

Programma Noord-Veluwe Bereikbaar 2020-2030

November 2020
Versie: definitief

Programma Noord- Veluwe Bereikbaar

Woord vooraf

Bereikbaarheid is van groot belang voor onze mooie regio. Een bereikbare regio stimuleert de economie en zorgt er voor dat onze inwoners actief deel kunnen nemen aan de samenleving: naar de sportvereniging en op bezoek bij familie en vrienden. Als die bereikbaarheid onder druk komt te staan, gaat dat op den duur ten koste van de leefbaarheid.

De zeven regiogemeenten onderkennen dit belang en maakten, met ondersteuning van de provincie Gelderland, daarom gezamenlijk het programma Noord-Veluwe Bereikbaar (2020-2030). We werken daarbij niet alleen samen met elkaar, maar ook met aangrenzende regio's, de omliggende provincies, Rijkswaterstaat en lokale ondernemers. We laten het programma aansluiten op andere al bestaande programma's en projecten, zoals de Regionale Energie Strategie (RES), investeringen in de Kop van Veluwe, de plannen rond Veluwe-op-1 en de woonopgave voor de regio Zwolle.

Door deze koppeling aan belangrijke ontwikkelingen zie ik dit programma als een belangrijke stap om de bereikbaarheid van onze regio te behouden, de doorstroming op de A28 op peil te houden, slimmere reiskeuzes te faciliteren en het reizen verder te verduurzamen.

We wisten al uit 'De Kracht van Oost-Nederland' en het meest recente MIRT-onderzoek dat de A28 een steeds meer bepalende rol heeft in een goed functionerend wegennetwerk. De weg verbindt de Randstad met Noord-Nederland richting Duitsland en Scandinavië. De weg vormt daarmee vanuit meerdere kanten de entree voor de regio Zwolle. De focus in dit programma ligt naast de goede doorstroming van de A28, ook in het versterken van de OV verbindingen in onze regio. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de belangrijke dwarsverbinding van Apeldoorn via Harderwijk naar Lelystad.

We leven in een bijzondere tijd. Een tijd met bedreigingen, maar ook met kansen. We zien versneld een ander gedragspatroon ontstaan in de keuzes die mensen maken voor vervoer rondom wonen, werken en recreëren. De vraag is hoe dit zich de komende jaren zal ontwikkelen. Laten we met elkaar de kansen grijpen om ons mobiliteitsgedrag structureel slimmer en duurzamer te laten zijn en daarmee onze regio nog aantrekkelijker te maken.

Met het programma Noord-Veluwe Bereikbaar zetten we in ieder geval een flinke stap naar voren om onze economisch en sociaal sterke regio ook de komende tien jaar leefbaar en bereikbaar te houden. Ik zie er naar uit om dit programma samen met onze partners in de regio en daar buiten uit te voeren.

Auke Schipper

Wethouder Hattem en bestuurlijk trekker programma Noord-Veluwe Bereikbaar

Inhoud

1. Introductie en aanleiding 3
1.1. Introductie 3
1.2. Aanleiding 3
2. Ambities 5
2.1. Ambities regio Noord-Veluwe: bereikbaarheidsopgaven 5
2.2. Samenwerken op schaal van regio Noord-Veluwe 9
2.3. Gezamenlijke uitvoering 10
2.4. Vervolgstappen en besluitvorming 11
3. Waarom een uitvoeringsprogramma Noord-Veluwe Bereikbaar ? 12
3.1. Integraliteit en samenhang met uitvoeringskracht 12
3.2. Vernieuwen samenwerking regio Noord-Veluwe 13
3.3. Opdracht uitwerking gedragspakket uitvoeringsmaatregelen MIRT-A28 14
3.4. Inspelen op trends en ontwikkelingen, kansen en urgentie 16
3.5. Vertaling klimaatakkoord op schaal regio Noord-Veluwe/corridor A28 20
4. Doelstellingen en aanpak programma NVB 22
4.1. Hoofddoel: slimmere en duurzamere bereikbaarheid van de Noord-Veluwe 22
4.2 Subdoelen 23
4.2.1. Slimmere bereikbaarheid in de regio 23
4.2.2. Forse reductie van CO_2 in mobiliteit 24
4.2.3. Betere bereikbaarheid in de regio Noord-Veluwe 26
4.2.4. Behoud doorstroming A28 27
4.3. Adaptieve aanpak programma NVB 30
5. Programmalijnen en maatregelen met uitvoeringskracht 32
5.1. Programmalijn A: Robuuste netwerken 33
5.2. Programmalijn B: Duurzaam reizen 40
5.3. Programmalijn C: Slimme Mobiliteit 46
5.4. Visualisatie van de projecten 49
6. Organisatie NVB en afstemming met andere programma's 51
6.1. Organisatie programma NVB/governance 51
6.2 Uitvoeringskracht in de regio NV 53
6.3. Samenhang MIRT-A28/afspraken landsdeel Oost 55
6.4 Samenhang met andere projecten/programma's 58
6.5. Monitoring programma NVB 59
7. Financiering en programmabegroting NVB 61
7.1. Uitgangspunten 61
7.2. Begroting 2021 62
7.3 Doorkijk 2022-2025, welke acties lopen meerjarig door 64
7.4. Principes kostenverdeling met toelichting in de bijlage 65
7.5. Jaarlijkse verantwoording programma en programmabegroting 65
Bijlagen 67

1. Introductie en aanleiding

1.1. Introductie

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn belangrijke factoren voor de economische vitaliteit en sociale verbondenheid in de regio Noord-Veluwe. De economie van de Noord-Veluwe heeft een sterke verbinding met de omliggende stedelijke regio's en met de Randstad, Binnen het gebied is het wegennet ook van belang voor het sociale verkeer. Mobiliteit is daarmee een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van het gebied. De doorstroming op de A28 is daarbij een groot punt van zorg. Daarnaast kan zowel de interne als externe bereikbaarheid verbeterd worden door nieuwe vormen van mobiliteit te introduceren en slim gebruik te maken van technologische vernieuwing. Een belangrijke randvoorwaarde is bovendien dat mobiliteit duurzamer wordt. Daarom hebben wij het Programma Noord-Veluwe Bereikbaar 2020-2030 opgesteld.

1.2. Aanleiding

Naast de in de introductie genoemde intrinsieke drijfveren haakt het programma in op meerdere factoren die mede als de aanleiding kunnen worden gezien voor het opstellen van een programma Noord-Veluwe Bereikbaar 2020-2030. Onderstaande factoren hebben ons gesterkt in de gedachte dat dit programma nodig is en hebben mede vorm gegeven aan de inhoud ervan.

- In het BO-MIRT (nov 2019) is een aantal principebesluiten genomen over de afronding en het vervolg van de MIRT-verkenning A28 (zie lit.1);
- De Stuurgroep MIRT A28 heeft in februari 2020 besluiten genomen over de afronding van de MIRT-verkenning naar oplossingen van knelpunten en verbeterpunten op en rond de A28; besloten is om de verkenning verder uit te werken en uit te voeren langs 4 werksporen (zie lit.2 en par. 3.3/par.6.3.). De provincies is gevraagd om met name het werkspoor 'vraagbeïnvloeding reizigers A28' op te pakken; hierin neemt de regio Noord-Veluwe een centrale rol voor het Veluwse deel, zoals Regio Zwolle dat doet voor het Overijsselse deel;
- De regio Noord-Veluwe is door de provincie Gelderland gevraagd om te komen met een meerjarig plan/programma voor de bereikbaarheid van de Noord-Veluwe. Op 5 maart 2020 is er een bestuurlijke opdracht afgesproken tussen gedeputeerde C. van der Wal (provincie Gelderland) en wethouder A. Schipper (gemeente Hattem) over dit programma; de uitvoering hiervan is neergelegd bij de programmamanager bereikbaarheid Noord-Veluwe, met ondersteuning van kernteam en procesondersteuning vanuit P2;
- Noord-Veluwe wil samen met provincie(s) snel komen tot een meerjarig programmaplan/ uitvoeringsprogramma 2020-2030, waarin onder-meer de afspraken uit besluitvorming MIRT A28 zijn vertaald/uitgewerkt voor en door de regio Noord-Veluwe;
- In de bestuurlijke opdracht van provincie en regio Noord-Veluwe is de ambitie vastgelegd om een uitgewerkt voorstel te agenderen voor besluitvorming in het BO-MIRT (als eerste voor het BO-MIRT van november 2020);

  P2 is gevraagd om ondersteuning te leveren voor de procesregie en het opleveren van (tussen)resultaten, inclusief voorstel BO-MIRT, in nauwe samenspraak met de zeven gemeenten in de regio Noord-Veluwe en de provincie Gelderland.

Gestart is met een programma-aanpak waarbij het volgende idee het vertrekpunt is geweest:

- De regio Noord-Veluwe wil de bestaande bereikbaarheidsagenda uit 2018 herijken/omzetten in een meerjarenplan/programma Noord-Veluwe Bereikbaar (NVB) 2020-2030 waarin de voorstellen uit het MIRT-A28 worden verwerkt;
- De regio Noord-Veluwe neemt met provincie Gelderland het voortouw om een programma uit te werken met focus op het pakket ‘vraag-beïnvloeding' uit de MIRT-A28 uitvoeringssporen;
- In dit meerjarige NVB-programma zoeken we de aansluiting met:
  1. Bereikbaarheidsvisie Noord-Veluwe 2018;
  2. Overige maatregelen/uitvoeringssporen MIRT A28;
  3. Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle;
  4. Toeristisch-recreatieve deal ‘Veluwe op 1’ (benutten synergiekansen);
  5. Mobiliteitsvisie Gelderland ‘Visie voor een bereikbaar Gelderland’ (invulling geven aan deze visie).
- Bij de diverse maatregelenpakketten werkt de regio Noord-Veluwe specifiek uit welke rol/taken/positie zij daarbij inneemt. Dit zijn bij voorbaat diverse acties (lobbyen, maatregelen uitvoeren, aanhaken bij andere deelregio’s, aanleveren data voor monitoring, initiëren van onderzoek, etc.);
- Daarnaast zal voor ieder maatregelenpakket een inschatting worden gemaakt van de kosten, de organisatie/bemensing en de planning in de tijd.

2. Ambities

2.1. Ambities regio Noord-Veluwe: bereikbaarheidsopgaven

Voor het vaststellen van de ambitie is geput uit meerdere recente documenten (2018-2020) die elk betekenis hebben voor de regio Noord-Veluwe (zie bijlage 4). Dit zijn:

- Bereikbaarheidsagenda Noord-Veluwe (2018, lit.3);
- MIRT-onderzoek A28 (2019, lit.4);
- Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle (2020, lit.5);
- Investeringsagenda 'Kop van de Veluwe' (2019) en Regiodeal Veluwe (2020) lit.6);
- Programma Veluwe-op-1 (2019, lit.7).

De verdere samenhang met bovenstaande documenten en de samenwerking met de bestaande organisatiestructuren achter deze ambities en agenda's zijn kort beschreven in paragrafen 6.3 en 6.4.

In bovengenoemde documenten komt een veelheid aan opgaven en (bereikbaarheid-)ambities naar voren die allemaal raken aan de belangen van de regio Noord-Veluwe. Voor het programma Noord-Veluwe Bereikbaar zijn de ambities in eerste instantie teruggebracht naar de kern. We hebben ons daarbij gebaseerd op twee vragen:

- Wat zijn de belangrijke thema's voor de regio?
- Hoe gaan we deze thema's invullen op het vlak van bereikbaarheid?

We zien 3 belangrijke overkoepelende ambities voor de regio Noord-Veluwe. Deze brede opgaven zijn niet specifiek toegespitst op mobiliteit en bereikbaarheid, maar wel van groot belang voor de regio.

1. **De economische vitaliteit van de regio verder uitbouwen**
2. **De leefkwaliteit en de vestigingskwaliteit nog beter borgen**
3. **Klimaatneutraal zijn in 2050**

Deze drie ambities gebruiken we als 'kapstok' waaraan we onze bereikbaarheidsopgaven ophangen. De gedachte hierachter is dat bereikbaarheidsmaatregelen die niet bijdragen aan een van de drie brede ambities minder relevant zijn voor de regio Noord-Veluwe. Tevens hebben we hiermee direct een kader gecreëerd waaraan we eventuele nieuw aan het programma toe te voegen maatregelen kunnen toetsen.

Ambitie 1: de economische vitaliteit van de regio verder uitbouwen

De economische vitaliteit van de regio wordt versterkt door de verbindingen met de omliggende gebieden en andere economische centra op peil te houden of te verbeteren. We richten ons daarbij primair op de Randstad, de regio Amersfoort en de regio Zwolle. De A28 en het spoor tussen Amersfoort en Zwolle zijn daarbij de twee belangrijkste aders.

Wij moeten als regio bereikbaar zijn voor reizigers van buiten en andere gebieden moeten bereikbaar zijn voor onze inwoners en onze bedrijven. Hiermee blijven we als regio relevant en kiezen we een eigen positie in relatie tot de verstedelijking die plaatsvindt in onze buurregio's. Om als regio in het geheel goed bereikbaar te blijven moeten we ons naast externe bereikbaarheid ook richten op onze interne bereikbaarheid. Het station en de afrit van de snelweg zijn immers meestal niet het startpunt of de eindbestemming van een reis. Daarbij zijn er ook veel verplaatsingen tussen de kernen binnen de regio zelf. Ook die verbindingen zijn belangrijk. Interne bereikbaarheid is dus een belangrijke randvoorwaarde om de sociale en economische vitaliteit van onze regio te vergroten.



De maatregelen in dit programma leveren een directe bijdrage aan deze ambitie. Bijvoorbeeld door de realisatie van snellere fietsverbindingen en mobiliteitshubs en een werkgeversaanpak om forenzen te verleiden minder vaak de auto te kiezen. Hiermee wordt de A28 ontlast en worden reizigers aantrekkelijke alternatieven voor de auto geboden.

Ambitie 2: de leefkwaliteit en de vestigingskwaliteit beter borgen

Inwoners en bedrijven vormen de ruggengraat van onze maatschappij. Alle inwoners moeten in staat zijn om te participeren in de samenleving. Banen, onderwijs en voorzieningen moeten voor iedereen bereikbaar zijn en blijven. Dit zorgt ervoor dat de regio aantrekkelijk blijft voor de huidige inwoners maar ook een aantrekkelijk alternatief biedt voor inwoners van andere regio's. Door de bereikbaarheid op peil te houden en de groeiende mobiliteit met slimme en duurzame maatregelen 'op te vangen' borgen we de leefkwaliteit van de regio Noord-Veluwe

Hetzelfde geldt voor bedrijven. Met een goede bereikbaarheid is het eenvoudiger om werknemers te binden. Maar ook efficiënte goederenstromen zijn belangrijk. Grondstoffen, halffabricaten en eindproducten moeten de regio eenvoudig kunnen bereiken en verlaten. Hetzelfde geldt voor de vakmensen uit de regio die in de Randstad erg gewild zijn. Bereikbaarheid is een van de belangrijke ingrediënten voor de algehele vestigingskwaliteit van de regio Noord-Veluwe.



Daarnaast hebben we speciale aandacht voor de vele bezoekers die we in de regio verwelkomen. Toerisme is een belangrijke sector voor de Veluwe en dus ook voor onze regio. Voor zowel bezoekers, ondernemers in de toerismebranche en onze eigen inwoners zorgen we dat ook toeristische bestemmingen goed bereikbaar zijn en blijven en dat dit zo min mogelijk interferentie geeft met andere verkeersstromen. NVB stemt daarin intensief af met programma Veluwe-op-1 (zie paragraaf 6.4).

Maatregelen als de verbetering van het spoorproduct tussen Amersfoort en Zwolle, de realisatie van goede OV-verbindingen met Apeldoorn en Lelystad en het beter bereikbaar maken van bedrijventerreinen dragen bij aan de verbetering van de leef- en vestigingskwaliteit in de regio. Ook wordt er werk gemaakt van de verduurzaming van de logistiek in de regio.

Ambitie 3: klimaatneutraal zijn in 2050.

Bij alle maatregelen die we initiëren in de regio Noord-Veluwe toetsen we expliciet op de duurzaamheid van de maatregelen. Duurzaamheidseffecten en bereikbaarheid gaan bij veel van de maatregelen binnen ons programma hand in hand. We maken daarbij onderscheid tussen klimaat (CO_2) en luchtkwaliteit (schoon). Duurzame en innovatieve oplossingen genieten dus de voorkeur, waarbij de focus ligt op het beperken van de CO_2-uitstoot. Deze ambitie impliceert dat maatregelen die mobiliteit (personen) en transport (goederen) duurzamer en slimmer maken de voorkeur hebben boven infrastructurele aanpassingen bij de invulling van onze bereikbaarheidsambities.

Regio Noord-Veluwe heeft de ambitie om een bijdrage te leveren aan de regionale reductie van CO_2 veroorzaakt door mobiliteit. Met name met die maatregelen die lokaal-regionaal uitvoerbaar zijn en bij



voorkeur in nauwe samenwerking met relevante stakeholders uit de A28 corridor (gemeenten, provincies, RWS-Oost, werkgevers).

Veel maatregelen in het programma dragen bij aan het terugdringen van de CO_2-effecten van het personen- en vrachtverkeer. Voorbeelden hiervan zijn het ontwikkelen van betere OV- en fietsalternatieven, het faciliteren van het overstappen op een andere modaliteit, de werkgeversaanpak, inzet van logistieke makelaars en het verbeteren van de regionale laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Aansluiting op Regionale Energie Strategie

Daarnaast kijken we als programma goed naar de ontwikkeling van de Regionale Energie Strategie (RES, lit.8)), waarvan het concept inmiddels is vastgesteld. De zeven regiogemeenten leveren allen een bijdrage aan de RES en zullen ook vanuit deze rol waar mogelijk aansluiting zoeken bij de maatregelen binnen dit programma.

Conclusie:

De maatregelen die we inzetten worden gedreven door onze ambitie om zowel de interne als externe bereikbaarheid te behouden en waar mogelijk te versterken. Daarbij hebben we oog voor inwoners (participatie en leefbaarheid), organisaties (economie en vestigingsklimaat) en bezoekers (beschikbaarheid van arbeidskrachten en gecontroleerde groei van de toeristische sector). Alle maatregelen worden langs de duurzaamheidsladder gelegd. De invulling van onze ambitie doen we bij voorkeur samen met onze belangrijke stakeholders binnen zowel overheid als markt en waar mogelijk corridorbreed voor de gehele A28.

2.2. Samenwerken op schaal van regio Noord-Veluwe

We willen deze ambities gaan realiseren door samen te werken in de regio en met de omliggende regio's, met andere programma's, met provincie en Rijk en overige relevante stakeholders zoals bijvoorbeeld ondernemers/bedrijfsleven, aanbieders en vervoerders.

De samenwerking in de regio heeft reeds vorm gekregen middels een Dienst Verlenings Overeenkomst (DVO, lit.9) waarbij Gemeente Hattem de trekker is geworden van dit programma en daarbij de 7 regiogemeenten formeel vertegenwoordigt.

Cruciaal is dat een aantal maatregelen uit het programma Noord-Veluwe Bereikbaar op de schaal van de corridor A28 is afgestemd en bij voorkeur integraal met andere regio's worden uitgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan een werkgeversaanpak voor de gehele A28-corridor en het realiseren van een samenhangend netwerk aan mobiliteitshubs. Hiervoor zal nog een afgestemde uitvoeringsorganisatie gebouwd moeten worden (zie par.6.3). Met name in afstemming tussen de regio's Noord-Veluwe, Zwolle, provincies Gelderland/Overijssel/Drenthe en RWS-Oost.

Daarnaast liggen er vanuit het programma NVB afstemmingslijnen met het programma Veluwe op 1, de Bereikbaarheidsagenda Regio Zwolle en de daaraan gelieerde Investeringsagenda 'Kop van de Veluwe'. Ook wordt met dit programmaplan invulling gegeven aan de mobiliteitsvisie van de provincie Gelderland (Visie voor een bereikbaar Gelderland, lit.18). Bij de uitvoering van de maatregelen zal de samenwerking worden gezocht met de omliggende gemeenten, provincie(s) en andere samenwerkingsverbanden. Ook marktpartijen kunnen op maatregelniveau als samenwerkingspartner worden toegevoegd.



2.3. Gezamenlijke uitvoering

Dit programma is opgesteld in opdracht van de zeven Noord-Veluwse gemeenten. De zeven betrokken portefeuillehouders hebben onderling de 19 maatregelen (zie hoofdstuk 5) verdeeld. Daarmee heeft elke maatregel niet alleen een ambtelijk, maar ook een bestuurlijk trekker gekregen.

Binnen de regio Noord-Veluwe en in de aangrenzende regio's zijn al veel mooie initiatieven ontwikkeld, vaak als gevolg van intensieve ambtelijke en bestuurlijke samenwerking tussen gemeenten en provincie(s). De uitvoering is vaak complex en specifieke deelbelangen kunnen een voortvarende aanpak van de uitvoering soms in de weg zitten.

Het programma NVB is een gezamenlijk plan van de regiogemeenten. De opgenomen maatregelen zijn niet in alle gevallen nieuw. Wel zijn het stuk voor stuk maatregelen die van belang zijn voor de regio als geheel en waarover we met elkaar hebben afgesproken de schouders eronder te zetten. Dat betekent dat we gezamenlijk zorgen voor de organisatie (trekkers) en financiering. Dit doen we ook als een specifiek belang voor de ene gemeente zwaarder weegt dan voor de andere en ook wanneer er tegenstrijdige belangen zijn houden we met elkaar het regionale belang in beeld. Deze gezamenlijke regionale aanpak betekent in de praktijk dat er ook echte uitvoeringskracht achter zit en we als gehele regio heldere standpunten kunnen innemen richting provincie en Rijk. Hiermee is dus meer stootkracht ontwikkeld.

Uit het MIRT A28 onderzoek kwam een drietal maatregelpakketten naar voren. De regio Noord-Veluwe heeft zich gecommitteerd aan de uitvoering van het pakket vraagbeïnvloeding. Dit pakket bevat 6 maatregelen die allemaal in een bepaalde vorm terugkomen in het programma NVB. Maar ook komt dit programma deels tegemoet aan de andere twee pakketten (gerichte inframaatregelen en een specifiek maatregelenpakket voor de regio Zwolle). Daar waar maatregelen binnen NVB raken aan deze pakketten wordt actief de samenwerking gezocht met RWS/IenW (infra) en de Regio Zwolle. Wat dit op maatregelenniveau betekent is verder uitgewerkt in paragraaf 6.3. De detailinhoud van de pakketten zelf zijn terug te vinden in paragraaf 3.3.

Ook wordt voortdurend samenwerking gezocht en afgestemd met andere projecten en programma's zoals de Regionale Energie Strategie (RES) en Veluwe op 1. In paragraaf 6.4. wordt dit nader omschreven.

