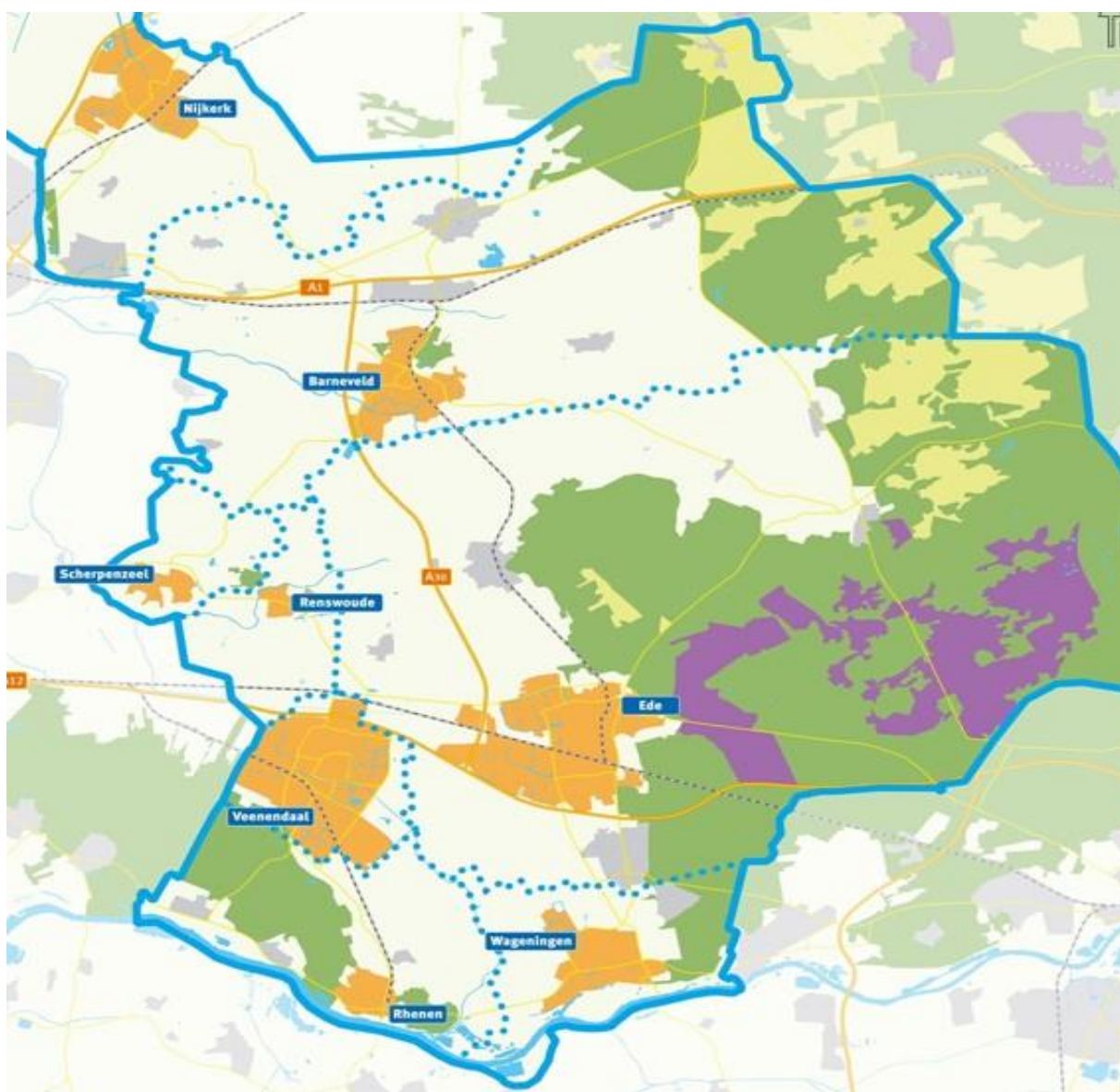




Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley

Programma-aanpak 2018-2022
- slimmer, duurzame en gezonder -

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	12
1.1	Aanleiding voor een nieuw bereikbaarheidsagenda	12
1.2	Doel bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley.....	13
1.3	Opzet werkproces en inhoud bereikbaarheidsagenda	13
2	Evaluatie netwerkvisie	15
3	Ambities 2030 bereikbaarheid regio foodvalley	17
3.1	Waarom ambities voor 2030 ?	17
3.2	Uitwerking ambities bereikbaarheid Regio Foodvalley 2030	19
3.2.1	Regio Foodvalley is in 2030 (inter)nationaal bereikbaar en regionaal toegankelijk	19
3.2.2	Economische hotspots zijn in 2030 optimaal bereikbaar en comfortabel ontsloten	20
3.2.3	Regio Foodvalley in 2030 gezond en duurzaam bereikbaar	22
3.2.4	In 2030 is Regio Foodvalley slim, innovatief en veilig bereikbaar.....	23
3.2.5	Bereikbaarheidsdeals in Triple Helix werken	24
4	Programma op hoofdlijnen	25
4.1	Waarom een programma?	25
4.2	Programmadoelen	25
4.3	Bereikbaarheidsprogramma Foodvalley 2018-2022.....	26
5	Programma met uitvoeringskracht.....	44
5.1	Slagvaardige programma-organisatie	45
5.2	Samen investeren in betere bereikbaarheid.....	46
Bijlagen		

Leeswijzer

Voorliggende bereikbaarheidsagenda geeft de ambities 2030 en de eerste uitwerking van een bereikbaarheidsprogramma Regio Foodvalley 2018-2022 op hoofdlijnen weer. In de bijlagen zijn onderbouwingen en resultaten van de werksessies gebundeld.

Aanleiding, doel en opzet van de bereikbaarheidsagenda zijn uitgewerkt in hoofdstuk 1

Hoofdstuk 2 geeft de resultaten van de evaluatie van de netwerkvisie weer. Dit geeft een antwoord op de vraag “waar staan we in 2018”.

Hoofdstuk 3 gaat in op onze ambities op de lange termijn. Hier wordt antwoord gegeven op de vraag: “Wat is onze droom voor 2030?” **Hoofdstuk 4 is de kern van het bereikbaarheidsprogramma Regio Foodvalley 2018-2022; slimmer, duurzamer en gezonder**. Dit geeft antwoord op de vragen: wat willen we in 2022 bereikt hebben ? en hoe gaan we dit bereiken? Dit is uitgewerkt in 4 samenhangende programmalijnen met doelen, knelpunten/kansen en opgaven. Een uitwerking naar concrete acties (projecten, pilots, onderzoeken, lobby-trajecten, communicatie) zal met jaarprogramma’s worden gedaan, waarin de concrete acties zijn uitgewerkt inclusief organisatie/menskracht en bijbehorende kosten/begroting. Het eerste jaarprogramma wordt voor 2019 opgesteld met een doorkijk naar 2020.

Tenslotte geeft hoofdstuk 5 aan hoe de organisatie en samenwerking voor het nieuwe bereikbaarheidsprogramma Regio Foodvalley wordt vormgegeven. Dit geeft antwoord op de vraag: hoe zorgen we voor integrale uitvoeringskracht in de regio? Voortbouwend op de bestaande organisatie wordt de versterkte programma-organisatie begin 2019 ingevoerd.

Voorwoord: samen investeren in betere bereikbaarheid

Regio Foodvalley timmert aan de weg. De regio wil een topregio worden en zich ontwikkelen tot wereldleider op het gebied van innovatie en duurzaamheid in de landbouw en voedingsmiddelenindustrie. In de Regio Foodvalley werken onderwijs/onderzoek, bedrijfsleven en overheden intensief samen om dit mogelijk maken. Niet alleen door kennisuitwisseling tussen bedrijven te faciliteren maar ook door de randvoorwaarden voor het topcluster te optimaliseren zoals uitstekende fysieke verbindingen (bereikbaarheid), digitale netwerken en een aantrekkelijk en gezonde woon- en werkomgeving.

Belangrijk bij het realiseren van deze ambities is dat Regio Foodvalley in de komende jaren beter bereikbaar wordt. Om knelpunten die er op dit moment zijn op te lossen maar ook om kansen op meer duurzame mobiliteit te benutten. De afgelopen jaren is door de gemeenten en beide provincies in de regio in een aantal projecten al gewerkt aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. Maar uit een recente evaluatie van onze Netwerkvisie 2014 komt naar voren dat er meer nodig is: een duidelijke regionale bereikbaarheidsagenda, meer inhoudelijke samenhang tussen de projecten en een programmatische aanpak met regionale uitvoeringskracht.

Voor u ligt een bereikbaarheidsagenda voor Regio Foodvalley, een richtinggevend kader voor 2030 waarmee de ambities van de regio zijn vertaald in een duidelijke koers voor de ontwikkeling en de uitvoering van het mobiliteitsbeleid voor en door de hele regio. In de nieuwe agenda wordt niet alleen gekeken hoe de bereikbaarheid naar en van de regio verbeterd kan worden. Ook is gekeken hoe knelpunten en kansen voor een betere bereikbaarheid binnen de regio opgepakt kunnen worden. Daarbij heeft de regio een duidelijke aanpak gekozen:

Slimmer: we benutten onze netwerken optimaal met inzet van gedragsmaatregelen en slimme verkeerstechnieken; alleen voor specifieke situaties zetten we in op uitbreiding of zelfs nieuwe aanleg van infrastructuur, met efficiënt ruimtebeslag en een goede kosten-baten analyse.

Duurzamer: we kiezen die maatregelen die zorgen voor minder CO₂-uitstoot en verbetering van de luchtkwaliteit. Dit kan door minder te reizen/samen te reizen, bewust te kiezen voor schonere transportmiddelen (fiets, spoor, hoogwaardig OV) en duurzaam autogebruik (auto delen, zero-emissie auto's).

Gezonder: Regio Foodvalley heeft ook het imago van een gezonde regio. Ook in onze agenda voor een betere bereikbaarheid willen we werken aan toename van het fiets/ebike-gebruik en een goede leefomgeving (luchtkwaliteit, veiligheid).

Onze bereikbaarheidsagenda is vertaald in een programmatische aanpak voor 2018-2022, uitgewerkt in vier samenhangende programmalijnen. Deze aanpak is het resultaat van een intensief samenwerkingstraject met de 8 regiogemeenten, waarbij ook de beide provincies en Rijkswaterstaat gerichte voeding hebben gegeven. Wij vertrouwen er op dat we met deze aanpak de komende vier jaar doelgericht kunnen werken aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid, juist ook door maatregelen die ingrijpen op het mobiliteitsgedrag van reizigers en door duurzame keuzes die gemaakt kunnen en moeten worden. Voor de uitwerking van de agenda kiezen we voor een aanpak op hoofdlijnen (ambities-doelen-opgaven) die adaptief van karakter is: jaarlijks kunnen we aanpassingen doen. De concrete uitwerking van de agenda doen we met concrete jaarprogramma's. Voor de 4 programmalijnen worden acties (onderzoeken, projecten, lobby-trajecten, communicatie, pilots), benodigde menskracht en financiering uitgewerkt. Een eerste jaarprogramma werken we uit voor 2019 met een doorkijk naar 2020.

Onze ambitie met de nieuwe bereikbaarheidsagenda en programmatische uitvoering betekent ook een intensievere samenwerking tussen de 8 regiogemeenten. Maar we kunnen het niet zonder andere partijen.

Met dit programma nodigen we dan ook onze collega-overheden (burgemeenten, provincies Gelderland en Utrecht, Rijkswaterstaat, Ministerie van IenW) en private partijen (werkgevers, onderwijsinstellingen, toeristische-recreatieve attracties) uit om met ons te werken aan de realisatie van het nieuwe bereikbaarheidsprogramma RegioFoodvalley 2018-2022.

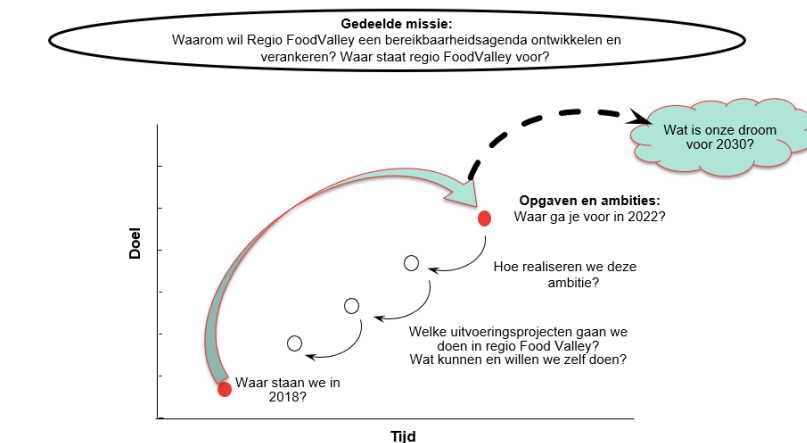
Met als uiteindelijke doel: gezamenlijk te zorgen voor een betere bereikbaarheid van onze regio met maatregelen die slimmer, duurzamer en gezonder zijn.

Engbert Strooboscher
Regionaal Portefeuillehouder Mobiliteit
Regio Foodvalley, Oktober 2018

BESTUURLIJKE SAMENVATTING

Voor u ligt een nieuwe bereikbaarheidsagenda voor de Regio Foodvalley, op hoofdlijnen uitgewerkt in een programmatische aanpak voor de periode 2018-2022: slimmer, duurzamer en gezonder. Dit is het resultaat van een intensief werkproces van de samenwerkende 8 gemeenten in de Regio Foodvalley naar een nieuwe, ambitieuze bereikbaarheidsagenda vertaald in een programma op hoofdlijnen.

Regio Foodvalley wil de bereikbaarheid van de regio verder verbeteren (probleemaanpak), maar tegelijkertijd inspelen op trends en regionale kansen voor slimme en duurzame mobiliteit (kansgedreven aanpak). Een goede bereikbaarheid ziet de regio als fundamentele randvoorwaarde voor de economische groei van de regio en de doorontwikkeling van hoogwaardige woon- en leefmilieus. Het idee is dat de regio met een uitdagende bereikbaarheidsagenda een aantal opgaven meer programmatisch en meer in samenhang gaat oppakken in periode 2018-2022. Het werkproces voor de bereikbaarheidsagenda heeft er als volgt uitgezien (figuur A).



Figuur A: werkproces bereikbaarheidsagenda en programma-opbouw

Evaluatie (zie hoofdstuk 2)

Als eerste stap is de Netwerkvisie Foodvalley 2014 geëvalueerd. Hoofdconclusie: een deel van de ambities en doelen is gerealiseerd maar in de uitvoering van de Netwerkvisie ontbreekt het vooral aan een integrale aanpak, visie en doelen op regionale schaal en programmatische uitvoeringskracht. De relatie tussen diverse oplossingen is onvoldoende afgewogen en er is te veel focus geweest op actie per modaliteit (fiets, OV, weginfra). Herijking van de Netwerkvisie betekent dan ook dat we ons meer richten op een samenhangende programmatische aanpak waarbij per corridor een afweging wordt gemaakt van de verschillende oplossingsrichtingen (zie samenvatting in hoofdstuk 2).

Ambities (zie hoofdstuk 3)

Voor een regionale bereikbaarheidsagenda is een gezamenlijke ambitie voor de lange termijn (2030) van belang. Daarom zijn bij de uitwerking van de bereikbaarheidsambities twee belangrijke slagen gemaakt:

- > Het bereikbaarheidsprogramma is uitgewerkt ter ondersteuning van de centrale regionale ambitie: Regio Foodvalley ontwikkelen tot wereldleider op het gebied van innovatie en duurzaamheid in de landbouw en voedingsmiddelenindustrie. In de regio werken onderwijs/onderzoek, bedrijfsleven en overheden intensief samen om dit mogelijk maken. Niet alleen door kennisuitwisseling tussen bedrijven te faciliteren maar ook

door de randvoorwaarden voor het topcluster te optimaliseren zoals optimaal benutten en waar nodig versterken van de fysieke verbindingen (bereikbaarheid), digitale netwerken en een aantrekkelijk en gezonde woon- en werkomgeving.

