



PROGRAMMA-AANPAK 2018-2022: SLIM, DUURZAAM EN GEZOND

BEREIKBAARHEIDSAGENDA

Uittreksel: drukversie augustus 2019



INHOUD

Inhoud	2
Voorwoord: samen investeren in betere bereikbaarheid	3
1. AMBITIES 2030 BEREIKBAARHEID REGIO FOODVALLEY	5
1.1. Waarom ambities voor 2030?	5
1.2. Uitwerking ambities bereikbaarheid Regio Foodvalley 2030	7
1.2.1. Regio Foodvalley is in 2030 (inter)nationaal bereikbaar en regionaal toegankelijk	7
1.2.2. Economische hotspots zijn in 2030 optimaal bereikbaar en comfortabel ontsloten	7
1.2.3. Regio Foodvalley in 2030 gezond en duurzaam bereikbaar	8
1.2.4. In 2030 is Regio Foodvalley slim, innovatief en veilig bereikbaar	9
1.2.5. Bereikbaarheidsdeals in Triple Helix werken	9
2. PROGRAMMA OP HOOFDLIJNEN	10
2.1. Waarom een programma?	10
2.2. Programmadoelen	10
2.2.1. Programmalijn 1. Foodvalley (inter)nationaal bereikbaar	12
2.2.2. Programmalijn 2: Foodvalley intern optimaal en comfortabel bereikbaar	15
2.2.3. Programmalijn 3. Foodvalley duurzaam en gezond bereikbaar	22
2.2.4. Programmalijn 4. Foodvalley smart, innovatief en veilig bereikbaar	24
3. Programma met uitvoeringskracht	26
Colofon	27



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 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 acht regiogemeenten. Maar we kunnen het niet zonder andere partijen.

Met dit programma nodigen we dan ook onze collega-overheden (buurgemeenten, 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 Regio Foodvalley 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



Regionaal portefeuillehouder Mobiliteit Engbert Strooboscher (r)

1. AMBITIES 2030 BEREIKBAARHEID REGIO FOODVALLEY

1.1. 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 Regio Foodvalley 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 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 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 Foodvalley¹. De paraplu voor de intergemeentelijke en triple helix samenwerking op deze onderwerpen is de Strategische Agenda van de Regio Foodvalley² die in 2019 opnieuw zal worden vastgesteld.

Bovenstaande is het vertrekpunt voor de ambities in voorliggend bereikbaarheidsagenda, uitgewerkt in een programmatische aanpak voor Regio Foodvalley 2018-2022. De ambities reiken verder dan 2022, tot aan 2030 gelet op de duur van de voorbereidingstrajecten, investeringsbeslissingen en uitvoeringstrajecten.

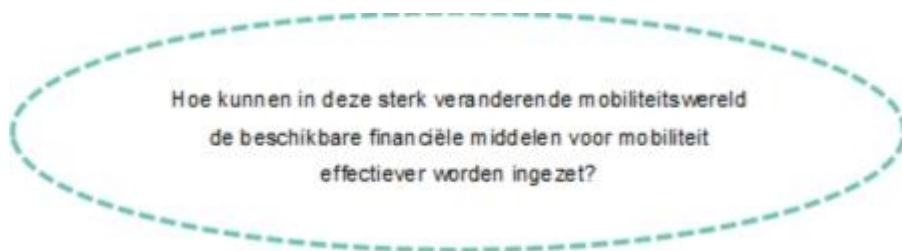
De acht gemeenten in Regio Foodvalley willen in nauwe samenwerking met provincies Utrecht en Gelderland en Rijkswaterstaat en in overleg met de werkgevers en kennisinstellingen programmatisch werken aan de realisatie van de ambities uit de bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2018-2022: slimmer, duurzamer en gezonder.

¹ Aantrekkelijk landschap geldt steeds meer als vestigingsvoorwaarde:
<https://www.youtube.com/watch?v=XXfD7RRtDeM> en
http://deltametropool.nl/nl/landschap_als_vestigingsvoorwaarde.

² 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 Infrastructuur³, 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.



³ Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2018),
Van B naar anders, investeren in mobiliteit voor de toekomst.

1.2. UITWERKING AMBITIES BEREIKBAARHEID REGIO FOODVALLEY 2030

De ambities zijn kwalitatief beschreven, bij de uitwerking van de programmalijnen voor 2018-2022 zijn concrete doelen en meer kwantitatieve doelen uitgewerkt.