2.4. Vervolgstappen en besluitvorming

Voor u ligt het programma Noord-Veluwe Bereikbaar 2020-2030. Inhoudelijk is dit programma in september 2020 door het kernteam NVB afgerond. Qua besluitvorming zijn tot begin 2021 de volgende stappen voorzien:

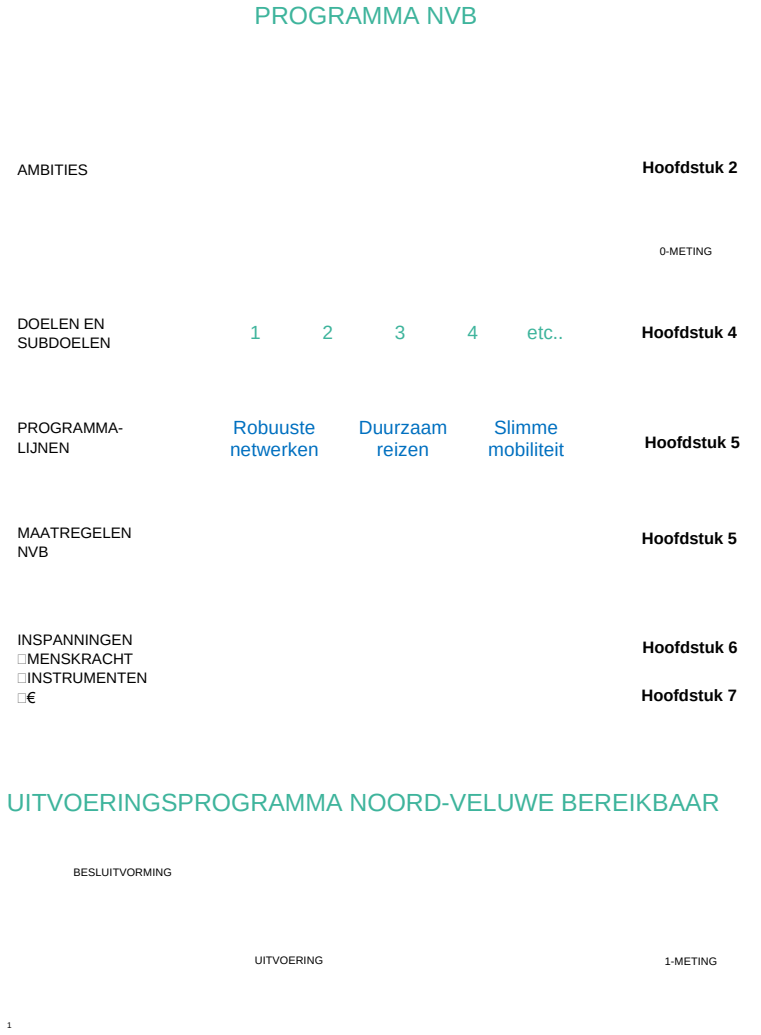
		september					oktober				november				december					januari				februari			
Planning besluitvorming NVB	**Mijlpaal**	week 36	week 37	week 38	week 39	week 40	week 41	week 42	week 43	week 44	week 45	week 46	week 47	week 48	week 49	week 50	week 51	week 52	week 53	week 1	week 2	week 3	week 4	week 5	week 6	week 7	week 8
Vervoerberaad Noord-Veluwe	Presentatie programmaplan NVB, (inhoud,organisatie,begroting 2021,BO-MIRT)																										
Poho-mobiliteit Noord-Veluwe	Gezamenlijke ambitie bepalen, insteek voorstel colleges BenW in september																										
AO MIRT A28	Ambtelijk overleg MIRT A28/afstemming 4 werksporen/afspraken BO-MIRT A28																										
Colleges BenW	Voorstel programma NVB, principe akkoord op concept, “rugdekking” geven voor BO-MIRT																										
Vervoerberaad Noord-Veluwe	Terugkoppeling besluiten colleges/voorstel NVB in BO-MIRT A28 + subsidie-aanvraag prov. Gelderland																										
BO-MIRT	Directeurenoverleg BO-MIRT																										
Kernteam	Voorbereiden voorstel NVB naar raden, voorbereiden subsidieaanvraag NVB bij provincie																										
BO-MIRT	Besluiten BO-MIRT Landsdeel Oost																										
Colleges BenW	Voorstel NVB in 7 colleges, informatief naar gemeenteraden als input begroting 2022-2025																										
GS Gelderland	Indienen programmaplan NVB bij GS-Gelderland en aanvraag subsidie bij provincie Gelderland																										
GS Gelderland	GS-besluit, goedkeuring Programmaplan en subsidie-aanvraag NVB																										
Raden	Bespreking programma NVB 2020-2030 in gemeenteraden																										
Provinicie Gelderland	Subsidiebesluit provincie																										

PM verwerken bestuurlijke besluitvorming nov-dec 2020

3. Waarom een uitvoeringsprogramma Noord-Veluwe Bereikbaar ?

3.1. Integraliteit en samenhang met uitvoeringskracht

Het programma Noord-Veluwe Bereikbaar is een adaptief en meerjarig integraal uitvoeringsprogramma (zie figuur). Door de samenhang tussen de maatregelen, de afhankelijkheid van nog te nemen besluiten en de veranderende context is het naar verwachting nodig om zowel qua planning als inhoud tussentijds bij te sturen en aan te passen.



Bij de opbouw van het programma is geredeneerd vanuit de regionale ambities en zijn deze vertaald in (sub)doelen. Hieruit volgen de drie programmalijnen, de 19 maatregelen en de bijbehorende organisatie, financiering en samenhang.

Het programma vraagt de regio een grote verscheidenheid aan rollen in te vullen. Zo moeten de bestaande projecten voortgang houden in de vorm van een pilot of realisatie. Andere projecten zitten vaak nog in de fase van financiering, nader onderzoek of volgen een intensief lobbytraject.

De regio Noord-Veluwe werkt al langere tijd samen op het vlak van bereikbaarheidsvraagstukken. De voordelen van samenwerken zijn evident. Terwijl de afzonderlijke gemeenten qua inwoneraantallen relatief klein zijn wordt gezamenlijk een bevolking van ±185.000 mensen vertegenwoordigd. Door een programma Noord-Veluwe Bereikbaar te ontwikkelen inclusief het mobiliseren van de benodigde uitvoeringskracht kan de regio flinke stappen gaan zetten. Door intensief samen te werken kunnen ervaringen en competenties door de zeven regiogemeenten worden gedeeld en beschikbaar komen voor de projecten die specifieke expertise vragen.

3.2. Vernieuwen samenwerking regio Noord-Veluwe

De zeven gemeenten in regio Noord-Veluwe hebben in hun samenwerking de doorstroming en bereikbaarheid van de A28/Noord-Veluwe tot een strategisch speerpunt gemaakt. De agenda Noord-Veluwe Bereikbaar (2018) werd door het MIRT-onderzoek A28 in een nieuwe context gebracht. De uitwerking van de agenda NVB is om die redenen zo goed mogelijk geïncorporeerd in de uitwerking van het MIRT-pakket.

Omdat de samenwerking op de Noord-Veluwe evolueerde is voor de samenwerking Mobiliteit een DVO opgesteld waarin de gezamenlijkheid is uitgewerkt en van centrale formatie is voorzien, naast de inzet vanuit de gemeenten. Gemeente Hattem heeft de taak om namens de samenwerkende gemeenten het gezicht van de samenwerking te zijn, met de benodigde formele mogelijkheden.

Daarnaast is de afgelopen jaren gebleken dat regionale uitvoeringsprogramma's op het gebied van slimme & duurzame mobiliteit succesvol kunnen zijn, met name als de diverse overheidslagen (IenW-provincie-gemeenten) en private partijen (met name werkgevers, koepels en belangenorganisaties) intensief samenwerken aan de bereikbaarheid. Voorbeelden hiervan in Oost Nederland zijn zichtbaar in Twente, Achterhoek, Clean Tech Regio/Stedendriehoek, Regio Zwolle, Food-Valley, Rivierenland en Arnhem-Nijmegen (lit.10). Regio Noord-Veluwe past goed binnen deze regionale aanpakken in Oost-Nederland en wil met voorliggend programma NVB 2020-2030 een eigen regionale ambitie neerzetten en een versnellingsactie in de uitvoering realiseren.

Meer specifiek is de regio Noord-Veluwe samen met provincie Gelderland vanuit het MIRT-onderzoek A28 uitgedaagd om een bijdrage te leveren aan de uitvoeringsmaatregelen, met name voor het pakket 'regionale gedragsbeïnvloeding'. Hoewel voorliggend programma verder reikt dan zuivere gedragsmaatregelen/mobiliteitsmanagement, is er ook om die reden samenwerking nodig om vanuit Noord-Veluwe voeding geven aan dit bredere A28-maatregelenpakket maar ook intensief samen te werken met andere deelsporen (zie paragraaf 3.3.)

3.3. Opdracht uitwerking gedragspakket uitvoeringsmaatregelen MIRT-A28

Na afronding van het MIRT- onderzoek A28 is in 2019 gewerkt aan pakketten van maatregelen die de doorstroming op en rond de A28 moeten bevorderen. Na een principeakkoord in het BO-MIRT van november 2019, heeft het bestuurlijk overleg van Rijk en provincies (Drenthe, Overijssel en Gelderland) in februari 2020 enkele pakketten vastgesteld om die doorstroming te borgen en te versterken.

Het gaat om drie inhoudelijke maatregelenpakketten en een pakket waarin de veelal bestaande onderzoeksgegevens worden benut in een monitoring waarvan de uitkomsten worden gedeeld met de regio (provincies en gemeenten). Dat laatste is van belang om samen (Rijk, provincies, gemeenten) te kijken naar de effecten van de maatregelen en daarbij de vinger aan de pols te houden voor aanvullende maatregelen of voor bijstelling.

1. Gerichte inframaatregelen - pakket

Het pakket wordt getrokken door het Ministerie van IenW / Rijkswaterstaat in samenwerking met de betreffende provincie / betrokken gemeenten (afhankelijk van de maatregel).

1. Opheffen solitaire verzorgingsplaatsen
2. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) door lokaal het verkeer te waarschuwen op bekende hotspots
3. Toerit verlengen en belijning aanpassen HRR aansluiting 12 (Ermelo), 13 (Lelystad), 14 (Elspeet) en HRL aansluiting 13 (Lelystad)
4. Knooppunt Lankhorst aanpassen: samenvoeging A32 en A28 vanuit noord verbeteren
5. Knooppunt Hoogeveen – enkele maatregelen PM
6. Incidentmanagement A28 verbeteren door versnellen afhandeling incidenten
7. Maximale ondersteuning weggebruiker door aanpassen huidige weginrichting A28
8. Toeritdosering A28 Amersfoort - Hoogeveen
9. Aanpassen dwarsprofiel toe- en afrit aansluiting Harderwijk-Zuid (aansluiting 11) op HRR A28

2. Vraagbeïnvloeding - pakket

Dit pakket wordt getrokken door de provincie Gelderland, Overijssel en Drenthe in samenwerking met de betrokken gemeenten (afhankelijk van de maatregel) en het ministerie van IenW / Rijkswaterstaat. De provincies gaan eerst op zoek naar gezamenlijke financieringsmogelijkheden deels mogelijk gekoppeld aan de Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit om vervolgens te starten met de uitvoering van de maatregelen.

Regio Noord-Veluwe en Gelderland zijn samen trekker van het pakket vraagbeïnvloeding voor het gedeelte Noord-Veluwe; Regio Zwolle heeft een vergelijkbare opdracht gekregen vanuit de provincie Overijssel (zie ook spoor 3)

1. Werkgeversaanpak rondom Harderwijk en Amersfoort/Nijkerk (en Zwolle) in combinatie met fietsstimulering A28
2. Verbeteren kwaliteit fietsenstallingen OV-knooppunten
3. Snelfietspaden upgraden en/of aanleggen.
4. Overslagterminal Port of Zwolle (ook Meppel en Kampen) benutten voor goederenvervoer – vervoer over water
5. Bundeling vrachtverkeer en introduceren regio-distributie - aanpak logistiek
6. Verwijs- en beloningsysteem (app) parkeerplaatsen naast de A28 voor vrachtwagens

3.Integrale opgave Zwolle - Pakket

Het voortouw voor het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek ligt bij de provincie Overijssel in overleg met Rijk en (regio) Zwolle.

1. Transit Oriented Development
2. Capaciteit P+R Zwolle/Ommen vergroten en kwaliteitsimpuls geven
3. OV-transferium Noord-Veluwe (zuidelijk van Zwolle)
4. Parkeertarief in Zwolle differentiëren
5. Slim deelfiets- of elektrische scooters systeem binnen Zwolle
6. Scheiden doorgaand- en bestemmingsverkeer op de A28 ter hoogte van Zwolle
7. Snelheidsverlaging en handhaving op de A28 door Zwolle

4.Monitoring: Lange termijn

Aansluiten bij de huidige en lopende monitoring van RWS

Monitoring huidige situatie:

- Per vier maanden maakt RWS een rapportage over het gebruik van het rijkswegennet, de filezwaarte, de filetop-10 en het reistijdverlies.
- INWEVA (Intensiteiten WEgVAkken) – jaarlijks
- Monitoring ongevalsgegevens (Veilig over Rijkswegen)

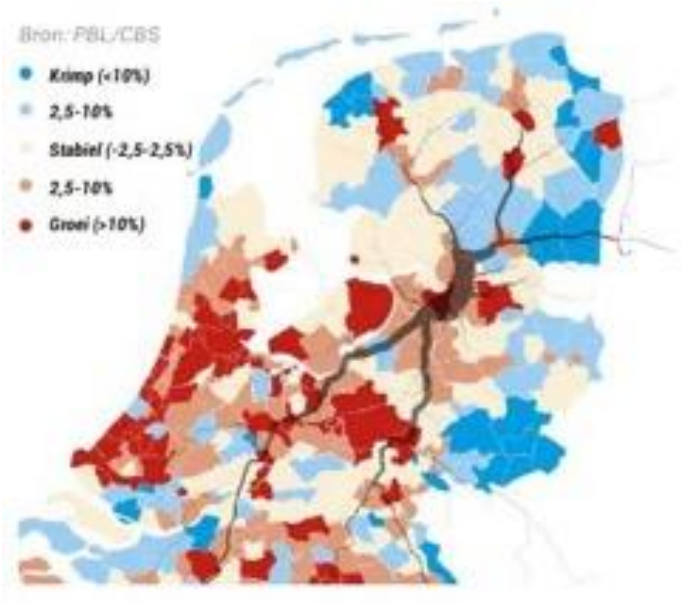
Monitoring trend in ontwikkeling in relatie tot scenario's:

- Het monitoren van de huidige ontwikkelingen in relatie tot de WLO - scenario's
- voor 2030/2040 vindt bij RWS plaats in het kader van de verkeersmodellen
- LMS/NRM.
- 1 x per 4 jaar wordt in de NMCA op basis van de meest recente inzichten een
- overzicht opgesteld van de meest dringende (toekomstige) knelpunten.

3.4. Inspelen op trends en ontwikkelingen, kansen en urgentie

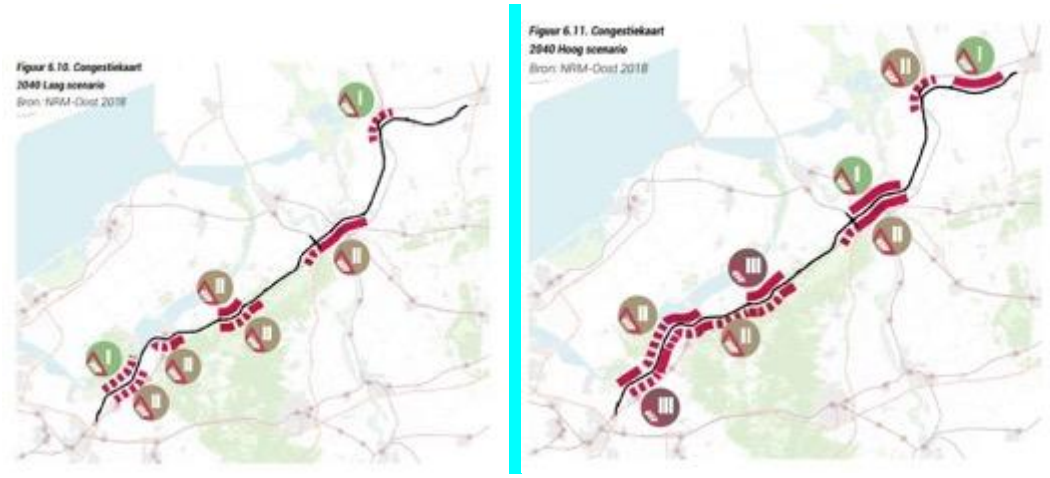
Stevige groei van het aantal stedelingen in de regio en mobiliteitsgroei op de A28

Het continueren en intensiveren van het programma Noord-Veluwe Bereikbaar 2020-2030 speelt in op de trends en ontwikkelingen. Deze trends zijn sterk van invloed op de groei en ontwikkeling van de mobiliteit en bereikbaarheid. Ruimtelijk economisch is de regio Noord-Veluwe samen met Regio Zwolle belangrijk in Nederland met groei van de bevolking en mobiliteit in de komende 10 jaar.



Figuur: Bevolkingsgroei regio Zwolle (lit.4)

In samenhang met de bevolkingsgroei en gewenste economische ontwikkelingen in de regio Noord-Veluwe/regio Zwolle is het van belang dat de doorstroming op de A28-corridor op peil blijft in de periode 2020-2030. In het MIRT-A28 onderzoek (lit.4) is inzicht gegeven dat bij een laag groeiscenario (0-5%) het aantal congestie-knelpunten op het traject Harderwijk-Zwolle relatief beperkt blijft tot een aantal lokale knelpunten; indien het hoge groeiscenario qua mobiliteitsgroei realiteit wordt zullen aantal en intensiteit van de congestie-knelpunten zo groot worden dat het traject Harderwijk-Zwolle een groot knelpunt-traject zal worden. Meerdere kleine knelpunten lopen dan in elkaar over met als gevolg dat dit traject op de zevende plek in de landelijke file Top-10 terecht komt.



Figuur: congestie A28 Veluwe-Noord bij laag en hoog groeiscenario (lit.4)

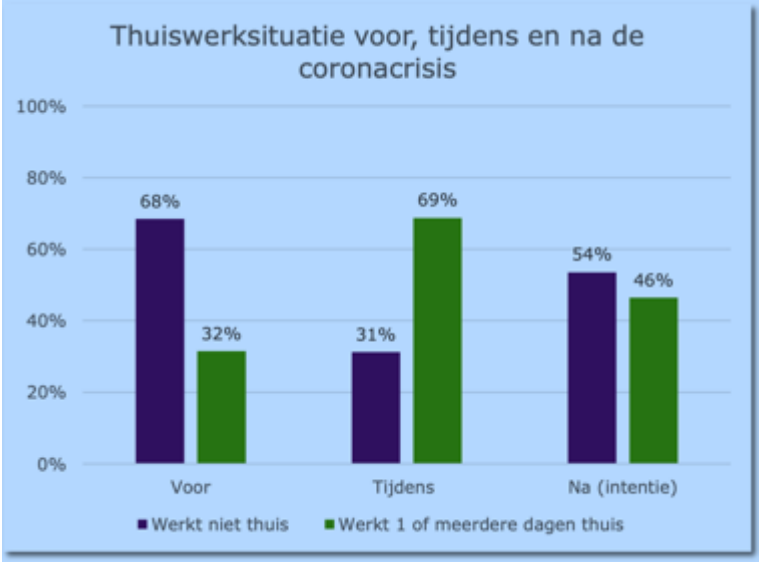
Meer bewuste keuzes in onze dagelijkse mobiliteit

Tegelijkertijd gaan maatschappelijke ontwikkelingen snel. Bedrijven investeren in duurzaam vervoer, zowel voor de zakelijke ritten als voor de logistieke afhandeling. Ook inwoners kiezen meer bewust. Vanuit onder meer gezondheidsredenen wint de fiets aan populariteit, zowel naar het werk als voor sociaal recreatieve verplaatsingen. De elektrische fiets is tegenwoordig de standaard, waardoor de fiets voor meer verplaatsingen het vanzelfsprekende vervoermiddel is.

De opkomst van deelmobiliteit is voor steeds meer inwoners van stedelijk gebied een overweging om vooral de tweede auto weg te doen of niet aan te schaffen (verschuiving van bezit naar gebruik). Dat dit nu vooral daar gebeurt heeft te maken met de kortere afstand tot de deelauto (veel potentiele gebruikers bij elkaar) en dat het in die gebieden lastig of zelfs onmogelijk is om aan een parkeervergunning te komen. Dit neemt niet weg dat met (mogelijk aangepaste) vormen van deelmobiliteit ook in meer perifere gebieden kansen liggen voor deelauto's. Bijvoorbeeld op hubs of stations (gericht op bezoekers) of in wijken waar het OV onvoldoende dekking biedt en deelauto's een aanvulling hierop kunnen zijn (gericht op bewoners). Dan is de deelauto geen middel tegen schaarse parkeerruimte maar helpt de deelauto om de bereikbaarheid van de regio voor de doelgroep zonder eigen auto te verbeteren. Een duurzaam bijeffect van deelauto's is dat deze steeds vaker elektrisch zijn waarmee gebruikers van deelauto's de drempel van de hoge aanschafwaarde van zo'n auto omzeilen.

Bovenstaande trends zijn in de eerste helft van 2020 in een sneltreinvaart doorgezet en versneld als gevolg van de reisbeperkende maatregelen tijdens de Covid-19 crisis. Het aandeel thuiswerken/thuisonderwijs/thuiszorg is met > 50% toegenomen, autogebruik (personenvervoer) was fors afgenomen in de periode maart-mei, maar trok medio 2020 weer aan. Blijvender blijkt de forse afname in de bezetting van het Openbaar Vervoer (> 60-80% daling). Logischerwijs is het fietsgebruik, al dan niet elektrisch, flink toegenomen.

Het is lastig te voorspellen hoe blijvend deze effecten zullen zijn als de veiligheidsnorm van 1,5 meter afstand zal vervallen. Maar de ervaring leert dat nieuwe gewoontes het best beklijven als deze voor langere tijd worden volgehouden. Het ziet er nu -november 2020- naar uit dat de maatregelen niet op korte termijn zullen verdwijnen. Bij veel werkgevers, forenzen en overige reizigers is nu al sprake van een structurele verandering in werk- en reisgedrag. Dit is een kans voor regio Noord-Veluwe om, binnen dit programma, hier actief en gericht op in te spelen, met name met de werkgeversaanpak en inzet van logistieke makelaars.



Figuur: verschuivingen in thuiswerken
Bron: IenW Landelijk Reizigersonderzoek, 19 augustus 2020

Van alle Nederlandse forenzen ging in maart maar liefst 37% gedwongen thuiswerken, terwijl ze dat voorheen nooit deden. Van deze groep gaf 38% in augustus 2020 aan van plan te zijn dit één of meerdere dagen per week te blijven doen. Dit veranderende reisgedrag en het feit dat een grote groep aangeeft ook na opheffing van de maatregelen één of meerdere dagen thuis te blijven werken sterkt ons in de gedachte dat bijvoorbeeld een werkgeversaanpak juist nu extra effect kan sorteren. Zowel werkgevers als werknemers zullen een stuk minder koudwatervrees hebben na deze periode van gedwongen thuiswerken. Dit biedt ook mogelijkheden voor alternatieven voor de auto. Drie keer per week met OV en deelfiets naar het werk is immers voor velen een minder hoge drempel dan vijf keer.