- > Bij de uitwerking van de ambities sluit Regio Foodvalley aan bij het recente advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur. De Raad adviseert overheden om in de sterk veranderende mobiliteitswereld de beschikbare financiële middelen voor mobiliteit effectiever in te zetten, met meer aandacht voor:
 - Vernieuwing en meer duurzame mobiliteit dan nu het geval is.
 - Duurzaam onderhoud en beheer van de bestaande infrastructuur.
 - Richting geven aan de mobiliteitstransitie.
 - Investeren in regionale oplossingen waarbij de bestaande infrastructuur beter en anders wordt gebruikt.
 - Heroverweging van eerder genomen mobiliteitskeuzes.

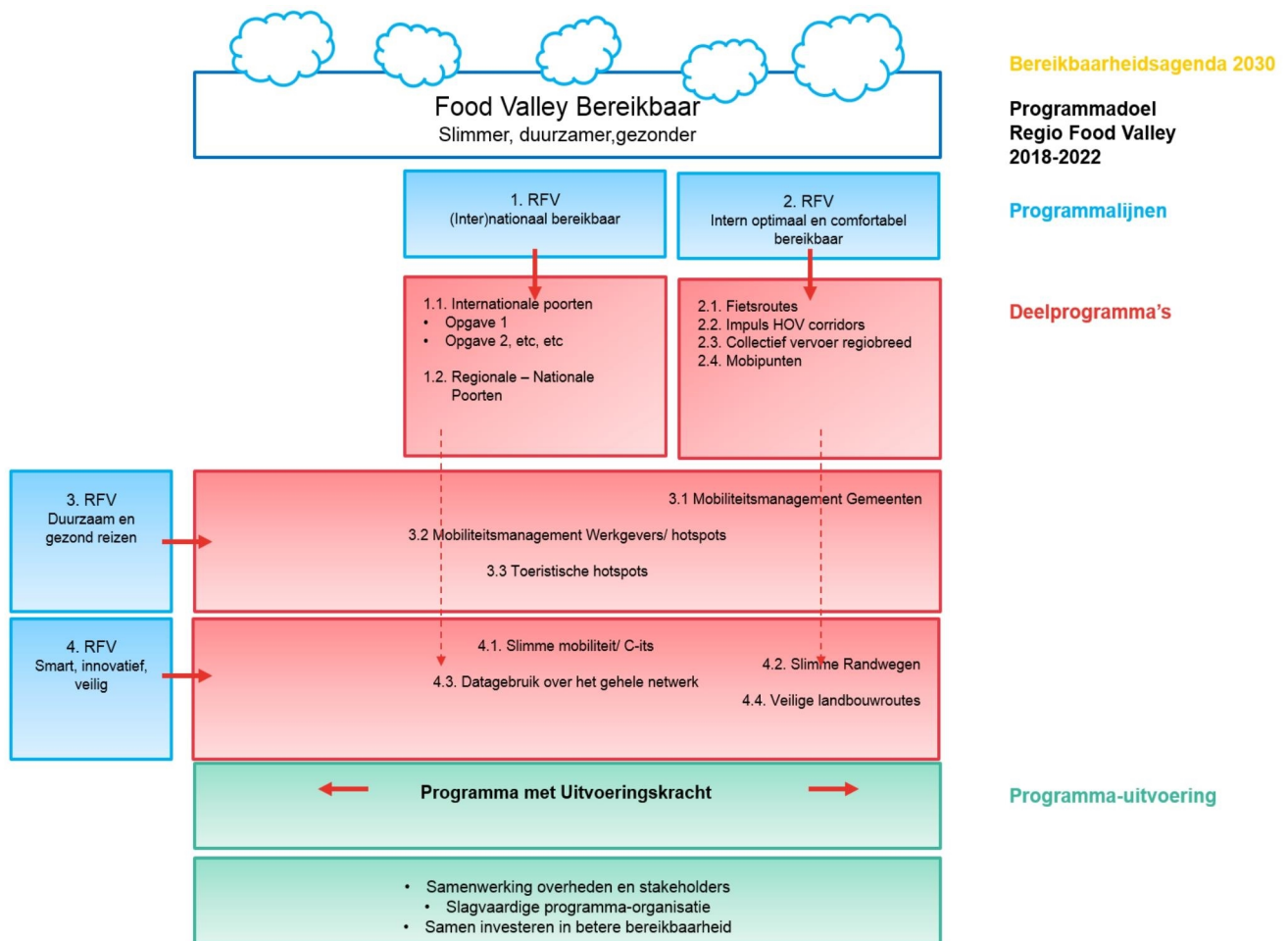
De ambities zijn uitgewerkt in een aantal kwalitatieve eindbeelden en doelen voor 2030 (zie hoofdstuk 3).

Programmatische aanpak op hoofdlijnen (zie hoofdstuk 4)

De ambities voor de bereikbaarheid op langere termijn zijn vertaald in een programma-aanpak, uitgewerkt in vier inhoudelijke programmalijnen. Met de evaluatie van de netwerkvisie als spiegel is een aantal nieuwe uitgangspunten gehanteerd voor het uitvoeringsprogramma:

- > Onderscheid tussen (inter)nationale en regionale bereikbaarheid van de regio (programmalijn 1) naast opgaven gericht op de interne bereikbaarheid van de regio (programmalijn 2);
- > Per corridor hanteren we het principe van de duurzaamheidsladder waarmee de maatregelen onderling worden afgewogen in plaats van sectorale maatregelen voor elke modaliteit (fiets, auto, OV), met aandacht voor multimodaliteit en keuzevrijheid;
- > Vanuit verbeteringen van de fysieke netwerken zetten we gericht in op het duurzaam benutten van deze netwerken. Gedragsverandering met maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement bij gemeenten, werkgevers en toeristische-recreatieve attracties staan hierin centraal (programmalijn 3); gedragsbeïnvloeding met meer technische maatregelen is apart uitgewerkt (programmalijn 4);
- > Vanwege snelle ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement en intelligente transportsystemen hebben we een aantal kansgerichte opgaven geformuleerd met slimme, innovatieve en veilige bereikbaarheid (programmalijn 4).

Figuur B geeft de samenhang tussen deze programmalijnen schematisch weer.



Figuur B: Bereikbaarheidsagenda uitgewerkt in een programmatische aanpak 2018-2022

1 Foodvalley (inter)nationaal bereikbaar

De externe bereikbaarheid van Regio Foodvalley is in 2030 zodanig op orde dat de regio vanuit alle richtingen goed bereikbaar is. Reizigers hebben daarbij keuzes in de modaliteit (snelfietsroutes-spoor-HOV-auto) om van en naar regio Foodvalley te komen. Binnen de regio zijn de (toegangs)poorten optimaal ingericht met een multimodaal aanbod voor de verdere bereikbaarheid in de regio. De externe bereikbaarheid in de regio is in 2022 verbeterd door herkenbare poorten waar minder vertragingen zijn (weg) en concurrerende alternatieven (OV, fiets).

Programmalijn 1.1. De (inter)nationale poorten bij station Ede-Wageningen en station Veenendaal-De Klomp worden optimaal bediend en een naadloze overstap van en naar de knooppunten met fiets, OV en auto. Dit geldt ook voor de noordelijke poort bij knooppunt Hoevelaken en Barneveld-Noord (station, logistieke poort).

Programmalijn 1.2. Voor 3-4 regionale-nationale poorten zet regio Foodvalley in op een verbetering in 2022 door minder vertragingen bij deze poorten (max.15 min/spits), beschikbaar concurrerend OV-aanbod en waar mogelijk een naadloze overstap op snelfietsroutes en HOV. (zie figuur 4)

2 Foodvalley is intern optimaal en comfortabel bereikbaar

De economische en maatschappelijke hotspots (centra, WUR, kenniscampus Ede, grote bedrijventerreinen, toeristische attracties, scholen en ziekenhuis) van Regio Foodvalley zijn in 2022 met

minimale vertragingen bereikbaar. Op elke hoofdcorridor binnen de regio is er multimodaal aanbod op maat voor doelgroepen. Maatwerkvervoer en mobipunten ontsluiten deze corridors voor reizigers in de gehele Regio Foodvalley. Deze programmalijn is uitgewerkt in 4 deelprogrammalijnen:

Programmalijn 2.1. Fietsroutes (zie figuur 9)

In 2022 is 30% van alle fietsroutes voor forensen en voor scholieren van het regionale fietsnetwerk gerealiseerd en 30% is in voorbereiding. Op 80% van de belangrijkste bestemmingen zijn overdekte, "bewaakte" stallings-voorzieningen aanwezig met minimaal 30% overcapaciteit.

Programmalijn 2.2. Impuls (H)OV-corridors (zie figuur 10)

In de hoofdcorridors binnen de regio zijn in 2022 eerste kwaliteitsimpulsen gerealiseerd voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Er zijn besluiten genomen en deels uitgevoerd voor 3 spoorverbindingen (frequentieverhoging, impuls stations). Daarnaast zijn besluiten genomen en deels uitgevoerd voor de realisatie van 3 Hoogwaardige OV-lijnen die de economische hotspots met elkaar verbinden.

Programmalijn 2.3. Collectief vervoer: voor iedereen, begrijpelijk en vindbaar

In de nieuwe OV-concessies van Utrecht en Gelderland zijn de wensen van Regio Foodvalley voor een goed verbindend en ontsluitend OV-netwerk (diverse diensten) gerealiseerd en in werking. Daarnaast zijn in 2022 in de nieuwe concessies maatregelen opgenomen om vraagafhankelijk collectief vervoer beschikbaar te stellen in het buitengebied waar het reguliere OV niet binnen bereik is (flexdiensten, MaaS). Daarbij is afstemming gezocht met het regionale WMO-doelgroepenvervoer.

Programmalijn 2.4. Mobipunten (zie figuur 12)

In 2022 is een netwerk van regionale mobipunten binnen de regio gereed. Deze multimodale overstapuntten zorgen er voor dat gemakkelijker overgestapt kan worden tussen auto, OV(spoor/bus) en fiets/ebike binnen de regio.

3 Foodvalley duurzaam en gezond bereikbaar

Gezondheid en duurzaamheid vormen twee maatschappelijke thema's die nauw verbonden zijn met de mobiliteitsontwikkeling in Nederland en in Regio Foodvalley. Door vermindering van de uitstoot en belasting van de omgeving kan schone en stille mobiliteit een bijdrage leveren aan de fysieke en mentale gezondheid. Daarnaast kan door een verschuiving van passieve naar actieve vormen (bewegen) mobiliteit een aanvullende positieve bijdrage leveren aan de gezondheid van de inwoners van de Regio Foodvalley. Bij duurzaamheid ligt het accent op vermindering van het energieverbruik en de CO₂-uitstoot met het oog op de klimaatopgave waarvoor Nederland en dus ook de regio Foodvalley aan de lat staat. De ambities voor gezond en duurzaam bereikbaar zijn uitgewerkt in programmalijnen en opgaven, gericht op gedragsverandering/mobiliteitsmanagement.

Programmalijn 3.1. mobiliteitsmanagement gemeenten Foodvalley

In 2022 hebben alle gemeenten in Regio Foodvalley planmatig mobiliteitsmanagement ingevoerd, gericht op duurzamer en gezonder reizen van hun werknemers. Dit leidt eind 2022 tot 5% CO₂-reductie in het verkeersgedrag onder de werknemers van alle 8 gemeenten gezamenlijk. In 2022 heeft 20% van deze werknemers die per auto reizen in de regio de overstap gemaakt van auto naar fiets/ebike, duurzaam OV, carpool of een zero-emissie auto.

Programmalijn 3.2. Mobiliteitsmanagement werkgevers

In 2022 hebben - naast de gemeenten - minimaal 10-15 grote werkgevers/kennisinstellingen in de regio maatregelen genomen om bij te dragen aan structureel duurzamer reisgedrag van de werknemers. Dit leidt tot 5% CO₂-reductie en ongeveer 20% minder autogebruik van forensen en een overstap naar alternatieven (thuiswerken, OV, fiets/ebike, samenrijden, duurzame leaseauto's/deelauto's).

Programmalijn 3.3. Mobiliteitsmanagement toeristische hotspots

De duurzame en gezonde bereikbaarheid van de toeristische hotspots World Food Center, Ouwehands Dierenpark en Veluwerand/Hoge Veluwe is in 2022 verbeterd door een naadloos werkende reisketen met multimodaal reisaanbod.

4 Foodvalley smart, innovatief, veilig en sociaal bereikbaar.

In 2030 is de regio Foodvalley voor alle reizigers slim, veilig en sociaal bereikbaar, met name door het toepassen van nieuwe technieken gericht op gedragsbeïnvloeding (smart mobility, Intelligente Transport Systemen (ITS), Intelligente Snelheid Adaptie (ISA)). Het aantal verkeersslachtoffers en sluipverkeer is tot een minimum beperkt door deze innovatieve technieken, in combinatie met een veilig basisnetwerk (auto, fiets) dat fysiek op orde is. Met deze ambitie maakt de regio in de periode 2018-2022 een eerste slag.

Programmalijn 4.1. Slimme mobiliteit/Intelligente Transport Systemen (ITS)

De bereikbaarheid in de kernen van Regio Foodvalley is in 2030 optimaal met inzet van innovatieve verkeers-managementtechnieken. Daarnaast zorgen doorstromingsmaatregelen op de corridors voor minder hinder/duurzaam veilige corridors. Regio Foodvalley ondersteunt deze maatregelen met innovatieve pilots/oplossingen, mede gericht op verbetering van de leefbaarheid in 2018-2022.

Programmalijn 4.2. Slimme Wegen

Voor een selectief aantal locaties is in 2018-2022 de uitbereiding van infrastructuur voorbereid/uitgevoerd, als mogelijk sluitstuk van een integrale oplossing en in combinatie met innovatief verkeersmanagement (optimale doorstroming), behoud van concurrentiekracht van alternatieve vervoerwijzen en waar mogelijk mobiliteits-management (preventief verkeersdruk voorkomen, zie programmalijn 3).

Programmalijn 4.3. Data smart toepassen door het gehele netwerk heen

Het vertrekpunt voor de toekomstige ontwikkeling van het basisnetwerk voor de Regio Foodvalley is om te zorgen voor goede basisinformatie over het gebruik van het bestaande netwerk (intensiteiten, herkomst/bestemmings-gegevens, parkeren, reistijden, ongevallen). In 2020 is deze basisinformatie voor de regio op orde. Het droombeeld voor de toekomst is betrouwbare actuele informatie over het gebruik door reizigers van het basisnetwerk ter ondersteuning van veilige mobiliteitskeuzes die de reiziger in de Regio Foodvalley maakt.

Programmalijn 4.4. Veilige landbouwroutes

Met innovatieve oplossingen voor een goede scheiding van verkeersstromen en slimmer beheer en onderhoud van landbouwwegen wil Regio Foodvalley in 2022 een groot aantal landbouwroutes veilig en onderhoudsarm hebben, in samenhang met veilige fietsroutes en aanpak van sluipverkeer op deze routes.

