionaal ov, met aandacht voor aansluiting doelgroepenvervoer en collectief vervoer • Voorstellen doen voor verbeteringen ov-netwerk en overstap tussen bus- en treinnetwerken • Inzet voor een goede aansluiting (overstapmogelijkheden) tussen de concessiegebieden in de regio • Inzet voor het opstarten van ontwikkelteams op alle concessies • Aandacht vragen voor (dreigende) verschraling van ov in de regio en toekomst-bestendigheid ov-netwerk
HOV-verbindingen WERV	• Aanleg vrije businfrastructuur HOV-lijn Ede-Veenendaal voorbereiden • Inzet voor aanleg (H)OV-ontsluiting Ede-Zuidoost • Continueren lobby voor rijksbijdrage HOV-lijn Ede-Wageningen • Lobby voor HOV-ontwikkelingen op rondje WERV
PON-lijn	• Onderzoeken of een directe verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort kansrijk is
Bus Rapid Transit	• Kansen BRT in Regio Foodvalley onderzoeken

Foto: Hilda Weges

Dossier	Acties
Deelmobiliteit	
Visie deelmobiliteit	· Inzet voor ontwikkeling visie deelmobiliteit, in afstemming met ontwikkelingen op het dossier Mobiliteitshubs
Mobiliteitshubs	
Hubvisie	· Ontwikkeling van een regionale hubvisie voorzien van een typologie
Implementatie hubs	· Ontwikkeling prioritaire hubs · Ontwikkeling hubs voor ontsluiting woningbouwlocaties verstedelijkingsopgave
Autobereikbaarheid	
N233 Rondweg-Oost	· Inzet voor verbreding N233 Rondweg Oost bij Veenendaal. Inzet wordt geconcretiseerd al naar gelang de ontwikkelingen in het stikstofdossier
Rondweg Oost Barneveld	· Inzet voor realisatie van een Oostelijke Rondweg
Verbreding N301 Nijkerk	· Inzet voor de verbreding van de N301 tussen aansluiting Nijkerk A28 tot de N798/N301 Ambachtsstraat
Oostelijke ontsluiting Nijkerk	· Onderzoek naar mogelijkheden realisatie oostelijke ontsluiting Nijkerk
Capaciteit N224	· Onderzoek naar capaciteitsproblemen N224
Ontsluitingen (nieuwe) woningbouwlocaties	· Inzet voor ontsluiting woningbouw Kernhem-Noord op A30 · Inzet voor ontsluiting Barneveld Noord (woningbouw Bloemendal) op A30
Multimodaal verkeers-management	· Voorbereidingen treffen voor regionale netwerkvisie als basis voor multimodaal verkeersmanagement

PROGRAMMALIJN 3 – DUURZAAM, SLIM, VEILIG

Doel	In 2030 is de mobiliteit in Regio Foodvalley duurzaam, slim en veilig
Rol regio	Regio Foodvalley pakt deze opgaven op en voert ze uit in samenspraak met de provincies Gelderland en Utrecht, Rijkswaterstaat, het rijk en omliggende regio's

Duurzame mobiliteit

De komende jaren werkt Regio Foodvalley via twee sporen aan de verduurzaming van de mobiliteit. Het eerste spoor is mobiliteitsmanagement. Afgelopen jaren hebben we hier in de regio ervaring mee opgedaan: met de werkgeversaanpak hebben we gezond en duurzaam reizen binnen gemeentelijke organisaties en grote werkgevers gestimuleerd. Gelet op de mobiliteitsgroei in de regio in de komende jaren is het van belang dat we nog sterker inzetten op dit spoor. We zullen daartoe nieuwe initiatieven ontplooien voor mobiliteitsmanagement op doelgroepenniveau.

Het tweede spoor pakt de regio samen met de provincies Gelderland en Utrecht op. In het kader van de regionale mobiliteitsprogramma's van Gelderland, *Werkprogramma CO2-reductie in de Gelderse mobiliteit*, en van Utrecht, *Regionaal mobiliteitsprogramma 2.0*, werken we aan een verduurzaming van het goederenvervoer, aan de ontwikkeling van laadinfrastructuur en aan een regionale afstemming van het parkeerbeleid. Onze inzet op deze thema's in de bereikbaarheidsagenda sluit nauw aan bij de aanpak in de regionale mobiliteitsprogramma's.

Werkgeversaanpak
Via de zogenaamde werkgeversaanpak is de afgelopen jaren veel gedaan om gezond en duurzaam reisgedrag te stimuleren onder werknemers van de grote werkgevers in de regio. Deze ***werkgeversaanpak*** zullen we ***continueren en opschalen***, zodat meer werkgevers uit de regio aanhaken en meer werknemers zich committeren aan duurzamer reisgedrag. Het kabinetsbesluit om werkgevers met meer dan 100 werknemers te verplichten de negatieve klimaateffecten van werkgebonden personenmobiliteit terug te dringen, is een extra reden om er de komende jaren voortvarend mee aan de slag te gaan.