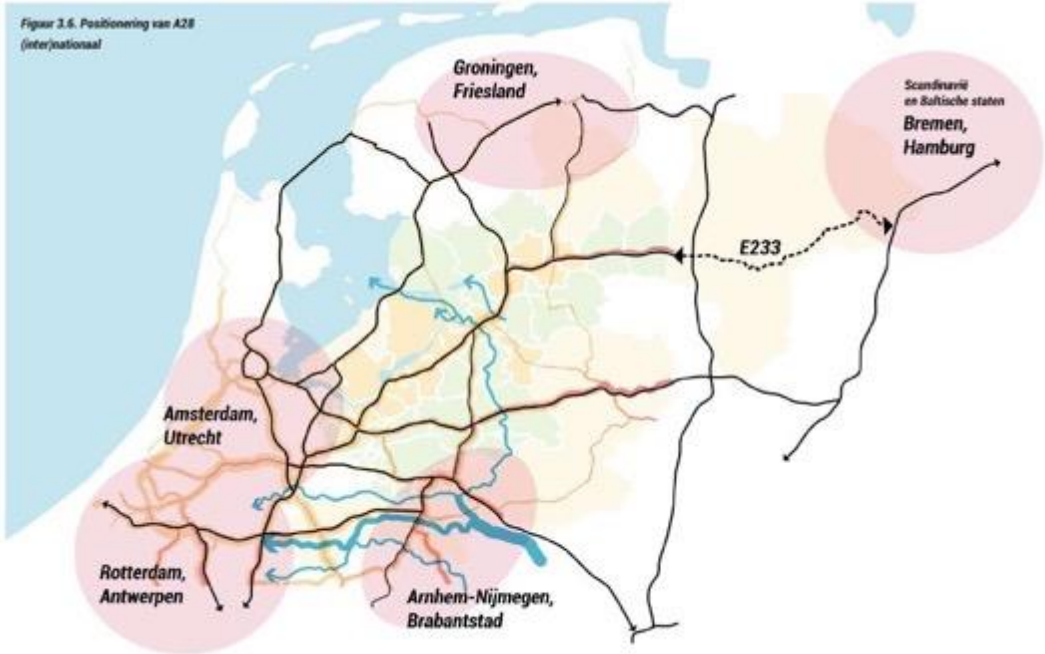
Thuiswerken neemt op de zogenoemde duurzaamheidsladder ook de hoogste trede in. Niet reizen is immers de meest duurzame vorm van reizen. Dat is dus tegelijkertijd een ontzettend waardevolle bijvangst, maar dan moeten we deze kans wel met elkaar benutten.



Figuur: duurzaamheidsladder mobiliteit

De groei van logistiek versnelt

De regio Noord-Veluwe ligt centraal op een van de drie logistieke hoofdcorridors van Nederland, met sterke achterlandverbindingen voor weg, water en spoor. Onze export groeit de komende jaren door, evenals het binnenlandse goederenvervoer. De Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het Rijk verwacht een groei van 30% over de weg, 28% voor de binnenvaart en 88% over het spoor tot 2040. Deze groei heeft een forse impact op de bestaande infrastructurele kwaliteit. Vrachtverkeer en personenvervoer gaan elkaar letterlijk meer in de weg zitten, zowel op het spoor als op de weg. Uit analyse van de capaciteit van het Gelderse hoofdwegennetwerk (Bereikbaarheid Gelderland 2030-2040) blijkt het forse aandeel van vrachtverkeer op sommige wegvakken (19% op de A50, 15-20% op de A28 – lit.4). Specifiek voor de A28 wordt een verdere stijging van vrachtverkeer verwacht als de E233 in Duitsland gereed is. Hiermee wordt de A28 aantrekkelijker als verbindingsroute tussen de Randstad en Noord-Duitsland.



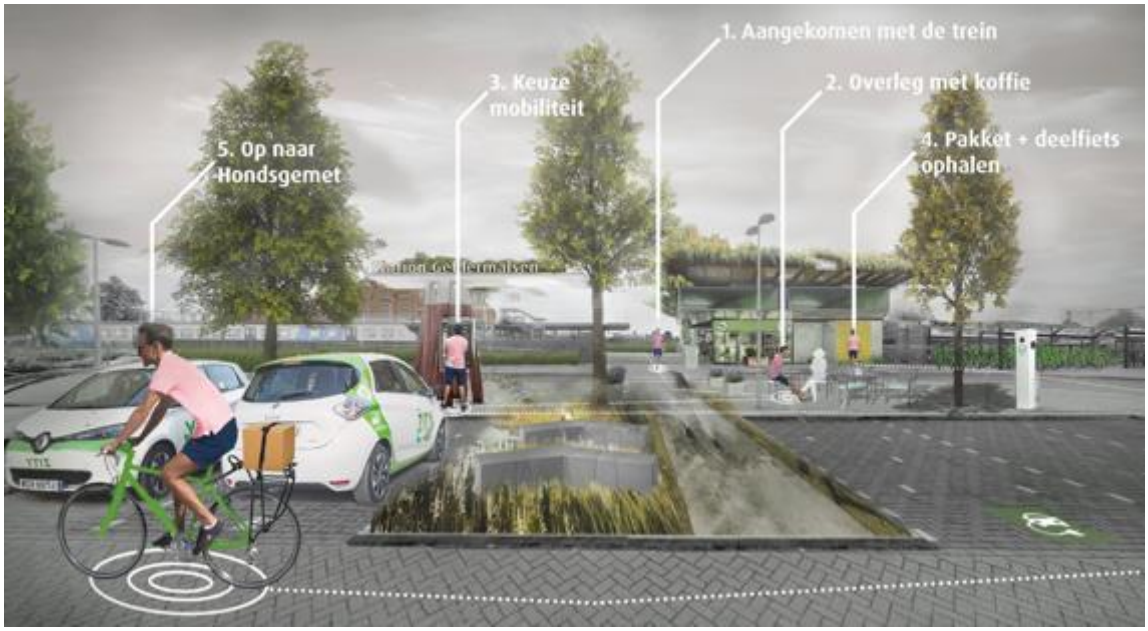
Figuur: A28 als (inter)nationale goederencorridor (lit.4).

Ontwikkelingen in smart mobility en inzet van data in oplossingen

Innovatie en technologische ontwikkelingen stellen ons in staat om bestaande mobiliteitsnetwerken slimmer te benutten. Met slimme verkeersregelinstallaties (iVRI's) is onze mobiliteit en logistiek via voorkeursroutes te geleiden. De regio wil daarbij kennis en ervaring van kennispartners zoveel mogelijk bundelen. Data van wegbeheerders gaan we daarom uniform verzamelen. Dit maakt het mogelijk om bestaande infrastructuur beter te benutten, maar op termijn ook om reis- en rijtaakondersteuning te bieden en besparingen voor beheer en onderhoud. Het gecoördineerd en gezamenlijk op orde brengen van diverse verkeersdata geeft een verdere impuls aan de innovatie op het gebied van Smart Mobility.

Krachtenbundeling is ook nodig waar het gaat om toepassing van slimme VRI's alsmede voor het opschalen van concepten als Slimme Wegen, de uitrol van elektrische laadinfrastructuur en het realiseren van basismobiliteit/Mobility as a Service (MaaS) in de regio.

Technologie stelt reizigers steeds beter in staat om bewuste keuzes te maken. Het stimuleren van deelmobiliteit is daarom onderdeel van het programma. Mobiliteitshubs in de stedelijke woonwijken of bij OV-knooppunten stellen reizigers in staat om gebruik te maken van elektrische deelauto's of deelfietsen. Met dit programma sluiten we aan op de ambities en afspraken die gemaakt zijn tussen Rijk, provincies, gemeenten en bedrijfsleven voor de Krachtenbundeling Slimme Mobiliteit. Maar ook op de nieuwe ambities in de recente Mobiliteitsvisie van de provincie Gelderland.



Figuur: inzet van mobiliteitshubs en slimme data

3.5. Vertaling klimaatakkoord op schaal regio Noord-Veluwe/corridor A28

Met het klimaatakkoord krijgt duurzame mobiliteit landelijk aandacht. Zowel landelijk (afspraken aan de klimaattafels), provinciaal (Gelders Energieakkoord en het Klimaat- en Energieakkoord) als regionaal/ lokaal (Regionale Energie Strategie). Om de duurzaamheidsdoelstellingen te behalen is actie op meerdere fronten nodig. Onze mobiliteit en de aanleg van infrastructuur zijn immers verantwoordelijk voor een derde van de totale CO_2-uitstoot. Een stevige aanpak op duurzame mobiliteit is een van de centrale ambities in het mobiliteitsbeleid van de regio Noord-Veluwe.

Slimme en duurzame mobiliteit heeft in de regio Noord-Veluwe de afgelopen jaren nog niet een concrete invulling gekregen in de vorm van een samenhangend uitvoeringsprogramma. In het uitvoeringsprogramma MIRT-A28 is dit thema ook niet expliciet opgepakt. Toch wil regio Noord-Veluwe ook haar bijdrage leveren aan de reductie van CO_2 door mobiliteit op regionale schaal, bij voorkeur met alle partijen op en langs de A28-corridor om samen met massa een beleidseffect te kunnen realiseren.

Vergelijkbaar met andere regio's zijn de hoofdthema's uit het klimaatakkoord uitgewerkt in voorliggend programma Noord-Veluwe Bereikbaar.

Hoofdthema's			Maatregelen CO2-reductie mobiliteit	Uitwerking in Programma Noord Veluwe Bereikbaar	
				Samenhang in programma	Maatregel
I		Duurzame energiedragers	A) Hernieuwbare energiedragers	●●	B6.1: Regionale aanpak laad- en tankinfrastructuur Noord-Veluwe
			B) Stimuleren waterstof	●	B6.1: Regionale aanpak laad- en tankinfrastructuur Noord-Veluwe
			C) Duurzaam inkopen overheden		n.v.t.
II		Stimulering elektrisch (personen) vervoer	D) Normstelling		n.v.t.
			E) Flankerende maatregelen	●●	C7.1: Kwaliteitsimpuls OV-knopen - Mobiliteitshubs - Recreatieve poorten C7.2: Passend aanbod van (deel)mobiliteit
			F) Nationale agenda laadinfrastructuur	●●●	B6.1: Regionale aanpak laad- en tankinfrastructuur Noord-Veluwe
III		Verduurzaming logistiek	G) Middelgrote zero-emissiezones stadslogistiek	●●●	B4.2: Duurzame Logistiek
			H) Zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen	●	B4.2: Duurzame Logistiek
VI		Verduurzaming personenmobiliteit	I) 8 miljard minder zakelijke autokilometers door werkgevers	●●●	B4.1: Werkgeversaanpak
			J) Versnellen en ondersteunen van duurzame personenmobiliteit	●●●	B4.1: Werkgeversaanpak B5.1: Snelfietsroutes (incl. aansluitingen 'F28') B5.2: Campagnes fietsen

Figuur: Vertaling klimaatakkoord/ CO^2-reductie mobiliteit in programma NVB

Het programma Noord-Veluwe Bereikbaar speelt gericht in op een aantal van deze maatregelen uit het klimaatakkoord. Vooral op het thema ‘verduurzamen van de personenmobiliteit’ kent het programma met maatregelen als stimuleren van E-hubs, opschalen MaaS-pilot en regionale fietsstimulering een sterke samenhang. Ook het inzetten van een structurele werkgeversaanpak voor de gehele A28-corridor met een focus op koplopers van grote werkgevers in de regio is een één op één vertaling van de gewenste afspraken uit het Klimaatakkoord.

De regio Noord-Veluwe kent een sterke logistieke positie. Derhalve zijn ook de gewenste afspraken **voor het verduurzamen van de logistiek** van belang. Met name de inzet van logistieke makelaars draagt bij aan de gewenste afspraken om CO_2-uitstoot als gevolg van mobiliteit te reduceren.

Het **stimuleren van elektrisch vervoer** vindt in de regio plaats via de opstart en uitwerking van mobiliteitshubs met vele vormen van e-mobiliteit in stedelijke woonwijken en bij OV-knooppunten. Daarbij sluit de regio sterk aan met het realiseren van mobiliteitshubs op regionale schaal, zoals verwoord in de Mobiliteitsvisie van de provincie Gelderland (2020). Daarnaast is de verbetering van de laadinfrastructuur een opgave die vanuit de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) bij alle zeven regiogemeenten gaat landen.

Het thema **duurzame energiedragers** kent vooralsnog een uitwerking in twee activiteiten in het programma NVB. De 7 gemeenten in de regio Noord-Veluwe zetten zich in om hun inkoopbeleid voor duurzame voertuigen nader af te stemmen, met als optie om gezamenlijk de inkoop te doen van elektrische voertuigen voor het eigen wagenpark. Daarnaast zet de regio ook vrijwillig in op een strategie voor de regionale uitwerking van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

4. Doelstellingen en aanpak programma NVB

4.1. Hoofddoel: slimmere en duurzamere bereikbaarheid van de Noord-Veluwe

Noord-Veluwe Bereikbaar brengt ons met een meerjarig uitvoeringsprogramma een flinke stap dichterbij een duurzame en beter bereikbare regio. We bieden oplossingen en voeren maatregelen uit voor slimmer en meer duurzaam reizen. Gericht op een betere bereikbaarheid van de regio voor forenzen, bewoners, bezoekers en de bereikbaarheid van onze economische kerngebieden. We helpen forenzen, bewoners, bezoekers en logistieke dienstverleners bewust te kiezen en zorgen als overheden voor de noodzakelijke randvoorwaarden voor de verschillende modaliteiten. Dit doen we samen met werkgevers, toeristische organisaties, logistieke dienstverleners, overheden en inwoners zelf in de regio Noord-Veluwe. Met een duidelijke focus op de doorstroming op de A28-corridor en daarmee ook op maatregelen die verder reiken dan de regio Noord-Veluwe.

Gelet op de bereikbaarheidsagenda Noord-Veluwe (2018, lit.3), de opdracht rondom MIRT A28 (lit.2) en ideeën om te komen tot een meerjarig uitvoeringsprogramma, is het hoofddoel van voorliggend programma Noord-Veluwe Bereikbaar:

Slimmere en duurzamere bereikbaarheid:

- van, in en naar de regio Noord-Veluwe:
- voor inwoners, werknemers, logistiek en toeristen
- met focus op behoud doorstroming op de A28

De regionale ambities Noord-Veluwe zijn in het hoofddoel van dit programma NVB dus vertaald naar specifieke doelen op het gebied van bereikbaarheid/doorstroming in relatie tot de bredere gebiedsambities. Die bredere ambities (ruimtelijk-economische ontwikkeling, leefkwaliteit en vestigingskwaliteit, Veluwe klimaatneutraal op 1) worden deels via dit programma NVB gerealiseerd maar ook in andere programma's. Het programma NVB coördineert en voert alleen die maatregelen uit die direct gerelateerd zijn aan het bovenstaande hoofddoel c.q. mobiliteitsmaatregelen.



Het hoofddoel van het programma meer gekwantificeerd in **vier subdoelen**

Slimmer: 5-10% ander reisgedrag autogebruikers in 2030 t.o.v. 1-1-2020
Duurzamer: bijdrage aan 20% CO_2-reductie op de A28-corridor in 2030 t.o.v. 2020 (tussendoel naar 2050)
Bereikbaarheid: reistijdverliezen binnen de regio Noord-Veluwe nemen niet toe in 2030, lokaal wel de bereikbaarheid verbeteren ten opzichte van 2020
Behoud doorstroming: op peil houden doorstroming/bereikbaarheid A28 corridor
Afvang groei automobiliteit, A28 niet in nationale file top-50

Het programma is meerjarig opgezet (2020-2030). Jaarlijks monitoren we de voortgang van de maatregelen aan deze subdoelen. Daarvoor werken we nog een meetplan uit (zie par.6.5). Tot 2025 zal de inzet vooral gericht zijn op gedragsmaatregelen, verkeersmanagement en aanleg van kleinschalige infra (fiets, hubs). In de periode 2025-2030 zal het accent liggen op realiseren van grootschalige infra (spoor, eventuele weginfra), gelet op de langere voorbereidingstijd van deze maatregelen.

4.2. Subdoelen

Bovenstaand hoofddoel is uitgewerkt naar een aantal subdoelen die nauw met elkaar samenhangen. De subdoelen zijn relevant om een afweging te maken welke uitvoeringsmaatregelen relevant zijn voor de regio, namelijk die maatregelen die substantieel bijdragen aan een of meer subdoelen. Maar ook zijn subdoelen relevant om met indicatoren en jaarlijkse monitoring te bepalen welke resultaten zijn bereikt en of bijstelling van de maatregelen nodig is.

4.2.1. Slimmere bereikbaarheid in de regio

	Subdoel	Indicatoren
Slimmer	5-10% ander reisgedrag autogebruikers in 2030 t.o.v. 1-1-2020	Bereikbaarheidsbarometer mobiliteitsalternatieven
		5-10% groei autobewegingen en logistiek opvangen (ander reisgedrag)

Meer duurzame mobiliteitsoplossingen beschikbaar

De maatregelen in het programma NVB helpen de forenzen, inwoners, bezoekers en logistieke dienstverleners om aantrekkelijke, duurzame mobiliteitsalternatieven te kiezen. We willen duurzame mobiliteitsalternatieven beschikbaar stellen en toegankelijk maken voor iedereen. Door het gebruik van deze alternatieven gemakkelijker en de dienst betrouwbaarder te maken wordt het alternatief voor de reiziger aantrekkelijker. Om dit te monitoren en te evalueren stellen we voor een ‘bereikbaarheidsbarometer’ op te stellen. We vragen reizigers hoe ze de kwaliteit en beschikbaarheid van mobiliteitsalternatieven ervaren. We benaderen daarvoor forenzen/scholieren, inwoners en recreanten in de regio Noord-Veluwe. We stellen de vragen aan de reizigers via de eigen doelgroepen van ons programma. De bereikbaarheidsbarometer is eventueel ook op te schalen naar de gehele A28-corridor.

Structureel ander reisgedrag gericht op opvang 5-10% groei automobiliteit en doorstroming A28-corridor

We streven met het programma NVB naar 5%-25% meer reizigers die structureel slimmer (minder autoritten) en daarmee ook duurzamer reizen (schonere ritten). Door gericht mobiliteitsmanagement zijn we in staat om een deel van de groei van de automobiliteit inclusief logistiek op te vangen. Maar die groei is vermoedelijk te groot om te kunnen opvangen met meer thuiswerken, modal shift naar fiets/e-bike, OV-gebruik, samen rijden of deelmobiliteit. Ook zullen we een deel van de verwachte groei moeten opvangen met een betere doorstroming op het bestaande infra-netwerk van de regio (verkeersmanagement, smart-mobility). Dit kan ondersteund worden met gerichte inframaatregelen (mobiliteitshubs, fietsnetwerk, OV-voorzieningen, kleinschalige weginfra).

Om de subdoelstelling 'structureel ander reisgedrag/opvang groei automobiliteit en doorstroming A28' te kunnen realiseren, zetten we met het programma NVB de komende jaren in met de volgende ambitie:

- Opvang van de verwachte 5-25% groei aan automobiliteit met minimaal 5% minder autoritten en een ambitie om dit te verhogen naar 10% eind 2025. Deze opvang betekent met name dat maatregelen binnen programmalijnen B.4, B.5 en C.7 hoge prioriteit krijgen (zie hoofdstuk 5);
- Opvang van de resterende groei met name door robuuster maken van de bestaande netwerken, zoals uitgewerkt in programmalijn A.
- Maximale focus op maatregelen die groei afvangen/doorstroming bevorderen op de A28-corridor, in nauwe afstemming met maatregelen uit andere projecten en programma's (zie paragraaf 6.3);
- Op basis van de eerste monitor NVB en de monitor van RWS voor de korte termijn inframaatregelen MIIRT-A28 zullen we eind 2021 bepalen of aanscherping en/of aanvulling van de geplande maatregelen nodig is om de groei na de Covid-periode te kunnen opvangen.

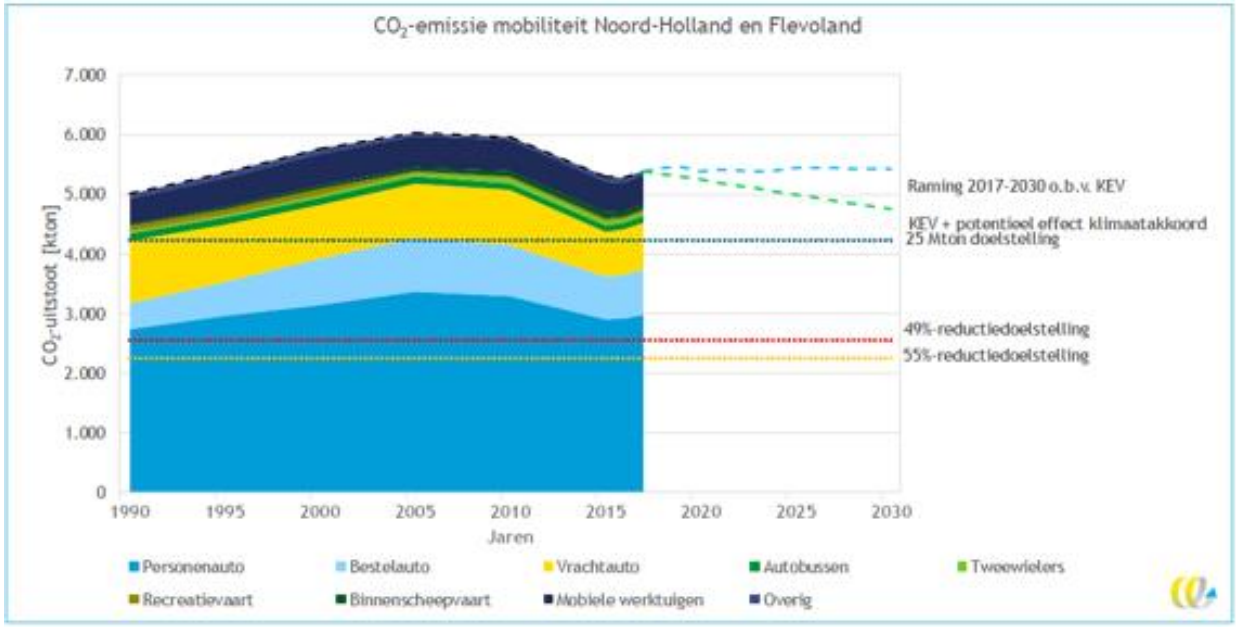
4.2.2. Forse reductie van CO_2 in mobiliteit

	Subdoel	Indicatoren
Duurzamer	Bijdrage aan 20% CO_2-reductie op de A28-corridor in 2030 t.o.v. 2020 (tussendoel richting 2050)	In 2030 heeft het programma een bijdrage geleverd aan minimaal 20 % CO_2-reductie mobiliteit (ambitie A28 corridor t.o.v. 2019)

Regio Noord-Veluwe levert een eigen bijdrage aan de regionale CO_2-reductie voor de A28-corridor

Grootschalige realisatie van ander reisgedrag (minder reizen, modal shift, duurzamer vervoer) is direct te vertalen naar een meetbaar effect van gedragsmaatregelen op de regionale reductie van CO_2-uitstoot door mobiliteit. In aansluiting op meerjarige CO_2-reductieplannen mobiliteit in andere regio's (lit.12) neemt de regio Noord-Veluwe het initiatief om te komen tot een regionale reductie van CO_2-uitstoot door mobiliteit voor de regio Noord-Veluwe/corridor A28. Dit kunnen we niet alleen en daarom is de verbinding gemaakt met andere overheden langs de A28-corridor om met afgestemde werkgeversaanpakken en inzet van logistieke makelaars deze aanpak kansrijker en kosteneffectiever te maken. We sluiten daarbij aan bij de aanpak zoals die in andere regio's zoals de Clean Tech Regio (Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Lochem, Voorst en Zutphen), Regio Zwolle en Regio Arnhem-Nijmegen is ingezet.