Programma met uitvoeringskracht (zie hoofdstuk 5)

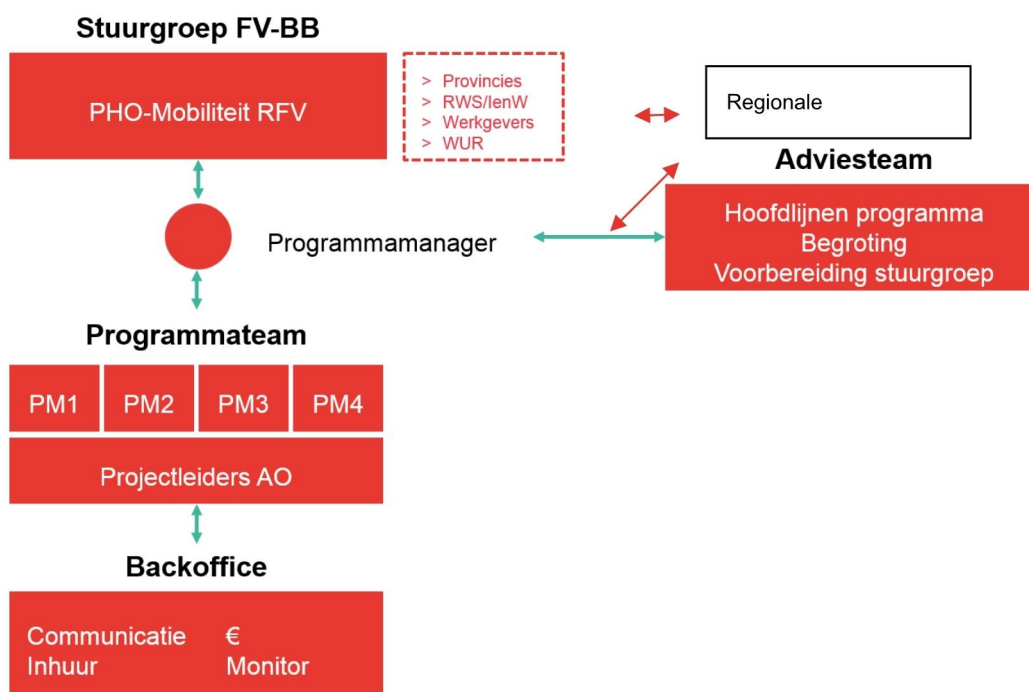
Naast de inhoudelijke programmalijnen is cruciaal dat het uitvoeringsprogramma “van papier naar uitvoering” wordt gebracht. Dit kan adaptief met jaarprogramma’s waarin activiteiten, menskracht en middelen concreet zijn uitgewerkt. Dit vraagt om:

- 1 Samenwerking Regio Foodvalley (gemeenten) met andere overheden, bedrijfsleven (werkgevers, toeristische hotspots) en kennisinstellingen (Campus/WUR, kenniscampus Ede, NIZO, Kenniscentrum Sport, CROW).
- 2 Slagvaardige programma-organisatie die zorgt voor de aansturing, realisatie en monitoring van het programma.
- 3 Een samenhangend investeringsprogramma waarmee de diverse activiteiten uit het programma worden gefinancierd.

Met de bereikbaarheidsagenda en programmatische aanpak Foodvalley 2018-2022 zetten de samenwerkende gemeenten in de regio hun ambities en programma-aanpak voor een betere bereikbaarheid neer. Belangrijk is dat ook andere stakeholders mee gaan doen en investeren in dit programma: collega-overheden (provincies

Gelderland en Utrecht, Rijkswaterstaat-Oost, Ministerie van IenW), private partijen (werkgevers, Campus/WUR, kennisinstellingen) en toeristisch-recreatieve hotspots)

Voor de programma-organisatie kan goed aangesloten worden bij de bestaande organisatie in de Regio Foodvalley. Wel is het noodzakelijk om de organisatie versterkt in te richten, als randvoorwaarde voor een slagvaardige en volwaardige programmasturing. Naast een goede ondersteuning van de programmamanager met een programmateam/backoffice is een ambtelijk adviesteam nodig voor een goede begeleiding van de programma-uitvoering. Daarnaast is hoge prioriteit voor gezamenlijk optreden in het portefeuillehouders-overleg mobiliteit nodig (die fungeert als Stuurgroep voor het nieuwe programma). De regionale portefeuillehouder is hierbij een bestuurlijk belangrijke verbindingsschakel (zie figuur C).



Figuur C: voorstel programma-organisatie

De bereikbaarheidsagenda geeft de ambities en doelen op hoofdlijnen aan, uitgewerkt in vier inhoudelijke programmalijnen met concrete opgaven voor de verschillende programmalijnen. Daarmee is de programmatische aanpak voor de komende 4 jaar aangegeven. Bewust kiezen we voor een aanpak op hoofdlijnen (ambities-doelen-opgaven) die adaptief van karakter is: jaarlijks kunnen we aanpassingen doen. De concrete uitwerking van het programma doen we met specifieke jaarprogramma's. Hierin worden acties (onderzoeken, projecten, lobby-trajecten, communicatie, pilots), benodigde menskracht en financiering uitgewerkt. Een eerste jaarprogramma werken we uit voor 2019 met een doorkijk naar 2020. Een jaarprogramma is met name bedoeld om concrete afspraken te maken binnen de afzonderlijke gemeentelijke organisaties/gemeenteraden, maar ook om afspraken te maken over inzet van menskracht en cofinanciering bij andere overheden en private partijen die mee willen werken aan een betere bereikbaarheid van Regio Foodvalley.

Op basis van een vastgestelde bereikbaarheidsagenda en een programmatische aanpak Foodvalley 2018-2022 kan een eerste jaarprogramma 2019 worden opgesteld waarin voorliggend programma is vertaald in acties, menskracht, organisatie en begroting/financieringsafspraken. Voornemen is dit te doen met een jaarplan 2019 met een doorkijk naar 2020, vast te stellen begin 2019.

De bereikbaarheidsagenda en het jaarprogramma 2019/2020 kunnen worden gebruikt voor:

- > afspraken binnen de 8 regiogemeenten voor inzet van menskracht vanaf begin 2019 en reeds beschikbare middelen bij regiogemeenten en Regio Foodvalley voor de acties in 2019 (begroting, mobiliteitsfonds);
- > besluitvorming in de colleges van BenW en gemeenteraden van de 8 regiogemeenten over inzet van menskracht en middelen (voorjaarsnota 2019, begrotingscyclus 2020);
- > overleg met de provincies Utrecht en Gelderland voor agendering van het bereikbaarheidsprogramma Foodvalley 2018-2022 in de nieuwe provinciale coalitieprogramma's en financiële afspraken over beschikbaar stellen van provinciale subsidies/cofinanciering en gezamenlijk oppakken van acties/projecten;
- > agendering van de ambities van Regio Foodvalley op de rijksagenda (Omgevingsagenda MIRT voor landsdeel Oost/Bestuurlijk Overleg MIRT, Bestuurlijk Overleg OV/Spoortafel nationaal, subsidies IenW en andere ministeries).

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding voor een nieuw bereikbaarheidsagenda

Voor u ligt het een nieuwe bereikbaarheidsagenda voor de Regio Foodvalley, op hoofdlijnen uitgewerkt in een programmatische aanpak voor 2018-2022: slimmer, duurzamer en gezonder. De agenda en het programma zijn het resultaat van een intensief werkproces van de samenwerkende 8 gemeenten in de Regio Foodvalley. De nieuwe bereikbaarheidsagenda is vertaald in een programma op hoofdlijnen met uitvoeringskracht. Het programma is samengesteld door het Ambtelijk Overleg Mobiliteit, gevoed met inhoudelijke inbreng vanuit de provincies Gelderland en Utrecht en Rijkswaterstaat. Het proces is begeleid door P2 die ook de eindredactie van voorliggend document hebben verzorgd.

De bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley heeft op 11 oktober 2018 het akkoord gekregen van de Portefeuillehouders mobiliteit van de regio en op 19 oktober het akkoord van het Regiobestuur. De komende tijd krijgen de gemeenteraden in de regio de tijd om te reageren alvorens het stuk definitief zal worden vastgesteld door het Regiobestuur.

Regio Foodvalley wil de bereikbaarheid van de regio verder verbeteren (probleemaanpak), maar tegelijkertijd inspelen op trends en regionale kansen voor slimme en duurzame mobiliteit (kansgedreven aanpak). Een goede bereikbaarheid ziet de regio als fundamentele randvoorwaarde voor de economische groei van de regio en de doorontwikkeling van hoogwaardige woon- en leefmilieus. Het idee is dat Regio Foodvalley met een uitdagende bereikbaarheidsagenda een aantal opgaven meer programmatisch en meer in samenhang gaat oppakken in de periode 2018-2022. Op die manier kan beter de verbinding worden bewaakt met de centrale opgaven van de regio zoals beschreven in de Strategische Agenda Regio Foodvalley en de kan de voortgang beter worden gemonitord. Daartoe is een opdracht verstrekt aan P2managers (april 2018) met de volgende elementen:

- > Evalueren van de huidige projecten uit de Netwerkvisie Food Valley 2014 (realisatie, uitvoering lopende/geplande projecten, meerwaarde samenwerking regio, investeringen door partijen Regio Foodvalley);
- > Herijking huidige bereikbaarheidsdoelen Regio Foodvalley en de daarbij behorende opgaven (infrastructuur, middellange-lange termijn) en kansen (slimme & duurzame mobiliteit, korte termijn);
- > Uitwerking van de Bereikbaarheidsagenda in een meer programmatische aanpak (meerwaarde Regio-aanpak, versterken integraliteit, programmatisch samenwerken);
- > Opstellen van een wervend eindproduct (innovatief, ambitieus en realistisch) met draagvlak in de regio (gemeenten, kennisinstellingen en bedrijfsleven); de bereikbaarheidsagenda moet ook zorgen voor intensieve samenwerking met de provincies Gelderland en Utrecht (gezamenlijke beleidsprioriteiten, samenwerking, en cofinanciering), Rijkswaterstaat en private partijen (o.a. werkgevers, Campus/WUR, kennisinstellingen).

1.2 Doel bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley

Met voorliggende bereikbaarheidsagenda en contouren voor een uitvoeringsprogramma 2018-2022 geeft de Regio Foodvalley antwoord op een aantal vragen:

- > Hoe is de uitvoering van de Netwerkvisie 2014 verlopen en op welke resterende knelpunten moeten we de komende jaren gaan investeren?
- > Welke nieuwe ontwikkelingen en beleidskader zijn kansrijk om op te pakken voor een betere bereikbaarheid van Regio Foodvalley?
- > Hoe kunnen we komen tot een meer integraal programma met regionale uitvoeringskracht voor met name opgaven op het schaalniveau van (grote delen van) de regio?

De regio wil met het nieuwe programma gericht gaan werken – met de gemeenten als motor en in nauwe afstemming met andere stakeholders – aan een betere bereikbaarheid van de regio in 2018-2022. Voorliggend document bevat daarvoor een kwalitatieve analyse, uitgewerkt in 4 samenhangende programmalijnen. De programmalijnen zijn uitgewerkt tot op het niveau van opgaven. Het programma is daarmee een meerjarig kader voor uitvoeringsacties. De concrete uitvoering wordt uitgewerkt in jaarlijkse programmaplannen waarin activiteiten (projecten, pilots, onderzoeken, lobbytrajecten, communicatie), organisatie & menskracht en kosten/begroting zijn uitgewerkt. Het eerste programmaplan 2019 met een doorkijk naar 2020 wordt op basis van voorliggende bereikbaarheidsagenda.

1.3 Opzet werkproces en inhoud bereikbaarheidsagenda

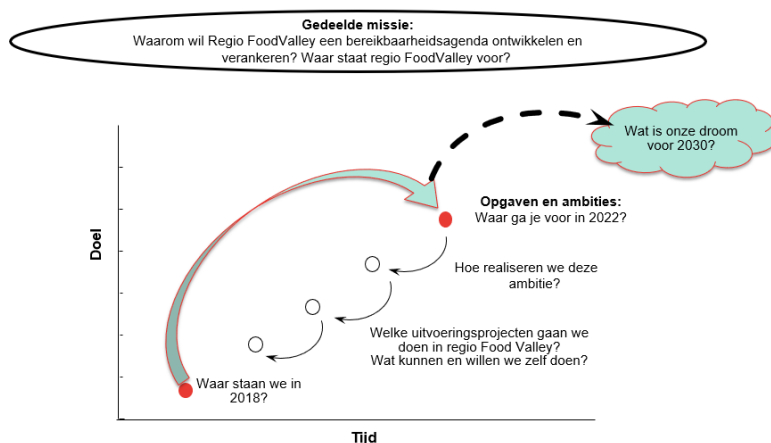
De bereikbaarheidsagenda en contouren voor het uitvoeringsprogramma zijns voorbereid in nauwe samenwerking met de leden van het Ambtelijk Overleg Mobiliteit. Bewust is gekozen om op dit moment niet te werken met informatie uit verkeersmodellen of kwantitatieve analyses van knelpunten of kansen. Het programma is daarmee kwalitatief uitgewerkt. Bij de uitwerking van activiteiten zal waar nodig een nadere onderbouwing en kwantificering plaatsvinden. Dit is bijvoorbeeld al gedaan voor de lopende projecten voor de poorten Hoevelaken en Zuidelijke Entree/Brug Rhenen.

In drie werksessies zijn knelpunten/kansen geïnventariseerd en uitgewerkt in opgaven die op dit moment haalbaar en uitvoerbaar lijken te zijn in de periode 2018-2022. Daarbij is door het gekozen proces ook gezorgd voor gezamenlijk draagvlak in de regio voor de gemaakte keuzes en prioriteiten in de opgaven. Dit zal nog verder worden verfijnd in de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's.

Dit werkproces is in 3 stappen gedaan:

- 4 evaluatie uitvoering acties netwerkvisie 2014
- 5 ambities bereikbaarheid Foodvalley 2030
- 6 doelen en opgaven voor de periode 2018-2022

(zie figuur 1)



Figuur 1: werkproces bereikbaarheidsagenda en programma-opbouw Regio Foodvalley 2018-2022

Daarnaast is – met de bestaande organisatie van Regio Foodvalley als basis – een voorstel uitgewerkt om te komen tot een meer integrale aanpak in de samenwerking en meer programmatische organisatie met een versterkte uitvoeringskracht.

2 EVALUATIE NETWERKVISIE

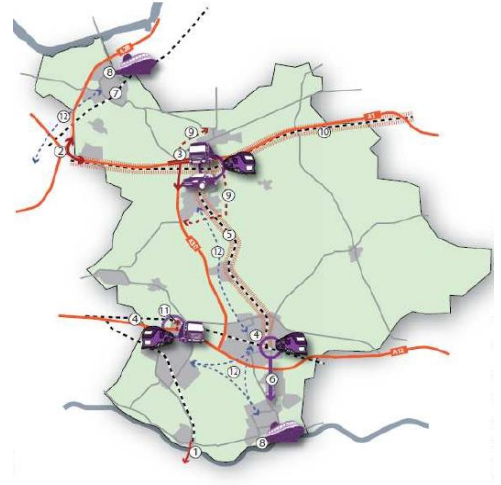
Als eerste stap in het proces is de Netwerkvisie Foodvalley 2014¹ geëvalueerd. Op basis van deskstudie, interviews met alle betrokken projectleiders en een werksessie met het AO-mobiliteit is de balans opgemaakt: welke resultaten zijn geboekt en op welke punten zijn de ambities/acties uit de Netwerkvisie minder goed uit de verf gekomen. In de netwerkvisie zijn voor de diverse verkeersmodaliteiten ambities uitgewerkt voor Regio Foodvalley. De mate waarin deze ambities zijn gerealiseerd zijn uitgewerkt in een werkdocument (bijlage 1).