Onderwijsaanpak
Veel scholieren, studenten en werknemers van onderwijsinstellingen reizen met het ov. Een kleiner, maar nog altijd aanzienlijk deel pakt de auto. Deze dagelijkse reisbewegingen zorgen geregeld voor 'hyperspitsen' in het ov en voor extra druk op de autowegen. Regio Foodvalley wil de mogelijkheden onderzoeken om voor deze problematiek een ***onderwijsaanpak*** te ***beginnen***. Zo'n aanpak lijkt op de werkgeversaanpak en is bedoeld om de problematiek van onderwijsinstellingen, vervoerders en overheden te bundelen en om gezamenlijk te komen tot oplossingen die de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid verbeteren.

Bewonersaanpak
De komende jaren komen er in Regio Foodvalley maar liefst 40.000 woningen bij. Met die tienduizenden nieuwe inwoners zal het dagelijkse aantal verplaatsingen ook fors omhooggaan. Hoe kunnen we dat in goede banen leiden? Bekend is dat grote veranderingen in de leefomstandigheden, zoals een verhuizing, een aanleiding kunnen vormen voor veranderingen in het reisgedrag. Een zogenaamde bewonersaanpak, gericht mobiliteitsmanagement op en rond nieuwe woningbouwlocaties, kan ertoe bijdragen dat nieuwe wijkbewoners goed worden geïnformeerd over de schone en slimme vervoersopties in hun wijk en dat het gebruik van deze vervoermiddelen ook sneller gewoontegedrag wordt. De komende jaren ***inventariseren*** we de ***mogelijkheden***

van zo'n op nieuwe woningbouwlocaties gerichte ***bewonersaanpak***. We kijken hierbij uiteraard ook naar mogelijkheden om huidige inwoners van de regio aan te zetten tot duurzamer mobiliteitsgedrag, via bijvoorbeeld promotie- en stimuleringscampagnes.

Bezoekersaanpak

Regio Foodvalley kent een aantal belangrijke toeristische hotspots, zoals World Food Center, Ouwehands Dierenpark en de Veluwerand/Hoge Veluwe. Die trekken jaarlijks honderdduizenden bezoekers en zorgen dus voor grote reizigersstromen in het gebied. Samen met stakeholders willen we verkennen hoe het reisaanbod van en naar deze plekken kan worden verbeterd, zodat bezoekers comfortabel maar vooral ook ***duurzaam*** kunnen ***reizen*** en de regio als geheel nog maar minimale hinder ondervindt.

Logistieke aanpak

Ook de sectoren goederenvervoer en stadslogistiek staan voor de uitdaging om hun emissies terug te dringen. De Regio Foodvalley werkt daarom aan het stimuleren van een ***modal shift van weg naar water en spoor***, en aan ***efficiëntere en duurzame stadsdistributie***. Een logistiek makelaar werkt momenteel aan een programma en aanpak om dit de komende jaren te realiseren. Binnen de werkzaamheden van de logistiek makelaar is CO2-reductie van zwaar transport een belangrijke pijler.

Parkeerbeleid

We zetten ons in voor het vergroten van de ***samenhang van het parkeerbeleid*** tussen de verschillende Foodvalley-gemeenten. Hierbij kijken we ook naar de mogelijkheden van een ***gedifferentieerd parkeerbeleid***. Er is in het bijzonder aandacht voor het parkeerbeleid op de nieuwe woningbouwlocaties.

Laadinfrastructuur

De regio stimuleert het gebruik van zero-emissievervoer en de uitrol van laadinfrastructuur. De komende jaren wordt de ***uitrol van de infrastructuur versneld***, waarbij we in het bijzonder kijken naar de ***mogelijkheden van waterstofvulpunten***. Ook hier is er aandacht voor ***woningbouwlocaties***, zodat die meteen over een ***adequaat aanbod van laadinfrastructuur*** beschikken.

Slimme mobiliteit

Slimme mobiliteit betreft het slim benutten van de bestaande infrastructuur door het gebruik van nieuwe technieken, data, diensten, kennis en maatregelen. We spannen ons de komende tijd in om de regionale datahuishouding op orde te brengen en data en modellen in te zetten voor de onderbouwing van bereikbaarheidsvraagstukken. De acties zijn daarmee randvoorwaardelijk voor het realiseren van een modal shift naar duurzamere en gezondere vervoersmiddelen.

Verkeersdesk
In de afgelopen jaren hebben we als Foodvalley-gemeenten samengewerkt aan de totstandkoming van de Verkeersdesk. Deze desk borgt, ontsluit en visualiseert mobiliteitsgerelateerde data. De Verkeersdesk is een tool voor het formuleren en beantwoorden van beleidsvraagstukken en daarmee belangrijk voor een betere bereikbaarheid en een meer duurzame mobiliteit in de regio. De komende jaren zullen we de ***data actualiseren, aanvullen en aanscherpen***, en waar mogelijk ***benutten in de uitwerking van use cases***. Ook wordt bepaald hoe we de Verkeersdesk optimaal kunnen ***gebruiken voor de digitaliseringsopgave*** (Data Top 15).
De Verkeersdesk is momenteel in beheer van gemeente Ede. Het is belangrijk een oplossing voor de lange termijn te vinden: hoe zorgen we ervoor dat de Verkeersdesk ***voor de regio beschikbaar blijft*** en op welke manier (organisatorisch en financieel) kunnen we dit beleggen?

