

Rapport MuConsult

EVALUATIE BEREIKBAARHEIDS- AGENDA 2018-2022

24 oktober 2022



EVALUATIE BEREIKBAARHEIDS- AGENDA 2018-2022

RAPPORT MUCONSULT

INHOUD

1.	INLEIDING	3
2.	Evaluatie bereikbaarheidsagenda 2018-2022	4
2.1.	Programmalijn 1: (Inter)nationale bereikbaarheid	4
2.2.	Programmalijn 2: Interne bereikbaarheid	7
2.3.	Programmalijn 3: Duurzame en gezonde mobiliteit	10
2.4.	Programmalijn 4: Slim, innovatief en veilig bereikbaar	11
3.	Inzet tijd en middelen	13
4.	Conclusies	14
4.1.	Programmalijn 1: (Inter)nationale bereikbaarheid	14
4.2.	Programmalijn 2: Interne bereikbaarheid	14
4.3.	Programmalijn 3: Gezonde en duurzame mobiliteit	15
4.4.	Programmalijn 4: Slim, veilig en sociaal bereikbaar	15



1. INLEIDING

Aanleiding

In deze memo treft u de resultaten van de evaluatie van de bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2018-2022. Tussen 2018 en 2022 is in de regio langs vier programmalijnen gewerkt aan mobiliteit: “(inter)nationale bereikbaarheid”, “interne bereikbaarheid”, “duurzame en gezonde mobiliteit” en “slim, innovatief en veilig bereikbaar”. Het doel van de evaluatie is tweeledig: allereerst dient deze om te bepalen of de inzet die in afgelopen jaren is gepleegd binnen de verschillende programmalijnen heeft geleid tot het beoogde resultaten. Daarbij is in het bijzonder gekeken naar de bijdrage van de verschillende projecten aan bereikbaarheid van de regio en duurzame mobiliteit in de regio. Daarnaast dient de evaluatie om te leren van de aanpak en vast te stellen hoe deze ervaringen meegenomen kunnen worden in de nieuwe bereikbaarheidsagenda. De evaluatie dient daarmee als basis voor de bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026.

Werkwijze

De 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 verkrijgen van de voortgang binnen projecten zijn relevante project- en onderzoeksrapporten doorgenomen en diverse interviews gehouden met leden van het ambtelijk overleg mobiliteit van de regio. In een werksessie met het ambtelijk overleg mobiliteit is bepaald in hoeverre de verschillende projecten bijdragen aan bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in de regio.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt per programmalijn een stand van zaken gegeven van de uitgevoerde werkzaamheden op projecten tussen 2018 en 2022. Vervolgens wordt toegelicht hoe deze projecten bijdragen aan de regionale doelen voor mobiliteit. Ook wordt per onderdeel een korte vooruitblik gegeven op de nieuwe agenda. Hoofdstuk 3 geeft globaal inzicht in de inzet in tijd en middelen per programmalijn. De conclusies van de evaluatie zijn samengevat in hoofdstuk 4. Dit hoofdstuk is voorzien van samenvattende tabellen met de actuele stand van zaken en een vooruitblik op de bereikbaarheidsagenda 2023-2026.



2. EVALUATIE BEREIKBAARHEIDS-AGENDA 2018-2022

2.1. PROGRAMMALIJN 1: (INTER)NATIONALE BEREIKBAARHEID

Wat betreft de nationale en internationale bereikbaarheid van Regio Foodvalley zijn in de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 diverse actielijnen geformuleerd: de stations, de corridors A1 en A12 en belangrijke knooppunten op deze corridors, de zuidelijke en westelijke ontsluiting van Foodvalley, en de logistieke toegang tot de regio.

2.1.1. Stations

Stand van zaken

In de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 is tot doel gesteld de bereikbaarheid van Foodvalley via het spoor te vergroten door de aanpak van enkele zogeheten “Nationale poorten”. Het gaat hier om de stations Ede-Wageningen, Veenendaal-De Klomp en Barneveld-Noord.

De herontwikkeling van station Ede-Wageningen is op dit moment aan de gang. In het kader van het PHS komt er een extra perron en perronspoor bij, inclusief een keermogelijkheid voor de sprinter naar Arnhem. Tegelijkertijd wordt de transfer- en perroncapaciteit vergroot en worden er een nieuw busstation, fietsenstalling en parkeerterrein gerealiseerd.

Voor station Veenendaal-De Klomp is een toekomstpad ontwikkeld. Hier hebben verder geen grootschalige fysieke ingrepen (b.v. naar voorbeeld van Ede-Wageningen) plaatsgevonden. Omdat de ontwikkeling van Veenendaal-De Klomp samenhangt met de verstedelijkingsstrategie en woningbouw in de directe omgeving, is het wachten nu op verdere besluitvorming in deze trajecten voordat verder wordt gegaan met planuitwerking voor het station.

Het station Barneveld-Noord is benoemd als belangrijke poort in Foodvalley-Noord. Naar verwachting groeit dit station als gevolg van woningbouw op lange termijn uit naar een regionaal knooppunt. Dit station vormt momenteel nog een stop op de Valleilijn (sprinter) tussen Amersfoort en Ede-Wageningen. Er wordt vanuit de regio echter ingezet op een integraal onderzoek naar de A1 spoorcorridor, waarbij de vraag voorligt of station Barneveld-Noord kan worden uitgebreid en aangesloten op deze corridor en een halte kan vormen op de lijn Amersfoort-Apeldoorn. Barneveld-Noord is ook opgenomen als te onderzoeken bouwsteen in het Toekomstbeeld OV.

Bijdrage aan regionale doelen

De aanpak en (her)ontwikkeling van stations scoort hoog op het doel bereikbaarheid. Door investeringen in de kwaliteit van de stations, hoogwaardige en frequente verbindingen en de toegankelijkheid, wordt de bereikbaarheid van de regio voor inwoners en bezoekers verbeterd. Deze aanpak levert ook een sterke bijdrage aan verduurzaming van de mobiliteit, aangezien het makkelijker en prettiger wordt om met de trein te reizen, waardoor een modal shift wordt gerealiseerd van auto naar trein of trein als onderdeel van de ketenreis (fiets-trein, bus-trein).

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

Gezien de stevige bijdrage van de aanpak van stations aan bereikbaarheid en duurzaamheid is het van belang dat hier prioriteit aan wordt gegeven in de nieuwe agenda. Hier ligt een sterke koppeling

met de woningbouwopgave, waarbij naast Veenendaal-De Klomp en Barneveld-Noord ook een nieuw station in Veenendaal-Zuid en in Ede-West op tafel ligt. De multimodale ontsluiting van de stations is ook van belang, b.v. door het realiseren van fietsparkeervoorzieningen en de ontsluiting via snelfietsroutes, bus, en deelmobiliteit.