1.2.1. 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 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.



1.2.2. 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 Regio 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 Regio Foodvalley-breed netwerk van OV/MaaS gerealiseerd, waarmee elke inwoner vervoer binnen bereik (30 min) heeft.

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 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

1.2.3. 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 Regio 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 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 Benutten⁴).
- 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 Regio Foodvalley.
- Op basis van voorgaande heeft 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 automobilititeit 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 Regio Foodvalley per fiets wordt afgelegd.
- Een uitstekend netwerk en de resultaten van de beoogde gedragsverandering vormen de basis voor de profilering van Regio Foodvalley als FietsValley. (Regionale fietsstimuleringscampagne aansluitend op provinciale initiatieven (b.v. www.geldersfietsnet.nl).



⁴ Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016), Programma Beter Benutten.

1.2.4. In 2030 is Regio Foodvalley slim, innovatief en veilig bereikbaar

In 2030 is 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 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 maakt.

1.2.5. Bereikbaarheidsdeals in Triple Helix werken

De samenwerking in 2030 is als volgt herkenbaar:

- Regiogemeenten werken bovengemeentelijk aan de bereikbaarheid van Regio Foodvalley als geheel.
- Regiogemeenten 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 Regio Foodvalley 2030. Aanleg van grootschalige nieuwe infrastructuur vormt waar nodig het sluitstuk van integrale opgave waarin gedragsverandering de 1e prioriteit heeft.

2. PROGRAMMA OP HOOFDLIJNEN

2.1. WAAROM EEN PROGRAMMA?

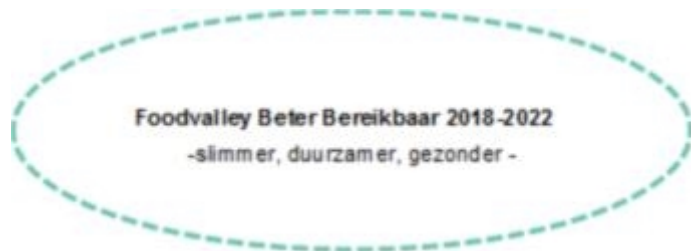
Gelet op de geformuleerde ambities is verkend welke bestaande en nieuwe activiteiten nodig zijn om de huidige mobiliteitsknelpunten snel op te lossen en kansen te benutten om de bereikbaarheid van Regio Foodvalley te vergroten. Voor de ordening van de meerjarige activiteiten is gekozen voor een programma-aanpak.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