Data Top 15
In het landelijke programma *Digitalisering Overheden* werken vijf landsdelen samen om ervoor te zorgen dat in 2023 alle wegbeheerders 'digitaal capabel in mobiliteit' zijn. De bedoeling is dat de wegbeheerders dan vijftien typen data beschikbaar maken, zodat serviceproviders en andere partijen die data kunnen (her)gebruiken. Het gaat om data over bijvoorbeeld werkzaamheden, incidenten, maximumsnelheden, logistiek en de fiets. Overheden zorgen dat de data veilig geborgd zijn binnen de organisatie en gebruiken deze data natuurlijk ook voor hun eigen processen in beleid, beheer en toezicht. Foodvalley zal haar ***Data Top 15 verder op orde brengen***. Deze inspanningen stemmen we af met wat er al gebeurt voor de Verkeersdesk.

Regionaal verkeersmodel
Regio Foodvalley is gestart met de ontwikkeling van een ***regionaal multimodaal verkeersmodel***. Dat zullen we in de komende periode ***afronden*** en in gebruik nemen. Met het model krijgen we een scherper inzicht in de (trends in) verkeersstromen van auto, fiets en openbaar vervoer. Ook kunnen we de invloed van andere mobiliteitsontwikkelingen in beeld brengen, zoals de realisatie van mobiliteitshubs.

Veilige mobiliteit

Mobiliteit moet eerst en vooral veilig zijn, zeker ook voor meer kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers. Regio Foodvalley wil de verkeersveiligheid verhogen door sluipverkeer in onder andere het Binnenveld terug te dringen. Ook moeten de wegen in het buitengebied en schoolfietsroutes met gerichte ingrepen veiliger worden gemaakt.

Sluipverkeer Binnenveld terugdringen
In het Binnenveld is met name de fietsveiligheid in het geding door een combinatie van recreatie, landbouwverkeer en sluipverkeer. Om in ieder geval het sluipverkeer terug te dringen kunnen we ***strategische 'knips' in het autonetwerk aanbrengen***, door wegen af te sluiten voor doorgaand autoverkeer, en snelheidsmaatregelen doorvoeren. We zullen hiervoor een aantal pilots uitvoeren. Afhankelijk van de resultaten kan dan worden besloten om deze knips en snelheidsmaatregelen te bestendigen.

Verkeersveilige wegen in het buitengebied
Op een aantal routes in het buitengebied van Foodvalley zijn er problemen met de veiligheid en doorstroming van het landbouwverkeer. Ook ontstaat er op die routes te vaak schade aan het wegdek en aan bermen. We willen de routes daarom successievelijk beter 'leesbaar' maken, door een herkenbaardere

Foto: Wirestock

en overzichtelijkere wegindeling en wegbeeld. Ook moeten waar mogelijk de ***verkeersstromen beter worden gescheiden***, bijvoorbeeld door fietsers te scheiden van groot (landbouw)verkeer.

Veilige schoolroutes

Veilige schoolroutes, waarbij fietsers zo min mogelijk drukke kruispunten of autoverkeer tegenkomen, maken het makkelijker en leuker voor kinderen om zelf naar school te fietsen. Zo kunnen kinderen vaker (alleen) op de fiets, hoeven ouders zich minder zorgen te maken, en dat leidt dan weer tot meer gezonde en duurzame verplaatsingen. Regio Foodvalley heeft de schoolroutes al in beeld gebracht in de *Regionale Fietsnetwerkkaart Regio Foodvalley*. De komende jaren spannen we ons in om deze routes met quick wins en/of grootschaligere ingrepen ***veiliger te maken voor scholieren*** in de regio. Dat maakt uiteraard fietsen voor woon-werk en recreatief verkeer veiliger.