Voor **fiets** is een dekkend fietsnetwerk ontworpen. Conclusies voor de realisatie zijn: een aantal snelfietsroutes is in voorbereiding/gerealiseerd (Ede-Veenendaal, Wageningen-Arnhem, Barneveld-Putten), aan aantal snelfietsroutes is in studie (Ede-Wageningen, Veenendaal-Utrecht), andere routes worden ook onderzocht (o.a. voor scholieren en toeristisch-recreatief verkeer), veel is geïnvesteerd in koppeling fiets-spoorknooppunten (P+R, OV-fiets, stallingen). Recent is een eerste visie afgerond voor een totaal fietsnetwerk met een investeringsstrategie. Er is op dit moment nog geen sluitend, regionaal dekkend fietsnetwerk en nog niet doelgroep specifiek.

Voor het **wegennet** was de ambitie om een groot aantal knelpunten op te lossen en ook gericht in te zetten op dynamisch verkeersmanagement. Daarnaast was de ambitie om een gericht monitorsysteem op te zetten. Een aantal grote knelpunten is met succes aangepakt/in uitvoering: knelpunt Hoevelaken, zuidelijke entree Rijnbrug Rhenen, MIRT onderzoek A1/A30, verkenning A28, studie A1-Apeldoorn, aanpak N225 Arnhem-Nijmegen. Tegelijkertijd is de congestie op een aantal nieuwe plekken zichtbaar geworden met lokale acties voor nieuwe infrastructuur/randwegen: Ede-Oost, Barneveld, Wageningen-campusroute, Veenendaal). De benadering van de wegknelpunten is nog sterk sectoraal/te weinig integraal met onvoldoende koppeling met oplossingen via dynamisch verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement/modal shift naar OV of fiets. Ook is er geen regionaal monitorsysteem dat inzicht geeft in de ontwikkeling van de congestie en effecten van maatregelen

Voor **Openbaar Vervoer** had de Netwerkvisie als ambitie om een regiodekkend OV-netwerk te hebben met een kwaliteitsimpuls op het (inter)nationale spoor (Utrecht-Arnhem), regionaal spoor (Valleilijn, Rhenen-Veenendaal) en regionaal HOV (Ede-Wageningen en Rhenen-Arnhem). Na aanvangsproblemen met de nieuwe OV-concessies is het OV-basisnetwerk redelijk op orde met uitzondering van Amersfoort-Veenendaal. Er is nog geen regionale sturing van Foodvalley op de nieuwe OV-concessies. Op het spoor is station Ede volop in ontwikkeling en Veenendaal-De Klomp een aanzet, de lobby voor een kwaliteitsimpuls in hoogfrequent spoor Arnhem-Utrecht loopt. De Valleilijn is met succes ingevoerd, een verbinding van station Barneveld-Noord op het hoofdspoor is nog niet gerealiseerd. De HOV-impuls is goed gelukt op de buscorridor N225, voor de overige HOV-lijnen ontbreekt nog een samenhangende visie/aanpak. Voor het buitengebied is een discussie gestart over andere vormen van collectief vervoer (buurtbus, flexnet) maar nog niet operationeel.

In de netwerkvisie zijn voor **ketenmobiliteit/mobiliteitsmanagement** gerichte acties opgenomen. Voor ketenmobiliteit is lokaal goed geïnvesteerd in knooppuntverbeteringen (auto-trein, fiets-trein). Een regionale aanpak met specifieke regionale transferpunten is niet van de grond gekomen. Aanpak van sluipverkeer is lokaal wel gedaan (Binnenveld) maar heeft nog niet tot structurele oplossingen geleid. Gedragsverandering



¹ Regio FoodValley (2014), Netwerkvisie.

van reizigers door inzet van mobiliteitsmanagement is wel gestart ("Bereikbare Vallei") maar is op regionale schaal niet van de grond gekomen.

Hoofdconclusie:

De afgelopen jaren is door de gemeenten en de beide provincies in de regio in een aantal projecten al gewerkt aan het oplossen van de bereikbaarheidsknelpunten. Daarmee is een deel van de ambities gerealiseerd maar in de uitvoering van de Netwerkvisie ontbreekt het vooral aan: een duidelijke regionale bereikbaarheidsagenda met regionale visie/doelen, een integrale aanpak, visie en uitvoering op regionale schaal, afweging van diverse oplossingen/te veel focus op actie per modaliteit (fiets, OV, weginfra). Herijking van de Netwerkvisie betekent dan ook dat we ons meer gaan richten op een samenhangende programmatische aanpak waarbij per corridor een afweging wordt gemaakt van de verschillende oplossingsrichtingen.

3 AMBITIES 2030 BEREIKBAARHEID REGIO FOODVALLEY

3.1 Waarom ambities voor 2030?

In 2011 was Foodvalley nog een abstract begrip met een mooi doel: het bestond uit een beeld van een agrofoodregio die de wens had uit te groeien tot een economisch krachtige, vitale, duurzame groene regio, waar het goed wonen, werken, leren en recreëren is. Acht gemeenten, bedrijfsleven, onderwijs/onderzoek en provincies Gelderland en Utrecht hebben zich sindsdien samen sterk gemaakt voor dat doel en sinds 2015 kan geconstateerd worden dat het beeld van de Foodvalley regio goed uit de verf is gekomen. De regio, met meer dan 345.000 inwoners, staat inmiddels nationaal en internationaal op de kaart.

Regio Foodvalley beoogt zich te ontwikkelen tot wereldleider op het gebied van innovatie en duurzaamheid in de landbouw en voedingsmiddelenindustrie. In de Regio Foodvalley werken onderwijs/onderzoek, bedrijfsleven en overheden intensief samen om dit mogelijk maken. Niet alleen door kennisuitwisseling tussen bedrijven te faciliteren maar ook door de randvoorwaarden voor het topcluster te optimaliseren zoals uitstekende fysieke verbindingen (bereikbaarheid), digitale netwerken en een aantrekkelijk en gezonde woon- en werkomgeving.

Ook naar de toekomst toe moet het aantrekkelijk blijven voor bedrijven, onderwijs- en onderzoeksinstituten en hun medewerkers om zich in Regio Foodvalley te vestigen. Zowel voor internationaal onderscheidende bedrijven en kennisinstellingen in de agrofoodsector als voor nationaal en regionaal onderscheidende clusters in o.a. ICT, poultry en tech. Om deze redenen moet blijvend worden geïnvesteerd in de verbetering van de het vestigingsklimaat, inclusief de fysieke randvoorwaarden in de regio. Naast de bereikbaarheid in de regio behelst dit o.a. het bieden van voldoende bedrijfslocaties, woningen en het behoud en de versterking van de aantrekkelijke groene werk- en woonomgeving van de Foodvalley². De paraplu voor de intergemeentelijke en triple helix samenwerking op deze onderwerpen is de Strategische Agenda van de Regio Foodvalley³ die in 2019 opnieuw zal worden vastgesteld.

Bovenstaande is het vertrekpunt voor de ambities in voorliggend bereikbaarheidsagenda, uitgewerkt in een programmatische aanpak voor de regio Foodvalley 2018-2022. De ambities reiken verder dan 2022, tot aan 2030 geleid op de duur van de voorbereidingstrajecten, investeringsbeslissingen en uitvoeringstrajecten. De 8 gemeenten in de regio Foodvalley willen in nauwe samenwerking met provincies Utrecht en Gelderland en Rijkswaterstaat en in overleg met de werkgevers en kennisinstellingen programmatisch werken aan de realisatie van de ambities uit de bereikbaarheidsagenda Foodvalley in 2018-2022: slimmer, duurzamer en gezonder.

² Aantrekkelijk landschap geldt steeds meer als vestigingsvoorwaarde:

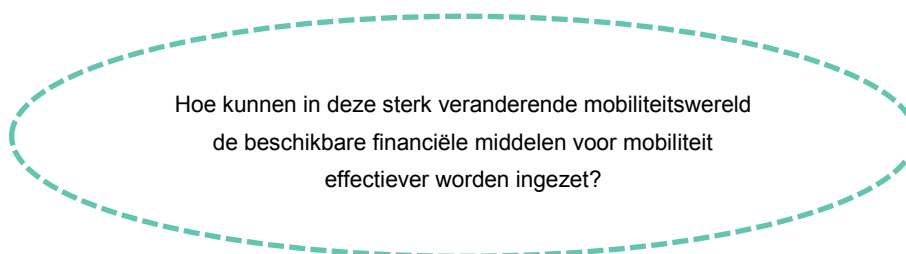
<https://www.youtube.com/watch?v=XXfD7RRtDeM> en

http://deltametropool.nl/nl/landschap_als_vestigingsvoorwaarde.

³ Regio FoodValley (2016),

Strategische Agenda 2015-2019 Food Valley, van denken naar doen.

Bij de uitwerking van de ambities sluit de regio Foodvalley aan bij de centrale vraag in het advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur⁴, mede gelet op de Strategische Agenda van de regio en de uitkomsten van de evaluatie van de Netwerkvisie 2014:



De Raad vraagt daarbij meer aandacht voor:

- 1 Vernieuwing en meer duurzame mobiliteit dan nu het geval is.
- 2 Duurzaam onderhoud en beheer van de bestaande infrastructuur.
- 3 Richting geven aan de mobiliteitstransitie
- 4 Investeren in regionale oplossingen waarbij de bestaande infrastructuur beter en anders wordt gebruikt.
- 5 Heroverweging van eerder genomen mobiliteitskeuzes.

Vanwege de snelle ontwikkelingen op het gebied van de e-bike, intelligente transportsystemen en transitie in het collectief vervoer hebben deze thema's een centrale plek in voorliggende bereikbaarheidsagenda.

⁴ Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2018),
Van B naar anders, investeren in mobiliteit voor de toekomst.

3.2 Uitwerking ambities bereikbaarheid Regio Foodvalley 2030

In dit hoofdstuk benoemen we de bereikbaarheidsambities voor de Regio Foodvalley in woord en beeld. De ambities zijn bepaald op basis van een werksessie met het AO-mobiliteit, aangevuld met deskstudie van P2 managers (zie achtergrondinfo in bijlage 2: werkdocument ambities en doelen). De ambities zijn kwalitatief beschreven, bij de uitwerking van de programmalijnen voor 2018-2022 zijn concrete doelen en meer kwantitatieve doelen uitgewerkt.

3.2.1 Regio Foodvalley is in 2030 (inter)nationaal bereikbaar en regionaal toegankelijk

De externe bereikbaarheid van en naar Regio Foodvalley is zodanig op orde dat de regio vanuit alle richtingen goed bereikbaar is. Reizigers hebben daarbij keuzes in de modaliteit (snelfietsroutes-spoor-HOV-auto) om van en naar regio Foodvalley te komen. Binnen de regio zijn de (toegangs)poorten optimaal ingericht met een multimodaal aanbod voor de verdere toegankelijkheid in de regio.

Voor de (inter)nationale bereikbaarheid beschikt de Regio Foodvalley in 2030 over een herkenbaar netwerk van corridors, verbindingen en poorten op basis van een breed pakket aan maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid per fiets, OV en auto (smart mobility).

Dit netwerk waarborgt een hoogwaardige instroom en uitstroom van en naar regio Foodvalley richting Utrecht, Arnhem, Amersfoort, Apeldoorn/Deventer, het zuiden van Nederland en internationaal, waarbij geen sprake meer is van knelpunten. Met knelpunten wordt hier bedoeld vertragingen veroorzaakt door o.a. onvoldoende aansluiting van bus op bus en trein, onvoldoende beschikbare en op elkaar aansluitende fietspaden en hoge druk op de wegen.



Figuur 2.a:

Impressies Regio Foodvalley in 2030 (inter)nationaal bereikbaar en regionaal toegankelijk

3.2.2 Economische hotspots zijn in 2030 optimaal bereikbaar en comfortabel ontsloten

De economische en maatschappelijke hotspots (centra, WUR, kenniscampus Ede, grote bedrijventerreinen, toeristische attracties en ziekenhuizen en de kernen) van Foodvalley zijn in 2030 optimaal bereikbaar en comfortabel ontsloten door een samenhangend basisnetwerk voor fiets/ebike, collectief vervoer, spoor, (smart-mobility) en auto. Binnen de regio reist men per OV en fiets vertragsvrij en per auto met acceptabele vertragingen door een optimaal aanbod van modaliteiten op de interne corridors.

Als vangnet voor de bereikbaarheid van de kleine kernen en het buitengebied is een Foodvalley-breed netwerk van OV/MaaS gerealiseerd, waarmee elke inwoner vervoer binnen bereik (30 min) heeft.



Figuur 2.b. Impressies Regio Foodvalley 2030 hotspots optimaal bereikbaar, comfortabel ontsloten

Fiets, OV en Auto zijn comfortabel, zorgeloos en snel aan elkaar verknoopt met fysieke en digitale netwerken en mobipunten.

- > Het netwerk van regionale corridors en mobipunten is optimaal ontwikkeld met het oog op een voor de reiziger een vrije keuze van modaliteit voor het vervoer binnen de regio Foodvalley
- > Via slimme koppelingen van hoogwaardige buslijnen (Rijnlijn/ Wageningen-Amersfoort/Utrecht) ontstaat een HOV structuur voor de verschillende vervoersrelaties binnen de ring Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal
- > Dun OV-netwerk behoudt kwaliteit en/of vergelijkbare dienstverlening via nieuwe concepten als flexnet, Mobility as a Service etc.
- > Comfortabel interlokaal fietsnetwerk met minimale snelheid 15 km/h



3.2.3 Regio Foodvalley in 2030 gezond en duurzaam bereikbaar

Gezondheid en duurzaamheid vormen twee maatschappelijke thema's die nauw verbonden zijn met de mobiliteitsontwikkeling in Nederland en in Foodvalley.

Door vermindering van de uitstoot en belasting van de omgeving kan schone en stille mobiliteit een bijdrage leveren aan de fysieke & mentale gezondheid. Daarnaast kan door een verschuiving van passieve naar actieve vormen (bewegen) mobiliteit een aanvullende positieve bijdrage leveren aan de gezondheid van de inwoners van de Regio Foodvalley.

Bij duurzaamheid ligt het accent op vermindering van het energieverbruik en de CO₂ uitstoot met het oog op de klimaatopgave waarvoor Nederland en dus ook de regio Foodvalley aan de lat staat.

De ambities voor gezond en duurzaam bereikbaar zijn.

- > De 8 gemeenten geven het goede voorbeeld door gezonde en duurzame mobiliteit te stimuleren via mobiliteitsmanagement voor de eigen organisaties. Hoewel de eerste resultaten van mobiliteitsmanagement in de regio de afgelopen jaren beperkt waren (zie hoofdstuk 2), ziet de regio toch kansen gelet op de ervaringen op dit terrein (zie o.a. Evaluatie Beter Benutten⁵)
- > In het verlengde daarvan hebben de overige partners in de Triple Helix door inzet van maatregelen op gebied van gedragsverandering en aanbod van duurzame modaliteiten (fietsen, deelsystemen, elektrisch vervoer et cetera) een bijdrage geleverd aan een gezonde en duurzame mobiliteit in de regio Foodvalley.
- > Op basis van voorgaande heeft de regio Foodvalley een aantoonbare bijdrage geleverd aan de reductie van de CO₂-uitstoot door wegverkeer als onderdeel van de klimaataanpak. Dit doet de regio door primair in te zetten op de fiets, OV en SMART-mobility met sluitstuk slimme oplossingen voor automobility en mogelijke uitbreiding van weginfrastructuur.
- > In 2030 heeft dit geleid tot substantieel meer actieve vormen van mobiliteit met als graadmeter de stijging van het gemiddeld aantal kilometers dat in de regio Foodvalley per fiets wordt afgelegd.
- > Een uitstekend netwerk en de resultaten van de beoogde gedragsverandering vormen de basis voor de profilering van Foodvalley als FietsValley. (Regionale fietsstimuleringscampagne aansluitend op provinciale initiatieven (b.v. www.geldersfietsnet.nl)).