Als eerste doelstelling is vanuit het Ministerie van IenW in 2018 een indicatieve CO_2-reductiedoelstelling voor alle regio's in Nederland aangehouden van 1 Mton CO_2-reductie wegverkeer eind 2021 en 7 Mton in 2030. Inschattingen voor de regio Zwolle-Kampen en de Stedendriehoek kwamen toen grofweg uit op 30 respectievelijk 50 Kton CO_2-reductie voor de regio (lit.14). Voor de gehele regio Noord-Holland/Flevoland is een ambitie ingezet voor reductie van ruim 50Kton CO_2-reductie in 2022 met een groeipad naar een reductie van 240 Kton in 2030 (zie figuur, lit.14)



Figuur: voorbeeld CO^2-reductie mobiliteit in provincies Noord Holland/Flevoland (lit.14)

Voor de corridor A28 is op dit moment nog geen betrouwbare inschatting te maken van de haalbare CO_2-reductie. Voorlopig is uitgegaan van 5-10% reductie in 2025 (tussenmeting) en 20% reductie in 2030 t.o.v. 2019. De absolute aantallen zullen eerst met een goede nulmeting moeten worden vastgelegd, bij voorkeur op het schaalniveau van de gehele A28-corridor. Noord-Veluwe wil daarin haar bijdrage leveren aanvullend op CO_2-reductie op (inter)nationale schaal en maatregelen door andere overheden langs de A28-corridor.

Uit het ontwerp RES-Gelderland (lit.8) komt naar voren dat voor de CO_2-reductie mobiliteit in 2030 een bijdrage van 17% haalbaar is. Dit is lijn met de ambitie om vanuit de Noord-Veluwe een bijdrage te leveren aan 20% reductie van CO_2-uitstoot door mobiliteit voor de gehele A28-corridor.

Tijdens de uitvoering van het programma NVB en nadere monitoringssystematiek zal moeten blijken in welke mate deze doelstellingen wel of niet gehaald (kunnen) worden. Na vaststelling van een nulmeting en mogelijk beleidseffect van het maatregelenpakket uit dit programma, kan jaarlijks dit subdoel worden gemonitord. De regio start nu toch al met maatregelen gericht op duurzamer vervoer en zet zich in om met de partners in de A28-corridor een technische berekening/nulmeting uit te voeren in 2021, met een eerste inschatting van het effect van de regionale maatregelen op de mobiliteitsgerelateerde CO_2-uitstoot op de A28-corridor.

Maatregelen als minder reizen/thuiswerken, spitsmijden, modal-shift, samenrijden en duurzamer vervoer zijn om te rekenen naar CO_2-reductie. Diverse serviceproviders en ervaringen met werkgeversaanpakken/logistieke makelaars leveren data en inzichten op wat het CO_2-reductie effect van deze maatregelen is. De specifieke duurzaamheidsmaatregelen komen met name terug in programmalijn B: Duurzaam Reizen, zie verder paragraaf 5.2.

4.2.3. Betere bereikbaarheid in de regio Noord-Veluwe

	Subdoel	Indicatoren
Bereikbaarheid	Reistijdverliezen binnen de regio Noord-Veluwe nemen niet toe in 2030, lokaal wel de bereikbaarheid verbeteren ten opzichte van 2020	Op peil houden interne bereikbaarheid Noord-Veluwe
		Verbetering bereikbaarheid toeristisch-recreatieve locaties

Op peil houden bereikbaarheid regio Noord-Veluwe

Bewoners, forensen en bezoekers van de regio Noord-Veluwe moeten hun diverse bestemmingen in de regio goed kunnen bereiken. Naast gedragsmaatregelen (zie boven) kunnen hier vooral maatregelen bij helpen die zorgen voor optimale doorstroming (verkeersmanagement OWN) maar ook het robuuster maken van de regionale infrastructuur, met name voor fiets en OV. Deze accenten komen terug in de diverse maatregelen, waarbij de regio primair – vanuit een goed beheer en onderhoud van het wegennetwerk (regulier takenpakket wegbeheerders) – zorgt voor aanvullende maatregelen voor doorstroming op dit wegennetwerk (smart mobility) en/of robuuste infrastructuur (fiets, OV, mobiliteitshubs) om het wegennetwerk waar nodig te ontlasten.

Bij dit subdoel ligt de focus op de dwarsverbindingen op de Veluwe (weg, OV, fiets) en kijken we vooral naar de interne bereikbaarheid van De Veluwe.

Voor de Veluwe is daarbij een aantal verbindingen relevant. Focus ligt op de verbindingen Lelystad-Apeldoorn (N302) met als 1e prioriteit een hoogwaardige OV-verbinding en de verbinding Lelystad-Dronten-Elburg-Epe (N309).

Daarnaast zijn ook andere wegverbindingen van belang om de bereikbaarheid van de regio op peil te houden: N979, N303 en N310. Voor deze wegcorridors overleggen de regiogemeenten met de provincie Gelderland op welke wijze de doorstroming en verkeersveiligheid van deze wegen in het provinciale wegbeheer prioriteit kunnen krijgen.

Daarnaast geeft de regio Noord-Veluwe prioriteit aan de recreatieve (fiets)verbindingen in de regio.

Jaarlijks kijken we naar de ontwikkeling van de bereikbaarheid op de regionale netwerken (weg, fiets, OV, mobiliteitshubs) en vergelijken de reistijden van bewoners en forensen ten opzichte van 1-1-2021. Hiervoor maken we gebruik van regionale verkeersmodellen, floating car-data, OV-data . In de stedelijke kernen gebruiken we data uit meetlussen en VRI’s om de vertragingstijden op kruispunten te evalueren.

Met name de maatregelen uit de programmalijnen A2 (interne bereikbaarheid), A3 (OV-netwerken) en C7 t/m 9 (Slimme Mobiliteit) zullen een sterke bijdrage leveren aan de realisatie van deze subdoelstelling.

Verbetering bereikbaarheid toeristisch-recreatieve locaties

Gelet op de ambities van de regio Noord-Veluwe voor de toeristische-recreatieve sector is specifieke aandacht voor de verbetering van de bereikbaarheid van de toeristisch-recreatieve locaties van belang. Hierbij sluiten we nauw aan bij het programma Veluwe-op-1, waarin bereikbaarheid voor deze doelgroep en de ontsluiting van de diverse recreatieve poorten van de Veluwe centraal staan.



Figuur: voorbeelden recreatieve poorten Noord-Veluwe

Voor de voorziene recreatieve poorten (nog geen besluitvorming) is de inzet om te komen tot een verbetering van de huidige bereikbaarheid. Dit gaat op 2 manieren worden gemeten:

1. Meten van de reistijden van bezoekers vanaf de rand van de Veluwe naar de diverse recreatieve locaties. Die reistijden blijven minimaal op het niveau van 2020, waar mogelijk beter. Bij de reistijden nemen we ook de tijd die nodig is voor parkeren mee;
2. Specifieke bereikbaarheidsenquêtes onder bezoekers/recreanten over de bereikbaarheid van de diverse toeristisch-recreatieve locaties in de regio (Noord)-Veluwe.

Maatregelen die bijdragen aan dit subdoel zijn met name opgenomen in programmalijnen A.2 (interne bereikbaarheid), B.5 (fietsnetwerken en fietscampagnes) en C.7 (mobiliteitshubs). Zie hoofdstuk 5 voor een uitwerking daarvan.

4.2.4. Behoud doorstroming A28

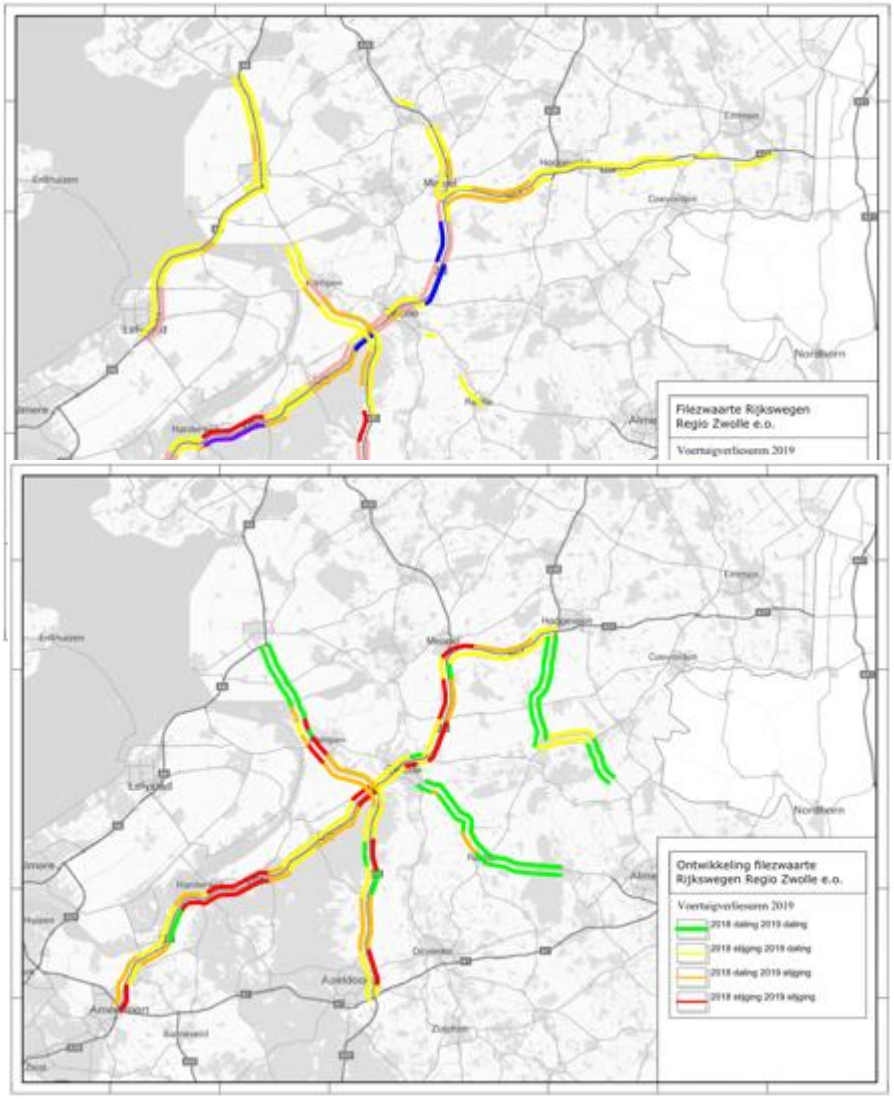
	Subdoel	Indicatoren
Behoud doorstroming	Op peil houden doorstroming/bereikbaarheid A28 corridor, afvang groei automobiliteit, A28 niet in nationale file top-50	Doorstroming autoverkeer A28
		Doorstroming logistiek verkeer A28
		A28 en Onderliggend Wegennet verkeersveiliger en minder calamiteiten

Subdoel Indicatoren

Doorstroming autoverkeer A28

In het MIRT-A28 onderzoek (lit.4) is gebleken dat bij een laag groei-scenario het aantal knelpunten m.b.t. doorstroming beperkt kan blijven; bij een hoog groei scenario (5-25%) zal het aantal knelpunten op het gedeelte Harderwijk-Zwolle dusdanig toenemen dat er sprake is van een regionaal knelpunt. In die situatie komt dit deel van de A28-corridor in de file top-50. Regio Zwolle en regio Noord-Veluwe hebben gezamenlijk gepleit voor het aanhouden van het hoge groeiscenario. Aangezien dit niet als uitgangspunt is gehanteerd in de MIRT-voorstellen is goede monitoring van groot belang voor onze regio.

Recente groeicijfers (2018-2019) laten zien dat in de regio Noord-Veluwe op de A28 corridor in 2019 de groei aan mobiliteit al op het niveau ligt van het hoge groeiscenario dat in 2018 is genoemd in het MIRT-onderzoek. Hoewel door de reisbeperkingen in de COVID-crisis de huidige intensiteiten minder zijn, mag verwacht worden dat zonder aanvullende maatregelen het hoge groeiscenario de komende 10 jaar zal doorzetten. Dit zal tot grote congestie leiden en met name voor het deel van de A28 corridor in de Noord-Veluwe tot grote dagelijkse congestie en permanente files (file top 50).



Figuur: ontwikkeling filezwaarten A28 in 2018 – 2019

Gelet op deze ontwikkeling is als doelstelling voor dit programma opgenomen dat de autonome groei van het (auto) verkeer beperkt blijft tot het lage groeiscenario (0-5% t.o.v. 2018). Met maatregelen zetten we in om hogere groei te voorkomen, met name door gedragsmaatregelen bij forensen en bewoners (minder reizen/meer thuiswerken; modal-shift naar fiets/e-bike, samenrijden, OV-gebruik; inzet deelmobiliteit). De gedragsmaatregelen worden ondersteund met korte termijn maatregelen gericht op verkeersmanagement en kleinschalige infra-aanpassingen in het kader van uitvoering MIRT-A28 programma (voortouw RWS-Oost). Jaarlijks peilen we of het afbuigen van de autonome groei voldoende is om de doorstroming te garanderen. Daarbij gebruiken we met name het monitor-systeem dat RWS-Oost hanteert voor de A28:

- De reistijden en de betrouwbaarheid voor het autoverkeer op de A28 blijven op peil t.o.v. 1-1-2020 (indicator: congestie-categorieën);
- Het aantal voertuigverliesuren in de corridor A28 neemt gemiddeld niet toe t.o.v. 1-1-2020 (indicator: NRM-model);
- De file-knelpunten op de A28 blijven beperkt tot lokale, incidentele files en de A28 corridor komt niet voor in de landelijke file Top 50.

Doorstroming logistiek verkeer A28

De goederencorridor A28 is van bovenregionaal-nationaal belang. Behoud en waar mogelijk versterken van de doorstroming van het logistiek verkeer op de A28 als cruciale goederencorridor is daarmee een belangrijk subdoel van dit programma.

Met het programma NVB zetten we diverse maatregelen in om te zorgen dat de corridor A28 optimaal benut kan worden voor – met name doorgaand – goederenverkeer, onder meer door de groei van het autoverkeer af te vangen met gedragsmaatregelen en de omvang van het goederenverkeer meer gebundeld te krijgen, de spitsen te spreiden en duurzamer goederenverkeer te realiseren. Hiervoor gebruiken we 2 indicatoren:

- De reistijden en de betrouwbaarheid voor het logistieke verkeer op de A28 blijven op peil t.o.v. 1-1-2020 (indicator: congestie-categorieën);
- Jaarlijks meten we onder gebruikers van de A28 in de logistieke sector of de doorstroming op de A28 op peil is.

A28 en Onderliggend Wegennet verkeersveiliger met minder calamiteiten

De A28 kent relatief veel ongevallen en dagelijkse calamiteiten. Een van de maatregelen uit het MIRT-A28 pakket is dan ook om de doorstroming op de A28 op peil te houden door het verminderen van het aantal calamiteiten/incidenten op de A28. Dit wordt met name opgepakt in het MIRT-A28 spoor ‘korte termijn maatregelen infra A28’ waarin RWS-Oost het voortouw heeft.

Daarnaast is voor de bereikbaarheid binnen de regio Noord-Veluwe van belang dat ook op het onderliggend wegennet de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Hiervoor zet de regio met name in op gerichte campagnes in nauwe samenwerking met de provincie.

Veel ongelukken en calamiteiten dragen niet bij aan een goede doorstroming van de A28, met name voor doorgaand logistiek verkeer. Omgekeerd zal het verminderen van het aantal ongevallen/calamiteiten er voor zorgen dat de doorstroming op peil kan blijven.

Door RWS en provincie worden jaarlijks het aantal ongevallen en incidenten/calamiteiten gemonitord op de A28. Die data gebruiken we voor het monitoren van deze subdoelstelling.

4.3. Adaptieve aanpak programma NVB

Gelet op de geformuleerde ambities en regiospecifieke kansen en knelpunten is verkend welke bestaande en nieuwe activiteiten nodig zijn om de huidige mobiliteitsknelpunten in de regio Noord-Veluwe op te lossen en kansen te benutten. Voor de ordening van de meerjarige activiteiten is gekozen voor een adaptieve programma-aanpak.

Belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- Er is behoefte en noodzaak aan meer samenhang tussen de activiteiten gericht op duurzame bereikbaarheid en mobiliteit in en van de regio Noord-Veluwe; zo blijkt de kennis/ervaring die in het ene project wordt opgedaan direct gekoppeld kan worden aan een ander project (zie bijv. koppeling werkgeversaanpak-duurzame logistiek). Ook voor de stakeholders die betrokken worden is het nodig om vanuit een inhoudelijke, integrale programma-aanpak te werken om versnippering met veel ‘losse’ projecten te voorkomen;
- Een gezamenlijk door de regio gedragen uitvoeringsprogramma Noord-Veluwe Bereikbaar ontbreekt. In de afgelopen jaren zijn weliswaar bereikbaarheidsagenda’s opgesteld en losse projecten gestart, maar nooit met de ambitie van een samenhangend, meerjarig regionaal programma. Met voorliggend programma NVB 2020-2030 worden deze regionale ambities en doelen gerealiseerd in samenhangende projecten;
- Er is sprake van een opgave met een specifiek maatschappelijk resultaat(‘outcome’): een slimmere en meer duurzame mobiliteit en betere bereikbaarheid in de regio Noord-Veluwe in 2020-2030. Het programma NVB levert hieraan op korte termijn (2021) al een concrete bijdrage met als hoofddoel in 2025-2030 een gericht maatschappelijk resultaat (outcome): 5-10% structureel ander reisgedrag, 20% CO_2-reductie mobiliteit, reistijdverliezen in de regio Noord-Veluwe nemen niet toe en afvang groei automobiliteit/A28 niet in file top 50;
- De autonome groei aan automobiliteit en logistiek lijkt voor de regio Noord-Veluwe fors te worden de komende jaren. Onzeker is in welke mate het huidige infranetwerk deze groei kan opvangen en in welke mate het maatregelenpakket NVB kan zorgen voor een gedeeltelijke afvang van deze groei door modal shift en/of op andere tijden reizen. Door in samenhang aan een aantal maatregelenknoppen te sturen kan op deze onzekerheden worden ingespeeld met een jaarlijkse monitor als basis. Tegelijkertijd is bij de start van het programma duidelijk dat de maatregelen van de geplande projecten onvoldoende zullen zijn om de verwachte groei bij een hoog groeiscenario op te kunnen vangen. Om die reden zal in 2021-2025 goed gemonitord moeten worden en het maatregelenpakket aangepast/uitgebreid moeten worden;
- De activiteiten voor slimmere en duurzame mobiliteit in de regio Noord-Veluwe zijn divers van aard en aanpak: onderzoeken, lobby/advisering, uitvoeringsprojecten, pilots, communicatie. Voor de aansturing en uitvoering van deze ongelijksoortige activiteiten leent een programma-aanpak zich goed;
- Uit de ervaringen met gedragsmaatregelen in andere, vergelijkbare regio’s blijkt dat het niet altijd goed mogelijk is om exact de fasering en kosten in te plannen. Tegelijkertijd is er bij de programmaleiding behoefte om flexibel in te kunnen spelen op ontwikkelingen in de deelprojecten en zelfs nieuwe initiatieven in te kunnen passen. Om die reden is het wenselijk om te werken met een flexibele begroting waarin wel een maximum-budget per jaar aangehouden kan worden, maar wel met speelruimte voor bestuurlijk overleg en besluitvorming binnen de jaarbegroting.

- Voor de korte termijn is onzeker wat het effect zal zijn van de Covid-crisis op veranderd reisgedrag en de groei aan (auto)mobiliteit in de regio Noord-Veluwe respectievelijk op de A28-corridor. Ook hier zal in het begin van de uitvoering gericht ingespeeld moeten worden op kansen (bijv. structureel minder reizen/meer thuiswerken) en bedreigingen (verschuivingen naar relatief meer autogebruik/minder OV-gebruik in 2020);
- Specifiek voor de Noord-Veluwe is dat een aantal maatregelen niet alleen binnen de regio zal worden uitgevoerd, maar bij voorkeur op het schaalniveau van de gehele A28-corridor. Ook wordt een aantal maatregelen nauw afgestemd uitgevoerd met andere projecten/programma's. Daarmee is de afhankelijkheid van de sturing op de resultaten van anderen groot. Ook dat maakt het noodzakelijk dat adaptief wordt geprogrammeerd.

Veel acties moeten worden opgeschaald, de samenhang met de andere werksporen van het programma MIRT A28 moet nog nader worden uitgewerkt en de exacte effecten van het programma NVB moeten nog worden gekwantificeerd. Daarmee is het onvoorspelbaar wat de exacte beleidsresultaten 'op straat' zullen zijn van voorliggend programma NVB. Om die reden is gekozen voor een 'adaptieve' programma-aanpak waarbij snel en gericht bijgestuurd kan worden door aan de verschillende 'programmaknoppen' van de NVB-programmalijnen te draaien. Acties, organisatie/ menskracht en kosten zijn op programmaniveau uitgewerkt (zie het NVB-projectenboek in bijlage 1 en de detailbegroting in bijlage 2); het projectenboek wordt - waar nodig – jaarlijks geactualiseerd uitgewerkt in concrete actieplannen/plannen-van-aanpak. Insteek is om dit steeds in de periode september-december te doen, zodat alle projecten uiterlijk begin van een nieuw jaar zijn herijkt en vervolgd kunnen worden.

5. Programmalijnen en maatregelen met uitvoeringskracht

Het programma NVB bevat 19 maatregelen die allemaal hun directe en/of indirecte invloed hebben op het behalen van de doelen zoals beschreven in de vorige paragraaf. Deze maatregelen zijn ingedeeld naar 3 programmalijnen om zo een overzichtelijke structuur te bieden. Sommige maatregelen hebben samenhang met andere maatregelen binnen het programma of andere mobiliteits- en bereikbaarheidsprogramma's in de regio. In dit hoofdstuk worden alle NVB-maatregelen kort omschreven en ligt de focus op het effect dat beoogd wordt.

Voor meer details is als bijlage bij dit programmaplan een NVB-projectenboek beschikbaar waarin op groter detailniveau de maatregelen worden beschreven. Het projectenboek is daarmee een flexibel, jaarlijks aan te passen document dat door de projecttrekkers en de NVB programmamanager kan worden aangepast aan de voortgang en nieuwe inzichten of actualiteiten. Daarmee wordt het NVB-projectenboek een meerjarig uitvoerings-instrument, waarbij de strekking en bijdrage van de maatregelen aan de NVB-programmadoelen zoals hier omschreven blijven gelden.

Kenmerken die voor alle maatregelen gelden zijn:

- De procesaanpak van het programmaplan (ideeën uitwerken met een balans tussen haalbaarheid en draagvlak) levert regiobrede maatregelen op die de 'bouwstenen' zijn voor een samenhangend uitvoeringsprogramma Noord-Veluwe Bereikbaar 2020-2030;
- Alle maatregelen zijn realistisch met haalbaarheid qua ambities/tijd/financiering en met draagvlak in het NVB kernteam en bij het Vervoerberaad Noord-Veluwe (7 regionale portefeuillehouders verkeer&vervoer en gedeputeerde Gelderland);
- Bij de maatregelen staat structurele 'gedragsverandering' van reizigers centraal, in samenhang met de het consequent toepassen van de duurzaamheidsladder (figuur par.3.4.);
- Bij de uitvoering van de NVB-maatregelen zoeken we nadrukkelijk naar 'meekoppelkansen' met maatregelen uit andere projecten en programma's in de regio (zoals uitvoering MIRT-A28, Bereikbaarheidsagenda Regio Zwolle, Investeringsagenda Kop van de Veluwe, Regionale Energie Strategie Gelderland, programma Veluwe-op-1; zie par.6.4);
- Alle NVB-Maatregelen zijn uitgewerkt naar inhoud (input-output-outcome-proceseffect) en specifiek 'vertaald' naar inspanningen (menskracht uitvoeringspartijen, regionaal inzetbare instrumenten) en beschikbare middelen 2021 e.v.;
- Projecten die prioriteit hebben in 2021-2022 zijn uitgewerkt in een eerste NVB projectenboek (zie bijlage 1).