Overzicht acties Programmalijn 3 Slim, veilig, duurzaam

Dossier	Acties
Duurzame mobiliteit	
Werkgeversaanpak	• Continueren van de huidige werkgeversaanpak • Opschalen van de werkgeversaanpak door meer werkgevers in de regio te betrekken
Onderwijsaanpak	• Inventariseren mogelijkheden voor opzet onderwijsaanpak in Regio Foodvalley
Bewonersaanpak	• Inventariseren mogelijkheden voor opzet bewonersaanpak in Regio Foodvalley
Bezoekersaanpak	• Samen met stakeholders inventariseren hoe het reisaanbod van en naar toeristische hotspots kan worden verbeterd en verduurzaamd
Logistieke aanpak	• Faciliteren modal shift van weg naar water en spoor • Faciliteren efficiëntere en duurzame stadsdistributie in Foodvalley-gemeenten • Werken aan CO2-reductie zwaar transport
Parkeerbeleid	• Vergroten samenhang parkeerbeleid tussen de verschillende regiogemeenten • Inventariseren mogelijkheden voor gedifferentieerd parkeerbeleid met aandacht voor nieuwe woningbouwlocaties
Laadinfrastructuur	• Versnellen uitrol laadinfrastructuur • Mogelijkheden verkennen voor waterstofvulpunten • Realisatie adequaat aanbod laadinfrastructuur op nieuwe woningbouwlocaties
Slimme mobiliteit	
Verkeersdesk	• Actualiseren, aanscherpen, aanvullen en benutten (in use cases) van data uit Verkeersdesk • Inventariseren optimale benutting Verkeersdesk ten behoeve van de digitaliseringsopgave • Inventariseren mogelijkheden voor borging Verkeersdesk op lange termijn
Data Top 15	• Op orde brengen van Data Top 15
Regionaal verkeersmodel	• Doorontwikkelen regionaal verkeersmodel
Veilige mobiliteit	
Sluipverkeer Binnenveld	• Terugdringen van sluipverkeer in het Binnenveld door (tijdelijke) aanbreng van strategische knips in en snelheidsmaatregelen op het netwerk
Verkeersveilige wegen in het buitengebied	• Scheiden van verkeersstromen om wegen in het buitengebied veiliger te maken
Veilige schoolroutes	• Signaleren quick wins en grootschalige ingrepen ten behoeve van fietsveiligheid op schoolroutes

spoor
2
AH
STRAIL

4 UITVOERING EN ORGANISATIE

De lijst met acties in de Bereikbaarheidsagenda 2023-2026 is lang en de achterliggende doelen zijn ambitieus. In dit afsluitende hoofdstuk staan we daarom stil bij de programmaorganisatie die voor de uitvoering is opgetuigd, bij de uitwerking in jaarplannen, en bij de monitoring en evaluatie. Alles is erop gericht de regio in 2030 duurzaam, *slim en veilig bereikbaar* te laten zijn.

Programmaorganisatie

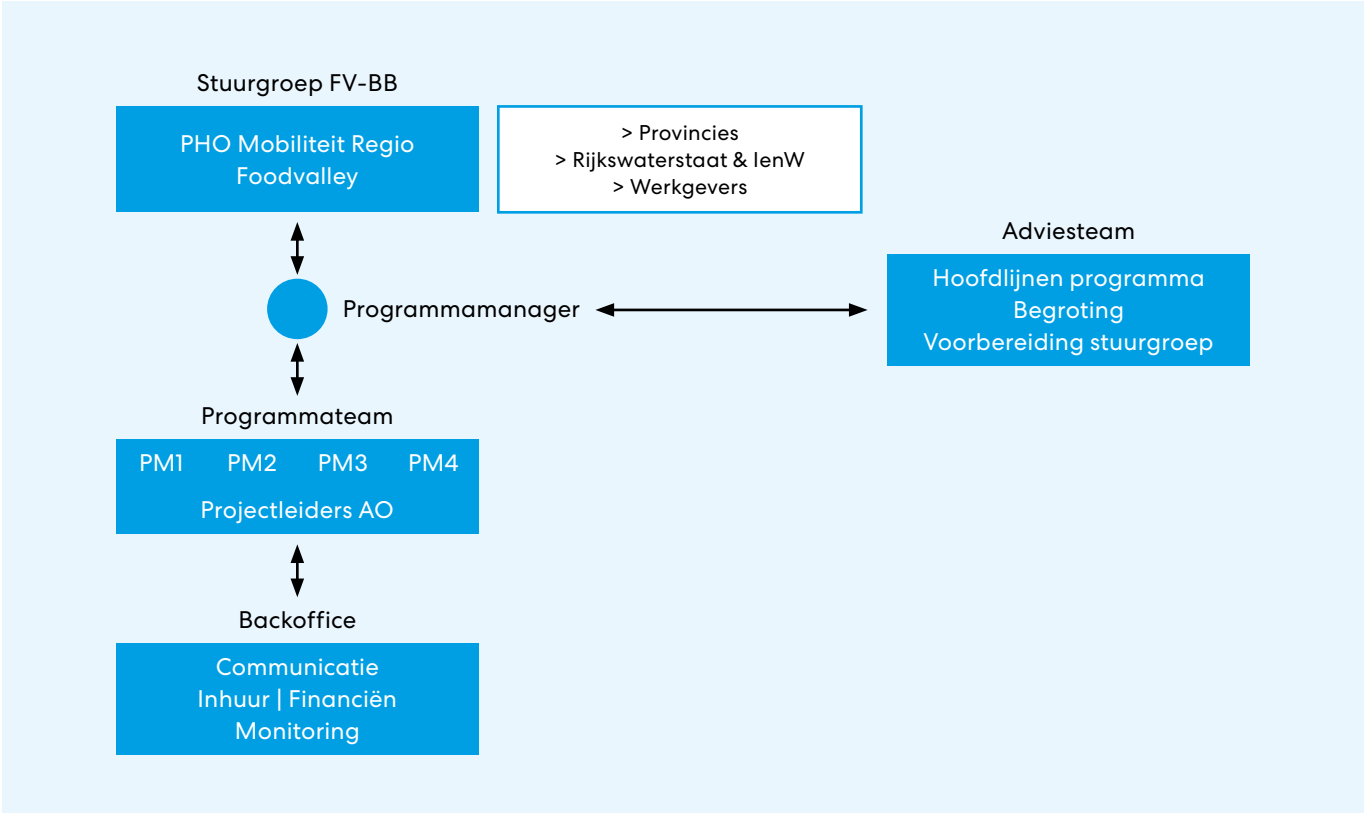
De programmaorganisatie draagt de komende jaren zorg voor de uitvoering van de acties uit de Bereikbaarheidsagenda 2023-2026. Figuur 5 geeft de organisatiestructuur schematisch weer. We lopen de verschillende 'posten' een voor een af.