Figuur 2.d: Impressies van Gezonde en Duurzame Mobiliteit in Regio Foodvalley 2030

⁵ Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016),
Programma Beter Benutten.

3.2.4 In 2030 is Regio Foodvalley slim, innovatief en veilig bereikbaar

In 2030 is de regio Foodvalley voor alle reizigers slim en veilig bereikbaar, met name door het toepassen van nieuwe technieken (smart mobility, c-its, ISA). Het aantal verkeersslachtoffers en sluipverkeer is tot een minimum beperkt door deze innovatieve technieken, in combinatie met een veilig basisnetwerk (auto, fiets) dat fysiek op orde is.



Het vertrekpunt voor de toekomstige ontwikkeling van het basisnetwerk voor de regio Foodvalley is om te zorgen voor goede basisinformatie over het gebruik van het bestaande netwerk (intensiteiten/herkomst/bestemming, ongevallen). Het droombeeld voor de toekomst is betrouwbare actuele informatie over het gebruik door reizigers van het basisnetwerk ter ondersteuning van veilige mobiliteitskeuzes die de reiziger in de regio Foodvalley maakt.

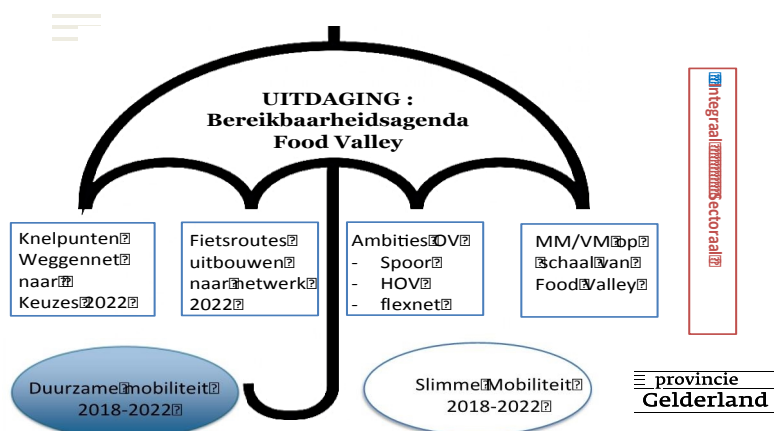


Figuur 2.e: impressies Regio Foodvalley smart, innovatief en veilig verkeer in de kernen in 2030

3.2.5 Bereikbaarheidsdeals in Triple Helix werken

De samenwerking in 2030 is als volgt herkenbaar:

- > Foodvalley-gemeenten werken bovengemeentelijk aan de bereikbaarheid Foodvalley als geheel
- > Foodvalley-gemeenten werken samen met de Triple-helix aan bereikbaarheidsinitiatieven, specifiek wanneer deze een bijdrage leveren aan:
 - Innovatie en kennismanagement voor mobiliteit
 - Mobiliteitsmanagement/smart mobility
 - Bereikbaarheid
 - Duurzaamheid, gezondheid en verbetering van het leefklimaat
- > Triple Helix werkt vanuit de ambities van de bereikbaarheidsagenda voor de regio Foodvalley 2030. Aanleg van grootschalige nieuwe infrastructuur vormt waar nodig het sluitstuk van integrale opgave waarin gedragsverandering de 1^e prioriteit heeft.



Figuur 2.f: Impressies bereikbaarheidsdeals Tripple Helix in Regio Foodvalley 2030

4 PROGRAMMA OP HOOFDLIJNEN

4.1 Waarom een programma?

Gelet op de geformuleerde ambities is verkend welke bestaande en nieuwe activiteiten nodig zijn om de huidige mobiliteitsknelpunten snel op te lossen en kansen te benutten om de bereikbaarheid van Regio Foodvalley te vergroten. Voor de ordening van de meerjarige activiteiten is gekozen voor een programma-aanpak. Belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- > Er is behoefte en noodzaak aan meer samenhang tussen de activiteiten gericht op een betere bereikbaarheid van Regio Foodvalley (zie evaluatie Netwerkvisie, hfdst.3) passend binnen de paraplu van de Strategische Agenda van Regio Foodvalley met daarin de overkoepelende doelstellingen van de intergemeentelijke en triple helix samenwerking in de regio.
- > Er is sprake van een opgave met een specifiek maatschappelijk resultaat("outcome"): een betere bereikbaarheid van de Regio Foodvalley Beter in 2022.
- > De activiteiten zijn ongelijksoortig van aard en aanpak: onderzoeken, lobby/advisering, projecten, pilots, communicatie. Hiervoor leent een programma-aanpak zich goed.

Veel acties moeten nog nader worden verfijnd en/of het is onzeker wat het beleidsresultaat "op straat" zal zijn van deze activiteiten. Om die reden is gekozen voor een "adaptieve" aanpak waarbij snel en gericht bijgestuurd kan worden door aan de verschillende "programmaknoppen" van de programmalijnen te draaien. Acties, organisatie/menskracht en kosten zullen nog uitgewerkt moeten worden. Insteek is om dit met programmaplannen per kalenderjaar uit te werken, als eerste voor 2019.

4.2 Programmadoelen

Hoofddoel van voorliggend programma is om in de periode 2018-2022 een forse stap te maken in het realiseren van de bereikbaarheids-ambities van de regio voor 2030. Als hoofddoel is geformuleerd:



Beter bereikbaar door het oplossen van knelpunten, het uitbreiden van mogelijkheden om van en naar de regio te komen en binnen de regio tussen kernen en hotspots te reizen. Met een duidelijke regio-aanpak:

Slimmer: we benutten onze netwerken optimaal met inzet van gedragsmaatregelen en slimme verkeerstechnieken; alleen voor specifieke situaties zetten we in op uitbreiding of zelfs nieuwe aanleg van infrastructuur, met efficiënt ruimtebeslag en een goede kosten-batenanalyse.

Duurzamer: we kiezen die maatregelen die zorgen voor minder CO₂-uitstoot en verbetering van de luchtkwaliteit. Dit kan door minder te reizen/samen te reizen, bewust te kiezen voor schonere transportmiddelen (fiets, spoor, hoogwaardig OV) en duurzaam autogebruik (autodelen, zero-emissie auto's).

Gezonder: Regio Foodvalley heeft ook het imago van een gezonde regio. Ook in onze agenda voor een betere bereikbaarheid willen we werken aan een toename van het fiets/ebike-gebruik en een goede leefomgeving (luchtkwaliteit, veiligheid).

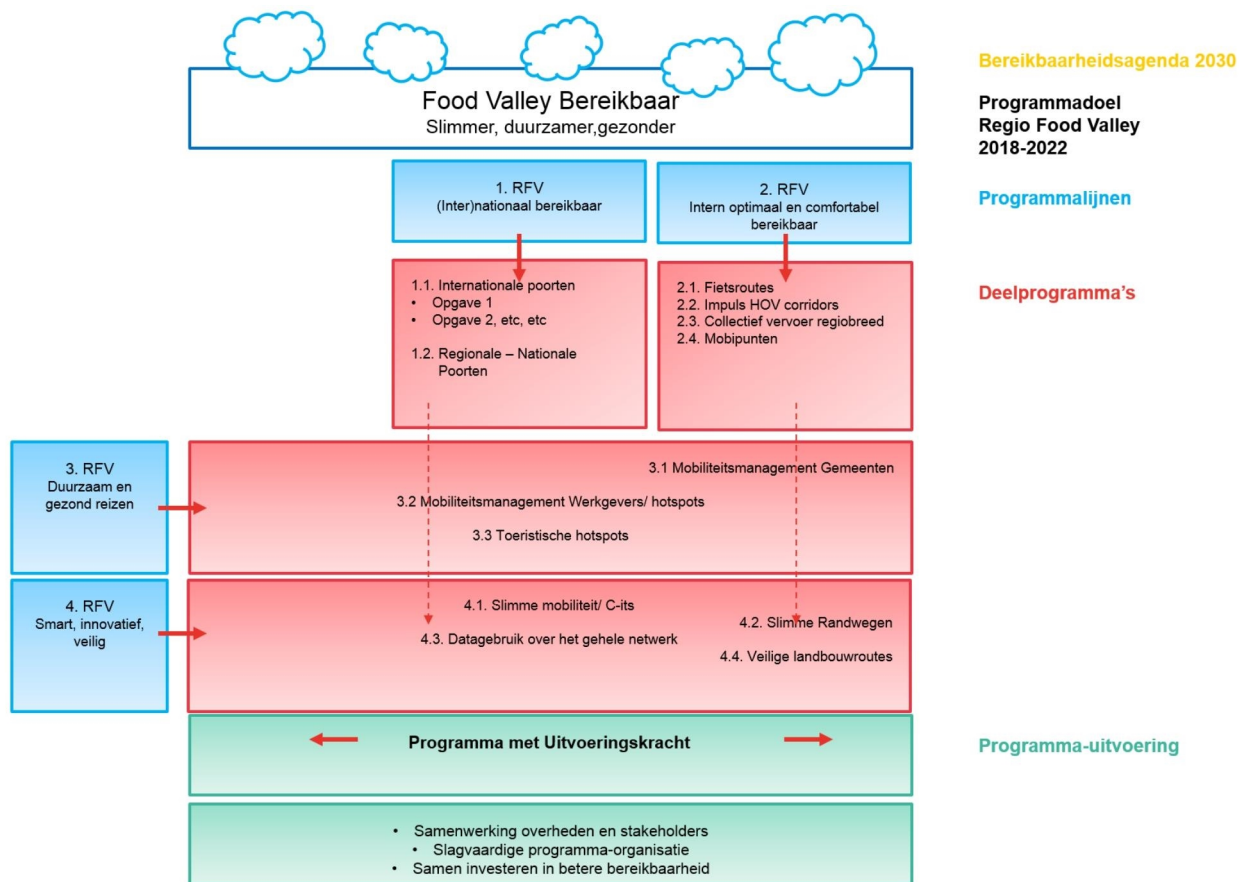
Voorliggend programma richt zich daarmee op een maatschappelijke “outcome”: de bereikbaarheid van Regio Foodvalley (extern, intern) op een slimme manier te verbeteren zodat de economische groei en ontwikkeling van de regio wordt gefaciliteerd en tegelijkertijd de kernwaarden van de regio (duurzaam en gezond) een centrale rol behouden. De bereikbaarheidsagenda voor Regio Foodvalley is uitgewerkt in 4 inhoudelijke programmalijnen waarin het hoofddoel nader wordt uitgewerkt in subdoelen, opgaven en acties. De organisatie en uitvoering van het programma zijn in een ondersteunde programmalijn uitgewerkt (hoofdstuk 5).

4.3 Bereikbaarheidsprogramma Foodvalley 2018-2022

In de werksessies met het AO-Mobiliteit is op basis van bestaand materiaal en kennis van de AO-leden een opbouw van een programma uitgewerkt waarmee de diverse activiteiten zijn geordend.

Vanuit de ambities 2030 is eerst gekeken naar een betere bereikbaarheid van Regio Foodvalley, met name de externe bereikbaarheid (programmalijn 1) en interne bereikbaarheid (programmalijn 2). Aanvullend is een aantal activiteiten gebundeld die zorgen dat er structureel ingezet wordt op gedragsverandering van reizigersgroepen. Dit doen we met mobiliteitsmanagement, gericht op duurzamer en gezonder reizen, met name in Regio Foodvalley zelf (programmalijn 3). Tenslotte is gekeken hoe technologische ontwikkelingen/slimme mobiliteit bij kunnen dragen aan het oplossen van knelpunten en het creëren van duurzaam veilige wegen. Dit doen we door maatregelen te nemen op het gebied van verkeersmanagement/c-ITS en waar nodig met lokale infrastructuurmaatregelen (programmalijn 4).

De ruggengraat van deze inhoudelijk programmalijnen wordt gevormd door de programmastructuur. In hoofdstuk 5 staat beschreven hoe de samenwerking binnen het programma versterkt zal worden vormgegeven, op welke manier de voortgang wordt bewaakt en de uitvoering van het programma is geborgd om er uiteindelijk voor te zorgen dat het programma meer integrale uitvoeringskracht op regionale schaal krijgt in de komende jaren (hoofdstuk 5). Figuur 3 geeft de opbouw van dit programma aan.



Figuur 3: Bereikbaarheidsagenda uitgewerkt in een programmatische aanpak 2018-2022.

Programmalijn 1. FoodValley: (inter)nationaal bereikbaar



Hoofddoel:

De externe bereikbaarheid van Regio Foodvalley is in 2022 verbeterd door herkenbare poorten waar minder vertragingen zijn (weg) en concurrerende alternatieven (OV, fiets)

Programmalijn 1.1. (Inter)nationale poorten Ede-Wageningen, Veenendaal-De Klomp en Barneveld-Noord

Subdoel

De (inter)nationale poorten bij station Ede-Wageningen en station Veenendaal-De Klomp worden in 2022 optimaal bediend en er is een naadloze overstap van en naar de knooppunten met fiets, OV en auto. Dit geldt ook voor een nieuw te ontwikkelen poort bij Barneveld-Noord (station, logistieke poort)

Mobiliteitsknelpunten en kansen slimme & duurzame bereikbaarheid

De drie poorten zijn voor de externe bereikbaarheid cruciaal zowel voor forensen als bezoekers van en naar de regio Food Valley. De poorten zijn daarmee van (inter)nationaal belang met name door hun ligging op de internationale OV-corridor (zie ook programmalijn 2.2.). Belangrijke knelpunten op dit moment zijn de te lage frequentie op het spoor en de bereikbaarheid en ontsluiting van beide stations. Hoewel de afgelopen jaren al forse kwaliteitsverbeteringen zijn doorgevoerd/voorbereid, is voor de ontwikkeling van Regio Food Valley een extra impuls gewenst. Kansen liggen daarbij in het programma Hoogfrequent Spoor en de vertaling van het project Toekomstbeeld OV 2040 naar concrete maatregelen in de regio.

Opgaven

- > Regio Foodvalley zet in op het belang van de stations Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp op de corridor Utrecht-Arnhem voor de Regio Foodvalley bij de verdere ontwikkelingen in het programma Hoogfrequente Spoorverbinding en binnen de landelijke ontwikkelingen binnen 'Toekomstbeeld OV 2040'.
- > Regio Foodvalley onderzoekt welke kwaliteitsimpuls van de stations Veenendaal-De Klomp en Ede Wageningen nodig is om in de toekomst als poort richting Randstad en Oost Nederland optimaal te blijven functioneren en hoe deze kwaliteitsimpuls bereikt kan worden. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de ruimtelijke ontwikkeling (wonen, werken, voorzieningen) rond deze knopen.
- > De regio zet sterk in voor realisatie van een nieuw station Barneveld-Noord (Utrecht-Apeldoorn/kruising met Valleilijn) en versterking toegang voor logistieke stromen (MIRT-verkenning A1-A30/koppeling met OV-station Barneveld-Noord).

Programmalijn 1.2. Regionale-nationale poorten

Subdoel:

De externe bereikbaarheid van de regionale-nationale poorten van regio Foodvalley is in 2022 verbeterd door minder vertragingen bij de poorten (max. 15 minuten vertraging in de spitsen), beschikbaar concurrerend OV-aanbod bij deze poorten en waar mogelijk een naadloze overstap op snelfietsroutes en HOV.