2.1.2. Multimodale corridors A1 en A12

Stand van zaken

In het Toekomstbeeld OV zijn diverse projecten op de A12 corridor benoemd die direct van invloed zijn op de ontsluiting van Regio Foodvalley via het spoor. In een integraal onderzoek naar de corridor, waar Regio Foodvalley bij betrokken is, worden de komende tijd worden enkele “structurerende keuzes” uitgewerkt. Het gaat om de mogelijke bouw van een nieuw station Utrecht-Koningsweg, en een mogelijke snelheidsverhoging op de corridor. Beide ontwikkeling zijn van mogelijke invloed op de frequentie van de ontsluiting via Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp. Naast dat Regio Foodvalley is betrokken in onderzoek van IenW naar de gevolgen van de verstedelijkingsstrategie voor het spoor, heeft het ook afspraken gemaakt over de de belangen samen met de provincie Gelderland. Hier is onder andere bepaald dat een goede ontsluiting via de corridor A12 als randvoorwaardelijk wordt gezien voor de realisatie van extra woningbouw, dat vermindering van de bediening van Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp niet bespreekbaar zijn, dat in MIRT-onderzoek de consequenties van de verstedelijking op het spoornet inzichtelijk moeten worden gemaakt, en dat moet worden gekeken naar de ontwikkeling van een potentiële multimodale hub in Ede-West.

Momenteel wordt langs verschillende sporen inzet gepleegd op de A1-corridor. Gezien de breedte van de opgaven en het bovenregionale karakter zet de A1-alliantie (samenwerking van regio's langs de A1 van oost- tot west-Nederland) zich in voor het organiseren van een integrale corridorstudie A1 gecoördineerd door het Rijk. Er worden in dat kader gesprekken gevoerd tussen de regio en IenW over de positie van station Barneveld-Noord (zie Nationale poorten: stations), het laten rijden van een Regiosprinter tussen Apeldoorn en Amersfoort en de ontwikkeling van station Stroe, en de ontwikkeling van een logistieke railterminal in Barneveld-Noord.

Bijdrage aan de regionale doelen

De bijdrage van de multimodale corridors aan regionale doelen is sterk afhankelijk van de uitkomst van de lopende en beoogde (onderzoeks)trajecten. Daarom zijn deze niet gekwantificeerd. Wel spreekt vanzelf dat de ontwikkeling van multimodale corridors, met hoogwaardig en hoogfrequente OV-verbindingen die een goede ontsluiting bieden voor woningbouwlocaties, alsmede maatregelen gericht op doorstroming van autoverkeer, in potentie een sterke bijdrage aan kunnen leveren aan de regionale bereikbaarheid.

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

De corridors A1 en A12 zijn zwaarwegend voor de bereikbaarheid van de regio, en dit wordt verder versterkt door de woningbouwopgave. Daarom is het van belang dat de Regio voortdurend haar belangen onder het voetlicht brengt aan de provinciale en landelijke gesprekstafels. Voor de A12-corridor zijn behoud van de frequente IC-aansluitingen op Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp cruciaal. Actielijnen voor de A1 corridor zijn de inzet op een integrale corridorstudie, de positie van Barneveld-Noord op het HRN, de regiosprinter Amersfoort-Apeldoorn, en de railterminal Barneveld-Noord.



2.1.3. Knooppunten hoofdcorridors

Stand van zaken

Vanuit de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 is inzet gepleegd op twee belangrijke knooppunten op het hoofdwegennet, namelijk Hoevelaken A28/A1 en knooppunt A1/A30. Wat betreft knooppunt A1/A30 heeft de vorige minister de voorkeur uitgesproken voor uitvoering van de “sober+-variant”, die nog nader moet worden uitgewerkt.

In beide gevallen is vertraging opgelopen in de planvorming en uitvoering vanwege de stikstofproblematiek. Beide knooppunten zijn door de huidige minister aangemerkt als projecten met hoge prioriteit, waardoor deze voorrang krijgen in de nieuwe stikstofberekeningen. Deze worden naar verwachting op z'n vroegst begin 2025 opgeleverd.

Bijdrage aan de regionale doelen

Op de corridor A1 liggen enkele van de grootste en duurste fileknelpunten van Nederland. Aanpak van de knooppunten A28/A1 en A1/A30 is daarom van belang voor het terugdringen van de doorstromingsproblematiek en het vergroten van de bereikbaarheid van de regio. De bijdrage aan duurzaamheid is indirect: enerzijds vergroot verbetering van de doorstroming de concurrentiepositie van de auto ten opzichte van het OV. Anderzijds leidt de knelpuntaanpak tot vermindering van de congestie en uitstoot van stilstaande auto's en vermindering van sluipverkeer op het onderliggend wegennet, wat lokale leefbaarheid ten goede komt.

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

De knooppunten A28/A1 en A1/A30 wegen zwaar voor de bereikbaarheid van de regio, en dit wordt versterkt door de woningbouwopgave. Daarom is het ook hier van belang dat regio scherp blijft op de ontwikkelingen rond het stikstofdossier en haar belangen blijft inbrengen in de bovenregionale overleggen.

2.1.4. Zuidelijke en westelijke ontsluiting Foodvalley

Stand van zaken

Diverse regionale poorten werden benoemd in de bereikbaarheidsagenda 2018-2022. Ten aanzien van de zuidelijke ontsluiting is vooralsnog besloten de Rijnbrug (N223) niet te verbreden vanwege onzekerheid over de financiering. Regio Foodvalley heeft met succes ingezet op de oprichting van een taskforce met Rivierenland en de Provincie Gelderland, die mogelijke oplossingsrichtingen onderzoekt. De congestie bij de poort Wageningen zuidoost/A50-N225 is in regionaal verband niet opgepakt.

Ten aanzien van de westelijke ontsluiting ligt de verbreding van de Rondweg-Oost Veenendaal (N233) op tafel, maar ook hier geldt dat de aanpak is vertraagd door de stikstofproblematiek. Het streven is de reconstructie tussen 2024 en 2027 uit te voeren, maar dit is onder voorbehoud van goedkeuring van de onderbouwing van de stikstofuitstoot. In het kader van betere doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid op de N224 zijn er plannen voor het renoveren van de rotonde N224/N226 en reconstructie van de Stationsstraat-Oost in Woudenberg. Voor beiden geldt dat de uitvoering uiterlijk 2026 gereed dient te zijn, maar dit is sterk afhankelijk van de doorlooptijd van de te doorlopen procedures.