Het ***Portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit*** van Regio Foodvalley fungeert als stuurgroep van het programma. De regionale portefeuillehouder is hierbij een belangrijke 'bestuurlijke verbindingsschakel'.

Voor de dagelijkse aansturing en uitvoering van de programmalijnen en -acties zijn de leden van het ambtelijk overleg (AO), projectleiders en de backoffice verantwoordelijk. In het ***ambtelijk overleg Mobiliteit*** zijn alle regiogemeenten vertegenwoordigd. Er wordt uitvoering gegeven aan de onderwerpen van de bereikbaarheidsagenda en bijbehorende jaarplannen. Hier wordt ook de bestuurlijke besluitvorming voorbereid. De AO-leden spelen daarmee een belangrijke rol in de algehele samenwerking binnen het programma. De ***projectleiders*** zijn verantwoordelijk voor specifieke onderdelen van het programma, zoals fietsroutes en openbaar vervoer (programmateam). De ***backoffice*** verzorgt zaken als communicatie, financiën enzovoort. Deze ondersteuning is geborgd binnen de reguliere werkzaamheden van het regiokantoor.

De ***programmamanager*** ten slotte is de spin in het web en bewaakt de algehele voortgang op het programma en de verbinding met de andere programma's en trajecten in de regio.

Overigens hebben we als regio ook goede ervaring met het werken met zogenaamde 'adoptiegemeenten'. Zo'n gemeente is eigenaar van een bepaald initiatief, trekt een of meer onderdelen en zorgt dat er op die punten resultaten worden behaald. Zo nam binnen de Bereikbaarheidsagenda 2018-2022 gemeente Wageningen het initiatief tot een regionaal mobiliteitsconvenant en gemeente Veenendaal het initiatief om fietsen binnen de organisaties van de regiogemeenten te stimuleren.



Figuur 5: *Organisatie van de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026.*

Inzet regio en regiogemeenten

Al die (personele) inspanningen voor de bereikbaarheidsagenda kosten natuurlijk tijd. Wat ureninzet betreft is het volgende afgesproken voor de periode 2023-2026:

Ureninzet 2023-2026	
Organisatie	**Uren**
Programmamanagement Regio Foodvalley	730
Gemeenten	2900
Provincie Gelderland	260
Provincie Utrecht	260
Rijkswaterstaat	260

De financiën voor de complete zijn begroot op iets meer dan € 600.000, oftewel zo'n € 150.000 per jaar. Dit bestaat uit een jaarlijks deel van € 90.000 voor het programmabudget en van € 60.000 voor de kosten van het programmamanagement.

Mobiliteitsfonds

Zoals we al eerder aangaven, beheren de acht Foodvalley-gemeenten ook een gezamenlijk mobiliteitsfonds. De gelden uit dit fonds zullen worden ingezet voor gezamenlijke dossiers uit de bereikbaarheidsagenda. Bij de start van dit fonds is overeengekomen dat de gemeenten jaarlijks een bedrag van één euro per inwoner storten, waarbij er jaarlijks een (geringe) prijsindexatie conform de Consumentenprijsindex plaatsvindt. Figuur [xx] laat zien welk geld er daarmee jaarlijks beschikbaar komt voor projecten.

Uitwerking in jaarplannen

De Bereikbaarheidsagenda 2023-2026 beschrijft de ambitie en de doelen van Regio Foodvalley voor 2030. De komende vier jaar zullen we in drie programmalijnen naar de eindplaatjes toewerken. De acties van die lijnen zijn al behoorlijk concreet, maar nog altijd op hoofdlijnen. De keuze voor die aanpak is bewust, want zo houden we de komende vier jaar ruimte voor aanpassingen.