5.1. Programmalijn A: Robuuste netwerken



Binnen de programmalijn ‘Robuuste netwerken’ vallen projecten/acties die primair zijn gericht op het beter benutten/verbeteren/vernieuwen van de regionale infrastructuur (weg, spoor en OV-dienstregelingen) waarmee de externe bereikbaarheid van de regio Noord-Veluwe wordt verbeterd. Voor elk van de benoemde maatregelen is hieronder de bijdrage aan de verschillende hoofddoelen van het programma weergegeven.

A: Robuuste netwerken			Maatregelen	Slimmere bereikbaarheid (ander reisgedrag)	CO2-reductie mobiliteit	Betere bereikbaarheid Noord Veluwe	Behoud doorstroming A28-corridor
A1	Versterken externe bereikbaarheid (weg en spoor)	1	LT Maatregelen A28 traject Zwolle-Amersfoort), incl. Hoevelaken en Hattemerbroek		-- / +	+	+++
		2	KT Maatregelen (3-5 jaar, RWS)				+
		3	IC-station Harderwijk (zie ook A3-1)	+++*	+++*	++*	+++*
		4	Auto-, fiets en OV-bereikbaarheid via de as Lelystad-Lelystad Airport-Apeldoorn-Arnhem-Nijmegen	+	+	++	+
A2	Versterken interne bereikbaarheid/leefbaarheid (weg)	1	Zuiderzeestraatweg			++	+
		2	Bereikbaarheid Bedrijventerreinen (naar voorbeeld H2O)	+	+		+
A3	Regionaal verbindend OV-netwerk	1	Verbetering spoorproduct op corridor Amersfoort-Zwolle	+++	+++	++	+++
		2	Directe spitsbuslijnen vanuit Noord-Veluwe naar perifere werkgebieden Zwolle	++	+	+	+
				* indirecte bijdrage			

A1-1 LT-maatregelen A28 traject Zwolle-Amersfoort, incl. Hoevelaken en Hattemerbroek

In de meest recente besluitvorming binnen het BO-MIRT (februari 2020) is gekozen om voor de A28 voorlopig niet in te zetten op infrastructurele aanpassingen om de wegcapaciteit te vergroten, maar de focus te leggen op andersoortige maatregelen die de doorstroming zouden moeten waarborgen en een bijdrage leveren aan de vergroting van de veiligheid op de weg.

Deze maatregelen variëren van het spreiden van het verkeersaanbod tot het weghalen van vervoersbewegingen op de A28, bijvoorbeeld door de stimulering van OV-gebruik en het beter faciliteren van fietsen. Gezien de onzekerheid van de ontwikkeling van de groeiscenario's (mede onder invloed van COVID-19) en de invloed van de doorstroming op de A28 op woon- en vestigingsklimaat en economische vitaliteit van de regio is het voor de regio Noord-Veluwe van groot belang dat de eventuele infrastructurele aanpassingen op de langere termijn niet volledig van tafel verdwijnen. Daarom is deze maatregel opgenomen in het programma Noord-Veluwe bereikbaar.





Als toetsingskader voor het moment dat we andere aanvullende inframaatregelen weer onder de aandacht zullen worden gebracht bij Rijk en provincie vanuit de regio Noord-Veluwe zal de periodieke monitoring van RWS worden gebruikt.

A1-2 KT Maatregelen (3-5 jaar, RWS)

Zie A1-1

A1-3 IC-station Harderwijk (zie ook A3-1)

Om het groeiende aantal inwoners in de regio nu en in de toekomst een goede spoorverbinding te bieden is een fysieke maatregel om ruimte te maken op de spoorcorridor Amersfoort- Zwolle noodzakelijk. Dit blijkt al uit het rapport 'Vervolgstap MIRT-onderzoek Utrecht-Amersfoort-Harderwijk' (RHDHV 2017): *De basis van elke verbetering op deze corridor is een keervoorziening in de vorm van een passeerspoor in Harderwijk. Een passeerspoor maakt kering van treinen in Harderwijk en daarmee inpassing van meerdere varianten mogelijk. Daarmee biedt de voorziening ook in de (verre) toekomst de vrijheid om het traject te exploiteren op de wijze die het beste past in het netwerk.*



Figuur: IC-station Harderwijk

Harderwijk ligt centraal op de spoorcorridor tussen IC-stations Amersfoort en Zwolle. Bovendien ligt het op de lijn Lelystad-Apeldoorn (dwarsverbinding Veluwe). Harderwijk heeft in die zin niet alleen een zeer strategische positie op de Noord-Veluwe, maar ook richting Flevoland en voor het groeiende aantal inwoners van Zeewolde. Met de fysieke aanpassingen op en rond station Harderwijk wordt een beter spoorproduct voor de regio mogelijk gemaakt. Zo kan er ruimte op het spoor gecreëerd worden om bijvoorbeeld extra IC's, sprinters en spitstreinen te laten rijden.

A1-4 Auto-, fiets en OV-Bereikbaarheid via de as Lelystad-Lelystad Airport-Apeldoorn-Arnhem-Nijmegen

De drie steden Apeldoorn, Harderwijk en Lelystad zien een sterke potentie voor de as van Nijmegen – Arnhem - Apeldoorn naar Lelystad. De steden groeien in inwonertal, arbeidsplaatsen en toerisme, en hechten daarom aan een snelle openbaarvervoer verbinding op deze route, waarbij ook Lelystad Airport ontsloten wordt. Juist de grotere (nood)concessie IJssel-Vecht biedt een unieke kans voor een snelle, rechtstreekse verbinding over deze langere afstand. In het huidige vervoerplan is bijvoorbeeld

geen halte voorzien bij de passenger terminal van Lelystad Airport en wordt niet voorzien in een goede verbinding tussen Harderwijk en Apeldoorn.

De gemeenten gaan voor een betere OV-verbinding op de gehele as en onderzoeken de eventuele mogelijkheden voor vervoer door andere marktpartijen. Ook via de weg zijn voor zowel auto's als fietsers de verbindingen nog legio verbeteringen door te voeren. De verbinding tussen regio Noord-Veluwe en Apeldoorn en Lelystad is voor bijvoorbeeld forenzen en scholieren op dit moment onaantrekkelijk. Met het verbeteren van deze verbindingen wordt de regio Noord-Veluwe aantrekkelijker om te wonen en te werken, wat bijdraagt aan de economische vitaliteit van de regio.



Figuur: versterken OV-verbinding Lelystad – Arnhem/Nijmegen

A2-1 Zuiderzeestraatweg

De Zuiderzeestraatweg is van oudsher de verbindende schakel tussen de gemeenten in de regio Noord-Veluwe en ook nu nog een belangrijke factor voor de interne bereikbaarheid. Om deze regionale functie te versterken willen we bestaande knelpunten oplossen, bijvoorbeeld door het wegnemen van obstakels en maatregelen die de overlast voor de kernen beperken. Een groot deel van de Zuiderzeestraatweg heeft al vrijliggende fietspaden, waarmee deels de basis is gelegd voor de gewenste snelle fietsverbinding in de regio. Waar mogelijk zal de fietser voorrang krijgen op het autoverkeer, waarmee de fiets een nog beter alternatief zal zijn voor de auto.



Figuur: voorrang fietsers op de Zuiderzeestraatweg

Door de provincie is een groot deel van de Zuiderzeestraatweg in de Wegennetvisie aangeduid als weg met een ‘ondersteunende functie’, waarmee de weg voor autoverkeer kan dienen als alternatief voor de A28. Door voorrang te geven aan de fiets worden automobilisten bovendien verleid de auto te laten staan. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van de regio en wordt een bijdrage geleverd aan de doorstroming van de A28.

A2-2 Bereikbaarheid Bedrijventerreinen (naar voorbeeld H2O)

Bedrijventerreinen huisvesten een substantieel deel van de bedrijven in de regio. Deze bedrijven willen niet alleen goed bereikbaar zijn voor klanten en toeleveranciers maar ook voor de eigen werknemers. Wanneer de bereikbaarheid van het bedrijventerrein op orde is dan versterkt dit de concurrentiepositie van de bedrijven die er gehuisvest zijn, maar ondervinden inwoners en recreanten ook minder hinder.

Maatregelen die de bereikbaarheid van bedrijventerreinen verbeteren en dus de A28 niet verder belasten dragen bij aan de doorstroming op de A28. Voorbeelden zijn betere OV-verbindingen met NS-stations, betere bereikbaarheid per fiets en slimme carpooloplossingen. Op bedrijventerrein H2O zijn al veel zaken in praktijk gebracht. Binnen de regio zal worden verkend welke andere bedrijventerreinen in de regio in aanmerking komen voor vergelijkbare maatregelen. Samen met de regionale mobiliteitsmakelaar zal worden gezocht naar raakvlakken met de werkgeversaanpak.



Figuur: bedrijventerrein H2O goed bereikbaar

A3-1 Verbetering spoorproduct op corridor Amersfoort-Zwolle

Verbetering van het spoorproduct tussen Amersfoort en Zwolle kan alleen plaatsvinden onder de randvoorwaarde van een keervoorziening op IC-station Harderwijk (zie A1-3). Het snellere en frequentere spoorproduct kan op verschillende wijzen worden ingevuld, De regio Noord-Veluwe zet primair in op het doortrekken van de intercity vanuit Amersfoort naar Harderwijk en het uitbreiden van de (spits)sprinter, zowel in frequentie als in reisrichting naar Amersfoort en Zwolle. Met de OV- en Spoortafel Oost, de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 en de uitwerking naar een corridoraanpak Amersfoort-Harderwijk-Zwolle werken we verder aan het snellere en frequentere spoorproduct voor de regio (van 2-sporigheid naar 4-sporigheid).



Figuur: kwaliteitsimpuls stations en frequenter spoor op corridor Amersfoort - Zwolle

De verbetering van het spoorproduct heeft veel potentie als het gaat om bijdrage aan de programmadoelen:

- Een frequenter en sneller spoorproduct, waarbij snel en direct naar Amersfoort, Zwolle en verder kan worden gereisd, zal een ontlasting betekenen voor de filedruk op de A28. De trein biedt dan aan inwoners en bezoekers van Noord-Veluwe een snellere en comfortabelere optie dan voorheen;
- met de inzet van extra (spits)sprinters wordt de vervoerscapaciteit voor zowel instappers als uitstappers verhoogd, waardoor het voor reizigers aantrekkelijker wordt om voor de trein te kiezen.

Verdere kansen liggen er in een snellere en comfortabelere verbinding met Zwolle en Amersfoort voor Harderwijk en de omliggende kernen en gemeenten. Meer treinreizigers zorgen voor minder autokilometers en dus duurzamer vervoer. Bovendien biedt het kansen voor deelmobiliteit en een impuls voor het vestigingsklimaat in Harderwijk en omgeving.

A3-2 Directe spitsbuslijnen vanuit Noord-Veluwe naar perifere werkgebieden Zwolle

Buslijnen van de Noord-Veluwe richting Zwolle gaan vanouds naar het station. De Spoorzone, de binnenstad en Windesheim liggen op loopafstand, voor andere bestemmingen moet men vanaf het station een stadsbus nemen. De laatste jaren zijn daar vanuit een aantal gemeenten ook rechtstreekse buslijnen naar enkele perifere werkgelegenheidslocaties bijgekomen.

In de nieuwe concessie vanaf eind 2020 zitten opnieuw enkele aanvullende rechtstreekse busverbindingen. De invulling hiervan is op dit moment (aug. 2020) echter onzeker gezien het intrekken van de gunning.

Deze lijnen zijn echter steeds het initiatief van de vervoerder, waarbij er geen regie en stimulering was vanuit de provincies Gelderland en Overijssel of de regio Noord-Veluwe.

Op bijvoorbeeld de volgende verbindingen naar de grote perifere werkgelegenheidsconcentraties Voorsterpoort, Deltion en Oosterenk ontbreken rechtstreekse spitsbusverbindingen:

- Hattem/'t Harde/Nunspeet – Voorsterpoort;
- Hattem/'t Harde/Nunspeet – Deltion;
- Hattem/'t Harde/Heerde – Oosterenk.





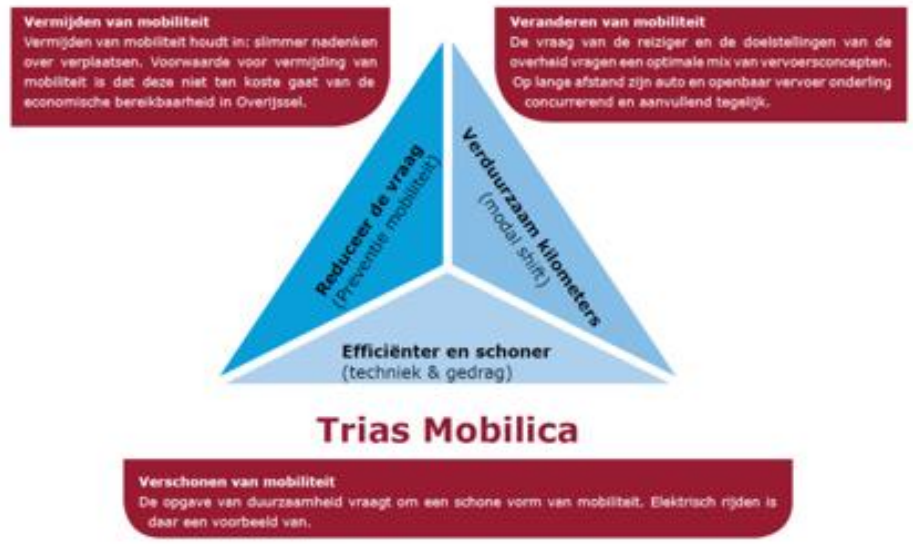
Figuur: spitsbuslijnen regio Zwolle

Voordelen van een rechtstreekse busverbinding zijn dat de reistijd voor reiziger aanzienlijk daalt, reizigers niet of minder hoeven over te stappen en het busstation van Zwolle wordt ontlast. Ook bepaalde drukke stadslijnen zullen meer ruimte krijgen om andere reizigers in de stad te vervoeren. Door het verleggen van vervoersstromen buiten station Zwolle om komt mogelijk ook capaciteit vrij om de verwachte vervoersgroei t.g.v. het project Spoorzone Zwolle op te vangen.

5.2. Programmalijn B: Duurzaam reizen

Onder de programmalijn ‘Duurzaam reizen’ zitten alle maatregelen waarmee reizigers verleid worden duurzamere keuzes te maken omtrent hun reisgedrag. Hieronder vallen naast het laagdrempeliger maken van alternatieve modaliteiten voor de auto ook het faciliteren van de verduurzaming van het wegverkeer, bijvoorbeeld door het realiseren van een betere laad- en tankinfrastructuur voor zero-emissie voertuigen. Via een werkgeversaanpak die ook aangrenzende regio’s langs de A28-corridor bedient worden forenzen en werkgevers geholpen bij het maken van duurzamere keuzes. Trias Mobilica staat hierbij centraal. Ook is er aandacht voor de verduurzaming van de logistieke dienstverlening.

B: Duurzaam reizen			Maatregelen	Slimmere bereikbaarheid (ander reisgedrag)	CO2-reductie mobiliteit	Betere bereikbaarheid Noord Veluwe	Behoud doorstroming A28-corridor
B4	Overstap naar minder, schoner en veiliger reizen (mobiliteitsmngt.)	1	Werkgeversaanpak	+++	+	+	+++
		2	Duurzame Logistiek	++	+++	+	++
		3	Veilig verkeer	+		+	+
B5	Duurzame & veilige fiets-netwerken (infra en campagnes)	1	Snelfietsroutes (incl. aansluitingen 'F28')	++*	+*	++	+*
		2	Campagnes fietsen	+	+	++	
B6	Facilitatie zero-emissie voertuigen	1	Regionale aanpak laad- en tankinfrastructuur Noord-Veluwe	+	++		
				* indirecte bijdrage			



Figuur: Trias Mobilica als leidend principe voor duurzame maatregelen.

De ‘Trias Mobilica’ is een methode om de schadelijke uitstoot van mobiliteit te verminderen en is een rangschikking van 3 manieren om dit te bereiken: het vermijden van mobiliteit (minder reizen), het veranderen van mobiliteit (‘modal shift’) en het verschonen van mobiliteit (schonere en zuinigere technologieën inzetten). Aan de hand van een aantal voorbeelden worden deze principes hieronder verder toegelicht:

Het **verminderen van mobiliteit** is de meest effectieve vorm, de uitstoot van een niet gemaakte reis is immers nul. Voorbeelden van maatregelen of gedrag dat leidt tot het verminderen van mobiliteit zijn thuiswerken, carpoolen en video-vergaderen. In het huidige tijdsgewricht (COVID-19) is het aantal reizen drastisch gereduceerd. In dit opzicht bieden de COVID-19 beperkingen kansen om dit gedrag vast te houden.

Voor de reizen die nog wel plaatsvinden kan het **veranderen van mobiliteit** een belangrijke bijdrage leveren aan reductie van de emissies. Voorbeelden hiervan zijn het vaker reizen met OV, fiets of e-bike in plaats van met de auto. Naast de uitstootvermindering levert dit ook ruimtelijke voordelen op die met name in drukke gebieden als stadscentra waardevolle bijvangst geven. Ook lopen is aan een opmars bezig.

Door het **verschonen van mobiliteit** kan de impact van de reizen die toch gemaakt (moeten) worden met de auto worden gereduceerd. Voorbeelden hiervan zijn kleinere, zuinigere auto’s die minder brandstof verbruiken en aan de strenge Euro 6 norm voldoen. Bovendien zit er inmiddels al 10% biobrandstof in benzine en zijn LNG, biodiesel en groengas breed verkrijgbaar. In Nederland lopen we daarnaast voorop met alternatieve aandrijvingen waarvan de elektrische auto de meest bekende is.

B4-1 Werkgeversaanpak

Om de doorstroming op de A28 op het huidige niveau te houden en mobiliteit in de regio te verduurzamen wordt ingezet op het verleiden van werknemers naar andere manieren van reizen. Aanpak daarvan via werkgevers in de regio is een reeds bewezen aanpak. Voorbeelden van maatregelen binnen deze aanpak zijn een specifiek plan van aanpak voor het MKB, scans van de 100+ bedrijven en de 7 gemeenten en specifieke uitvoeringsacties voor slimmer en duurzamer reizen, zoals aanbodverbetering op fiets en OV, stimuleren van samen reizen en thuis werken, inclusief competitieve elementen.

De insteek bij de werkgeversaanpak voor regio Noord-Veluwe is dat deze geïntegreerd voor de gehele A28-corridor wordt opgepakt. In het Plan van Aanpak worden de doelstellingen voor de gehele corridor verder uitgewerkt, focus aangegeven voor specifieke deelregio’s (waaronder regio Noord-Veluwe plus de gemeente Heerde) en vastgelegd hoe de organisatie en coördinatie plaats zal vinden.

B4-2 Duurzame logistiek

Gelderland heeft een unieke ligging op de internationale transportcorridors van de Noordzeehavens naar het Duitse achterland. Vanwege deze strategische ligging zijn in de regio Noord-Veluwe veel bedrijven gevestigd met relatief veel vervoersbewegingen. Vrachtverkeer heeft dan ook een relatief groot aandeel in het totale verkeer op de A28. Groei van het vrachtverkeer heeft daardoor een sterk effect op de doorstroming op de A28 en de CO_2-uitstoot in het gebied. De provincie Gelderland heeft een logistiek makelaar aangesteld om o.a. het bestelverkeer efficiënter en schoner te laten rijden, goederenstromen te bundelen, zwaar vrachtverkeer te verduurzamen (van alternatieve brandstoffen tot elektrisch) en een aantal maatwerkoplossingen te ontwikkelen.

De Logistiek Makelaar legt zich met name toe op goederenvervoer en bouwlogistiek, zowel zwaar vrachtverkeer als bestelverkeer. Modal shift van vervoer over weg naar vervoer over water of spoor

valt niet binnen de scope.



Figuur: Duurzame logistiek cruciaal voor CO^2-reductie mobiliteit

B4-3 Veilig verkeer

De A28 kent relatief veel ongevallen en dagelijkse calamiteiten. Een van de maatregelen uit het MIRT-A28 pakket is dan ook om de doorstroming op de A28 op peil te houden door het verminderen van het aantal calamiteiten/incidenten op de A28. Dit wordt met name opgepakt in het MIRT-A28 spoor ‘korte termijn maatregelen infra A28’ (maatregel A1.2 in dit programma) waarin RWS-Oost het voortouw heeft. Daarnaast is voor de bereikbaarheid binnen de regio Noord-Veluwe van belang dat ook op het onderliggend wegennet de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Hiervoor zet de regio met name in op gerichte campagnes in nauwe samenwerking met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland (ROVON).



Figuur: campagnes verkeersveiligheid Noord-Veluwe

B5-1 Snelfietsroutes (incl. aansluitingen ‘F28’)

Om mobiliteit te verduurzamen en de bereikbaarheid te verbeteren worden overal in Nederland maatregelen genomen die het fietsgebruik stimuleren. Dit is de regio Noord-Veluwe niet anders. Onderdeel van deze stimulering van het gebruik van de fiets) is een verbetering van de infrastructuur. Een van de ambities van de Noord-Veluwse gemeenten is de realisatie van een snelfietsroute tussen Zwolle en Amersfoort vice versa. Het tracé van Amersfoort tot aan Nijkerk is reeds vastgesteld en tussen Zwolle en Hattem is de verbinding al klaar. Om de verbinding tussen Amersfoort en Zwolle te realiseren dient allereerst een studie te worden gedaan naar het tracé.

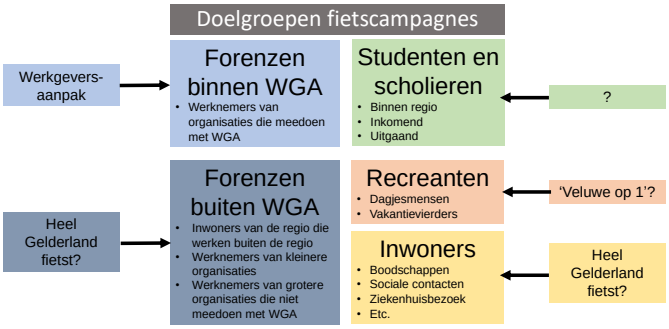


Figuur: voorbeeld van een snelfietsroute

B5-2 Campagnes fietsen

Als mensen meer gebruik gaan maken van de fiets zorgt dat voor minder autokilometers. In onze regio draagt dit dus bij aan ander reisgedrag, een betere bereikbaarheid en CO_2-reductie. Rondom het faciliteren van fietsgebruik zijn meerdere maatregelen opgenomen in het programma NVB. Voorbeelden daarvan zijn de aanleg van een snelfietsroute, het zorgen voor goede aansluitingen daarop vanuit bijv. de kernen en het inrichten van hubs waarbij kan worden overgestapt op of van andere modaliteiten. Ook is de fiets een belangrijk element van de werkgeversaanpak, speciaal gericht op forenzen. Het op orde hebben en houden en waar nodig verbeteren van de fietsinfrastructuur en -voorzieningen is dus belangrijk voor onze regio.

Om deze maatregelen en de stimulering van het fietsen optimaal effect te laten hebben moeten deze bekend worden gemaakt bij bestaande en potentiële fietsers, bijvoorbeeld in de vorm van een campagne. Een deel van de belangrijke doelgroep forenzen wordt al specifiek benaderd binnen de werkgeversaanpak. Maar daarmee wordt lang niet elke potentiële fietser bereikt. Voorbeelden daarvan zijn forenzen die buiten de regio werken, scholieren en recreanten



Figuur: Diverse fietscampagnes in de regio Noord-Veluwe

In bovenstaand plaatje wordt dit verder verduidelijkt.