Bijdrage aan de regionale doelen

Het oplossen van de congestie bij de regionale poorten en het verbeteren van de zuidelijke en westelijke ontsluiting draagt sterk bij aan het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de regio.

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

De zuidelijke en westelijke ontsluitingen van de Regio Foodvalley zijn urgente vraagstukken in het licht van de woningbouwopgave. Op diverse N-wegen worden knelpunten voorzien als gevolg van mobiliteitsgroei in de regio. Zo is het onder meer nodig capaciteit te creëren op de “assen van het rondje WERV”, te zorgen voor goede ontsluitingen van de nieuwe woningbouwlocaties, en aandacht te blijven houden voor de zuidelijk ontsluiting van Foodvalley via de Rijnbrug.

2.1.5. Logistieke poorten

Stand van zaken

Afgelopen jaren is onderzoek gedaan naar de totstandkoming van de logistieke railterminal Barneveld-Noord, bijvoorbeeld in het behoeftenonderzoek ‘Barneveld Duurzaam Bereikbaar 2020-2021’. Hieruit is gebleken dat er belangstelling is onder bedrijven in de regio om containers en bulkgoederen te verladen via de railterminal. Hierop is een letter of intent getekend tussen potentiële exploitanten en de Stuurgroep Railterminal Barneveld van de Barneveldse Industriële Kring. Een concreet initiatief voor realisering van de elektrische railterminal moet hierop volgen.

Bijdrage aan de regionale doelen

Een logistieke railterminal kan bijdragen aan bereikbaarheid van de regio als hiermee een modal shift wordt bewerkstelligd van weg naar water en spoor, en dit leidt tot vermindering van het aantal vrachtwagenbewegingen op de belangrijke corridors. Als een elektrische railterminal wordt gerealiseerd leidt dit tevens tot verschoning van de vervoersbewegingen en dus verduurzaming van de mobiliteit. Er wordt ook gesproken over het verladen van trailers, waarbij het effect op verduurzaming nog groter zou zijn.

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

De gesprekken over de Railterminal die met IenW en Prorail zullen worden gevoerd vormen integraal onderdeel van de inzet van de Regio Foodvalley voor een onderzoek naar de A1 corridor.

2.2. PROGRAMMALIJN 2: INTERNE BEREIKBAARHEID

Voor de interne bereikbaarheid van Regio Foodvalley zijn in de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 actielijnen geformuleerd ten aanzien van het regionaal fietsnetwerk, (H)OV in de regio, en de ontwikkeling van een netwerk van mobipunten.

2.2.1. Regionaal fietsnetwerk

Stand van zaken

In de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 zijn actiepunten geformuleerd voor het realiseren van een regionaal fietsnetwerk, waaronder de realisatie van diverse snelfietsroutes voor versterking van multimodale, verkeersveiligheid op scholierenroutes, en realisatie van met bestemmingen buiten de regio. In afgelopen jaren zijn daar diverse aandachtspunten bijgekomen, zoals een betere regionale afstemming van projecten in het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, het verbeteren van fietsaantrekkelijkheid in het Binnenveld, en het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen op OV-knoppen en andere belangrijke bestemmingen.

In het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is een regionale kaart opgesteld van het huidige fietsnetwerk (onderverdeeld in snelfietsroutes, doorfietsroutes en scholierenroutes), de routes waar een ambitie ligt, en zogeheten missing links waar nog geen concrete plannen voor zijn. Dit helpt

individuele gemeenten koppelkansen te signaleren en snel te acteren als zich kansen voordoen. Afgelopen jaren zijn onder meer hoogwaardige fietsverbindingen gerealiseerd tussen Wageningen-Arnhem, Ede-Wageningen, Ede-Veenendaal, Barneveld-Voorthuizen en Nijkerk-Amersfoort/Hoevelaken. Nog te realiseren ambities liggen er onder meer op de verbinding tussen Barneveld en Ede en binnen Veenendaal, bijvoorbeeld in de ontsluiting van Veenendaal De Klomp. In het licht van de woningbouwopgave zijn hier enkele verbindingen bijgekomen die met prioriteit dienen te worden opgepakt.

Ook is er gewerkt aan de (door)ontwikkeling van het fietsnetwerk in het Binnenveld. Hier is met name de fietsveiligheid in het geding door een combinatie van recreatie, landbouwverkeer en sluijverkeer. De afgelopen jaren zijn twee studies uitgevoerd, met aanbevelingen voor verbeteringen op de korte-, middellange- en lange termijn. Op korte termijn worden de routing en bewegwijzering voor fietsers verbeterd en fiets- en landbouwverkeer gescheiden. Op lange termijn ligt het tegengaan van sluijverkeer in het Binnenveld op tafel.

Wat betreft de ontwikkeling van fietsparkeervoorzieningen op OV knopen is weinig voortgang geboekt. Dit verdient expliciet de aandacht bij de aanpak van stations en de (door)ontwikkeling van OV-haltes tot multimodale hubs.

Bijdrage aan de regionale doelen

Het realiseren van een regionaal fietsnetwerk met hoogwaardige verbindingen op belangrijke woon-werk, scholieren- en recreatieve verbindingen draagt sterk bij aan de interne en externe bereikbaarheid van de regio. De bijdrage aan duurzaamheid van mobiliteit in de regio is eveneens groot. Doordat fietsaantrekkelijkheid wordt vergroot wordt fietsen een aantrekkelijker alternatief voor automobilititeit en OV. Betere fietsverbindingen kunnen daarnaast ook bijdragen aan hoger OV-gebruik, doordat de ketenreis (b.v. fiets-trein) aantrekkelijker wordt.

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

De ontwikkeling van een regionaal fietsnetwerk draagt sterk bij aan alle regionale mobiliteitsdoelen. In het licht van de woningbouwopgave is het van belang dat fietsmobiliteit absolute prioriteit krijg in de nieuwe bereikbaarheidsagenda. Hierbij is het van belang goede fietsverbindingen te realiseren met nieuwe woningbouwlocaties en grote bestemmingen met elkaar te verbinden. In het bijzonder is aandacht nodig voor de verbindingen op de assen van het “rondje WERV” en door het Binnenveld. Ook is het van belang goede fietsparkeervoorzieningen te gaan creëren op de OV-locaties om ketenreizen te stimuleren.