Natuurlijk komt die gedetailleerde invulling er wel, maar dan in specifieke *jaarplannen*. Hierin worden de precieze acties – onderzoeken, projecten, lobbytrajecten, communicatie, pilots enzovoort – de benodigde menskracht en de financiering uitgewerkt. Die worden voor publicatie afgestemd met de acht regiogemeenten (gemeenteraden, colleges van Burgemeester en Wethouders) en partners als de provincies en het rijk. Daarmee scheppen de jaarplannen ook meteen duidelijkheid op de volgende punten:

- Afspraken tussen de acht regiogemeenten over de mensen en middelen die worden vrijgemaakt voor de acties en over de inzit van die mensen en middelen.
- Afspraken met de provincies Utrecht en Gelderland over de agendering van het bereikbaarheidsprogramma in provinciale coalitieprogramma's, over het beschikbaar stellen van provinciale subsidies/cofinanciering en over het gezamenlijk oppakken van acties en projecten.

Gemeente	2023	2024	2025	2026
Barneveld	€ 62.038	€ 63.354	€ 64.671	€ 65.823
Ede	€ 122.579	€ 125.180	€ 127.781	€ 130.057
Nijkerk	€ 45.084	€ 46.041	€ 46.997	€ 47.835
Renswoude	€ 5.746	€ 5.868	€ 5.990	€ 6.097
Rhenen	€ 20.892	€ 21.335	€ 21.778	€ 22.166
Scherpenzeel	€ 10.474	€ 10.697	€ 10.919	€ 11.113
Veenendaal	€ 69.193	€ 70.661	€ 72.129	€ 73.414
Wageningen	€ 40.994	€ 41.864	€ 42.734	€ 43.495
Totaal	**€ 377.000**	**€ 385.000**	**€ 393.000**	**€ 400.000**

Tabel: *Bijdragen per gemeente aan het Mobiliteitsfonds van Regio Foodvalley.*

Foto: Erik Koole

- Afspraken met het rijk over de agendering van de ambities van Regio Foodvalley op de rijksagenda. Denk daarbij aan de Omgevingsagenda MIRT voor Landsdeel Oost, het Bestuurlijk Overleg MIRT, het Bestuurlijk Overleg OV/Spoortafel nationaal en natuurlijk de inspanningen in het kader van de verstedelijkingsopgave. Dit betreft ook subsidies vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere ministeries.

Zo'n jaarplan is daarmee een instrument om tot concrete afspraken te komen met de gemeentelijke organisaties van de Foodvalley-gemeenten én om andere partijen te betrekken. Tijdens de jaarlijkse voorbereiding van deze jaarplannen vindt een bestuurlijke werksessie plaats, waarin wordt teruggeblikt op de voortgang in het afgelopen jaar en vooruitgekeken op de uitdagingen voor het aankomende jaar – zie ook 'Monitoring en evaluatie'.

Lobbyagenda

In 2023 ontwikkelt Regio Foodvalley een lobbyagenda. Deze schept duidelijkheid over de organisatie en uitvoering van de lobbyactiviteiten om de belangen van Foodvalley in de dossiers bovenregionale bereikbaarheid voor het voetlicht te brengen. De agenda brengt de 'ijkmomenten' voor de korte en lange termijn in beeld (waar moet de lobby zich op richten?) en benoemt de posities en inzet van Foodvalley in *BO MIRT Noordwest/Oost en Metropoolregio Utrecht U Ned*, de *Korte Termijn Aanpak en Aanpak 2030* van U Ned, het *Toekomstbeeld OV* en in de samenwerking met omliggende regio's Cleantech, Amersfoort, Utrecht, Noordwest-Veluwe, Rivierenland en Arnhem-Nijmegen.

In de werkgroep mobiliteit van de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley worden afspraken gemaakt over de organisatie en acties ten behoeve van de 'bouwsteen mobiliteit'. Deze acties krijgen ook een plek in de lobbyagenda.

In de opzet van de lobbyagenda werkt de regio nauw samen met de verantwoordelijken voor *public affairs* van de betrokken gemeenten.

Monitoring en evaluatie

Waar publiek geld gebruikt wordt, moet natuurlijk ook gemonitord en geëvalueerd worden. Dat doen we in de basis op twee manieren.

Allereerst geven we in de jaarplannen inzicht in de tot dan gerealiseerde voortgang op specifieke projecten, alvorens afspraken te maken over de inzet op deze projecten in het komende jaar. Het jaarplan 2023 is gebaseerd op de evaluatie van de bereikbaarheidsagenda 2018-2022. Het jaarplan 2024 geeft een terugblik op de gepleegde inzet in 2023 en schetst de acties voor 2024. Het jaarplan 2025 blikt terug op 2024 en maakt afspraken voor 2025. Enzovoort.

Daarnaast worden de inspanningen van Regio Foodvalley gemonitord binnen de werkagenda Slimme mobiliteit van provincie Gelderland. Deze monitoring vindt jaarlijks plaats en schetst de bijdrage van de inzet van verschillende regio's in de provincie aan innovatie, bereikbaarheid en CO2-reductie. De provincie kijkt hierbij ook naar de kosteneffectiviteit van de verschillende inspanningen en maatregelen.