2.2. PROGRAMMADOELEN

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



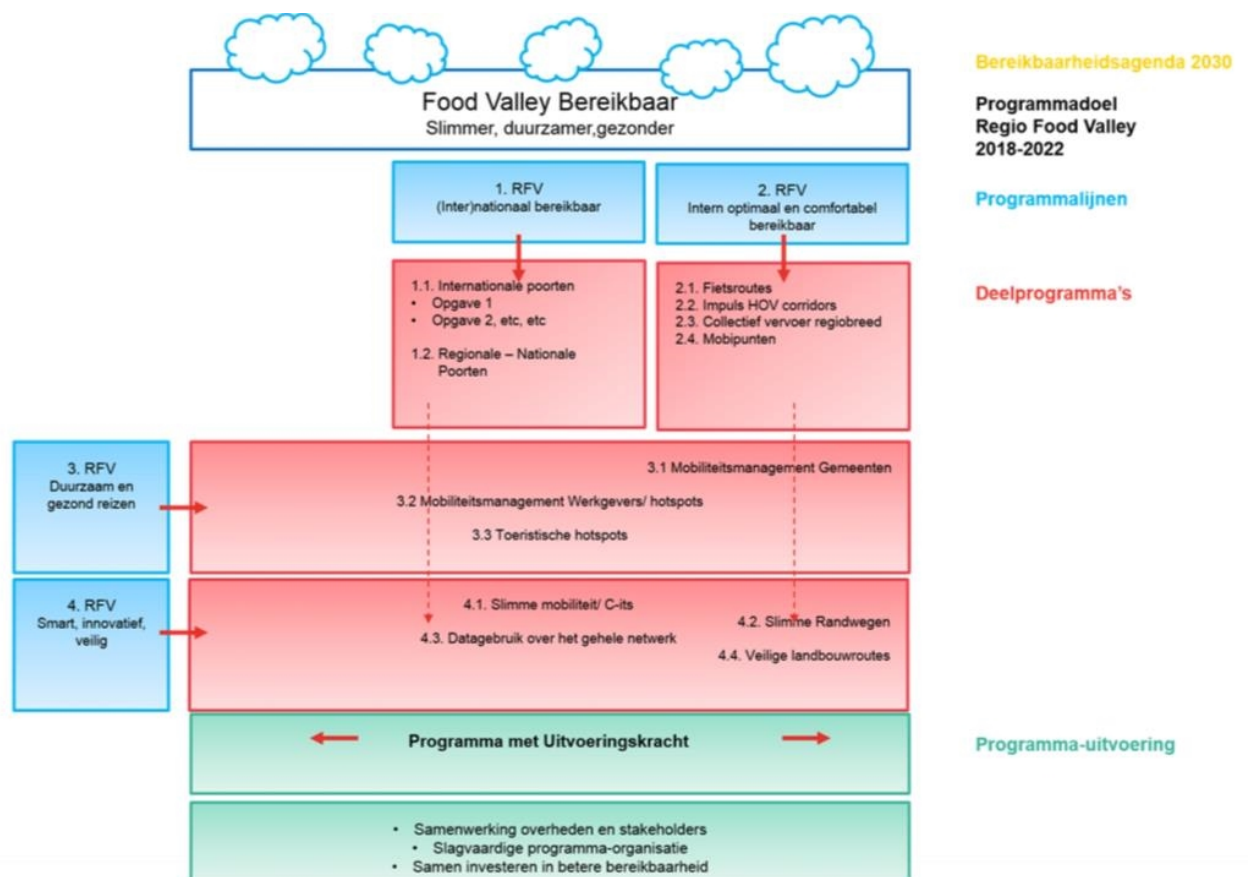
Beter bereikbaar door het oplossen van knelpunten, het uitbreiden van mogelijkheden om van en naar de regio te komen en binnen de regio tussen kernen en hotspots te reizen. Met een duidelijke regio-aanpak:

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 3).



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

2.2.1. 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)

2.2.1.1. 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 knooppunt Hoevelaken, de aansluiting van A1/A30 en de ontwikkelingen 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 Regio Foodvalley. 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 Foodvalley een extra impuls gewenst. Kansen liggen daarbij in het programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de vertaling van het traject 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 Regio Foodvalley bij de verdere ontwikkelingen in het programma Hoogfrequente Spoorvervoer 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 richt zich op een verbetering van de noordelijke entree van Regio Foodvalley bij knooppunt Hoevelaken, knooppunt A1/A30 en Barneveld-Noord. De regio zet daarbij sterk in op een oplossing voor de knelpunten, voor realisatie van een nieuw station Barneveld-Noord (Utrecht-Apeldoorn/kruising met Valleilijn) en versterking toegang voor logistieke stromen (koppeling OV-station Barneveld-Noord met MIRT-verkenning A1-A30) waarbij de ontwikkeling van de railterminal in Barneveld als essentieel onderdeel wordt gezien van de (inter)nationale bereikbaarheidsstrategie van de regio.