2.2.2. (H)OV in de regio

Stand van zaken

Diverse acties zijn benoemd in de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 aangaande (hoogwaardig) openbaar vervoer. Naast de kwaliteitsimpulsen op stations (zie Nationale poorten: stations) is de frequentieverhoging op de Valleilijn hier benoemd als hoofdpunt. Deze is door een gebrek aan draagvlak in de afgelopen periode niet gerealiseerd. Wel zijn nieuwe acties ondergebracht onder de actielijn ‘Kwaliteitsimpuls Valleilijn’, maar dit heeft niet geleid tot een intensivering van de dienst.

Een tweede punt betrof de kwaliteitsimpuls hoogwaardig OV op hoofdcorridors. Zo is gestudeerd op de vervoerswaarde van OV lijnen, waarbij diverse kansrijke en minder kansrijke verbindingen zijn benoemd. Dit heeft niet geleid tot concrete verbeteringen aan het (H)OV-net, maar de studie vormt een basis voor de inzet op regionale belangen in de gesprekken rond de concessievoorbereidingen. Dit geldt in het bijzonder voor de verbinding tussen Ede en Wageningen, die in de bereikbaarheidsagenda expliciet werd benoemd. Foodvalley-Noord en Foodvalley-Zuid hebben

beiden een OV-netwerkperspectief uitgewerkt. Van belang is dat toekomstige lijnen goed aansluiten op de aangewezen woningbouwlocaties voor de verstedelijkingsopgave.

Voor doelgroepenvervoer in HaltetaxiRRReis is de afstemming belegd in een werkgroep OV, waar in 2022 het vervoer gestart is in de Gelderse gemeenten. Afstemming met het OV-vangnet in de Utrechtse gemeenten vindt plaats in 2022.

Bijdrage aan regionale doelen

Een kwaliteitsimpuls voor (H)OV in de regio draagt in belangrijke mate bij aan de bereikbaarheid van de regio, omdat het bijdraagt aan een modal shift vanuit de auto. Hierdoor draagt OV ook bij aan de verduurzaming van mobiliteit.

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

Gezien de sterke bijdrage van (H)OV aan de regionale doelen dient de ontwikkeling van (H)OV met prioriteit te worden opgepakt in de nieuwe agenda. De grootschalige woningbouwontwikkelingen maken dat er potentiële nieuwe (H)OV-verbindingen bijkomen die moeten worden onderzocht. Deze lijnen verbinden woningbouwlocaties met belangrijke bestemmingen, zoals hubs, stations en voorzieningen. Van belang is hierbij te bepalen of de regio wil gaan inzetten op BRT. Hierbij is in het bijzonder aandacht nodig voor HOV op de assen van het “rondje WERV”, de zuidelijke ontsluiting van Foodvalley en verbindingen met Utrecht, Arnhem en Amersfoort.

2.2.3. Mobipunten

Stand van zaken

In de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 is tot doel gesteld een netwerk van mobipunten te ontwikkelen die fungeren als multimodale hubs. Dit netwerk is nog niet gerealiseerd. Voor het bepalen van de locatie van de hubs en uitwerken van een plan voor de opwaardering van overstappunten is een tweedelig onderzoek uitgevoerd. Dit heeft vervolgens geleid tot een implementatieplan van zes mobiliteitshubs: Veenendaal-De Klomp, Wageningen busstation, station Rhenen, Nijkerk Corlaer, Harskamp en Barneveld-Noord. Daadwerkelijke realisatie wordt geborgd in een volgend project dat in 2022 is gestart.

Bijdrage aan de regionale doelen

Het ontwikkelen en realiseren van een netwerk van mobipunten kan bijdragen aan de bereikbaarheid in Regio Foodvalley, onder voorbehoud van de kwaliteit en frequentie van OV op de hub en een hoogwaardig aanbod van mobiliteitsdiensten zoals deelvervoer. Mobipunten scoren goed op duurzaamheid omdat ze bijdragen aan de realisatie van een modal shift.

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

Met de woningbouwopgave wordt het realiseren van een netwerk van mobipunten nog belangrijker. Het is van belang de vijf prioritaire mobipunten af te stemmen met de mobipunten die bijdragen aan de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties binnen de verstedelijkingsstrategie, en deze af te stemmen met de landelijke aanpak van OV knooppunten en het provinciale beleid. In concessies dient te worden geregeld dat de punten worden ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer. Ook moet op deze punten worden gezorgd voor een hoogwaardig en dekkend aanbod van mobiliteitsdiensten, zoals deelmobiliteit, en e-laad-infrastructuur voor elektrisch vervoer.



2.3. PROGRAMMALIJN 3: DUURZAME EN GEZONDE MOBILITEIT

Ten aanzien van de programmalijn gezonde en slimme mobiliteit zijn in de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 acties benoemd op het vlak van de werkgeversaanpak, mobiliteitsmanagement gemeenten, een bezoekersaanpak, en CO₂-reductie van de mobiliteit. Hieronder is mobiliteitsmanagement binnen gemeenten onder de werkgeversaanpak geschaard. Er is geen bezoekersaanpak uitgevoerd.

2.3.1. Werkgeversaanpak

Stand van zaken

Op 30 september 2019 sloten werkgevers, regiogemeenten en provincies Gelderland en Utrecht een Convenant duurzame mobiliteit Regio Foodvalley, waarin is afgesproken met elkaar te gaan werken aan een modal shift naar duurzame vervoersmiddelen. Onder leiding van een mobiliteitsmakelaar is een werkgeversaanpak opgezet om werkgevers te ondersteunen bij het uitvoeren van de convenantafspraken, en nieuwe werkgevers te werven.

In 2020 is de aanpak ten tijde van de coronapandemie gericht geweest op kennisdeling en kennismaking. Omdat bleek dat werkgevers behoefte hebben aan praktische ondersteuning bij het uitvoeren van duurzaam mobiliteitsbeleid binnen de eigen organisatie is een toolbox ontwikkeld, waarin analyse- (in kaart brengen huidig en potentieel reisgedrag) en stimuleringsstools (gericht op gedragsverandering) beschikbaar zijn gesteld. In 2021 is ook gestart met een gebiedsgerichte aanpak, waarin is gefocust op “koplopers” in deelgebieden van de regio, waaronder de KennisAs Ede-Wageningen. Ook zijn nieuwe organisaties geworven in het kader van fietsstimuleringsacties, en hebben aangesloten bedrijven deelgenomen aan (online) webinars. Vanaf 2022 wordt toegewerkt naar een “werkgeversaanpak 2.0” waarbij nog meer de nadruk komt te liggen op intrinsieke motivatie van organisaties om beleid te voeren op duurzame mobiliteit door te “inspireren, adviseren en verbinden”. Ook wordt een gedifferentieerde aanpak voorgesteld die verschilt per grootte van de werkgever. Het doel is dat 50% van de bedrijven met 50 of meer werknemers voor 2025 maatregelen heeft getroffen ten behoeve van duurzame mobiliteit.