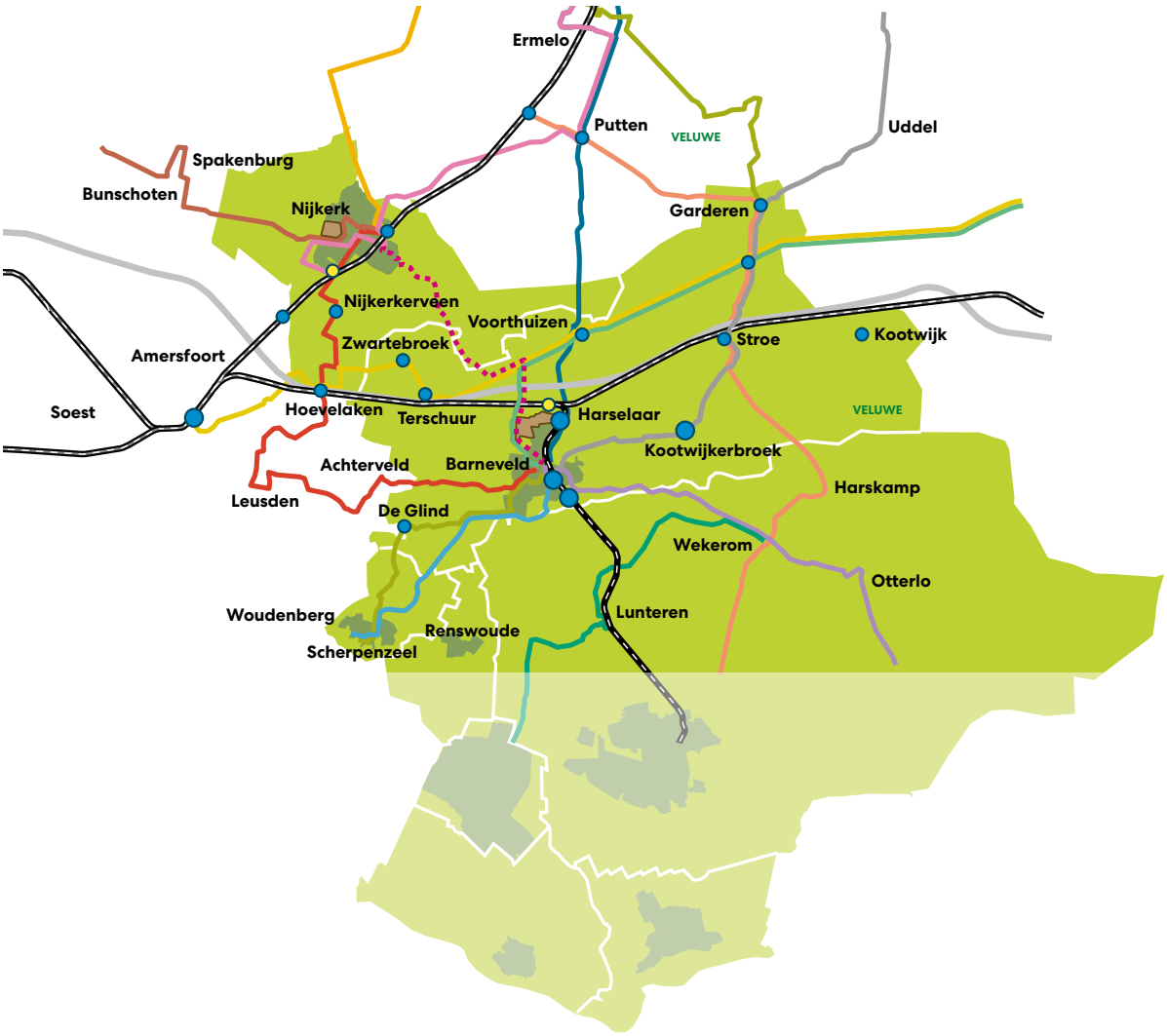
De komende jaren zetten we ons echter ook in voor een *uitbreiding* van de monitoringsactiviteiten. We willen nauwer aansluiten bij de provinciale monitors die inzicht bieden op de voortgang van de regionale mobiliteitsprogramma's. Hiervoor moeten we eerst bepalen welke indicatoren voor de regio relevant zijn. Om de voortgang te meten benutten we bovenal bestaande bronnen, maar we kijken ook naar mogelijkheden om door middel van aanvullend onderzoek onze inzichten te verrijken.

Aan het einde van de looptijd van de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 zullen we het verloop van de gehele periode evalueren.

Foto: Martin Bergsma

Bijlage 1
Netwerkperspectieven voor openbaar vervoer in Regio Foodvalley

Figuur 5:
Ov-netwerkperspectief voor het noorden van Regio Foodvalley.