Naast een directe vervanging van autogebruik stimuleert meer fietsgebruik ook multimodaal reizen. Hubs en betere OV-producten kunnen dit verder versterken. Dit andere reisgedrag levert naast CO_2-reductie ook een lagere stikstofuitstoot op. Bovendien is een parkeervoorziening voor fietsen op stations eenvoudiger en goedkoper in te passen dan extra parkeervoorzieningen voor auto's. Bovendien is fietsen gezond.

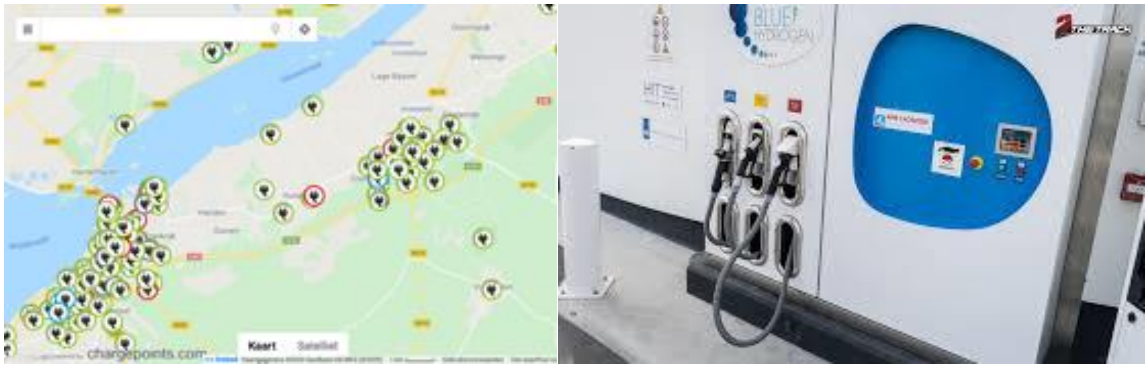
B6-1 Regionale aanpak laad- en tank infrastructuur Noord-Veluwe

Volgens prognoses die voortkomen uit het Klimaatakkoord stijgt het aantal elektrische personenauto's in Nederland van ongeveer 160.000 nu naar 1,9 miljoen in 2030. Voor Gelderland en Overijssel betekent dat een toename van het aantal laadpunten van 42.000 nu naar ruim 125.000 in 2025 en in 2030 naar 300.000. Hieronder vallen laadpalen op publiek, semipubliek en privaat terrein, binnen en buiten de bebouwde kom, van langzaam tot snelladen en voor alle elektrische voertuigen. Het gaat daarbij om invulling van de laadbehoefte van alle soorten modaliteiten, dus ook bestelbussen, vrachtwagens, bussen, taxi's, etc.

Anno 2020 zijn er in Nederland al veel publieke laadpalen te vinden, ook in de regio Noord-Veluwe. Kanttekening is dat deze palen met name staan in de kernen en er nogal wat 'blinde vlekken' zijn waar in een straal van enkele kilometers geen laadpaal te vinden is. Om de laadinfrastructuur op het gewenste niveau te krijgen is een flinke versnelling nodig in het uitroltempo van de laadinfrastructuur. Deze opgave ligt wat betreft de uitvoering bij de gemeenten. Om de gemeenten te ondersteunen zijn meerdere samenwerkingsregio's aangewezen, o.a. samenwerkingsregio Oost (Gelderland en Overijssel). Zij staan samen aan de lat om een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) uit te rollen.

Waterstofvoertuigen zijn nog minder goed verkrijgbaar op de markt en flink duurder in aanschaf en gebruik. Dit geldt voor zowel personenauto's, bestel- en taxibusjes, vrachtwagens en OV-bussen. Op dit moment is er in de provincie Gelderland een waterstoftankstation in Arnhem en staat Barneveld in de planning. Gezien de schaal waarop waterstofvoertuigen op dit moment beschikbaar en bereikbaar zijn

is hier nog geen sprake van het pro-actief bouwen van tankstations. Hier geldt nog het principe dat tankstations voertuigen volgen en niet andersom.



Figuur: impressies tank- en laadinfrastructuur

Meer zero-emissie voertuigen betekent minder directe uitstoot van CO_2 en minder uitstoot van NOx en fijnstof (behalve bandenstof door optrekken en remmen). Het faciliteren van zero-emissie voertuigen levert dus een directe bijdrage aan het programmadoel om de CO_2-uitstoot te verminderen. Zero-emissie voertuigen dragen bij aan de verplichte verlaging van de stikstof-uitstoot (NO_x) door wegverkeer. Hierdoor ontstaat mogelijk ruimte om meer invulling te kunnen geven aan andere nationale en regionale programma's en projecten (woningbouw, aanleg nieuwe infrastructuur). In het kader van programma NVB kan dit bijvoorbeeld de mogelijkheid betekenen om toch fietspaden te kunnen verbreden waar de regelgeving van de provincie Gelderland m.b.t. stikstofuitstoot daar nu geen ruimte voor biedt.

5.3. Programmalijn C: Slimme Mobiliteit

De programmalijn ‘Slimme Mobiliteit’ bevat fysieke en digitale maatregelen om mobiliteit slimmer te maken. Bijvoorbeeld door op strategische locaties zogenoemde hubs in te richten met een passend mobiliteitsaanbod en het verblijf op reeds bestaande hubs of OV-knooppunten te veraangenamen. Naast fysieke maatregelen kan informatievoorziening reizigers helpen slimmere mobiliteitskeuzes te maken. Doelgroepen daarbij zijn bijvoorbeeld recreanten die de regio bezoeken en beroepschauffeurs.

C: Slimme mobiliteit		Maatregelen		Slimmere bereikbaarheid (ander reisgedrag)	CO2-reductie mobiliteit	Betere bereikbaarheid Noord Veluwe	Behoud doorstroming A28-corridor
C7	Mobiliteitshubs	1	Kwaliteitsimpuls OV-knopen - Mobiliteitshubs - Recreatieve poorten	++		++	++
		2	Passend aanbod van (deel)mobiliteit	+++	+		+
C8	Basismobiliteit/ Mobilty as a Service	1	MaaS-waardige concessies / -contracten	+		++	
C9	Informatievoorziening/ digitalisering mobiliteit	1	Parkeer App vrachtwagens A28	+			++
		2	Digitalisering	+*		++*	++*
				* indirecte bijdrage			

C7-1 Kwaliteitsimpuls OV-knopen - Mobiliteitshubs - Recreatieve poorten

Mobiliteitshubs zijn er in verschillende gedaanten. Wij willen uitvinden welke combinatie van functies voor de regio Noord-Veluwe het meest passend is. We kijken daarbij goed naar de verhouding tussen kosten en effect op mobiliteitsgedrag. Een hub kan worden gesitueerd in een wijk, dorp, kleine kern, stadscentrum of een knooppunt (carpool, P+R bus, bus- of treinstation). Op een hub zijn altijd deelauto’s aanwezig, zijn mogelijkheden voor fietsparkeren en collectief (openbaar) vervoer. Daarnaast kunnen er vervoersfuncties zijn als deelfietsen, laadpunten, taxi- en carpoolplaatsen, fietstrommels, P + Bike etc. Verdere opties zijn het toevoegen van andere voorzieningen als pakketoverdracht (bv. met lockers), sleuteloverdracht voor verblijfsvoorzieningen etc. Een hub is merkonafhankelijk en niet gekoppeld aan bepaalde vervoersaanbieders.

Medio 2020 is een onderzoek gestart naar de meest gunstige locaties om mee te starten en de best passende dienstverlening.







Zes categorieën Gelderse hubs

1	Stedelijke hub	Zone A	**OV knooppunten trein in de stad (IC, Voorstadstations)** Binnenstedelijk hoogwaardig OV-knooppunt, ontsloten met actieve (fietsen en lopen) en slimme first- en last mile oplossingen en katalysator voor ruimtelijke ontwikkelingen.
2	Stadsrand hub	Zone C	**P+R knooppunten randen van de stad** Transferia, carpoolplaatsen met handige voorzieningen waar personen overstappen van auto op actief of collectief natransport HOV.
3	Regionale hub	Zone D	**Overstappunt op spoor in de regio (auto > trein)** Buiten stedelijke gebieden overstappen van auto of fiets op HOV. Van HOV op ritdelen of highspeed e-fiets. Combinatie met vraaggestuurd en flexibel vervoer mogelijk.
4	Rurale hub	Zone D	**Halten 2.0 in de regio** Kleinschaligere overstap locaties in landelijk gebied. Overstap van auto of fiets op HOV. Combinatie met vraag gestuurd en flexibel vervoer mogelijk. Bundeling OV stromen. Ook toepasbaar op recreatieve of toeristische locaties.
5	Wijkhub	Zone B	**Stedelijke knooppunten (bedrijventerreinen, campussen en kantoorlocaties met deelvoorzieningen voor werknemers en omwonenden)** Bundeling voorzieningen op (stads)wijk niveau. Veelal in stedelijke omgeving. Vaak in samenhang met stedelijke (her)ontwikkeling vraagt om bundeling van deelmodaliteiten.
6	Bedrijventerrein hub	Zone B, C, of D	**Logistieke hubs** Logistieke hub waar goederen efficiënt gebundeld en overladen kunnen worden op emissievrije en kleinere distributievoertuigen. Combinatie mogelijk met laadvoorzieningen van bijvoorbeeld bus openbaar vervoer.

Figuur: voorbeelden van mobiliteitshubs in Gelderland met verschillende invullingen

C7-2 Passend aanbod van (deel)mobiliteit

In 2018 waren er zo'n 35.000 deelauto's in Nederland. In de stad is 1 op 250 auto's een deelauto, in andere gebieden slechts 1 op 2000 of minder. Voor commerciële aanbieders is het pas aantrekkelijk om deelmobiliteit aan te bieden als er voldoende (potentiële) gebruikers zijn.

De kern van de opgave zit in het (laten) plaatsen van de best passende deelauto's of deelfietsen op strategische plekken tegen een acceptabele prijs, zodat de bezettingsgraad op een niveau komt waarboven aanbieders op de langere termijn geld gaan verdienen hieraan en vanzelf meer auto's, fietsen en scooters willen inbrengen in het deelsysteem. Logische plekken zijn bijvoorbeeld treinstations en mobiliteitshubs.



Figuur: voorbeelden van mobiliteitshubs in Gelderland met verschillende invullingen

C8-1 MaaS-waardige concessies / contracten

Al jaren zijn er problemen in diverse regio's in Oost-Nederland om te zorgen voor een kwalitatief en financieel gezonde oplossing voor de 'onderkant van het OV' en 'doelgroepenvervoer/regio-taxivervoer'. Onder leiding van regio Arnhem Nijmegen hebben inmiddels 4 Gelderse regio's (AN, Rivierenland, Achterhoek en Food Valley) samen met provincie Gelderland een kernteam Mobiliteit op Maat gevormd. Met inzet van externe adviseurs ontwikkelt dit kernteam voorstellen voor nieuwe vormen van Mobiliteit op Maat voor de Gelderse regio's. De scope richt zich daarbij op een mix van publiek geregeld vervoer. De noodzaak om te komen tot een geïntegreerd systeem van Mobiliteit op Maat geldt zeker voor de Noord-Veluwe vanwege het relatief hoge aantal zogenaamde 'C-lijnen' in het OV ('onderkant OV'). Zonder aanvullende maatregelen of vernieuwingen zal op de Noord-Veluwe het huidige OV-aanbod verschralen met name op de dwarsverbindingen, 's avonds en in het weekeinde en zal ten koste gaan van de interne bereikbaarheid van de regio Noord-Veluwe.

Het WMO-vervoer in de regio Noord-Veluwe heeft ook problemen om de kostenefficiëntie voor doelgroepenvervoer en de totale kosten te beperken. De gemeenten streven daarom in regioverband o.a. naar integratie van verschillende vormen van doelgroepenvervoer in één systeem waarmee een mobiliteitsproduct zou ontstaan aan de onderkant van het OV dat nieuwe (technische) mogelijkheden benut en beter aansluit op de wensen van de OV-reiziger, ook in gebieden en/of op tijdstippen zonder reguliere OV-bediening. Doel daarbij is tevens kostenbesparingen te realiseren en verdere verschraling van het OV te voorkomen.



Figuur: nieuwe concepten voor OV in perifere gebieden

C9-1 Parkeer App vrachtwagens A28

De A28 is een route waar relatief veel vrachtverkeer gebruik van maakt. Dit zorgt geregeld voor overlast in de vorm van geparkeerde vrachtwagens met overnachtende chauffeurs in de Noord-Veluwse gemeenten en op andere plekken langs de A28-corridor. Parkeerplaatsen langs de snelweg hebben bovendien niet altijd de gewenste voorzieningen. Rijkswaterstaat is belast met het opheffen van een aantal van deze parkeerplaatsen en capaciteitsvergroting van de parkeerplaatsen die deze voorzieningen wel hebben. Een informatieve App voor chauffeurs moet vervolgens zorgen dat zij hun vrachtwagens naar de juiste plekken dirigeren. Regio Noord-Veluwe pakt deze opdracht aan door te onderzoeken welke Apps er nationaal en internationaal reeds zijn en welke het meest gebruikt wordt. Op basis hiervan zal een keuze worden gemaakt om aan te sluiten bij een of meerdere bestaande Apps of binnen de scope van de A28-corridor een specifieke App voor de A28 te ontwikkelen en lanceren.



Figuur: inzet van App's voor gericht parkeren vrachtwagens A28

C9-2 Digitalisering

In toenemende mate gebruiken automobilisten en bedrijven apps van serviceproviders zoals Flitsmeister en Googlemaps. Hiermee plannen zij hun routes en maken ze hun bedrijfsvoering efficiënter. De beschikbaarheid van betrouwbare data vormt een belangrijke randvoorwaarde voor het goed functioneren van dit soort apps. Deze beschikbaarheid van data vormt daarmee een belangrijke randvoorwaarde voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze steden en dorpen. Door mobiliteitsdata digitaal te ontsluiten kunnen we er bijvoorbeeld voor zorgen dat weggebruikers geïnformeerd worden over onveilige situaties, werkzaamheden, gewenste omleidingsroutes en beschikbaarheid van parkeerplaatsen.

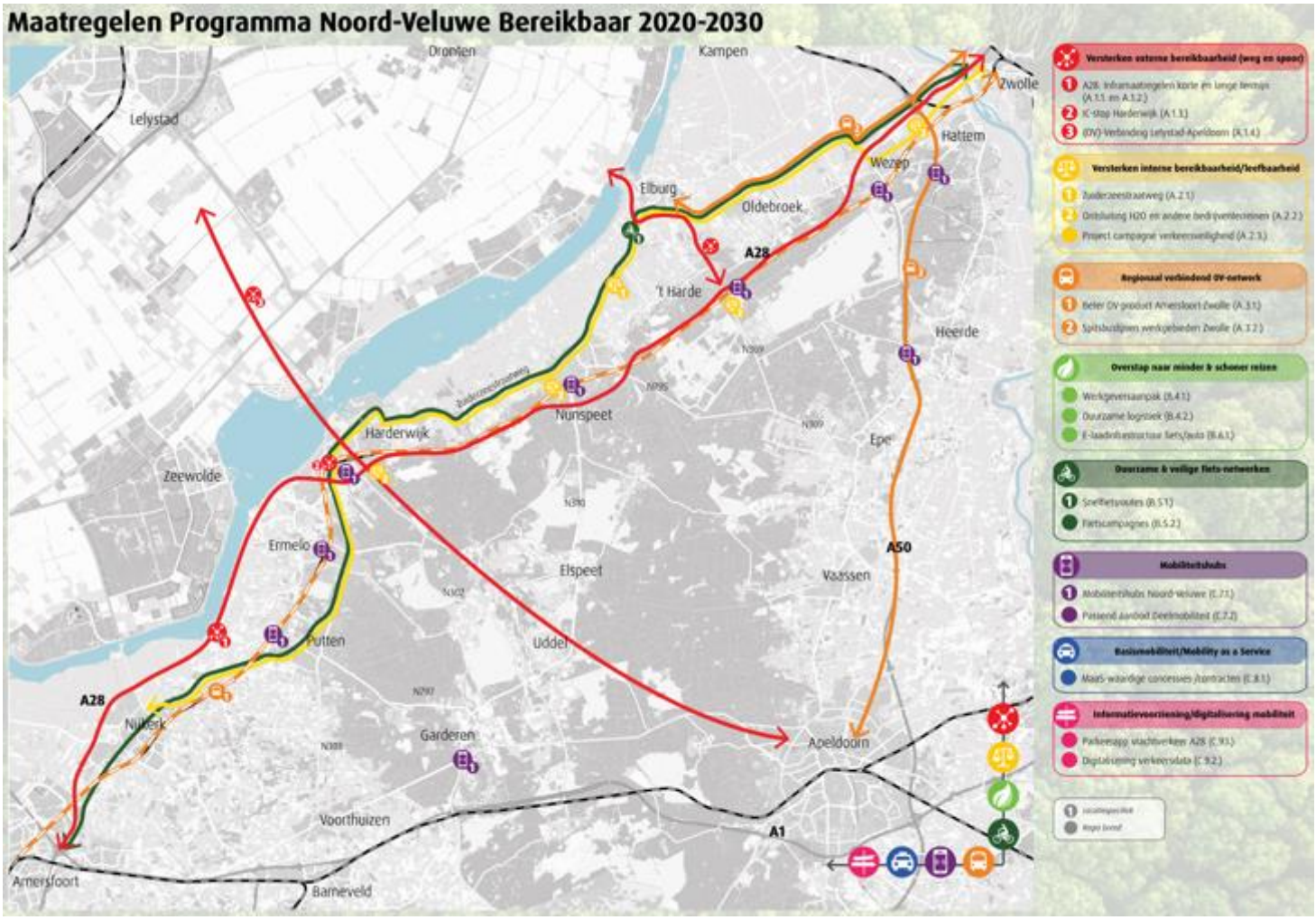


Figuur : impressies digitalisering gegevens wegbeheer

Rijk en provincies hebben samen afgesproken om deze digitaliseringsopgave verder vorm te geven. Centraal staat daarbij de vraag hoe wij de levering van mobiliteitsdata op orde krijgen en borgen. Per regio zal de manier waarop gemeenten hierin samenwerken en welke data-items prioriteit hebben verschillen. Provincie Gelderland kan regio's en gemeentelijke wegbeheerders daarbij inhoudelijk en procesmatig ondersteunen. De wegbeheerders maken afspraken over de digitalisering van data. Met die afspraken willen we bewerkstelligen dat we in 2021 samen komen tot effectieve werkprocessen voor uniforme datalevering en uiteindelijk tot betrouwbare en geborgde datalevering eind 2023.

5.4. Visualisatie van de projecten

Om de projecten en bijbehorende locaties in de regio Noord-Veluwe gevisualiseerd te krijgen zijn deze gevat in een kaartbeeld.



PM definitieve kaartbeeid in dec 2020 opnemen

6. Organisatie NVB en afstemming met andere programma's

6.1. Organisatie programma NVB/governance

Opdrachtgever voor het opstellen van een programma Noord-Veluwe Bereikbaar 2020-2030 zijn de zeven Noord-Veluwse gemeenten. De portefeuillehouders mobiliteit van de 7 regiogemeenten maken in overleg met elkaar afspraken over de aanpak van de diverse mobiliteitsopgaven. Directe aanleiding was de afspraak met provincie Gelderland om te komen tot de uitwerking van een pakket aan gedragsmaatregelen ("pakket vraagbeïnvloeding") voor de A28-corridor.

Daarbij is nadrukkelijk het voortouw gelegd bij de regio i.c. de programmamanager bereikbaarheid van de regio Noord-Veluwe.

Door een breed samengesteld kernteam (Hattem-trekker, Oldebroek, Nunspeet, Elburg, Ermelo, Harderwijk, Putten, provincie Gelderland, externe procesondersteuning P2) is de opdracht van de provincie Gelderland en de zeven regiogemeenten ingevuld met een intensief voorbereidend proces. Voorliggend uitvoeringsprogramma (plan en maatregelen) is hiervan het resultaat. Ook is door het kernteam Noord-Veluwe Bereikbaar een integraal voorstel uitgewerkt voor de fasering en financiering van het programma in de vorm van een pakketvoorstel voor het BO-MIRT (onderdeel A28) en een subsidieaanvraag bij de provincie Gelderland (zie bijlage 2).

Voor de besluitvorming over het nieuwe programma "Noord-Veluwe Bereikbaar 2020-2030" en de voortgangsbewaking hiervan is en blijven de zeven Noord Veluwse gemeenten de verantwoordelijke opdrachtgevers om een aantal redenen:

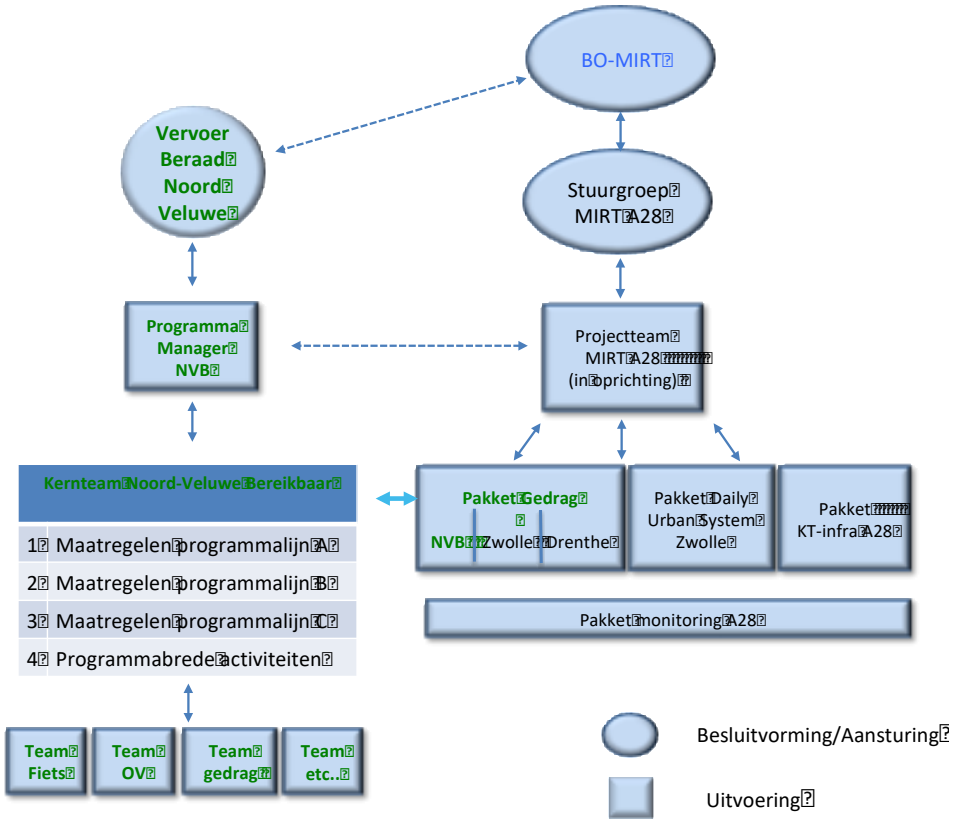
- In principe zijn de gemeenten zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van mobiliteitsmaatregelen binnen de gemeenten en daar waar nodig zal afstemming plaatsvinden met andere overheden (bijvoorbeeld de provincie en/of aangrenzende gemeenten). De gezamenlijke aanpak versterkt de uitvoeringskracht van en samenhang tussen de maatregelen. Het is dan ook aan de gemeenten om gezamenlijk te komen tot regionaal gedragen beleid en voorstellen neer te leggen bij provincie en Rijk. Ook kunnen zij ervoor kiezen andere partijen zoals bijvoorbeeld RWS-Oost en VNO-NCW te betrekken bij de realisatie ervan.
- De zeven regiogemeenten hebben allen zitting in het Vervoerberaad Noord-Veluwe dat samengesteld is uit de provincie Gelderland en de zeven gemeenten. In dat overleg wordt de financiële besluitvorming voorbereid tussen gemeenten en provincie waarmee de diverse achterbannen hun bijdragen regelen maar ook de jaarlijkse afspraken tussen Rijk en regio aan de MIRT-tafel worden gemaakt.
- Tenslotte hebben de gemeenten samen met het landsdeel Oost respectievelijk de provincie Gelderland een belangrijke rol in de afspraken die meerjarig worden uitgevoerd in het kader van MIRT-A28. Eerste besluitvorming tussen Rijk, provincie regio's is gepland voor het BO-MIRT najaar 2020 en zal ook daarna vervolgbesluitvorming vragen op regionaal niveau.