Als convenantpartner hebben regiogemeenten ook gewerkt aan de verduurzaming van mobiliteit onder de eigen werknemers. Zo zijn generieke stappenplannen opgesteld voor intern mobiliteitsbeleid en is een uitprobeerpilot voor e-bikes en speed pedelecs georganiseerd. Gemeente Ede heeft aanvullend onderzoek gedaan naar reisgedrag van medewerkers, en Rhenen heeft aanschafsubsidie voor e-bikes ingesteld.

Uit de evaluatie van de Werkagenda Slimme Mobiliteit van provincie Gelderland bleek dat in 2020 het aandeel thuiswerkenden in Foodvalley relatief laag was ten opzichte van het provinciaal en landelijk gemiddelde. Ook het lag het aandeel auto in de verplaatsingen nog relatief hoog. Het is daarom van belang dat het mobiliteitsmanagement onder werkgevers in de regio de komende jaren verder wordt geïntensiveerd.

Bijdrage aan de regionale doelen

Mobiliteitsmanagement onder gemeenten en werkgevers in de regio draagt bij aan de bereikbaarheid als dit leidt tot het voorkomen en veranderen mobiliteit (b.v. door te midden en spreiden). Ditzelfde geldt voor duurzaamheid, waarbij naast voorkomen en veranderen ook verschonen van mobiliteit een grote rol kan spelen.

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor de economische competitiviteit van de regio. Daarom is het van belang de komende jaren nog sterker in te zetten op mobiliteitsmanagement onder werkgevers binnen de werkgeversaankpak, en dit verder uit te breiden naar de gehele regio.

2.3.2. CO₂-reductie mobiliteit

Stand van zaken

Maatregelen voor CO₂-reductie van mobiliteit die stonden opgenomen in de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 zijn het realiseren van een modal shift, inzet op ZE vervoer en laadinfra, goederenvervoer en logistiek, en ruimtelijk en parkeerbeleid opgenomen. Aan een modal shift is onder meer gewerkt via de werkgeversaankpak. In de evaluatie van de werkagenda slimme mobiliteit van 2020 is echter gebleken dat het aandeel auto, mede als gevolg van de coronapandemie, tussen 2019 en 2020 is toegenomen. Het is daarom niet waarschijnlijk dat tussen 2018 en 2022 een substantiële modal shift is gerealiseerd naar duurzame vervoermiddelen en daarmee substantiële CO₂-reductie is gerealiseerd, maar dit is door het ontbreken van bruikbare data niet te onderbouwen.

De gemeenten Rhenen, Renswoude en Veenendaal werken in het Regionaal Mobiliteitsprogramma samen met de andere gemeenten in de provincie Utrecht binnen 6 thema's met concrete projecten aan CO₂-reductie.

In de afgelopen jaren is in regionaal verband geen actie ondernomen op de ontwikkeling van laadinfrastructuur ten behoeve van ZE-vervoer. Ditzelfde geldt voor het parkeerbeleid. Ten aanzien van goederenvervoer is de totstandkoming van een logistieke poort nader verkend (zie Programmalijn 1, Logistieke Poorten)

Bijdrage aan de regionale doelen

De actielijnen gericht op CO₂-reductie van mobiliteit dragen wisselend bij aan de regionale doelstellingen. Een modal shift in personenvervoer kan enigszins bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio. Laadinfrastructuur, een modal shift in het personenvervoer en het verschonen van logistieke stromen dragen bij aan duurzaamheid.

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

Gezien het belang om in de komende jaren een verdere CO₂-reductie in mobiliteit te realiseren, is het raadzaam hier sterk op in te zetten. Dit kan door voor de programmalijn als geheel breder in te zetten op gedragsverandering, bijvoorbeeld door naast de werkgeversaankpak ook in te zetten op een onderwijsaankpak (gericht op reisgedrag scholieren en werknemers naar onderwijsinstellingen), een bewonersaankpak (gericht op het gedrag van huidige en nieuwe bewoners van de regio) en een bezoekersaankpak (gericht op bezoekers toeristische hotspots). Daarnaast is het raadzaam om de regionale samenhang te vergroten in het gevoerde logistieke beleid, parkeerbeleid, en beleid op het vlak van laadinfrastructuur. Ook is het van belang aan te sluiten bij het beleid van de provincies Utrecht en Gelderland.

2.4. PROGRAMMALIJN 4: SLIM, INNOVATIEF EN VEILIG BEREIKBAAR

Voor het slim, innovatief en veilig bereikbaar houden van Regio Foodvalley waren in de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 diverse actielijnen opgenomen gericht op het ontwikkelen van een Verkeersdesk, inzet op verkeersveiligheid van landbouwroutes, het implementeren van C-ITS en Talking Traffic maatregelen, het terugdringen van sluipverkeer in het Binnenveld, en no-regret maatregelen op slimme randwegen.

Zowel verkeersveiligheid van landbouwroutes als het terugdringen van sluipverkeer in het Binnenveld liggen momenteel op tafel in de discussie over fietsroutes in het Binnenveld. Op het vlak van C-ITS, Talking Traffic maatregelen en no-regret maatregelen op slimme randwegen zijn in regionaal verband geen projecten uitgevoerd. In het licht van de woningbouwopgave en mobiliteitsgroei is hier wel aandacht voor benodigd. De afgelopen jaren is wel voortgang geboekt op het vlak van de verkeersdesk.