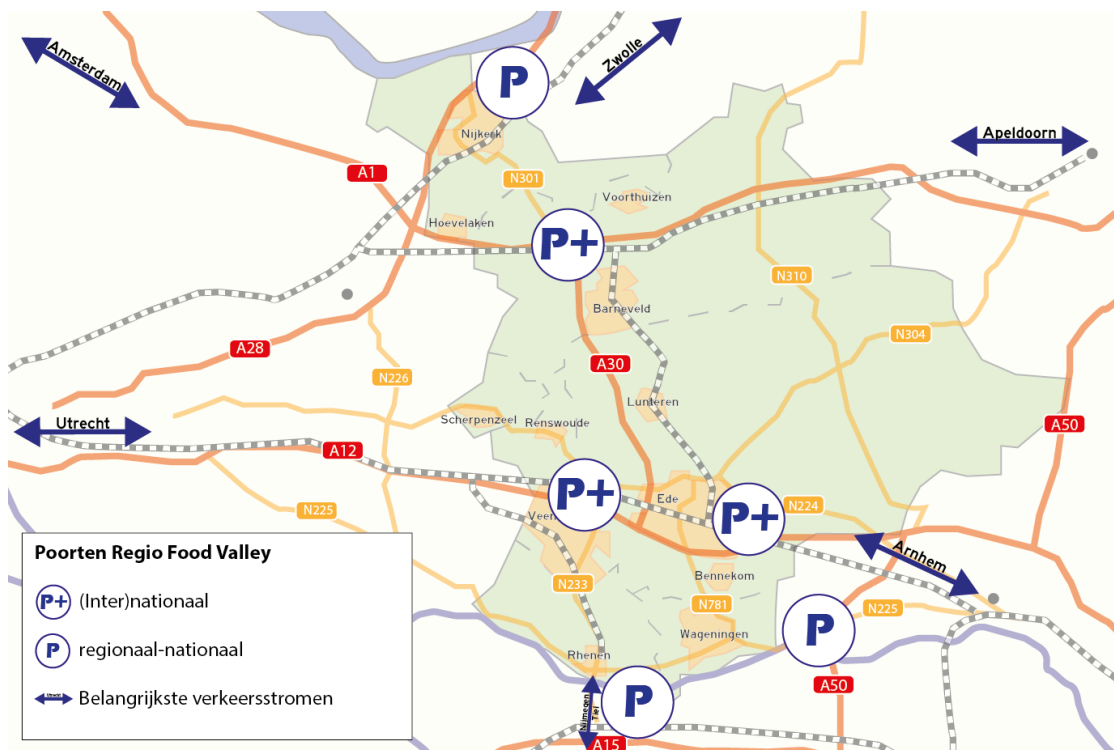
Mobiliteitsknelpunten en kansen slimme & duurzame bereikbaarheid

Naast de poorten Ede-Wageningen, Veenendaal-De Klomp en de Noordelijk poort bij Knooppunt Hoevelaken en Barneveld-Noord is verbetering van de externe bereikbaarheid van de regio Foodvalley noodzakelijk door een betere ontsluiting en doorstroming bij een aantal cruciale regionale-nationale poorten. Het betreft toegangspoorten voor wegverkeer maar ook voor spoor of multimodale poorten. Daarbij is aanpak van de doorstroming van de belangrijkste corridors van en naar die poorten uiteraard van groot belang. Afgelopen jaren is door Regio Food Valley al met succes gewerkt aan een aantal poorten zoals Hoevelaken A1-A28 en Zuidelijke Entree/Toegang Rhenen; beide projecten ronden we af komende jaren. Maar er zijn ook nieuwe knelpunten en kansen: afgelopen jaren is de zuidoostelijke entree van en naar Wageningen qua doorstroming een probleem gebleken en biedt de ontwikkeling van de Valleilijn met een multimodale poort bij Barneveld-Noord (weg-OV knoop) een kans voor een verbeterde bereikbaarheid aan de noorzijde van Food Valley.

Opgaven

- > Regio Foodvalley zorgt dat de wensen van de regio voor verbetering van de externe bereikbaarheid van de regionale-nationale poorten van Regio Foodvalley (zie figuur 4) op de agenda staan/komen bij de Provincie Utrecht, Provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en het Ministerie van IenW.
- > Regio Food Valley voert actieve lobby-trajecten voor deze poorten en zet gericht bijdragen in vanuit het regionale mobiliteitsfonds. Deze lobbytrajecten krijgen zowel ambtelijk vorm als bestuurlijk. Dit betekent deelname aan de verschillende "toekomsttrajecten" op het gebied van infra en OV en nauwe relaties tussen de regio en beide provincies.
- > Investeringsbesluit Rijnbrug/zuidelijke entree Rhenen
- > Maatregelenpakket vermindering congestie poort Wageningen Zuid-oost/A50-N225
- > Logistieke poort Nijkerk realiseren in MIRT-verkenning A28

Bij de uitwerking van deze opgaven wordt nadrukkelijk gekeken naar de corridors en voor de Regio Foodvalley cruciale verbindingen van en naar de regio. Met name voor het OV zijn dit de verbindingen naar Arnhem, Driebergen/Zeist-Utrecht, Amersfoort, Apeldoorn en in de toekomst Lelystad-airport.



Figuur 4: Overzicht poorten Regio Foodvalley (externe bereikbaarheid)



Hoofddoel:

De economische en maatschappelijke hotspots (centra, WUR, kenniscampus Ede, grote bedrijventerreinen, toeristische attracties, scholen en ziekenhuis) van Regio Foodvalley zijn in 2022 met minimale vertragingen bereikbaar. Binnen de regio reist men per OV en fiets vertragsingsvrij en per auto met acceptabele vertragingen door een optimaal aanbod van modaliteiten op de interne corridors.

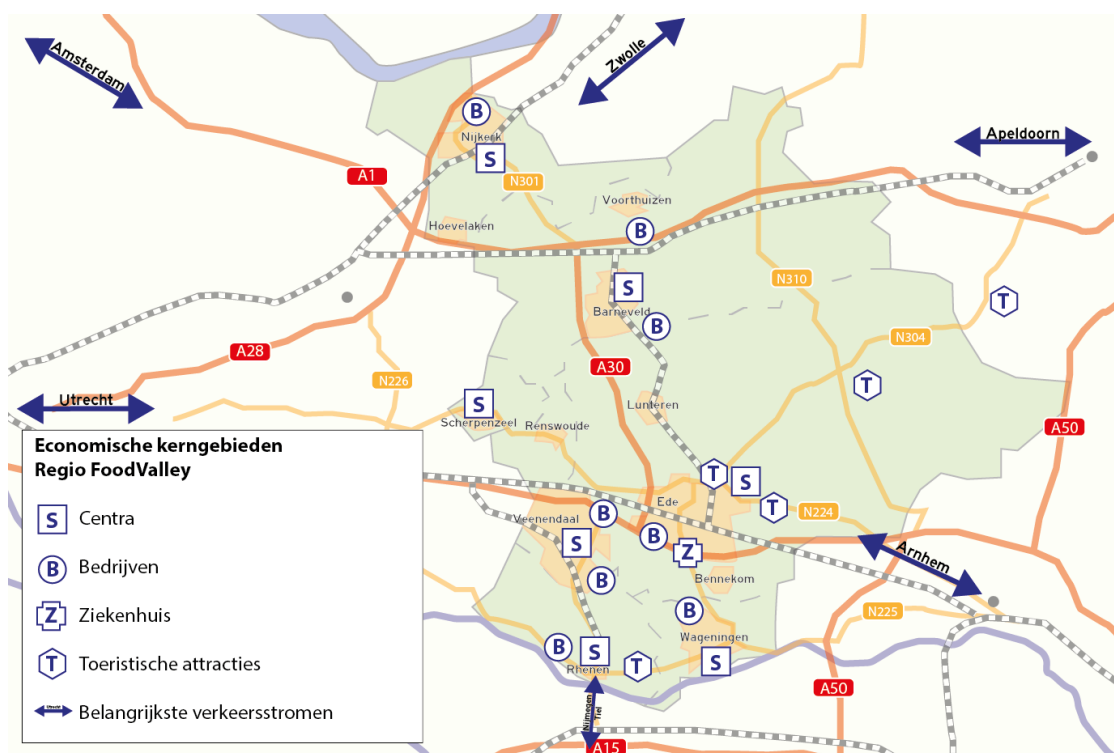
Op elke hoofdcorridor binnen de regio is er multimodaal aanbod op maat voor de doelgroepen.

Maatwerkvervoer en mobipunten ontsluiten deze corridors voor reizigers in de gehele regio Foodvalley.

De interne bereikbaarheid en doorstroming van de gehele Regio Foodvalley zijn van cruciaal belang om de ambities van de regio te kunnen realiseren. Mobiliteit is daarbij geen doel op zich maar een middel om deze ambities te realiseren. Vanuit inzicht in de vragen en behoeften van bewoners, forensen en bezoekers. Voor de belangrijkste corridors en economische “hotspots” (zie figuren 5 en 6) zijn de mobiliteitsknooppunten en kansen op slimme en duurzame mobiliteit uitgewerkt (zie ook bijlage 2 werkdocument).



Figuur 5: corridors interne bereikbaarheid Regio Food Valley



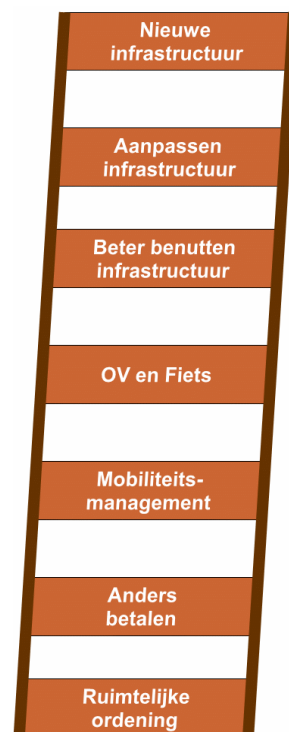
Figuur 6: economische-maatschappelijke “hotspots” Regio Foodvalley

Bij de uitwerking van de programmalijnen in concrete opgaven en acties hanteren we het principe van de duurzaamheidsladder (figuur 7).

De principes zijn voor de corridors in Regio Foodvalley vertaald in een aanpak om te komen tot duurzame, slimme en gezonde resultaten te komen, met de volgende voorkeursvolgorde in oplossingen:

- 1 ruimtelijke ordening/verstedelijking/verdichting bevorderen rond OV-knopen
- 2 gedragsverandering/mobiliteitsmanagement
- 3 inzet fiets/ebike met een regio dekkend fietsnetwerk
- 4 inzet Hoogwaardig Openbaar Vervoer (OV)
- 5 inzet Verkeersmanagement/Slimme Mobiliteit voor betere doorstroming
- 6 inzet Slimme Randwegen/Lokale weginfra.

Voor de maatregelen in de fysieke netwerken is deze duurzaamheidsaanpak uitgewerkt binnen deze programmalijn, met vier deelprogrammalijnen voor fietsroutes (2.1), hoogwaardig OV-verbindingen (2.2.), vangnet voor collectief vervoer (2.3) en mobipunten (2.4). Deze fysieke maatregelen zijn randvoorwaardelijk voor maatregelen op het gebied van gedragsverandering/mobiliteitsmanagement (programmalijn 3) en verkeersmanagement/slimme technische oplossingen (programmalijn 4).



Figuur 7: duurzaamheidsladder

Programmalijn 2.1. Fietsroutes

Subdoel:

In 2022 is voor de Regio Foodvalley een groot deel van het regionale fietsnetwerk gerealiseerd om de keus voor fietsgebruik op de corridors en tussen economische hotspots te ondersteunen.

30% van alle fietsroutes voor forensen (snelfietsroutes/doorfietsroutes) en voor scholieren (schoolfietsverkeer) is gerealiseerd en 30% is in voorbereiding.

Op 80% van de belangrijkste bestemmingen zijn overdekte, "bewaakte" stallingsvoorzieningen aanwezig met minimaal 30% overcapaciteit

(zie figuur 8)

Mobiliteitsknelpunten en kansen slimme & duurzame mobiliteit

- > Er ontbreekt een sluitend fietsnetwerk voor forensenverkeer
- > Op bestemmingen zijn vaak onvoldoende kwalitatief goede stallingsvoorzieningen aanwezig
- > Een aantal fietsroutes voor scholieren en recreatief fietsverkeer zijn niet voldoende comfortabel/onveilig
- > Veel forensen hebben een afstand voor woon-werkverkeer tussen 0-20 km, dit maakt gebruik van fiets/ebike kansrijk. Met name als dit wordt "aangejaagd" door gericht mobiliteitsmanagement bij gemeenten en werkgevers (zie programmalijn 3)

Opgaven

- > Regio Foodvalley is al gestart in overleg met de provincies voor het realiseren van (snel)fietsroutes. Insteek is om in 2018-2022 met name in de prioritaire corridors en specifieke scholierenroutes te zorgen voor minimaal 50% van de fietsroutes.
- > Wageningen-Ede: Snelfietsroute/doorgaande fietsroute: is al voor 50% gereed < 2022, insteken op realisatie overige 50% met aftakkingen naar campus/bedrijven
- > Veenendaal centrum/Veenendaal De Klomp naar Ede met doorloop naar zowel Amersfoort als Wageningen: kansrijk gelet op forensenstromen en afstanden (ebike-proof)
- > Snelfietsroute Veenendaal-Rhenen Noord, daarna doorfietsroute: deels gerealiseerd, evt. optie volledige snelfietsroute Amersfoort-Veenendaal-Rhenen-Wageningen-Arnhem
- > Ede-Barneveld: specifiek investeren in schoolfietsroutes is kansrijk, forensen-routes minder
- > Nijkerk/Putten-Barneveld: realisatie doorfietsroute/snelfietsroute + deel doorfietsroute Nijkerk
- > Wageningen-Arnhem: snelfietsroutes in uitvoering, goed alternatief < 20 km



Figuur 8: Fietsroutes Regio Foodvalley

Programmalijn 2.2. Impuls (H)OV-corridors

Subdoel

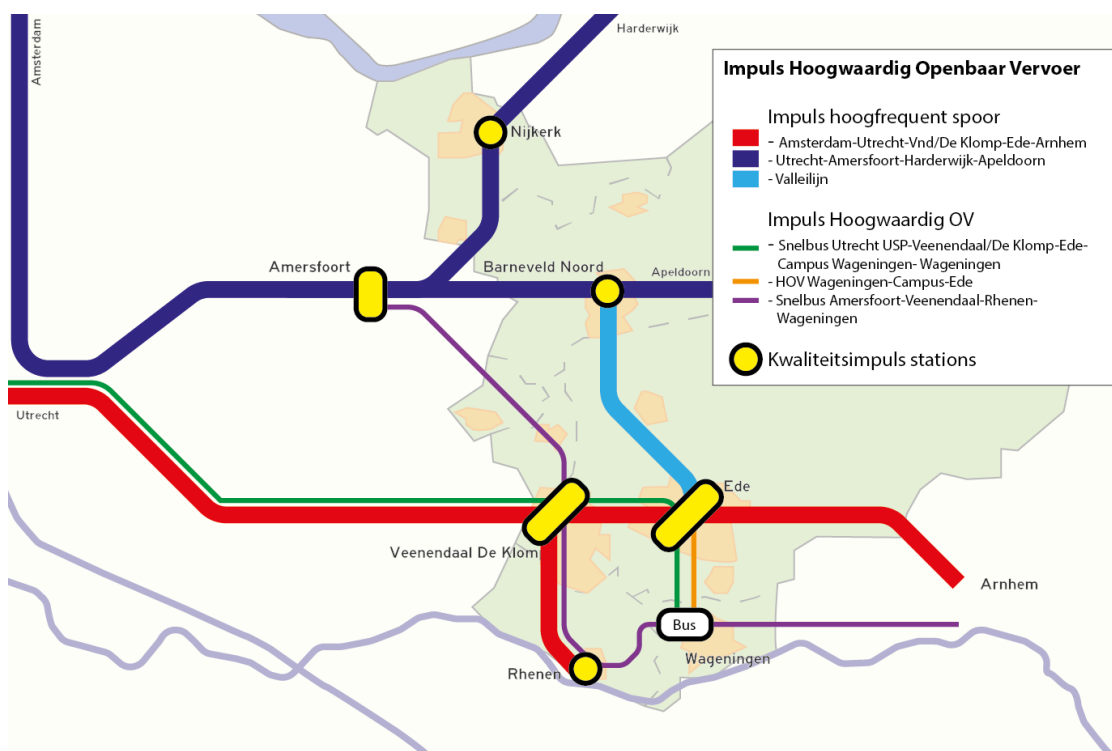
In de hoofdcorridors binnen de Regio Foodvalley zijn in 2022 eerste kwaliteitsimpulsen gerealiseerd voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Er zijn besluiten genomen en deels uitgevoerd voor 3 spoorverbindingen (frequentieverhoging, impuls stations). Daarnaast zijn besluiten genomen en deels uitgevoerd voor de realisatie van 3 Hoogwaardige OV-lijnen, die de economische hotspots met elkaar verbinden (zie figuur 9)

Mobiliteitsknelpunten en kansen op slimme & duurzame mobiliteit

- > Onvoldoende snel/hoogwaardig OV op aantal corridors. Grootste knelpunt is de geringe betrouwbaarheid (veel vertraging maar ook veel uitval), waardoor aansluiting gemist worden. Dit in combinatie met een lage frequentie van bus en trein op corridors met veel vraag bijv. lijn 80 Veenendaal-Rhenen-Wageningen en de trein op Veenendaal-De Klomp beide slechts 2x/uur.
- > Opwaardering huidige OV-verbinding Wageningen-Ede naar HOV-ruggengraat voor de regio met topkwaliteit is kansrijk, mede in kader van kennis-as. Kerncorridor voor gebruik diverse doelgroepen: forensen, bezoekers en studenten uit de gehele regio. Uitbreiden van deze corridor met Veenendaal, is nodig zodat zij, als een van de hoofdkernen van Foodvalley beter wordt aangehaakt op de Kennisas. Nu al sterke relatie met Ede, verbindingen met Wageningen ondermaats (met name OV).
- > Naast HOV-as Ede-Wageningen zijn er ook kansen voor HOV-kwaliteit op de andere corridors van "rondje WERV" in de vorm van spoor (3 intercity corridors figuur 9) en snelbusdiensten USP-Utrecht-Wageningen en Amersfoort-Veenendaal-Rhenen-Wageningen.