- Stations c.q. (H)OV-hubs
- Nieuw station
- Planontwikkeling
- Railverbindingen
- Nieuw Regionaal vervoer met dienstregeling

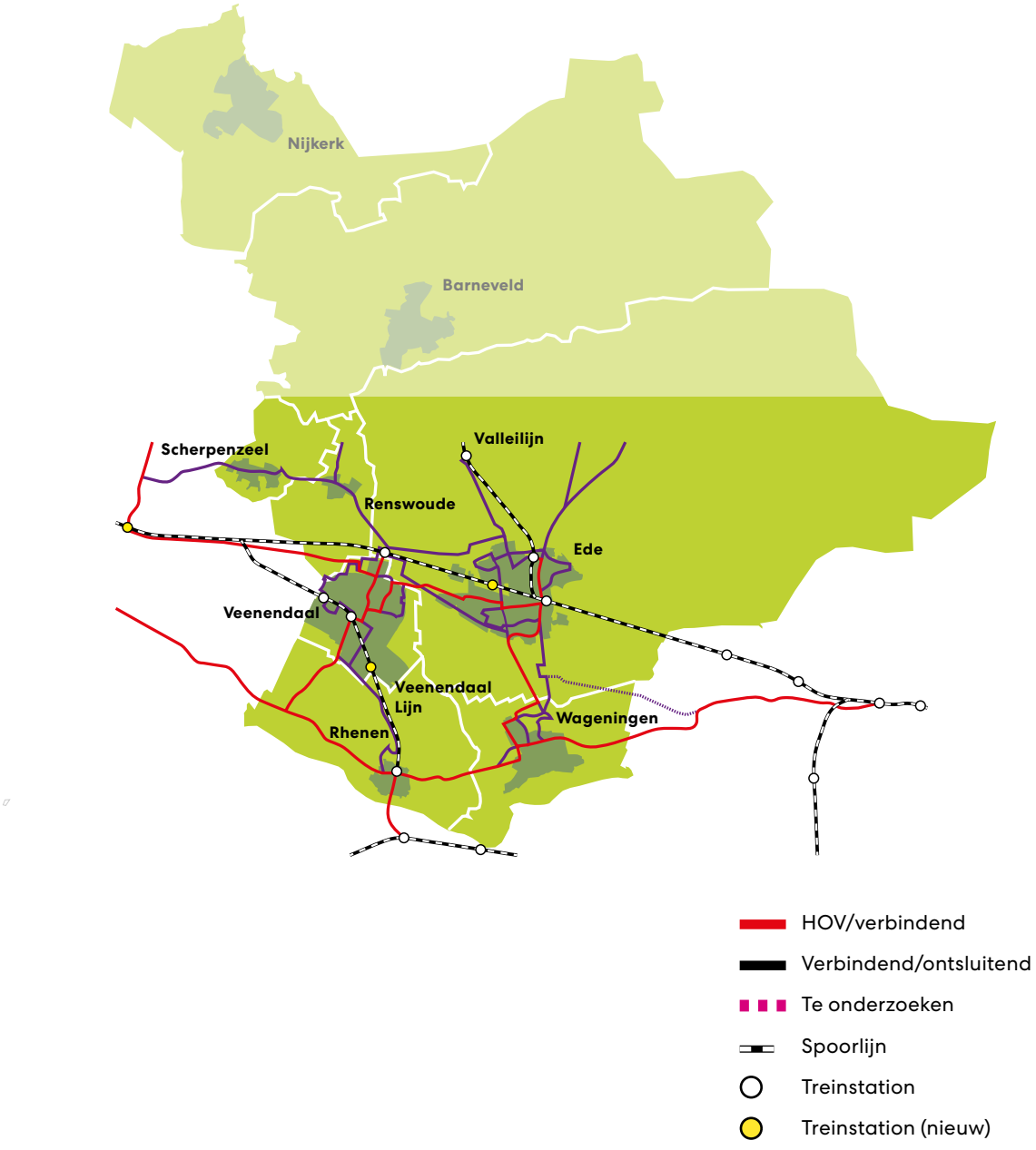
Regionaal vervoer met dienstregeling

- Buslijn 101
- Buslijn 102
- Buslijn 103
- Buslijn 104
- Buslijn 105
- Buslijn 107
- Buslijn 110
- Buslijn 142
- Buslijn 205

Buurtbus

- Buslijn 503
- Buslijn 505
- Buslijn 509
- Buslijn 511

Figuur 6:
Ov-netwerkperspectief voor het zuiden van Regio Foodvalley.



COLOFON

Dit is een uittreksel van de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026. De volledige bereikbaarheidsagenda is te downloaden via www.regiofoodvalley.nl/projecten/programma-mobiliteit

Deze bereikbaarheidsagenda is vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Regio Foodvalley op [datum] onder voorbehoud van wensen en bedenkingen van gemeenteraden in de regio.
Naar aanleiding van wensen en bedenkingen is de Bereikbaarheids-agenda aangepast en op [datum] definitief vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Regio Foodvalley.

Projectteam	Ambtelijk Overleg Mobiliteit Regio Foodvalley
Procesbegeleiding	MuConsult, Amersfoort
Eindredactie en vormgeving	Essencia Communicatie, Den Haag
Fotografie	Regio Foodvalley (tenzij anders vermeld)

Contact

Regio Foodvalley
Postbus 9022
6710 HK Ede
+31 (0) 318 680 667
info@regiofoodvalley.nl
www.regiofoodvalley.nl

Foto: Rudmer Zwerver

www.regiofoodvalley.nl