2.4.1. Verkeersdesk

Stand van zaken

In de bereikbaarheidsagenda 2018-2022 is het actiepunt opgenomen om te starten met een gezamenlijk databank/verkeersdesk om in te zetten voor verkeersmanagement in de regio. Inmiddels is er een verkeersdesk waarin mobiliteit-gerelateerde data worden geborgd, ontsloten en gevisualiseerd ten behoeve van betere regionale samenwerking. Deze verkeersdesk is het resultaat van inspanningen van de gezamenlijke regiogemeenten en belegd bij gemeente Ede. De desk betreft een viewer met statische data, deze bevat geen realtime data. In fase 1 (2019) is al beschikbare data verzameld en geharmoniseerd en toegankelijk gemaakt. In fase 2 (2020) is minder toegankelijke data en data van andere modaliteiten toegevoegd, alsook een quick-scan verkeersmodel. In fase 3 lag de focus op toepassing van de verkeersdesk voor relevante beleidsvragen. Twee vraagstukken zijn nader uitgewerkt: regionaal sluipverkeer en een fietsmodel. In fase 4 ligt de vraag voor hoe de verkeersdesk de komende tijd voor de regio beschikbaar blijft en op welke manier (organisatorisch, financieel) dit wordt belegd. Daarnaast wordt data voor zover mogelijk blijvend geactualiseerd, aangescherpt en waar mogelijk gevisualiseerd in use cases, en wordt het beoogd als hulpmiddel in de digitaliseringsopgave.

Bijdrage aan de regionale doelen

De mate waarin met behulp van de Verkeersdesk bijdraagt aan de regionale doelen is afhankelijk van het type use cases waarvoor het wordt ingezet. De Verkeersdesk levert daarmee zelf geen directe bijdrage aan bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in de regio. De verkeersdesk biedt geen inzicht in realtime data waarmee verkeers-operators kunnen “ingrijpen” op het hoofd- of onderliggend wegennet. Het is een tool voor het formuleren en beantwoorden van beleidsvraagstukken.

Vooruitblik op de agenda 2023-2026

Actielijn voor de nieuwe agenda is het beleggen van de verkeersdesk zodat deze ook op lange termijn beschikbaar blijft ter ondersteuning van regionaal mobiliteitsbeleid. Voor de gehele programmalijn geldt dat het raadzaam is de inzet op slimme mobiliteit verder te intensiveren. Acties zijn de Datatop15 per gemeente beter op orde te brengen, en voorbereidende acties te treffen om te zorgen voor een MaaS-proof regionaal verkeersnetwerk.



3. INZET TIJD EN MIDDELEN

De afgelopen jaren heeft de regio eigen middelen gezet om invulling te geven aan (aspecten van) de bereikbaarheidsagenda. Daarnaast hebben gemeenten op programmalijnen en projecten een uren-inzet toegezegd. Dit levert het volgende beeld op van de inzet in tijd en middelen op de verschillende programmalijnen in Tabel 1. Dit overzicht is tot stand gekomen op basis van de jaarplannen voor de jaren 2019, 2020, 2021 en 2022, en betreft dus de voorziene inzet in deze jaren.¹

Tabel 1 – Inzet uren gemeenten en eigen middelen

Programmalijn	Inzet uren gemeenten ²	Inzet eigen middelen RFV ³
1. (Inter)nationale bereikbaarheid	1800	€ 75.000,-
2. Interne bereikbaarheid	1500	€ 80.000,-
3. Duurzaam en gezond	400	€ 30.000,-
4. Slim, innovatief en veilig	1000	€ 55.000,-

Ten aanzien van de programmalijn 1, (inter)nationale bereikbaarheid, werd de grootste uren-inzet voorzien op de dossiers Programma hoofdfrequent spoor en TBOV (totaal 600 uren), Veenendaal-De Klomp (totaal 400 uren) en de Rijnbrug-Zuid entree (totaal 200 uren). Vanaf 2021 is de voorziene inzet van regiogemeente op de dossiers corridor A1 en A12 bovendien sterk geïntensiveerd (200 uren in 2021). Eigen middelen heeft Regio Foodvalley ingezet op het dossier Veenendaal-De Klomp (€ 45.000,- in 2019 en 2022), Barneveld (€ 10.000,- in 2020) en de corridoranpakken A1 en A12 (€ 20.000,- in 2021).

Onder programmalijn 2, interne bereikbaarheid, werd de grootste uren-inzet voorzien op de dossiers regionaal fietsnetwerk (totaal 400 uren), flexnet/collectief vervoer (totaal 300 uren) en het regionaal OV-netwerk (totaal 200 uren). Eigen middelen heeft Regio Foodvalley ingezet op de dossiers regionaal fietsnetwerk (€40.000,- in 2019, 2020 en 2021), regionaal OV-netwerk (€20.000,- in 2020) en de mobipunten (€20.000,- in 2022).

Onder programmalijn 3, duurzame en gezonde mobiliteit, werd de grootste uren-inzet voorzien op de dossiers mobiliteitsmanagement gemeenten (totaal 200 uren) en werkgeversaanpak (totaal 200 uren). Eigen middelen heeft de regio besteed aan mobiliteitsmanagement gemeenten (€15.000,- in 2021) en de werkgeversaanpak (€15.000,- in 2020).

Onder programmalijn 4, slim, innovatief en veilig bereikbaar, werd de grootste uren-inzet voorzien op de dossiers Verkeersdesk (totaal 400 uren), Waterstof (200 uren in 2021), Rondweg-Oost Veenendaal (totaal 100 uren) en invoering Mobility as a service (100 uren in 2019). Eigen middelen heeft de regio in deze programmalijn enkel ingezet ten behoeve van de Verkeersdesk (€25.000,- over 2019, 2020 en 2021).

¹ De gerealiseerde inzet was in de jaarverslagen niet te achterhalen.

² Dit betreft de totale ureninzet van regiogemeenten in 2019, 2020 en 2021. In het jaarplan 2022 is geen ureninzet per project begroot, waardoor de ureninzet per programmalijn niet te achterhalen is.

³ Dit betreft de totale inzet van eigen middelen in de jaren 2019, 2020, 2021 en 2022.

4. CONCLUSIES

Een overzicht van de stand van zaken per programmalijn en bijbehorende evaluatie is opgenomen in de tabel aan het einde van dit document. Hieronder volgt een korte samenvatting en vooruitblik per programmalijn.

4.1. PROGRAMMALIJN 1: (INTER)NATIONALE BEREIKBAARHEID

Evaluatie

Binnen programmalijn 1 is afgelopen jaren veel inzet gepleegd om de belangen van de regio onder de aandacht te brengen bij provincies en het Rijk. De dossiers stations, multimodale corridors, knooppunten hoofdcorridors, zuidelijke en westelijke ontsluiting en logistieke stromen zijn omvangrijk en complex en vergen hierdoor veel tijd en mankracht. Hoewel de uitkomsten van de besluitvorming in veel gevallen nog ongewis zijn en de resultaten in veel gevallen niet tastbaar, is de inzet op deze dossiers wel cruciaal voor de toekomstige bereikbaarheid van de regio.