Opgaven

- > Lobby vanuit Regio Foodvalley voor opnemen regio-prioriteiten - overzicht van belangrijke OV verbindingen tussen kernen en economische hotspots binnen en buiten de regio Foodvalley - in toekomstige provinciale en landelijke trajecten en in nieuwe provinciale OV-concessies.
- > Lobby voor een kwartierdienst van de Valleilijn op de lange termijn (3 corridors zie figuur 10) en lobby en realisatie van een kwaliteitsimpuls bij de stations in Regio Foodvalley (Amersfoort, Ede CS, Veenendaal-De Klomp, nieuw: Barneveld Noord en Nijkerk). De kwaliteitsimpuls zal per station verschillend zijn, gelet op verschillen in omvang en aard van de gebruikersgroepen.
- > In regio starten met verkenning HOV-as Ede-Wageningen.
- > Naast HOV-as Ede – Wageningen ook lobby inzetten voor realisatie snelbusverbindingen: nieuwe snelbusroute USP Utrecht-Veenendaal-Ede-Campus-Wageningen met aansluiting op de Rijnlijn en versterking lijn 80/280 Amersfoort-Veenendaal-Rhenen-Wageningen-Campus (zie figuur 9)



Figuur 9.: Visie Regio Foodvalley voor kwaliteitsimpuls HOV

Programmalijn 2.3. Collectief Vervoer: voor iedereen, begrijpelijk en vindbaar

In de corridors worden vooral maatregelen genomen om knelpunten in de corridors op te lossen en kansen voor slimmere en duurzamere mobiliteit in en tussen de corridors te versterken. Ook in de nieuwe OV-concessies Gelderland en Utrecht en ambities voor toekomstig Openbaar Vervoer (zie figuur 10 en beelden Toekomstbeeld OV Midden-Nederland/Gelderland⁶) ligt het accent met name op het versterken van “dikke” vervoerstromen.

Tegelijkertijd willen rijk en provincies dat de regio's een visie hebben en maatregelen nemen voor collectief vervoer (ontsluitend net, buurtbussen, MaaS, doelgroepenvervoer) in met name de buitengebieden. Dit is voor Regio Foodvalley met een relatief groot aandeel buitengebied en een taak op het gebied van doelgroepenvervoer een collectief thema om aan te werken. Om die reden is hiervoor een aparte deelprogrammalijn 2.3. voor opgenomen.

Subdoel:

In de nieuwe OV-concessies van Utrecht en Gelderland zijn de wensen van Regio Foodvalley voor een goed verbindend en ontsluitend OV-netwerk (diverse diensten) gerealiseerd en in werking. Daarnaast zijn in 2022 in de nieuwe concessies maatregelen opgenomen om vraagafhankelijk collectief vervoer beschikbaar te stellen in het buitengebied waar het reguliere OV niet binnen bereik is (flexdiensten, MaaS). Daarbij is afstemming gezocht met het regionale WMO-doelgroepenvervoer.

Mobiliteitsknelpunten en kansen voor slimme & duurzame mobiliteit

- > De bereikbaarheid en verbinding van buitengebied en kleine kernen met het OV is op veel plaatsen in het buitengebied minimaal/
- > Er is onvoldoende direct OV tussen kernen Regio Foodvalley door verschillende concessiegebieden en kernen met belangrijke economische en maatschappelijke hotspots (bv. geen directe verbinding Veenendaal – Wageningen en Rhenen – campus Wageningen - Ede, verbinding Rhenen met ziekenhuis Gelderse Vallei).
- > Verdere vergroening OV-materieel komt in verdrukking vanwege tijdelijke overgang naar andere concessie
- > Beide provincies hebben in de uitgangspunten en contouren voor hun nieuwe OV-concessies expliciet aandacht voor vangnet van het reguliere OV, met name in gebieden met “weinig” vraag voor grootschalig OV-vervoer.
- > Nieuwe concepten voor het OV (flexnet, brengflex, Mobility as a Service) ontwikkelen zich snel en lijken kansrijk in grote delen van het buitengebied van Foodvalley

Opgaven

- > Lobby om ambities/wensen van de regio ingebed te krijgen in de toekomstvisies en OV-concessies van Provincies en Rijk.
- > Het opstellen van een visie van Regio Foodvalley op collectief vervoer als reactie op nieuwe beleidskaders van rijk (Toekomstbeeld OV 2040) en provincies (nieuwe OV-concessies).

⁶ Provincie Utrecht (2018),

Tussenresultaten Toekomstbeeld OV, uitwerking Regio Food Valley.

Programmalijn 2.4. Mobipunten

Subdoel:

In 2022 is een netwerk van regionale mobipunten binnen de regio gereed. Deze multimodale overstappunten zorgen er voor dat gemakkelijker overgestapt kan worden tussen auto, OV (spoor/bus) en fiets/ebike om binnen de regio te verplaatsen en om naar of van andere landsdelen te komen.

Mobiliteitsknelpunten en kansen voor slimme & duurzame mobiliteit

- > In de netwerkvisie Regio Foodvalley (2014) is de noodzaak onderkend voor het realiseren van een groot aantal strategische knooppunten op cruciale overstappunten. Afgelopen jaren is deze ambitie nauwelijks gerealiseerd. Het belang van goed functionerende mobipunten/knooppunten staat ook op de agenda's van rijk en provincies.
- > Er is veel beleidsmatige aandacht voor realisatie van multifunctionele en multimodale mobipunten, met name om overstapgemak in mobiliteitsnetwerken te versterken. Om die reden is aan het thema "Mobipunten" concreet invulling gegeven met een aparte programmaknop. Daarbij wordt nadrukkelijk ingestoken met verschillende soorten mobipunten, afhankelijk van de vraag/behoefte bij reizigers (zie figuur 10)
- > Stedelijke verdichting rond belangrijkste OV-knoppen/mobipunten bevordert het gebruik van OV en fiets. Dit wordt door de provincies Utrecht en Gelderland sterk gepromoot.

Opgave

- > Een eerste reeks prioritaire mobipunten is bepaald, te weten punten die een regionale betekenis hebben en waar hoge “overstapkwaliteit” gewenst is. Voor die prioritaire mobipunten (figuur 11) wordt een plan uitgewerkt voor de opwaardering op basis van een duidelijk inzicht in vraag/behoefte bij reizigers.
- > Realisatie van diverse mobipunten is noodzakelijk in 2018-2022, met name ook om reizen in de corridors comfortabel te maken en concurrerend met uitsluitend reizen met de auto.
- > Bij mobipunten ook investeren in e-laad-infrastructuur voor diverse vormen van elektrisch vervoer



Figuur 10: diverse vormen van mobipunten



Figuur 11: Mobipunten in Regio Foodvalley

Hoofddoel:

Reizigers in de Regio Foodvalley reizen gezond en duurzaam op basis van structurele gedragsbeïnvloeding door overheden en werkgevers en van een goed aanbod van duurzame modaliteiten. In 2022 reist 20-50 % van de werknemers in regio duurzamer en gezonder.

Zoals bij de ambities al is aangegeven werkt deze programmalijn aan duurzaamheid en gezondheid door gebruik van e-bike/fiets en Openbaar Vervoer te bevorderen en de uitstoot en belasting van de mobiliteit te beperken. Daardoor verbetert de vitaliteit van de forensen (werknemers/ werkgeversvoordeel). Dit wordt met name gerealiseerd door gericht mobiliteitsmanagement bij de gemeenten zelf en bij werkgevers in de regio. Daarnaast willen we duurzaam reisgedrag naar toeristische attracties bevorderen door gezamenlijke acties met de toeristische “hotspots”.

Door het realiseren van duurzamer en gezonder reizen worden ook de effectiviteit van de maatregelen in programmalijnen 1 en 2 versterkt. Als principe bij deze programmalijn hanteren we de samenhang tussen “trias mobilica” en “trias energetica” (figuur 12):

- 1 minder reizen
- 2 vervoersvraag duurzaam faciliteren
- 3 verduurzamen mobiliteitsaanbod



Figuur 12: duurzaamheidsaanpak volgens trias mobilica/trias energetica

Programmalijn 3.1. Mobiliteitsmanagement gemeenten Regio Foodvalley

Subdoelen

In 2022 hebben alle gemeenten in Regio Foodvalley planmatig mobiliteitsmanagement ingevoerd, gericht op duurzamer en gezonder reizen van hun werknemers. Dit leidt eind 2022 tot 5% CO2-reductie in het

verkeersgedrag onder de werknemers van alle 8 gemeenten gezamenlijk. In 2022 heeft 20% van deze werknemers, die per auto reizen in de regio, de overstap gemaakt van auto naar fiets/ebike, duurzaam OV, carpool of zero-emissie auto's.

Opgaven

- > Alle gemeenten in Regio Foodvalley starten in 2019 met mobiliteitsmanagement aangejaagd door een mobiliteitsmakelaar en een aanbod aan mobiliteitsmaatregelen.
- > Naast gedragsverandering van de eigen medewerkers versnellen gemeenten ook hun beleid met inkoop van duurzaam vervoer, met name het eigen wagenpark.

Programmalijn 3.2. Mobiliteitsmanagement werkgevers

Subdoel

In 2022 hebben – naast de gemeenten - minimaal 10-15 werkgevers/kennisinstellingen in de regio maatregelen genomen om bij te dragen aan structureel duurzamer reisgedrag van de werknemers. Dit leidt tot 5% CO2-reductie en circa 20% minder autogebruik van forensen en een overstap naar alternatieven (thuiswerken, OV, fiets/ebike, samen rijden, duurzame leaseauto's/deelauto's).

Opgaven

- > In 2019 wordt een mobiliteitsconvenant gesloten tussen gemeenten en werkgevers in de Regio Foodvalley. Dit mobiliteitsconvenant bestaat uit afspraken over het gebruik van andere vormen van mobiliteit (dan de auto), het aantal reizen te beperken en op andere tijden te reizen (buiten de spitsperiodes). In de periode 2019-2022 worden de afspraken uit het convenant in de praktijk gebracht.
- > Prioriteit ligt bij gedragsverandering van forensen die reizen in de corridors:
 - Ede-Wageningen: Convenant Wageningen Bereikbaar als katalysator om grootschalige gedragsmaatregelen te realiseren (minder autogebruik meer ebike/HOV)
 - Veenendaal-Ede: mobiliteitsmanagement forensen (van en naar Veenendaal) is kansrijk, gericht op meer gebruik van Station Veenendaal-De Klomp en snelfietsroutes
 - Rhenen-Wageningen: mobiliteitsmanagement is optie als no-regretmaatregel zolang de zuidelijke entree en maatregelen Campus-route/ZO-toegang Wageningen nog niet zijn gerealiseerd, minimaal de groei op deze corridor opvangen
 - Wageningen-Arnhem: voor korte termijn zouden hier no-regret maatregelen Mobiliteitsmanagement wenselijk zijn, zowel voor de entree van ZO-Wageningen (Poort, zie programmalijn 1) als voor de bereikbaarheid van de corridor Rhenen-Wageningen-Arnhem
 - Pilot starten voor duurzame logistiek

Programmalijn 3.3. Mobiliteitsmanagement toeristische hotspots

Subdoel:

De duurzame en gezonde bereikbaarheid van de toeristische hotspots World Food Center, Ouwehands Dierenpark en Veluwe/Hoge Veluwe is in 2022 verbeterd door een naadloos werkende reisketen met multimodaal reisaanbod.

Opgaven

- > Regio Food-Valley wil met de stakeholders van de toeristische trekpleisters in de regio (Ouwehands Dierenpark, Food-Center Ede, Hoge Veluwe) zorgen voor een herkenbare bereikbaarheid waarbij bezoekers een beter reisaanbod krijgen (reisinfo, keuzes modaliteiten) om zo duurzaam en comfortabel te reizen naar en van deze trekpleisters.

Programmalijn 4. FoodValley smart, innovatief en veilig bereikbaar



Hoofddoel:

In 2030 is de Regio Foodvalley voor alle reizigers slim, veilig en sociaal bereikbaar, met name door het toepassen van nieuwe technieken gericht op gedragsbeïnvloeding (smart mobility, Intelligente Transport Systemen (ITS), Intelligente Snelheids Adaptie (ISA). Het aantal verkeersslachtoffers en sluipverkeer is tot een minimum beperkt door deze innovatieve technieken, in combinatie met een veilig basisnetwerk (auto, fiets) dat fysiek op orde is. Met deze ambitie maakt de regio in de periode 2018-2022 een eerste stap.

Programmalijn 4.1. Slimme mobiliteit/Intelligente Transport Systemen (ITS)

Subdoel:

De bereikbaarheid in de kernen van Regio Foodvalley is in 2030 optimaal met inzet van innovatieve verkeersmanagementtechnieken. Daarnaast zorgen doorstromingmaatregelen op de corridors voor minder hinder/duurzaam veilig corridors. Regio Foodvalley ondersteunt deze maatregelen met innovatieve pilots/oplossingen, mede gericht op verbetering van de leefbaarheid in 2018-2022.