Om die reden wordt de formele besluitvorming over voorliggend programma voorgelegd aan de zeven Noord-Veluwse gemeenten (augustus - december 2020) om te komen tot beleidsmatige en financiële afspraken tussen de diverse partijen. Na een eerste terugkoppeling in de colleges van BenW kan vanuit het portefeuillehoudersoverleg het Vervoerberaad (provincie en gemeenten) gebruikt worden voor de bestuurlijke voorbereiding van het MIRT-overleg op dit punt (jaarlijks in november). In het Vervoerberaad van juli 2020 is aan het programmateam NVB gevraagd om te komen tot een eerste pakketvoorstel voor de integrale uitvoering van het programma Noord-Veluwe Bereikbaar, met een financieringsvoorstel voor 2021 en een doorkijk tot 2030. Dit is uitgewerkt in hoofdstuk 7 en bijlage 2.

Voor de dagelijkse begeleiding en aansturing van het programma NVB is de programmamanager NVB de centrale schakel. Die is als opdrachtnemer van de zeven regiogemeenten belast met de ondersteuning van het bestuurlijk overleg, de verdere opbouw van de programma-organisatie, de inzet van de projectleiders (geleverd door diverse partijen in de regio) en de afstemming met het MIRT-A28 team en andere projecten/programma's in de regio.

Tegelijkertijd is er bij de start van het programma Noord-Veluwe Bereikbaar aangegeven dat voorliggend programma een nauwe koppeling heeft met de andere uitvoeringsmaatregelen van MIRT-A28. Dit wordt organisatorisch vorm gegeven door periodiek afstemmingsoverleg met het programmateam MIRT-A28 (in oprichting). De aansturing hiervan is en blijft het jaarlijkse BO-MIRT, waarbij de gedeputeerde de koppeling verzorgt tussen het Vervoerberaad Noord-Veluwe en de BO-MIRT tafel. Bij overleggen over de monitoring van de doorstroming op de A28 wordt het overleg gevoerd door het Rijk, drie provincies (Drenthe, Overijssel en Gelderland) en beide regio's (Noord-Veluwe en Zwolle) in de stuurgroep MIRT-A28.

Een voorstel voor de organisatie van het programma Noord-Veluwe Bereikbaar vanaf najaar 2020 is aangegeven in onderstaande figuur.



6.2 Uitvoeringskracht in de regio NV

Een inhoudelijk sterk programma met samenhang tussen ambitie, doelen en maatregelen vormt de basis voor een goed resultaat op straat en het halen van de beleidsdoelen. Naast financiering is uitvoeringskracht daarbij een van de essentiële randvoorwaarden. Elke maatregel in het programma NVB heeft daarom een trekker die verantwoordelijk is voor de voortgang op die maatregel. De trekker zorgt ervoor dat de juiste stakeholders worden betrokken, de financiering op orde blijft of komt en er waar nodig een team wordt gemobiliseerd. Alles met het uiteindelijke doel om de maatregel uitgevoerd te krijgen en zo de ambities van het programma en de regio dichter bij realisatie te brengen.

Jaarlijks komt de totale benodigde capaciteit voor de aansturing van het programma neer op 0.8-1 fte om de projecten goed te begeleiden en te zorgen voor voortgangsbewaking/aansturing van het programma zelf (afstemming met andere regio's en programma's, bewaking samenhang en voortgang, etc.). Deze regionale inzet wordt door de gemeenten zelf geleverd in de vorm van een programmamanager, inclusief ondersteuning. Daarnaast begeleiden (een deel van de) andere gemeenten, provincie en private partijen de diverse projecten. Dit proberen we zoveel mogelijk te clusteren in uitvoeringsteams (bijv. voor fietsprojecten, OV-projecten, projecten gericht op gedrag, etc.). Deze inzet komt neer op een investering vanuit de gemeenten van totaal ca 3,5 fte.

A: Robuuste netwerken		Maatregelen		Trekker (ambtelijk)	Trekker (bestuurlijk)
A1	Versterken externe bereikbaarheid (weg en spoor)	1	LT Maatregelen A28 traject Zwolle-Amersfoort), incl. Hoevelaken en Hattemerbroek	Programmamanager NVB	Hattem
		2	KT Maatregelen (3-5 jaar, RWS)	RWS	Hattem
		3	IC-station Harderwijk (zie ook A3-1)	Harderwijk	Hattem/Harderwijk
		4	Auto-, fiets en OV-bereikbaarheid via de as Lelystad-Lelystad Airport-Apeldoorn-Arnhem-Nijmegen	Harderwijk	Harderwijk
A2	Versterken interne bereikbaarheid/leefbaarheid (weg)	1	Zuiderzeestraatweg	Putten	Harderwijk
		2	Bereikbaarheid Bedrijventerreinen (naar voorbeeld H2O)	Oldebroek	Harderwijk
A3	Regionaal verbindend OV-netwerk	1	Verbetering spoorproduct op corridor Amersfoort-Zwolle	Harderwijk	Hattem/Harderwijk
		2	Directe spitsbuslijnen vanuit Noord-Veluwe naar perifere werkgebieden Zwolle	Elburg	Putten

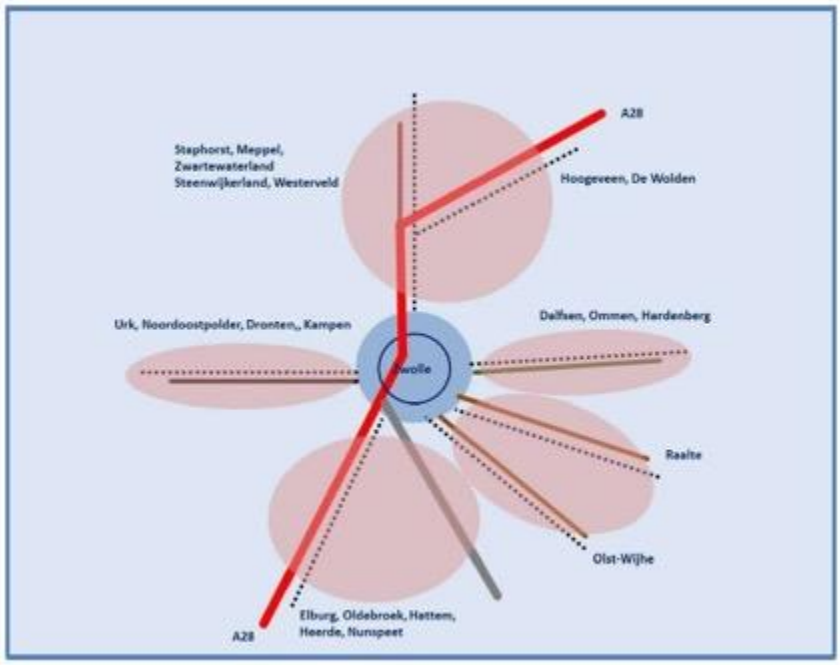
B: Duurzaam reizen		Maatregelen		Trekker (ambtelijk)	Trekker (bestuurlijk)
B4	Overstap naar minder, schoner en veiliger reizen (mobiliteitsmngt.)	1	Werkgeversaanpak	Ermelo	Elburg
		2	Duurzame Logistiek	Hattem	Nunspeet
		3	Veilig verkeer	Harderwijk	Nunspeet
B5	Duurzame & veilige fiets-netwerken (infra en campagnes)	1	Snelfietsroutes (incl. aansluitingen 'F28')	Harderwijk	Ermelo
		2	Campagnes fietsen	Nunspeet	Ermelo
B6	Facilitatie zero-emissie voertuigen	1	Regionale aanpak laad- en tankinfrastructuur Noord-Veluwe	Oldebroek	Nunspeet

C: Slimme mobiliteit		Maatregelen		Trekker (ambtelijk)	Trekker (bestuurlijk)
C7	Mobiliteitshubs	1	Kwaliteitsimpuls OV-knopen - Mobiliteitshubs - Recreatieve poorten	Nunspeet	Elburg
		2	Passend aanbod van (deel)mobiliteit	Hattem	Elburg
C8	Basismobiliteit/ Mobilty as a Service	1	MaaS-waardige concessies / -contracten	Elburg	Putten
C9	Informatievoorziening/ digitalisering mobiliteit	1	Parkeer App vrachtwagens A28	Ermelo	Oldebroek
		2	Digitalisering	Putten	Oldebroek

Naast regionale organisatie en inzet vanuit de gemeenten voor de diverse maatregelen zijn er ook specifieke uitvoeringskosten voor de projecten. Deze kosten worden gedekt uit de gemeentelijke begrotingen, voor een deel uit de beschikbare middelen in het regionale mobiliteitsfonds Noord-Veluwe (vanaf 2021 in werking), uit subsidiebijdragen van de provincie Gelderland, rijksbijdragen (met name BO-MIRT afspraken) en waar mogelijk bijdragen van private partijen/werkgevers. Zie hiervoor hoofdstuk 7 en bijlage 2 (programmabegroting 2021).

6.3. Samenhang MIRT-A28/afspraken landsdeel Oost

Met de uitwerking van het programma NVB 2020-2030 wordt vanuit de regio NV een gericht voorstel gedaan voor maatregelen zoals die zijn benoemd in het pakket ‘Vraagbeïnvloeding’ van MIRT-A28. Voor de genoemde onderwerpen zoals vastgesteld door de Stuurgroep A28 (lit.2) geeft voorliggend programma een antwoord. Maar de regio Noord-Veluwe wil meer. De effectiviteit van de maatregelen NVB 2020-2030 wordt groter en kosteneffectiever als deze maatregelen op het schaalniveau van de gehele A28-corridor worden afgestemd en bij voorkeur gezamenlijk worden opgepakt en uitgevoerd in 2021 e.v. Daarvoor is wel een gerichte uitvoeringsorganisatie voor de uitvoering MIRT-A28 nodig (zie voorstel in par.6.1.)



Regio Noord-Veluwe bepleit een intensieve samenwerking met de andere partijen van de uitvoering MIRT-A28 op in ieder geval de volgende maatregelen uit het programma NVB. Afstemming en zo mogelijk integratie van onderstaande projecten op alle onderdelen van de A28-corridor is wenselijk:

A.1.1. Lange termijnmaatregelen infra A28

Dit project wordt in 2021 voorlopig vorm gegeven door een goede monitoring van de groei aan wegverkeer op de A28. Vanuit de regio Noord-Veluwe zal specifiek worden gevolgd welk groeiscenario de komende jaren zal optreden op de A28 – specifiek het gedeelte tussen Harderwijk en Zwolle. Uit de MIRT-studie (lit.4) en groeicijfers in 2019 ten opzichte van 2018 (zie figuur paragraaf 4.2.4) komt naar voren dat zonder aanvullende maatregelen een hoge groei op de A28 in 2020-2030 te verwachten is. Regio Noord-Veluwe vindt het wenselijk om deze monitoring en eventuele lobby voor inframaatregelen op de middellange termijn gezamenlijk te doen vanuit alle gemeenten langs de A28 corridor, de provincies Drenthe, Overijssel en Gelderland, Regio Zwolle en overige betrokken stakeholders.

A.1.2. Korte termijn maatregelen infra A28

Voor de korte termijn is door de Stuurgroep MIRT-A28 besloten om een pakket aan infra- en verkeersmanagement maatregelen in te zetten om de doorstroming op de A28 op peil te houden. RWS-Oost is hiervan de trekker. Vanuit het programma NVB is het wenselijk dat intensief wordt overlegd en afgestemd over de resultaten van deze korte termijn maatregelen met de andere NVB-maatregelen.

A.1.3. IC-stop Harderwijk en A.3.1. Verbetering spoorproduct Amersfoort-Zwolle

Programma NVB neemt in nauwe afstemming met Regio Zwolle het voortouw om een aantal bovenlokale maatregelen te realiseren om een kwaliteitsimpuls voor de OV-as Amersfoort-Zwolle voor elkaar te krijgen. Ook hier is een goed afgestemde aanpak, fasering en lobby op corridorniveau gewenst.

B.4.1. Werkgeversaanpak

In de Regio Zwolle is al enkele jaren met succes gewerkt aan gedragsbeïnvloeding van personenvervoer door middel van een werkgeversaanpak. Een vergelijkbare aanpak is in regio Noord-Veluwe in 2020 gestart. Voor de komende jaren is deze werkgeversaanpak een van de centrale maatregelen om te komen tot slimmere en ook duurzamere mobiliteit bij forensen en bezoekers van werkgevers. Dit kan met name op de schaal van de gehele corridor A28 zeer kosteneffectief plaatsvinden. Eerste aanzetten voor een integrale werkgeversaanpak voor de gehele corridor A28 zijn al gedaan (lit.15).

B.4.2. Duurzame logistiek/Inzet logistieke makelaars

Voor het realiseren van slimmere logistiek en duurzamer vrachtverkeer is inzet van logistieke makelaars een succesvol instrument gebleken in de regio's Zwolle en Arnhem-Nijmegen. In de regio Noord-Veluwe is in 2020 een eerste verkenning gedaan. Voorstel is om ook voor dit project een samenwerking te zoeken op het schaalniveau van de gehele corridor A28. Immers op deze gehele corridor ligt een aantal logistieke hotspots en veel vrachtverkeer gebruikt de A28 als transportcorridor.

B.4.3. Veilig verkeer

Naast het algemene belang en de specifieke programma's die daarbij passen draagt veilig verkeer ook bij aan de doorstroming en bereikbaarheid. Voor de A28 wordt dit in het MIRT-kader opgepakt door RWS-Oost, in het programma NVB zit dit in project A1-2. Voor het onderliggend wegennet richten we ons met project B.4.3. op campagnes rondom veilig verkeersgedrag.

B.5.1. Snelfietsroutes

Noord-Veluwe heeft een uitgewerkt plan gemaakt voor snelfietsroutes langs de A28 (lit.16). Daarmee wordt de mogelijkheid geboden om de A28 te ontlasten met autoverkeer door modal shift van autoverkeer naar fiets, met name voor forensen en bezoekers over afstanden van 10-30 km. Ook in de Bereikbaarheidsagenda Regio Zwolle (lit.5) zijn snelfietsroutes voor de corridor A28 benoemd. Ambitie van de regio Noord-Veluwe is om deze projecten gericht op het realiseren van snelfietsroutes goed op elkaar af te stemmen.

C.7.1. Mobiliteitshubs

Noord-Veluwe heeft een verkenning laten doen naar de mogelijkheden voor mobiliteitshubs op de Noord-Veluwe, met name voor knooppunten in de A28-corridor en toeristisch-recreatieve knopen op de Veluwe zelf. Dit project zou bij de uitvoering opgeschaald kunnen worden naar het realiseren van een samenhangend netwerk van mobiliteitshubs op de gehele A28-corridor met name ook voor grote knooppunten (OV, grote P+R terreinen, goederenhubs).

C.7.2. Deelmobiliteit

Op veel plekken in de regio Noord-Veluwe en omliggende regio's komen initiatieven van de grond gericht op introductie van deelmobilliteit. In nauwe samenhang met project C.7.1. Mobiliteitshubs kan op het schaalniveau van de A28-corridor gekeken worden hoe deelmobiliteit uitgerold kan worden. Door dit op regionale schaal te doen is er voor leveranciers een meer aantrekkelijke businesscase te maken dan alleen projecten op lokaal/gemeentelijk niveau op te zetten.

C.9.2. Parkeerapp vrachtwagenvoorzieningen A28

Noord-Veluwe heeft op zich genomen om een parkeer-app te ontwikkelen voor het informeren van de logistieke sector over beschikbare parkeerplekken langs de A28 en/of geschikte locaties in de directe omgeving van de A28, die parkeeroverlast in kleine kernen voorkomen. Het ligt voor de hand om dit project gelijk voor de gehele corridor A28 of zelfs op een nog grotere schaal uit te werken, omdat de parkerende vrachtwagens niet gebonden zijn aan de grenzen van de regio Noord-Veluwe.

6.4 Samenhang met andere projecten/programma's

Noord-Veluwe Bereikbaar is een programma om de doorstroming en de mobiliteit van inwoners, bedrijven en het doorgaande verkeer soepel te laten verlopen. Daarmee is mobiliteit een middel om andere dingen te realiseren: economische ontwikkeling, sociale verbanden etc. Naast dit programma zijn er andere programma's die raakvlakken hebben met het programma Noord-Veluwe Bereikbaar.

Op de schaal van deze samenwerking wordt ook de regionale energiestrategie (RES) uitgewerkt die raakvlakken heeft met dit programma. Eerder is beschreven hoe de doelstellingen van de RES zich verhouden tot NVB.

Op de schaal van de Veluwe loopt het programma 'Veluwe op 1' dat met het Rijk een regiodeal heeft gesloten om een aantal doelen te bereiken. Daar waar het gaat om elektrificatie van mobiliteit, gebruik van fietsen en andere vormen van duurzame mobiliteit, gebruik van apps als mobiliteitsgeleider en toegangspoorten voor de Veluwe (onze maatregel C7.1 'Kwaliteitsimpuls OV-knopen - Mobiliteitshubs - Recreatieve poorten') vindt intensieve afstemming plaats.

Een deel van de Noord-Veluwse gemeenten is ook deelnemer binnen Regio Zwolle. Een investeringsagenda voor de Noord-Veluwse gemeenten binnen Regio Zwolle is opgesteld onder de noemer ' Kop van de Veluwe'. De mobiliteitsparagraaf hierin is synchroon aan de plannen van NVB.

De Mobiliteitsvisie van provincie Gelderland –als mede-initiator van NVB- is in het programma NVB waar mogelijk en nodig meegenomen.



Figuur: Afstemmen NVB met andere programma's

6.5. Monitoring programma NVB

6.5.1. Monitoring activiteiten en resultaten projecten NVB

De voortgang in de NVB-activiteiten (“input) en de resultaten van de afzonderlijke projecten (“output”) meten we jaarlijks op basis van voortgangsrapportage projecten NVB. Het gaat dan om de feitelijke projectresultaten. Informatie wordt geleverd door de projectleiders NVB.
Voortouw : programmamanager NVB

6.5.2. Monitoring beleidseffecten NVB

Het maatschappelijke effect van de diverse projecten (“outcome”) monitoren we aan de hand van een aantal subdoelen waarvoor specifieke indicatoren zijn bepaald:

	Subdoel	Indicatoren
Slimmer	5-10% ander reisgedrag autogebruikers in 2030 t.o.v. 1-1-2020	Bereikbaarheidsbarometer mobiliteitsalternatieven
		5-10% groei autobewegingen en logistiek opvangen (ander reisgedrag)

Bereikbaarheidsbarometer: we vragen reizigers hoe ze de kwaliteit en beschikbaarheid van mobiliteitsalternatieven ervaren. We benaderen daarvoor forenzen/scholieren, inwoners en recreanten in de regio Noord-Veluwe. We stellen de vragen aan de reizigers via de eigen doelgroepen van ons programma. De bereikbaarheidsbarometer is eventueel ook op te schalen naar de gehele A28-corridor. Voortouw : programmamanager NVB

5-10% groei opvangen: Opvang van de verwachte 5-25% groei aan automobiliteit met minimaal 5% minder autoritten en een ambitie om dit te verhogen naar 10% eind 2025. Deze opvang betekent met name dat maatregelen binnen programmalijnen B.4, B.5 en C.7 hoge prioriteit krijgen (zie hoofdstuk 5); Op basis van monitoring van de resultaten bij de werkgeversaanpak en logistieke makelaar en de jaarlijkse monitor van RWS voor de korte termijn inframaatregelen MIIRT-A28 monitoren we de groei en doorstroming op de A28 (zie ook par.3.3. Monitoring Lange Termijn MIRT-A28 door RWS).
Voortouw : programmamanager NVB ism RWS-Oost.

	Subdoel	Indicatoren
Duurzamer	Bijdrage aan 20% CO_2-reductie op de A28-corridor in 2030 t.o.v. 2020 (tussendoel richting 2050)	In 2030 heeft het programma een bijdrage geleverd aan minimaal 20 % CO_2-reductie mobiliteit (ambitie A28 corridor t.o.v. 2019)

CO2-reductiemeting mobiliteit : Voor de corridor A28 is op dit moment nog geen betrouwbare inschatting te maken van de haalbare CO2-reductie. Voorlopig is uitgegaan van 5-10% reductie in 2025 (tussenmeting) en 20% reductie in 2030 t.o.v. 2019. De absolute aantallen zullen eerst met een goede nulmeting moeten worden vastgelegd, bij voorkeur op het schaalniveau van de gehele A28-corridor. Noord-Veluwe wil daarin haar bijdrage leveren aanvullend op CO2-reductie op (inter)nationale schaal en maatregelen door andere overheden langs de A28-corridor. Na de

nulmeting zal jaarlijks een voortgangsmeting uitgevoerd kunnen worden, bij voorkeur op het schaalniveau van de corriodor A28. Voortouw : programmamanager NVB ism provincies Gelderland en Overijssel.

	Subdoel	Indicatoren
Bereikbaarheid	Reistijdverliezen binnen de regio Noord-Veluwe nemen niet toe in 2030, lokaal wel de bereikbaarheid verbeteren ten opzichte van 2020	Op peil houden interne bereikbaarheid Noord-Veluwe
		Verbetering bereikbaarheid toeristisch-recreatieve locaties

Interne bereikbaarheid Noord – Veluwe op peil houden : Jaarlijks kijken we naar de ontwikkeling van de bereikbaarheid op de regionale netwerken (weg, fiets, OV, mobiliteitshubs) en vergelijken de reistijden van bewoners en forensen ten opzichte van 1-1-2021. Hiervoor maken we gebruik van regionale verkeersmodellen, floating car-data, OV-data . In de stedelijke kernen gebruiken we data uit meetlussen en VRI's om de vertragingstijden op kruispunten te evalueren. Deze monitor moet nog nader worden uitgewerkt en afspraken tussen wegbeheerders (provincie Gelderland, 7 gemeenten) zijn nog nodig. Voortouw : Werkgroep digitalisering ism provincie Gelderland

Verbetering bereikbaarheid toeristisch-recreatieve locaties : Voor de voorziene recreatieve poorten op de Veluwe is de inzet om te komen tot een verbetering van de huidige bereikbaarheid. Dit gaat op 2 manieren worden gemeten:

1. Meten van de reistijden van bezoekers vanaf de rand van de Veluwe naar de diverse recreatieve locaties. Die reistijden blijven minimaal op het niveau van 2020, waar mogelijk beter. Bij de reistijden nemen we ook de tijd die nodig is voor parkeren mee;
2. Specifieke bereikbaarheidsenquêtes onder bezoekers/recreanten over de bereikbaarheid van de diverse toeristisch-recreatieve locaties in de regio (Noord)-Veluwe.