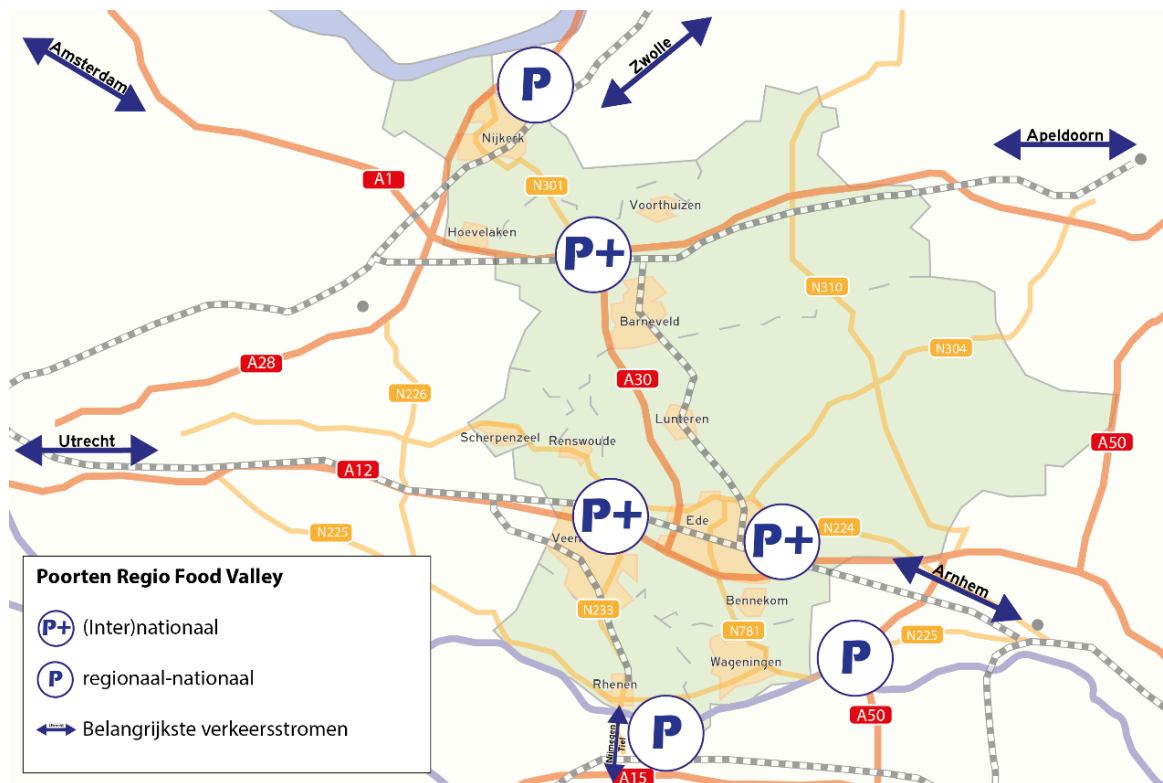
2.2.1.2. Programmalijn 1.2. Regionale-nationale poorten

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 noordelijke poort bij Knooppunt Hoevelaken en Barneveld-Noord is verbetering van de externe bereikbaarheid van 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 Foodvalley al met succes gewerkt aan de Zuidelijke Entree/Toegang Rhenen. Maar er zijn ook nieuwe knelpunten en kansen: afgelopen jaren is de zuidoostelijke entree van en naar Wageningen qua doorstroming een probleem gebleken en er liggen kansen voor een logistieke poort bij Nijkerk.



Figuur 4: Overzicht poorten Regio Foodvalley (externe bereikbaarheid)

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 Foodvalley 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.

- “Inzet op een integrale aanpak van de zuidelijke ontsluiting van Regio Foodvalley staat voorop. Dit betekent niet alleen investeringsbesluiten voor verbreding van de Rijnbrug, de Rondweg-oost (N233) en versterking van het fiets- en OV-gebruik, maar ook aandacht voor en onderzoek naar lange termijnoplossingen.”
- Maatregelenpakket vermindering congestie poort Wageningen zuidoost/A50-N225
- Logistieke poort Nijkerk realiseren in MIRT-verkenning A28
- In aanvulling op de in figuur 4 opgenomen poorten zal Regio Foodvalley aandacht blijven vragen voor de externe bereikbaarheid van de westzijde van de regio via de N224 (knelpunten N224/N226 en aansluiting op de A12 bij Maarsbergen).

Bij de uitwerking van deze opgaven wordt nadrukkelijk gekeken naar de corridors en voor 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.



2.2.2. Programmalijn 2: Foodvalley intern optimaal en comfortabel bereikbaar

Hoofddoel:

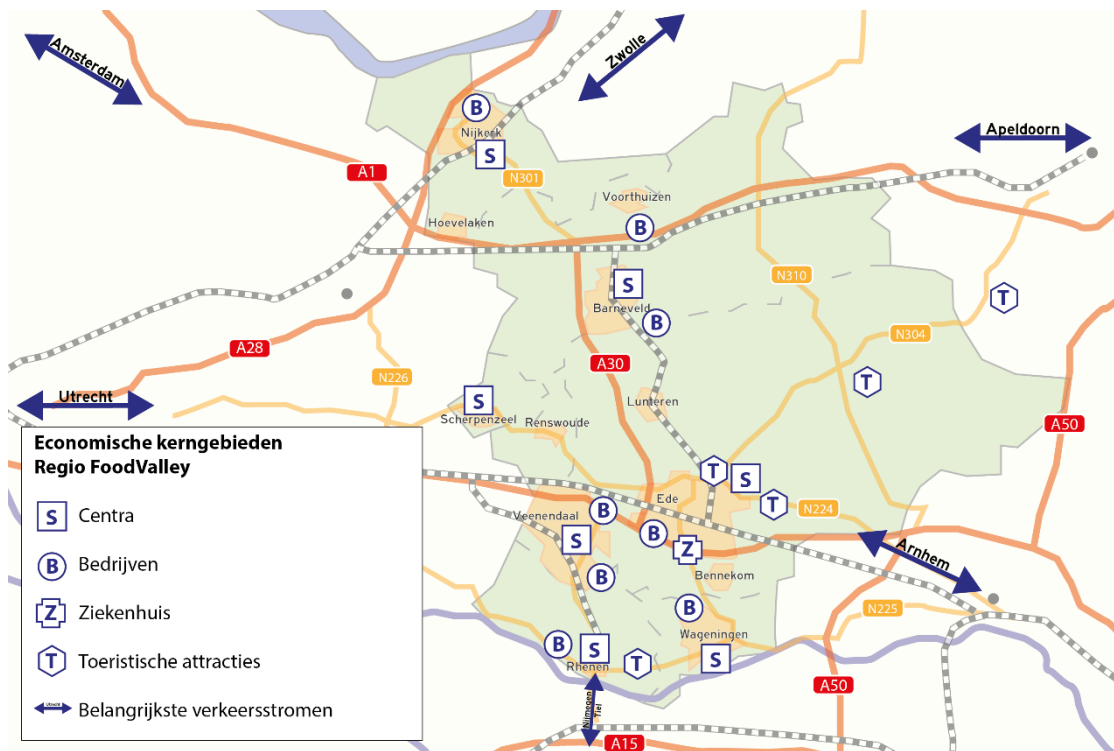
De economische en maatschappelijke hotspots (centra, WUR, kenniscampus Ede, grote bedrijventerreinen, toeristische attracties, scholen en ziekenhuis) van Regio Foodvalley zijn in 2022 met minimale vertragingen bereikbaar. Binnen de regio reist men per OV en fiets vertragsvrij en per auto met acceptabele 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 mobiliteitsknelpunten en kansen op slimme en duurzame mobiliteit uitgewerkt.



Figuur 5: corridors interne bereikbaarheid Regio Foodvalley



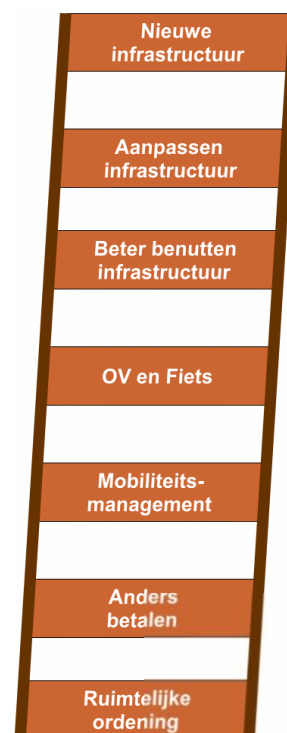
Figuur 6: economische-maatschappelijke “hotspots” Regio Foodvalley

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

2.2.2.1. Programmalijn 2.1. Fietsroutes

Subdoel:

In 2022 is voor 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

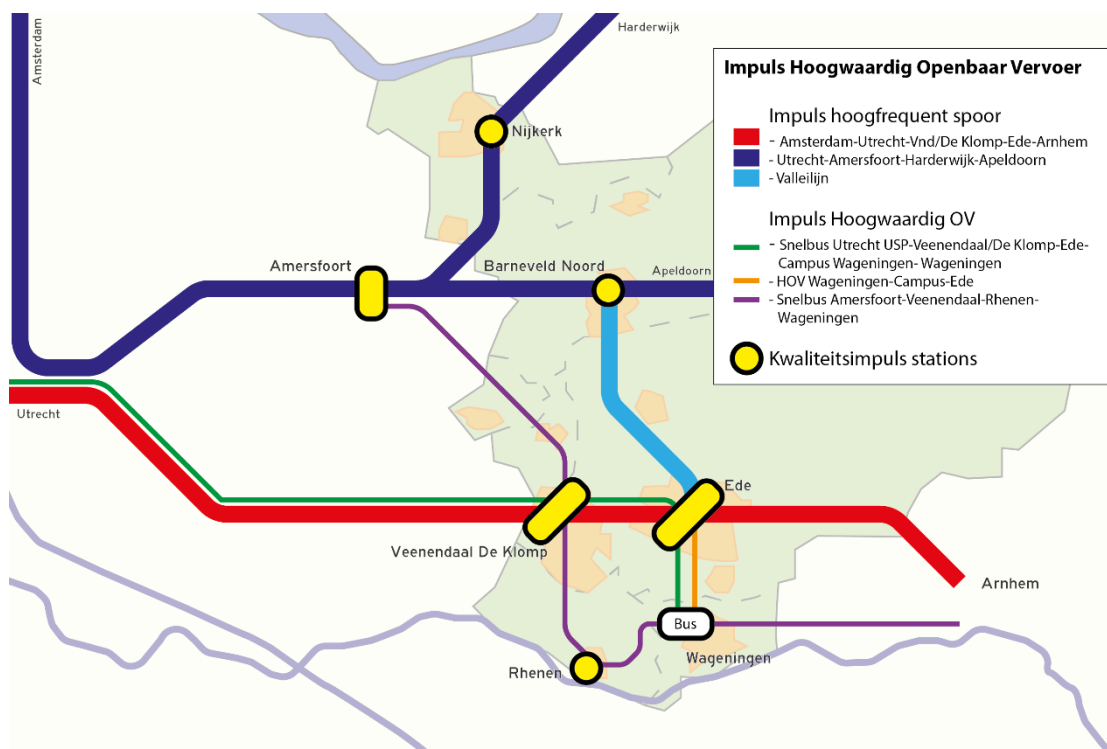


Figuur 8: Fietsroutes Regio Foodvalley

2.2.2.2. 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).



Figuur 9.: Visie Regio Foodvalley voor kwaliteitsimpuls HOV

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 Regio 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 het opnemen van regioprioriteiten - overzicht van belangrijke OV verbindingen tussen kernen en economische hotspots binnen en buiten 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, Nijkerk en nieuw: Barneveld Noord). 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).
- Binnen de randvoorwaarden van de goede bereikbaarheid van de (inter)nationale poorten, en vooral bij het ontstaan van nieuwe mogelijkheden, bijv. als gevolg van nieuwe treinbeveiliging, zal de regio een extra station bij Ede West meenemen in haar lobbyactiviteiten.



2.2.2.3. 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/Gelderland⁵) 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).

⁵ Provincie Utrecht (2018),
Tussenresultaten Toekomstbeeld OV, uitwerking Regio Foodvalley.



2.2.2.4. 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 overstapt 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.

Mobiliteitsknoelpunten en kansen voor slimme & duurzame mobiliteit

- In de Netwerkvisie uit 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-knopen/mobipunten bevordert het gebruik van OV en fiets. Dit wordt door de provincies Utrecht en Gelderland sterk gepromoot.

Opgaven

- 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 11: Mobipunten in Regio Foodvalley

2.2.3. Programmalijn 3. Foodvalley duurzaam en gezond bereikbaar

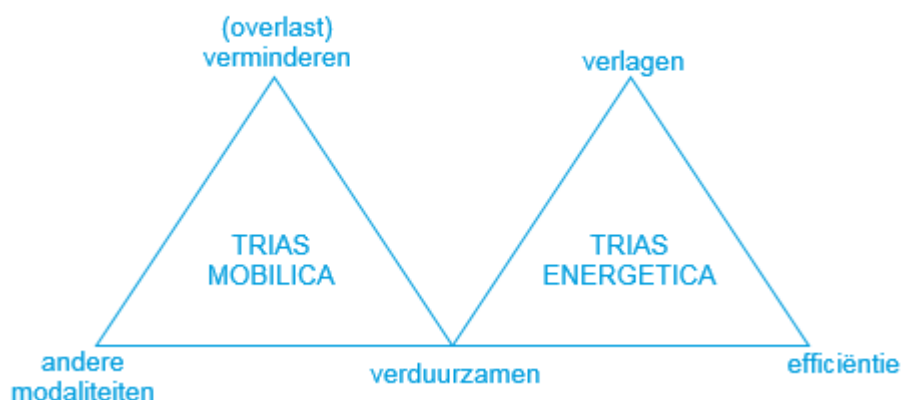
Hoofddoel:

Reizigers in 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 de 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

Verduurzamingsstrategieën:



Figuur 12: duurzaamheidsaanpak volgens trias mobilica/trias energetica

2.2.3.1. 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.

2.2.3.2. 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 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.