Opgaven

- Binnen de prioritaire corridors van Regio Foodvalley wordt onderzocht en getest waar en op welke wijze innovatief verkeersmanagement/smart mobility ingezet kan worden voor oplossing van de huidige congestie/vergroten van de doorstroming en verkeersveiligheid
- Met slimme maatregelen wordt beproefd of de rij snelheden van autoverkeer in verblijfsgebieden significant kunnen worden verlaagd
- Met name bij kernen waar discussies is over randwegen kan innovatief verkeersmanagement/c-ITS worden ingezet als no-regret maatregelen vooruitlopend op de aanleg van “slimme” randwegen (bijv. Veenendaal-Oost, Ede-Oost) of als alternatief (bijv. Renswoude, Scherpenzeel)

Programmalijn 4.2 Slimme wegen

Subdoel:

Voor een selectief aantal locaties is in 2018-2022 de uitbreiding van de infrastructuur voorbereid/uitgevoerd, als mogelijk sluitstuk van een integrale oplossing en in combinatie met innovatief verkeersmanagement (optimale doorstroming), behoud van concurrentiekracht en alternatieve vervoerswijzen en waar mogelijk mobiliteitsmanagement (preventief verkeersdruk voorkomen, zie programmalijn 3)

Opgaven

- Binnen de Regio Foodvalley is de lokale congestie bij een aantal plekken, mede door gebiedsontwikkeling, zo sterk toegenomen dat de maatregel “slimme uitbreiding infrastructuur” noodzakelijk lijkt. Hierbij wordt wel systematisch de duurzaamheidsladder gehanteerd (figuur 7). Als eerste stap kijken we hoe de (verwachte) verkeersgroei kunnen opvangen met mobiliteitsmanagement, gebruik van fiets/ebike en OV en met slim verkeersmanagement. Als sluitstuk kan dan nieuwe infrastructuur worden ingezet.
- Bereikbaarheid Campus Wageningen: uitkomst afwachten PIP-provincie, in programmaperiode in ieder geval no-regret maatregelen inzetten.

- Veenendaal-oost: in samenhang met verkeersontwikkeling op de N233 en maatregelen zuidelijke entree Rhenen bepalen welke combinatie van innovatief verkeersmanagement op de N233/randweg en lokale weginfra het meest duurzaam en effectief is
- Sluipverkeerroutes Binnenveld, Bennekom en A12/A50 aanpakken met Dynamisch Verkeers Management/maatregelen Talking Traffic en afsluitingen voor gemotoriseerd verkeer.

Programmalijn 4.3. data s.m.a.r.t toepassen door het gehele netwerk heen

Subdoel:

Het vertrekpunt voor de toekomstige ontwikkeling van het basisnetwerk voor de Regio Foodvalley is om te zorgen voor goede basisinformatie over het gebruik van het bestaande netwerk (intensiteiten, herkomst/bestemming-gegevens, parkeren, reistijden, ongevallen). In 2020 is deze basisinformatie voor de regio op orde. Het droombeeld voor de toekomst is betrouwbare, actuele informatie over het gebruik door de reizigers van het basisnetwerk ter ondersteuning van veilige mobiliteitskeuzes die de reiziger in de Regio Foodvalley maakt.

Opgaven

- Regio Foodvalley start met een gezamenlijke databank/verkeersdesk om in te zetten voor verkeersmanagement in de regio
- Eerste opgave is om te komen tot een gezamenlijk databeheer en set van innovatieve toepassingen voor verkeersmanagement op een aantal congestiepunten.

Programmalijn 4.4. Veilige landbouwroutes

Subdoel:

Met innovatieve oplossingen voor een goede scheiding van verkeersstromen en slimmer beheer en onderhoud van landbouwwegen wil Regio Foodvalley in 2022 een groot aantal landbouwroutes veilig en onderhoudsarm hebben, in samenhang met veilige fietsroutes en aanpak van sluipverkeer op deze routes.

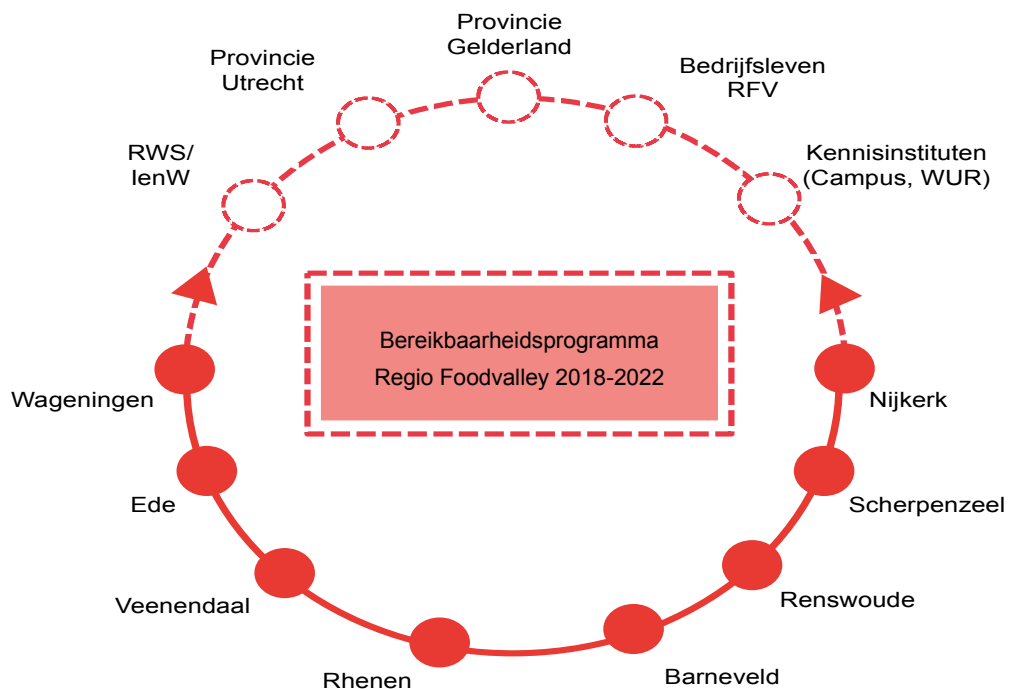
Opgaven

- Een aantal routes in het buitengebied van Regio Foodvalley hebben problemen met veiligheid/doorstroming van het landbouwverkeer en schade aan wegdek en bermen (PM nader aangeven routes)
- Mede in het kader van innovatief groot onderhoud van wegen en ambitie om te komen tot meer “leesbare” wegen wil de regio starten met een aantal pilots voor innovatieve, verkeersveilige landbouwroutes en scheiding van verkeersstromen

5 PROGRAMMA MET UITVOERINGSKRACHT

Naast de inhoudelijke programmalijnen is cruciaal dat het uitvoeringsprogramma “van papier naar uitvoering” wordt gebracht. Dit kan “adaptief” met jaarprogramma’s waarin activiteiten, menskracht en middelen concreet zijn uitgewerkt. Dit vraagt om:

- 1 Samenwerking in Regio Foodvalley (gemeenten) met andere overheden, bedrijfsleven (werkgevers, toeristische hotspots) en kennisinstellingen (Campus/WUR, kenniscampus Ede, NIZO, Kenniscentrum Sport, CROW) (zie figuur 13)
- 2 Slagvaardige programma-organisatie die zorgt voor de aansturing, realisatie en monitoring van het programma
- 3 Een samenhangend investeringsprogramma waarmee de diverse activiteiten uit het programma worden gefinancierd.



Figuur 13: samenwerking partijen in Regio Foodvalley

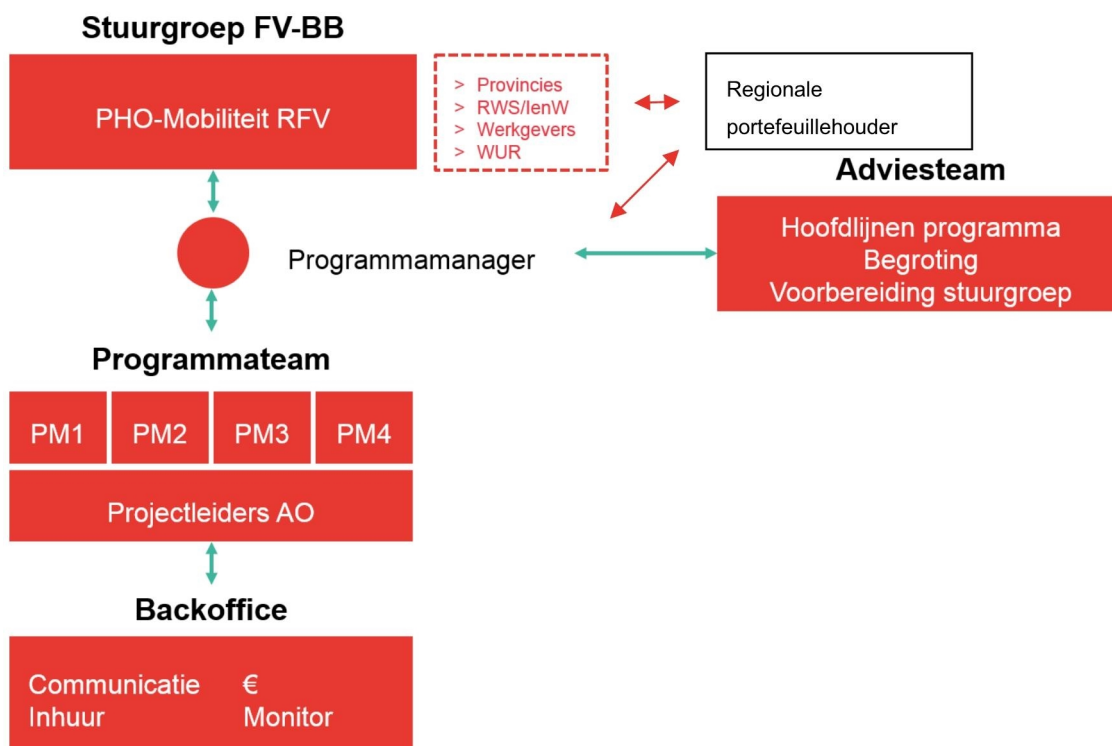
Met de bereikbaarheidsagenda en programmatische aanpak Regio Foodvalley 2018-2022 zetten de samenwerkende gemeenten in de regio hun ambities en programma-aanpak voor een betere bereikbaarheid neer. Belangrijk is dat ook andere stakeholders mee gaan doen en investeren in dit programma: collega-overheden (Provincies Gelderland en Utrecht, Rijkswaterstaat-Oost, Ministerie van IenW), private partijen (werkgevers, Campus/WUR, kennisinstellingen) en toeristisch-recreatieve hotspots.

5.1 Slagvaardige programma-organisatie (figuur 14)

De huidige aanpak van de mobiliteitsvraagstukken in Foodvalley wordt weliswaar programmatisch ingestoken, maar er is nog geen sprake van een volwaardige programmasturing. Dit is nodig om tot uitvoeringskracht te komen. Er is hoge prioriteit nodig voor een gezamenlijk optreden in het bestaande portefeuillehouders-overleg mobiliteit Regio Foodvalley. Het huidige PHO-mobiliteit kan fungeren als stuurgroep voor het nieuwe programma. De regionale portefeuillehouder (sinds juni 2018 wethouder van Veenendaal) is hierbij een bestuurlijk belangrijke verbindingsschakel. Voor een gedragen programma is uitbreiding met bestuurders/directeuren van provincies, Rijkswaterstaat, werkgevers en kennisinstellingen/WUR gewenst.

Voor de aansturing en uitvoering van de programmalijnen en -acties is inzet van voldoende en ervaren menskracht noodzakelijk. Er zal hierbij onderscheid moeten worden gemaakt tussen projectleiders -ingehuurd of reeds werkzaam bij een gemeente - die verantwoordelijk zijn voor specifieke onderdelen van het programma zoals fietsroutes, mobipunten of mobiliteitsmanagement (programmeam) en AO leden die niet verantwoordelijk zijn voor een bepaald onderdeel maar wel een rol spelen in de algehele samenwerking binnen het programma (adviesteam). Tenslotte is de backoffice geborgd binnen de reguliere werkzaamheden van het regiokantoor.

In de regio is ervaring met het werken met zogenaamde 'adoptiegemeenten'. Deze gemeente zorgt ervoor dat op één of meerdere van de onderdelen van het programma voortgang wordt geboekt en resultaten worden behaald. De programmamanager bewaakt de algehele voortgang op het programma en de verbinding met de andere programma's en trajecten in de Regio. Dit is ook voor onderliggend programma een geschikte aanpak, die uitgewerkt wordt in de jaarlijkse programmaplannen



Figuur 14: voorstel organisatie Bereikbaarheidsprogramma Food Valley 2018-2022

5.2 Samen investeren in betere bereikbaarheid

De bereikbaarheidsagenda geeft de ambities en doelen van het programma op hoofdlijnen aan, uitgewerkt in vier inhoudelijke programmalijnen met concrete opgaven voor de verschillende programmalijnen. Daarmee is de programmatische aanpak voor de komende 4 jaar aangegeven. Bewust kiezen we voor een aanpak op hoofdlijnen (ambities-doelen-opgaven) die adaptief van karakter is: jaarlijks kunnen we aanpassingen doen. De concrete uitwerking van het programma doen we met specifieke jaarprogramma's. Hierin worden acties (onderzoeken, projecten, lobby-trajecten, communicatie, pilots), benodigde menskracht en financiering uitgewerkt. Een eerste jaarprogramma werken we uit voor 2019 met een doorkijk naar 2020. Een jaarprogramma is met name bedoeld om concrete afspraken te maken binnen de afzonderlijke gemeentelijke organisaties/gemeenteraden, maar ook om afspraken te maken over inzet van menskracht en cofinanciering bij andere overheden en private partijen die mee willen werken aan een betere bereikbaarheid van Regio Foodvalley.

Voor de realisatie van het programma is de huidige inzet van menskracht binnen de 8 gemeenten onvoldoende. Naast vrijgestelde tijd voor de leden van het AO, is specifieke menskracht nodig voor de diverse projectleiders bij de adoptie-gemeenten en mogelijk inhuur van specifieke expertise. Na vaststelling van voorliggend programma zullen de programmalijnen verder worden uitgewerkt: concrete acties (projecten, pilots, onderzoeken, lobbytrajecten, communicatie), inzet van menskracht en kosten. Hierbij zal ook een begroting worden gemaakt van de benodigde middelen voor de diverse programmalijnen en uitvoeringsacties en aan het regiobestuur worden voorgelegd.

Op basis van een vastgestelde bereikbaarheidsagenda en een programmatische aanpak Food Valley 2018-2022 kan een eerste jaarprogramma 2019 worden opgesteld waarin voorliggend programma is vertaald in acties, menskracht, organisatie en begroting/financieringsafspraken. Voornemen is dit te doen met een jaarplan 2019 met een doorkijk naar 2020, vast te stellen begin 2019.

De bereikbaarheidsagenda en het jaarprogramma 2019/2020 kunnen worden gebruikt voor:

- > afspraken binnen de 8 regiogemeenten voor inzet van menskracht vanaf begin 2019 en reeds beschikbare middelen bij regiogemeenten en Regio Foodvalley voor de acties in 2019 (begrotingen, mobiliteitsfonds);
- > besluitvorming in de colleges van BenW en gemeenteraden van de 8 regiogemeenten over inzet van menskracht en middelen (voorjaarsnota 2019, begrotingscyclus 2020);
- > overleg met de provincies Utrecht en Gelderland voor agendering van het bereikbaarheidsprogramma Food Valley Beter 2018-2022 in de nieuwe provinciale coalitieprogramma's en financiële afspraken over beschikbaar stellen van provinciale subsidies/cofinanciering en gezamenlijk oppakken van acties/projecten;
- > agendering van de ambities van Regio Foodvalley op de rijksagenda (Omgevingsagenda MIRT voor landsdeel Oost/Bestuurlijk Overleg MIRT, Bestuurlijk Overleg OV/Spoortafel nationaal, subsidies IenW en andere ministeries);

De volgende separate werkdocumenten zijn beschikbaar:

1. evaluatie Netwerkvisie Regio FoodValley 2014
2. ambities en doelen bereikbaarheidsagenda Regio FoodValley 2030
3. programmalijnen en 1^e grossijst acties bereikbaarheidsprogramma 2018-2022