Advies nieuwe bereikbaarheidsagenda

Gezien de regio sterk “afhankelijk” is van bovenregionale ontwikkelingen en besluiten (b.v. verstedelijkingsopgave, stikstofcrisis, besluitvorming rond de Rijnbrug), is van belang dat de regio haar belangen blijvend onder de aandacht brengt en dat de huidige inzet op deze dossiers wordt gecontinueerd. Het advies is deze programmalijn in stand te houden als programmalijn 1 “Bovenregionale bereikbaarheid” met tijdshorizon 2040. De regio behartigt haar belangen richting provincie en het Rijk. Rijk en provincie en regio hebben hier in het kader van de verstedelijkingsopgave een wederkerige verantwoordelijkheid.

4.2. PROGRAMMALIJN 2: INTERNE BEREIKBAARHEID

Evaluatie

De mate van realisatie van projecten binnen programmalijn 2 wisselt. Qua regionaal fietsnetwerk is vordering gemaakt met de realisatie van routes en regionale afstemming van het netwerk. Op het dossier (H)OV zijn diverse studies uitgevoerd en netwerkperspectieven opgesteld voor Foodvalley-Noord en Zuid. De komende jaren moet dit leiden tot tastbare resultaten als de regionale belangen neerslaan in de nieuwe concessies, met oog voor gewenste verbindingen, (H)OV of BRT, en doelgroepenvervoer. Daarnaast zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar een netwerk van Mobipunten. Ook hier ontbreekt tastbaar resultaat “op straat”, maar geldt dat op basis van het voorwerk in de komende perioden kan worden overgegaan tot realisatie.

Advies nieuwe bereikbaarheidsagenda

De projecten onder programmalijn 2 dragen sterk bij aan bereikbaarheid, duurzaamheid en inclusieve mobiliteit in de regio. Het is daarom van belang dat de regio samen met de regiogemeenten met prioriteit inzet op de realisatie van de beoogde projecten. Het advies is programmalijn 2 in stand te houden onder de noemer “Regionale bereikbaarheid” met tijdshorizon 2030. De regio trekt op met regiogemeenten en waar nodig omliggende gemeenten, provincies en vervoerders. Nieuw onder deze programmalijn zijn het project deelmobiliteit en autobereikbaarheid (C-ITS). De projecten zijn gerangschikt volgens de STOMP-methodiek.

4.3. PROGRAMMALIJN 3: GEZONDE EN DUURZAME MOBILITEIT

Evaluatie

Binnen programmalijn 3 zijn wisselende resultaten geboekt. De werkgeveeraanpak is van start gegaan. Vanwege corona is in het beginstadium vooral ingezet op kennisdeling tussen werkgevers. Momenteel wordt de werkgeversaanpak opgeschaald. Er is weinig bekend over de precieze effecten van deze inspanningen op de modal shift in de regio. In het algemeen geldt dat een de modal shift in de regio niet tot nauwelijks lijkt te zijn gerealiseerd, wat wederom deels te wijten is aan corona. Ten opzichte van omliggende regio's is het aandeel thuiswerkenden bijvoorbeeld relatief laag, en het aandeel auto in de verplaatsingen relatief hoog. Maar ook hier geldt echter dat er niet tot nauwelijks data beschikbaar is om de regionale modal shift en veranderingen hierin te duiden.

Advies nieuwe bereikbaarheidsagenda

Het is van belang dat de regio op korte termijn blijft werken aan projecten die direct bijdragen aan slimme, veilige en duurzame mobiliteit. Daarom wordt geadviseerd om de projecten onder programmalijn 3 (uitvoering binnen nieuwe agenda, tijdshorizon 2023-2026) samen met de projecten uit programmalijn 4 te formuleren tot een coherente set kernambities. Een uitvoeringsteam of een regionaal programmabureau kan hier uitvoering aan gaan geven.

4.4. PROGRAMMALIJN 4: SLIM, VEILIG EN SOCIAAL BEREIKBAAR

Evaluatie

De vordering binnen projecten onder programmalijn 4 zijn wisselend. Afgelopen jaren is succesvol samengewerkt aan het samenbrengen van data in de Verkeersdesk, die ook is ingezet voor diverse use cases. De uitdaging is de Verkeersdesk te blijven inzetten voor nieuwe, bruikbare use cases, meer databronnen samen te gaan brengen, en te zorgen dat de Verkeersdesk zich zelfstandig kan gaan bedruipen. De voortgang op het vlak van innovatief verkeersmanagement en het verbeteren van de verkeersveiligheid op landbouwroutes is in regionaal verband beperkt.

Advies nieuwe bereikbaarheidsagenda

Het centraal organiseren van regionale mobiliteitsdata is van belang voor aanpak van regionale vraagstukken. Daarom is het van belang dat de inzet op de Verkeersdesk wordt gecontinueerd. Verkeersmanagement en verkeersveiligheid zijn onderwerpen die komende jaren extra aandacht verdienen in het licht van mobiliteitsgroei als gevolg van de verstedelijkingsopgave. Geadviseerd wordt om projecten uit programmalijn 3 en 4 uit de agenda 2018-2022 in de nieuwe agenda neer te zetten als coherente set kernambities in programmalijn 3, waarvan uitvoering is voorzien door een uitvoeringsteam of programmabureau. Het advies is programmalijn 4 onder te brengen in programmalijn 3 "Slim, duurzaam, veilig". De regio trekt hier op met regiogemeenten, en waar nodig met omliggende gemeenten, provincies en vervoerders.