2.2.3.3. Programmalijn 3.3. Mobiliteitsmanagement toeristische hotspots

Subdoel:

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

Opgaven

Regio Foodvalley 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.



2.2.4. Programmalijn 4. Foodvalley smart, innovatief en veilig bereikbaar

Hoofddoel:

In 2030 is 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.

2.2.4.1. 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 rijsnelheden 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).

2.2.4.2. 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 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.
- Het treffen van maatregelen (bijv. Dynamisch Verkeersmanagement of Talking Traffic) op de routes naar en van de aansluitingen op de A1/A28 via Hoevelaken, de A1/A30 en A28 via de N301 (Nijkerk) zodat sluipverkeer zo veel mogelijk wordt beperkt, dat lokaal verkeer niet wordt gestremd en de verkeersveiligheid is geborgd.

2.2.4.3. 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 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 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.

2.2.4.4. 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

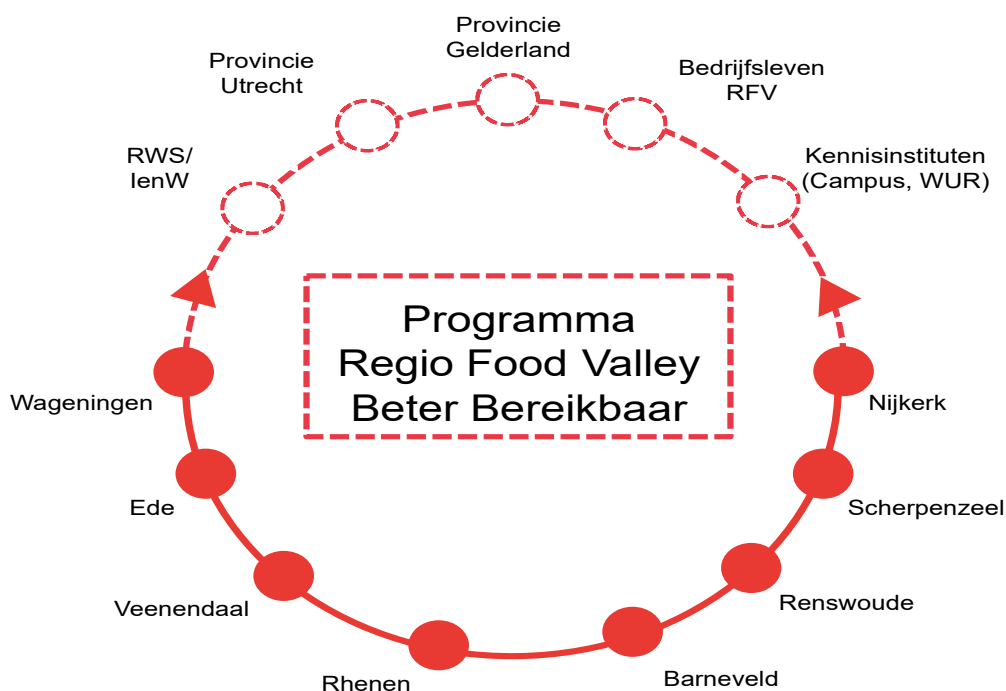
- Een aantal routes in het buitengebied van Regio Foodvalley hebben problemen met veiligheid/doorstroming van het landbouwverkeer en schade aan wegdek en bermen (PM nader aangeven routes)
- Mede in het kader van innovatief groot onderhoud van wegen en ambitie om te komen tot meer “leesbare” wegen wil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



3. 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.

COLOFON

Dit is een uittreksel van de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2018-2022. De volledige Bereikbaarheidsagenda kunt u downloaden via <https://www.regiofoodvalley.nl/projecten/programma-mobiliteit/>.

De Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley, programma-aanpak 2018-2022, is vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Regio Foodvalley op 19 oktober 2018 onder voorbehoud van wensen en bedenkingen van gemeenteraden in de regio.

Naar aanleiding van wensen en bedenkingen is de Bereikbaarheidsagenda aangepast en op 29 maart 2019 definitief vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Regio Foodvalley.

Projectteam Ambtelijk Overleg Mobiliteit
Regio Foodvalley

Procesbegeleiding P2 managers

Eindredactie uittreksel Regio Foodvalley

Kaartproductie Vitence Mobiliteit

Informatie Samareh Bloemberg
Programmamanager mobiliteit Regio Foodvalley
Email : samareh.bloemberg@regiofoodvalley.nl
Mobiel : 06-1819 9883