Voortouw : Programmamanager NVB ism projectteam Veluwe-op-1

6.5.3. Monitoring samenwerkingsproces

Naast inhoudelijke en beleidsmatige resultaten is voor het realiseren van het programma NVB het slagen van een goed samenwerkingsproces binnen de regio en met andere partijen in de corridor A28 van groot belang. In de jaarlijkse voortgangsrapportage NVB wordt over het samenwerkingsproces apart gerapporteerd en worden voorstellen voor versterking van de samenwerking gedaan.

Voortouw : programmamanager NVB

7. Financiering en programmabegroting NVB

7.1. Uitgangspunten

Door het kernteam NVB is, mede op basis van ervaringen in andere regionale programma's, per project een inschatting gemaakt van de kosten voor inzet van (gemeentelijke) menskracht en voor de uitvoeringskosten. Daarbij is ook adaptief begroot: voor het eerste uitvoeringsjaar 2021 zijn de kosten zo goed mogelijk ingeschat, inclusief een (mogelijke) kostendekking (zie par.7.2). Voor de uitvoeringsjaren 2022-2025 is volstaan met een kwalitatieve inschatting van de mogelijke uitvoeringskosten (zie par.7.3)

Bij het opstellen van de begroting NVB zijn bovendien de volgende uitgangspunten aangehouden:

- De werkbegroting 2021 (zie ook bijlage 2) omvat alle afspraken voor het programma NVB 2021, met name de financiële afspraken voor inzet van eigen middelen door de regio (gemeentelijke begrotingen, mobiliteitsfonds NVB) en het beschikbaar stellen van cofinanciering/subsidies door provincie aan de regio Noord-Veluwe i.c. de gemeente Hattem dat de regie voert over de programma-uitvoering. De gemeente Hattem is de beheerder van het programmabudget voor Noord-Veluwe Bereikbaar;
- De begroting is uitgewerkt in bedragen exclusief BTW. Daarbij is rekening gehouden met de afspraak dat alle IenW-bijdragen incl. BTW zijn en de provincie subsidiebedragen beschikbaar stelt exclusief BTW;
- Alle specifieke middelen die rechtstreeks worden ingezet in de regio Noord-Veluwe worden administratief 'gestort' en beheerd door de gemeente Hattem namens de zeven regiogemeenten;
- De programmamanager NVB is de eindverantwoordelijke voor het aanvragen van de subsidie, verdeling van de subsidiemiddelen over de diverse projectleiders/moederorganisaties en de financiële voortgangsbewaking van NVB-projecten;
- De programmamanager NVB is verantwoordelijk voor de niet-projectgebonden programmakosten voor het programma NVB; dit budget wordt op basis van afspraken in de Dienstverleningsovereenkomst (DVO) Noord-Veluwe beschikbaar gesteld. Deze DVO zal daartoe worden bijgesteld;
- De inzet van uren van gemeentelijke projectleiders wordt in principe niet vergoed uit subsidies. Wel is deze inzet zichtbaar gemaakt in de begroting bij de regionale bijdrage. Inzet van uren door derden kan – onder voorwaarden – wel betaald worden uit beschikbaar gestelde subsidies. Dit wordt per project afgesproken;
- Het programmateam NVB heeft als een van haar taken om de financiële voortgangsbewaking van de projecten te begeleiden en waar nodig interventies te doen/voorstellen te doen aan het portefeuillehoudersoverleg van de zeven Noord-Veluwse gemeenten.

Voor rapportage en verantwoording over het programma (inhoudelijk, formatief en financieel) zal een cyclus worden opgesteld. De opzet en vorm van een gezamenlijk fonds (mobiliteitsfonds) en de centrale formatie (programmamanager c.a.) zal worden uitgewerkt en samen met een bijgestelde dienstverleningsovereenkomst aan de gemeenten worden voorgelegd in het najaar van 2020. De uitwerking van de hierboven genoemde onderdelen zal worden toegevoegd aan dit programmaplan dan wel in een apart document worden ondergebracht na accordering door de gemeenten.

7.2. Begroting NVB 2021

Het programma Noord-Veluwe Bereikbaar is feitelijk in 2020 al gestart met het opschakelen van enkele lopende projecten en pre-verkenningen van een aantal nieuwe ideeën. Daarmee is de basis gelegd voor een samenhangend programma zoals uitgewerkt in voorliggend programma NVB. Ook financieel is de begroting opgebouwd uit middelen die in 2020 al beschikbaar waren dan wel in de lopende meerjarenbegrotingen van de zeven gemeenten zijn opgenomen. Financieel gezien beginnen we dus niet in 2021 maar schalen we de ambities in 2021 ook financieel verder op. Belangrijk punt daarbij zijn de bijdragen per inwoner van de Noord-Veluwe gemeenten. Daarmee wordt formeel voor het eerst in 2021 een bedrag namens de gehele regio gereserveerd voor financiële bijdragen aan de uitvoering van het programma NVB.

Opbouw van de begroting (de programmabegroting voor 2021 in detail is terug te vinden in bijlage 2):

- Met alle leden van het kernteam NVB en input van de in 2020 gestarte verkenningen is voor alle projecten uit het programma NVB een inschatting gemaakt van de te verwachten activiteiten, beoogde output/(tussen)resultaat in 2021, bijdrage aan de subdoelen en de financiering, met name voor de uitvoeringskosten in 2021. Deels zijn dit vrij gedetailleerde ramingen op basis van voorbereidend onderzoek, deels zijn dit ramingen omdat voorbereidende onderzoek in 2021 pas gaat plaatsvinden en hiervoor kosten zullen worden gemaakt (zie ook bijlage 1 NVB-projectenboek);
- Door het kernteam is vervolgens gekeken welke kosten door de regio zelf kunnen worden gedekt uit beschikbare middelen uit de gemeentelijke begrotingen en welke kosten in aanmerking komen voor bijdragen uit het regionale mobiliteitsfonds Noord-Veluwe; voor bijdragen uit dit fonds gaat het met name om maatregelen die bovenlokaal een effect hebben en daarmee bijdragen aan de regionale doelstellingen van dit NVB-programma;
- Na bepaling van mogelijke bijdragen door de regio zelf is gekeken welke bijdragen wenselijk of noodzakelijk zijn om een sluitende begroting voor 2021 te krijgen. Daarbij is met name gekeken naar cofinancieringsmogelijkheden door de provincie Gelderland (met name gerelateerd aan de opdracht MIRT-A28 (lit.2)), de werkagenda Slimme Mobiliteit Gelderland 2018-2021 (lit.17) en de recente mobiliteitsvisie van de provincie (lit.18). Ook is ingeschat dat bijdragen vanuit IenW mogelijk zijn in relatie tot de opdracht MIRT-A28 (lit.2) en de rijksagenda Slimme & Duurzame Mobiliteit;
- Voor de specifieke programmakosten van NVB zijn in het kader van de DVO al eerder afspraken gemaakt voor de financiering van de specifieke programmakosten. Deze middelen worden – via het regionale mobiliteitsfonds NVB – beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het programma NVB;
- Door te zoeken naar afstemming/opschaling van maatregelen op het schaalniveau van de corridor A28 (zie par.6.3) en afstemming met andere programma's (zie par.6.4) kan een kosteneffectiviteitsslag worden gemaakt. Zo is het voorstel voor een werkgeversaanpak Noord-Veluwe (project B.4.1.) ingebed in een integrale werkgeversaanpak voor de gehele A28-corridor (lit.15) en zijn de kosten voor de begroting NVB daarmee relatief laag.

In onderstaande tabel is de begroting NVB voor 2021 samengevat (zie voor alle details bijlage 2) en in paragraaf 7.3 Is een kwalitatieve doorkijk gegeven voor de uitvoeringskosten in de periode 2022-2025.

FINANCIERING NVB 2021						
Kosten NVB	Kostendekking NVB / Programmafinanciering					
	Regio NV				Provincie	I&W
	Projectleiders (in natura)	Begrotingen (gemeenten)	Mobiliteitsfonds (bijdrage/inwoner)			
Menskracht (17 projectleiders x €16k)	€ 272.000					
Uitvoeringskosten NVB-projecten		€ 200.000	€ 170.000		€ 820.000	€ -
Programmakosten NVB		€ 170.000				
Totaal	€ 272.000	€ 370.000	€ 170.000		€ 820.000	€ -
€ 1.632.000			**€ 812.000**		**€ 820.000**	**€ -**

7.3 Doorkijk 2022-2025, welke acties lopen meerjarig door

Met betrekking tot de financiering van het programma vanaf 2022 is een eerste inschatting gemaakt van de benodigde bedragen om tot verdere uitvoering te komen. Een dergelijke inschatting kent flinke onzekerheden als gevolg van ontbrekende concrete gegevens voor bijvoorbeeld de realisatie van een HOV verbinding tussen Lelystad, Apeldoorn en Arnhem/Nijmegen, de opwaardering van station Harderwijk naar IC-status, de opwaardering van bestaande en de realisatie van 'nieuwe 'hubs' en de aanleg van een snelfietsroute tussen Nijkerk en Zwolle. In dit stadium is het daarbij ook nog onduidelijk welke partij welke kosten voor zijn of haar rekening neemt. De totale kosten voor deze periode worden -met inachtneming van de hiervoor gemaakte opmerkingen- geraamd op minimaal € 54 miljoen.

Uitvoeringsmaatregelen		**Kosten 2022-2025**		
A.1.1. Lange termijn maatregelen A28		n.v.t.		geen infra in deze periode
A.1.2. Korte termijn maatregen infra A28		€ 1	mln.	aansluitingen A28
A.1.3. IC-station Harderwijk		€ 15	mln.	basiskosten keerspoor
A.1.4. Bereikbaarheid as Lelystad-Apeldoorn-Arnhem/Nijmegen		€ 5	mln.	basiskosten HOV-lijn
A.2.1. Zuiderzeestraatweg		€ 5	mln.	kwaliteitsverbeteringen
A.2.2. Bereikbaarheid bedrijventerreinen Noord-Veluwe		€ 1	mln.	reservering
A.3.1. Verbetering spoorproduct Amersfoort-Zwolle		n.v.t.		uitvoering na 2025
A.3.2. Directe spitsbuslijnen Noord-Veluwe naar werkgebieden Zwolle		€ 1	mln.	reservering
	subtotaal	**€ 28**	**mln.**	
B.4.1 Werkgeversaanpak		€ 1	mln.	continueren + PM kosten werkgevers
B.4.2. Duurzame logistiek		€ 1	mln.	continueren + PM kosten log.bedrijven
B.4.3. Veilig verkeer		PM		
B.5.1 Snelfietsroutes		€ 15	mln.	1e raming aanleg routes
B.5.2 Campagnes fietsen		PM		
B.6.1. Regionale aanpak laadinfrastructuur		€ 2	mln.	reservering kosten laadinfra gemeenten
	subtotaal	**€ 19**	**mln.**	
C.7.1. Mobiliteitshubs		€ 5	mln.	reservering aanleg mob.hubs
C.7.2. passend aanbod deelmobiliteit		€ 1	mln.	proceskosten
C.8.1. Basismobiliteit/Maaswaardige concessies		PM		kosten primair via Wmo en OV-concessies
C.9.1. Parkeerapp vrachtwagens A28		n.v.t.		app is ontwikkeld, toepassen
C.9.2. Digitalisering data wegbeheer		€ 1	mln.	reservering gemeenten update databeheer
	subtotaal	**€ 7**	**mln.**	
Totale kosten (indicatief) voor 2022 t/m 2025	**Totaal**	**€ 54**	**mln. (+PM)**	

Figuur: Eerste indicatieve doorrekening van de programmakosten 2022-2025

7.4. Principes kostenverdeling NVB

Voor de financiering van de maatregelen uit dit programma NVB houdt de regio een aantal principes aan om jaarlijks te komen tot een sluitende begroting met een kostenverdeling tussen diverse partijen:

- De 7 regiogemeenten Noord-Veluwe nemen het voortouw om jaarlijks een gezamenlijke begroting op te stellen voor de realisatie van het programma NVB; daarbij starten de gemeenten met het aangeven welke kosten zij als regio zelf kunnen ‘opvangen’;
- Vanaf 2021 hanteren de gemeenten het principe dat alle kosten voor de inzet van projectleiders van de NVB-maatregelen door de gemeenten zelf worden gefinancierd. Dit zijn eigen bijdragen in natura;
- Wat betreft de uitvoeringskosten kijken de gemeenten vervolgens gezamenlijk of een maatregel geheel of voor een groot deel door de gemeenten kan worden betaald uit de eigen gemeentelijke begrotingen (bijv. aanleg van snelfietsroutes);
- Kosten voor maatregelen met een bovenlokaal effect en die prioriteit hebben bij de gehele regio kunnen geheel of deels worden gefinancierd uit het regionale mobiliteitsfonds NVB;
- Een groot aantal maatregelen die ook vanuit provinciaal beleid/belang relevant zijn komen voor cofinanciering/subsidie vanuit de provincie Gelderland in aanmerking; regio Noord-Veluwe zorgt voor een gezamenlijke subsidiebijdrage en beheer van ontvangen subsidies voor het programma NVB;
- Ook is een aantal maatregelen relevant voor realisatie van rijksprioriteiten (MIRT A28, realisatie van slimme en duurzame mobiliteit). In overleg met de provincie Gelderland zorgt de regio Noord-Veluwe voor een gerichte aanvraag voor cofinanciering vanuit het Ministerie van IenW. Dit wordt geagendeerd in het jaarlijkse BO-MIRT en voorbereid in het Vervoerberaad Noord-Veluwe;
- Tenslotte kan in de begroting een inschatting worden gemaakt welke kosten specifiek door de private partijen kunnen worden gedekt; zo zijn er in ieder geval financieringsmogelijkheden bij de maatregelen ‘werkgeversaanpak’ en ‘duurzame logistiek’.

7.5. Jaarlijkse verantwoording programma en programmabegroting NVB

Voor de inhoudelijke en financiële voortgangsbewaking van het programma Noord-Veluwe Bereikbaar zullen – na besluitvorming eind 2020 – een aantal organisatorische afspraken gemaakt moeten worden. Het gaat dan met name om een goede aansturing en begeleiding van de uitvoering van het programma i.c. de verschillende uitvoeringsprojecten NVB.

Voor de inhoudelijke voortgangsbewaking zijn de resultaten van de monitoring (zie par.6.5) de belangrijkste bouwstenen om de voortgang van het programma NVB te kunnen verantwoorden. Voorstel is om die voortgang op 2 momenten te doen :

- Elk najaar kan de voortgang op hoofdlijnen worden vastgelegd in een voortgangsrapportage onder regie van de programmamanager NVB. Deze najaarsrapportage kan gebruikt worden voor meerdere doeleinden:
    1. Toelichting bij de jaarlijkse begrotingsbehandeling in de gemeenten
    2. Voeding/informatie voor besluitvorming in Vervoerberaad Noord-Veluwe en aansluitend het jaarlijkse BO-MIRT overleg
    3. Voorbereiding nieuwe subsidie-aanvragen/cofinancieringsvragen voor het daarop volgende kalenderjaar.

- Na afsluiting van een kalenderjaar kunnen de resultaten van de verschillende monitor-onderdelen (zie par.6.5) worden verzameld en vastgelegd worden in een jaarmonitor NVB. Voorstel is om deze jaarmonitor aan het einde van Q1 van elk uitvoeringsjaar uit te brengen, ter verantwoording aan de gemeenteraden maar ook aan de subsidieverstrekkers.
  Voor de financiële voortgangsbewaking en aansturing zijn andere momenten van belang.
- Voor het reserveren van middelen in de meerjarenbegrotingen van de gemeenten zal bij de jaarlijkse Voorjaarsnota al een inschatting op hoofdlijnen gedaan moeten worden van de financiering van de gemeentelijke bijdragen en de bijdragen aan het regionaal mobiliteitsfonds voor het jaar daarop.
- In het najaar zal bij de jaarlijkse begrotingsbehandeling een financiële voortgang van de begroting NVB besproken worden, inclusief besluitvorming over de bijdragen van het daarop volgende kalenderjaar. Ook zal in het najaar overlegd moeten worden over nieuwe subsidie-aanvragen/cofinanciering door provincie en andere partijen, om tijdig aan het begin van het nieuwe jaar over voldoende cofinancieringsmiddelen te kunnen beschikken.

Bijlagen

1. Projectenboek NVB (separate bijlage)
2. Begroting 2021 met kostenverdeling
3. Cijfers groei mobiliteit op corridor A28
4. Achtergronddocumenten

Bijlage 2: Begroting 2021 met kostenverdeling

BEGROTING NOORD-VELUWE BEREIKBAAR 2021	KOSTEN 2021			DEKKING KOSTEN 2021			
versie aangepast 10 nov. 2020	(excl.BTW)			**gemeenten**	**gemeenten**	**provincie Gelderland**	**Ministerie van IenW**
Project	totale kosten (menskracht en uitvoering)	menskracht gemeenten	uitvoeringskosten projecten	bijdragen uit gemeentelijke middelen	bijdragen per inwoner ("mobiiteitsfonds") (2)	cofinanciering en subsidies, inclusief Rijksmiddelen (3), (4) en (5)	bijdragen via afspraken BO-MIRT met provincie Gelderland
Programmalijn A: Robuuste netwerken							
A.1.1. Lange termijn maatregelen A28	PM	via progr.mngr	PM	0	PM	0	0
A.1.2. Korte termijn maatregelen A28	PM	via RWS	PM				via project RWS-A28
A.1.3. IC-station Harderwijk	66.000	16.000	50.000	0	25.000	25.000	PM
A.1.4. Bereikbaarheid as Lelystad-Apeldoorn-AN	66.000	16.000	50.000	0	PM	50.000	nvt
A.2.1. Zuiderzeestraatweg	16.000	16.000	PM	0			nvt
A.2.2. Bereikbaarheid bedrijventerreinen NV	41.000	16.000	25.000	0	10.000	15.000	nvt
A.3.1. Verbetering spoorproduct Amersfoort-Zwolle	16.000	16.000	na 2021	nvt	nvt	nvt	nvt
A.3.2. Directe spitsbuslijnen Noord Veluwe - Zwolle	36.000	16.000	20.000	0	PM	20.000	nvt
SUBTOTAAL PROGRAMMALIJN A	241.000	96.000	145.000	0	35.000	110.000	0
Programmalijn B: Duurzaam reizen							
B.4.1. Werkgeversaanpak	266.000	16.000	250.000		PM	250.000	Budget Werkgevers aanpak Oost
B.4.2. Duurzame logistiek	121.000	16.000	105.000		25.000	80.000	nvt
B.4.3. Veilig Verkeer	16.000	16.000	PM				
B.5.1. Snelfietsroutes	116.000	16.000	100.000	nvt	40.000	60.000	nvt
B.5.2 Campagnes fietsen	36.000	16.000	20.000	0	10.000	10.000	nvt
B.6.1. Regionale aanpak laadinfrastructuur NV	66.000	16.000	50.000	nvt	25.000	25.000	PM
SUBTOTAAL PROGRAMMALIJN B	621.000	96.000	525.000	0	100.000	425.000	Rijksbijdrage via provincie
Programmalijn C: Slimme mobiliteit							
C.7.1. Mobiliteitshubs	416.000	16.000	400.000	200.000	0	200.000	Rijksbijdrage via provincie
C.7.2. Passend aanbod deelmobiliteit	66.000	16.000	50.000		PM	50.000	PM
C.8.1. Basismobiliteit/MaaSwaardige concessies	16.000	16.000	PM		PM	PM	nvt
C.9.1. Parkeer App vrachtwagens A28	56.000	16.000	40.000		20.000	20.000	nvt
C.9.2. Digitalisering data wegbeheer	46.000	16.000	30.000		15.000	15.000	PM
SUBTOTAAL PROGRAMMALIJN C	600.000	80.000	520.000	200.000	35.000	285.000	Rijksbijdrage via provincie
TOTALE KOSTEN UITVOERING PROJECTEN NVB	1.462.000	272.000	1.190.000				
PROGRAMMAKOSTEN NVB (1)	170.000		170.000	170.000			PM monitor CO2
TOTAALVERDELING	1.632.000	272.000 (in natura)	1.360.000 harde uitvoeringskosten	370.000	170.000	820.000 (595.000 provincie en 225.000 BO-MIRT IenW)	Rijksbijdrage via provincie
aandeel in de begroting	100%	17%	83%	23%	10%	50%	0%
aandeel gemeenten/provincie/Rijk				**50%**		**50%**	**0%**
				gemeente		**provincie**	**Rijk**
post onvoorzien/tegenvallers programma NVB					15.000		
reeds gefinancierd uit subsidies 2020						265.000	
resterende subsidieaanvraag 2021						555.000	

(1) kosten programma : inzet progr.mngr 1 fte/jaar € 110.000
coord.verk.veiligheid € 30.000
secretariaat
communicatie € 10.000
monitoring € 20.000
totaal € 170.000/jr + PM dekking uit aparte afspraak DVO NV

(2) kostendekking "mobiliteitsfonds"
aantal inwoners SNV/7 gemeenten : 186.411
inzet mob.fonds voor 2021 = € 1/inwoner, in 2022 : € 2/inwoner
middelen in 2021 in mob.fonds dus € 186.411
bedrag opgenomen in begroting 2021: € 170.000

(3) werkgeversaanpak
financiele afspraken rijk en provincie BO-MIRT 2019
bijdrage werkgeversaanpak 2020 en 2021 al aangevraagd bij provincie in 2020
geen extra bijdrage nodig bij subsidie 2021

(4) mobiliteitshubs
financiele afspraken rijk en provincie BO-MIRT 2020
voorstel landsdeel Oost waaronder NVB: PM nov

(5) Digitalistering data wegbeheer
bijdrage al aangevraagd bij provincie in 2020

Bijlage 3 Cijfers groei mobiliteit op corridor A28

(definitieve eindversie na besluitvorming in december 2020 toevoegen)

Bijlage 4: Achtergronddocumenten (met lit.nrs verwijzen in tekst)

1. BO-MIRT (2019), besluitenlijst BO-MIRT nov 2019
2. Stuurgroep MIRT-A28 (2020), besluiten en afspraken uitvoering MIRT-A28
3. Samenwerkingsverband Noord-Veluwe (2018), Bereikbaarheidsagenda Noord-Veluwe
4. Studio Bereikbaar (2019), Onderzoeken en verkenning MIRT-A28
5. Bereikbaarheidsagenda Regio Zwolle (2020)
6. Investeringsagenda “Kop van de Veluwe” (2020) + Regiodeal Veluwe (2020)
7. Programma Veluwe-op-1 (2019)
8. Regionale Energie Strategie provincie Gelderland (concept 2020)
9. Dienstverleningsovereenkomst Noord-Veluwe (2020)
10. Slim&Schoon Onderweg Arnhem-Nijmegen (2019)
11. Kracht van Oost (2018 ?)
12. CO_2-reductieplannen MRDH, Clean Tech Regio en Noord-Holland/Flevoland
13. IenW (2018), memo regionale CO_2-reductie
14. CE Delft (2020), studie CO_2-reductie mobiliteit Noord-Holland/Flevoland
15. Provincie Overijssel (2020), concept WerkGeversAanpak A28
16. Noord-Veluwe (2020), studie snelfietsroutes NV
17. Provincie Gelderland (2018), Werkagenda Slimme Mobiliteit 2018-2021
18. Provincie Gelderland (2020), Mobiliteitsvisie Gelderland – ‘Visie voor een bereikbar Gelderland’