Bereikbaarheidsagenda 2018-2022: stand van zaken en bijdrage aan regionale doelen		Actuele stand van zaken	Bijdrage aan doelen (0-3)	
Programmaliijn	Programma-onderdeel		Bereikbaarheid	Duurzaamheid
Programmaliijn 1 - (Inter)nationale bereikbaarheid	Stations	Aanpak Ede-Wageningen in uitvoering, Veenendaal-De Klomp wacht nadere besluitvorming irt verstedelijkingsopgave, Barneveld-Noord onderdeel inzet A1 corridor.	2,8	2,8
	Multimodale corridors A1 en A12	Regio verdedigt belangen in corridorstudie A12; voor A1 corridor is afgelopen tijd inzet gepleegd voor een vergelijkbare studie.	Niet gescoord: bijdrage afhankelijk van toepassing	
	Knooppunten hoofdcorridors	Aanpak knooppunten is vertraagd door stikstofproblematiek. Knooppunt Hoevelaken A1/A28 wacht nadere besluitvorming. Voor A1/A30 is sober+ de voorkeursvariant, deze wordt nader	2,7	0,0
	Zuidelijke en westelijke ontsluiting	Zuidelijke ontsluiting: geen verbreding Rijnbrug maar taskforce-onderzoek loopt. Geen maatregelen A50/N225. Westelijke ontsluiting: plannen voor Rondweg-Oost en N224, maar uitvoering gehinderd door stikstofproblematiek.	2,4	0,4
	Logistieke stromen	Gestudeerd op mogelijkheden, letter of intent getekend door marktpartijen.	1,7	2,6
Programmaliijn 2 - Interne bereikbaarheid	Regionaal fietsnetwerk	Diverse routes uitgevoerd. Belangrijke uitdagingen resten in het ontsluiten van woningbouwlocaties verstedelijkingsstrategie, ontsluiting van het "rondje WERV" en fietsen in Binnenveld.	2,6	2,7
	(H)OV-assen	Onderzoek uitgevoerd, regionale netwerkperspectieven opgesteld. Dit nu gaan borgen in nieuwe concessies met keuze voor BRT/(H)OV	2,4	2,3
	Mobipunten	Diverse studies uitgevoerd. Overeenstemming over 5 locaties met prio. Deze moeten nog worden afgestemd met hub-locaties ihkv woningbouwlocaties.	2,0	2,3
Programmaliijn 3 - Gezonde en slimme mobiliteit	Mobiliteitsmanagement	Werkgeversaanpak van start, bemoeilijkt door Corona, gaat nu worden opgeschaald.	1,7	2,0
	CO2 reductie mobiliteit	Modal shift niet of nauwelijks gerealiseerd. Geen actie (in regionaal verband) op parkeerbeleid en inzet laadinfra.	1,3	2,7
Programmaliijn 4 - Slim veilig en sociaal bereikbaar	Verkeersdesk	Verkeersdesk is up and running, Betreft statische data, niet realtime. Heeft regionale samenwerking op data bespoedigd. Bruikbaarheid is afhankelijk van inzet in use cases.	Niet gescoord: bijdrage afhankelijk van toepassing	
	Innovatief verkeersmanagement	Geen acties in regionaal verband.	1,3	1,1
	Verkeersveiligheid landbouwroutes	Geen acties in regionaal verband.	0,7	0,4
		Legenda:	Legenda:	
		Projecten in realisatiefase	3,00	Sterke bijdrage
		Projecten in studiefase	2,00	Gemiddelde bijdrage
		Projecten niet gerealiseerd en/of in afwachting van besluitvorming	1,00	Beperkte bijdrage
			0,00	Geen bijdrage

Bereikbaarheidsagenda 2018-2022: rol regio en vooruitblik op nieuwe agenda			Rol van de regio	Vooruitblik agenda 2023-2026
Programmalijn	Programma-onderdeel			
Programmalijn 1 - (Inter)nationale bereikbaarheid	Stations			Borgen (door)ontwikkeling stations met oog voor multimodaliteit (ontsluiting OV, aansluiting fietsvoorzieningen). Extra urgent door woningbouwopgave.
	Multimodale corridors A1 en A12		Behartigen belangen regiogemeenten richting provincies en Rijk	Continueren inzet voor MIRT-onderzoek corridor A12 en ontsluiting regio via E-W en VdK. Aansturen op MIRT-onderzoek A1, sterke link met woningbouwopgave.
	Knooppunten hoofddorids		Behartigen belangen regiogemeenten richting provincies en Rijk	Regiobelangen behartigen in besluitvormingstraject Rijk (stikstofproblematiek). Aanpak doorstroming op knooppunten extra urgent door regionale én bovenregionale woningbouw ("doorvoer")
	Zuidelijke en westelijke ontsluiting		Afstemmen projecten tussen regiogemeenten	Continueren inzet, extra urgent door regionale woningbouwopgave. Bijzondere aandacht voor assen van het rondje WERV. Aandacht voor mogelijkheden C-ITS op assen rondje WERV
	Logistieke stromen		Afstemmen projecten tussen regiogemeenten	Realiseren logistieke terminal Barneveld-Noord
Programmalijn 2 - Interne bereikbaarheid	Regionaal fietsnetwerk		Afstemmen projecten tussen regiogemeenten en met omliggende gemeenten, behartigen belangen regiogemeenten richting provincies	Doorgaan met realiseren regionale fietsnetwerk, extra aandacht voor de verbindingen tussen woningbouwlocaties, op de assen van het rondje WERV, en in het Binnenveld
	(H)OV-assen		Afstemmen projecten tussen regiogemeenten en met omliggende gemeenten, behartigen belangen regiogemeenten richting provincies en vervoerders	Regiobelangen borgen in nieuwe concessies. Realiseren HOV op de assen van het rondje WERV, realiseren goede verbindingen tussen woningbouwlocaties
	Mobipunten		Afstemmen projecten tussen regiogemeenten en met omliggende gemeenten, behartigen belangen regiogemeenten richting provincies en vervoerders	Ontwikkelen regionaal netwerk mobipunten in afstemming met verstedelijkingsopgave, prioriteit aan mobipunten bij grote woningbouwlocaties en op belangrijke OV verbindingen tussen stations en woningbouwlocaties
Programmalijn 3 - Gezonde en slimme mobiliteit	Mobiliteitsmanagement		Afstemmen projecten tussen regiogemeenten	Intensiveren inzet werkgeversaanpak met inzet op trias mobilia (voorkomen, veranderen, verschonen)
	CO2 reductie mobiliteit		Afstemmen projecten tussen regiogemeenten	Doorgaan met inzet op CO-2 reductie, met bijzondere aandacht voor parkeerbeleid en de inzet op deelmobiliteit.
Programmalijn 4 - Slim veilig en sociaal bereikbaar	Verkeersdesk		Afstemmen projecten tussen regiogemeenten	Keuze ligt voor hoe Verkeersdesk in de toekomst stand-alone up and running kan blijven. Ook onderzoeken (on)mogelijkheden mbt aanbieden realtime data.
	Innovatief verkeersmanagement		Afstemmen projecten tussen regiogemeenten	C-ITS toepassen op de assen van het "rondje WERV" voor slim verkeersmanagement, beter spreiden van verkeer in de regio en ontlasten van de bovenregionale assen
	Verkeersveiligheid landbouwroutes		Afstemmen projecten tussen regiogemeenten	Samenwerking benodigd voor veilig maken landbouwroutes, sluit aan op ambities fietsen in het Binnenveld

