



Gemeente	Datum besluitvorming	Aangenomen moties en amendementen	Advies
Renswoude	21 maart	- Wij zouden graag zien dat er een oplossing komt voor de verkeersdruk en onveiligheid van de N224 in en om Renswoude. - De busverbindingen van en naar Renswoude zijn er de laatste jaren op achteruit gegaan. Verbeteringen van de aansluitingen (o.a. naar Veenendaal) in wenselijk.	Met betrekking tot de N224 is het advies: de tekst van de bereikbaarheidsagenda p.38 als volgt te wijzigen (rood is nieuwe, ingevoegde tekst): ‘Capaciteit N224 De N224 is een belangrijke oost-westverbinding in Regio Foodvalley en van groot belang voor de autobereikbaarheid van met name de gemeenten Scherpenzeel, Renswoude en Ede. De N224 kent momenteel al problemen met de capaciteit, zoals op de rotonde N224/N226 Woudenberg, net buiten de regiogrens. Regio Foodvalley ondersteunt de gemeenten in het werken aan oplossingen op korte termijn voor de verkeersdruk en onveiligheid van de N224 in en om Renswoude en Scherpenzeel. In het licht van de verstedelijkingsopgaven zullen de capaciteitsproblemen de komende jaren toenemen. De provincies Utrecht en Gelderland hebben afgesproken onderzoek uit te voeren naar wat er de komende jaren nodig is om deze problemen aan te pakken.’ Met betrekking tot (aansluiting van) de busverbindingen van en naar Renswoude is het advies: de tekst van de bereikbaarheidsagenda p.35 als volgt te wijzigen (rood is nieuwe, ingevoegde tekst): ‘Ov-concessies In de komende jaren starten nieuwe concessies in het regionaal openbaar vervoer in concessiegebieden Veluwe-Zuid, Arnhem-Nijmegen en provincie Utrecht. Deze drie concessies zijn bepalend voor de ov-bereikbaarheid van ook Foodvalley. Als regio benutten we de gangbare processen van aanbesteden om de belangen aangaande het ov in Foodvalley in de nieuwe concessies krachtig in te brengen, en we doen dit jaarlijks in de jaarplannen. We doen voorstellen om het ov-netwerk te verbeteren en om het overstappen tussen de bus- en



			treinnetwerken te vergemakkelijken. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor de aansluiting van het doelgroepen- en collectief vervoer op het reguliere ov. Ook willen we zorgdragen voor een naadloze overstap tussen de concessies in de provincies Gelderland en Utrecht, die in Foodvalley bij elkaar komen. De regio zal zich verder inzetten voor het (wederom) opstarten van ontwikkelteams op alle concessies. Daarnaast vraagt de regio door middel van lobbyactiviteiten aandacht voor de betaalbaarheid van het ov voor de gebruikers, de (dreigende) verschraving van het ov in met name de kleine kernen en de toekomstbestendigheid van het ov-netwerk in Foodvalley, onder meer via het onderzoek OV onder druk. Een aantrekkelijk ov verkleint de kans op vervoersarmoede en vergroot de kans om stappen te zetten in de mobiliteitstransitie.
Rhenen	21 februari	Ten aanzien van de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 de Regio Foodvalley te vragen om, wanneer de Regio Foodvalley haar belangen aangaande het ov in Foodvalley inbrengt, naast de bereikbaarheid ook nadrukkelijk de betaalbaarheid van het ov mee te nemen.	Advies: de tekst op p.33- 35 in de Bereikbaarheidsagenda als volgt te wijzigen (rood is nieuwe, ingevoegde tekst): ‘Ov-concessies In de komende jaren starten nieuwe concessies in het regionaal openbaar vervoer in concessiegebieden Veluwe-Zuid, Arnhem-Nijmegen en provincie Utrecht. Deze drie concessies zijn bepalend voor de ov-bereikbaarheid van ook Foodvalley. Als regio benutten we de gangbare processen van aanbesteden om de belangen aangaande het ov in Foodvalley in de nieuwe concessies krachtig in te brengen, en we doen dit jaarlijks in de jaarplannen. We doen voorstellen om het ov-netwerk te verbeteren en om het overstappen tussen de bus- en treinnetwerken te vergemakkelijken. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor de aansluiting van het doelgroepen- en collectief vervoer op het reguliere ov. Ook willen we zorgdragen voor een naadloze overstap tussen de concessies in de provincies Gelderland en Utrecht, die in Foodvalley bij elkaar komen. De regio zal zich verder inzetten voor het (wederom) opstarten van ontwikkelteams op alle concessies. Daarnaast vraagt de regio door middel van lobbyactiviteiten aandacht voor de betaalbaarheid van het ov voor de gebruikers, de (dreigende)



			verschraving van het ov in met name de kleine kernen en de toekomstbestendigheid van het ov-netwerk in Foodvalley, onder meer via het onderzoek <i>OV onder druk</i>. Een aantrekkelijk ov verkleint de kans op vervoersarmoede en vergroot de kans om stappen te zetten in de mobiliteitstransitie.'
Wageningen	3 april	Wensen en bedenkingen raad: We vragen het college: 1. om de HOV-verbindingen uit de Netwerkvisie 2014 als ambitie te formuleren; 2. dit mee te nemen in de eigen mobiliteitsvisie en parkeervisie; 3. deze ambitie als wens aan het Regiobestuur ter kennis te brengen, binnen de Foodvalley uit te dragen en inzet te maken voor het volgende BO-MIRT. 4. Lightrail als vorm van HOV in dit stadium nadrukkelijk mee te nemen in de overwegingen.	Advies: aanpassen van de tekst (in rood is toegevoegd) op p. 35 van de bereikbaarheidsagenda, waar de ambitie en inzet voor het realiseren van HOV verbindingen vanuit de regio staat beschreven: <i>'Hoogwaardig openbaar vervoer rondje WERV</i> Uit de in 2022 uitgevoerde mobiliteitsanalyse blijkt een goede (hoogwaardig-) openbaarvervoerverbinding in het rondje WERV – Wageningen-Ede-Rhenen- Veenendaal – essentieel voor het realiseren van de ambities van de verstedelijkingsstrategie. In het kader van de in 2022 beschikbaar gestelde mobiliteitsgelden voor de grootschalige woningbouwgebieden zijn twee hoogwaardig-ov-verbindingen meegenomen. De maatregel HOV-lijn Ede-Veenendaal is gehonoreerd. Onder voorbehoud van cofinanciering worden in 2023 de voorbereidingen getroffen voor de aanleg van een vrije businfrastructuur. Daarnaast is de HOV-ontsluiting van Ede Zuidoost met een verbinding tussen de Poortwachter (A12) en Station Ede-Wageningen (inclusief brug voor langzaam verkeer Noordplein-WFC) ook gehonoreerd. Omdat dit traject slechts één deel betreft van de beoogde HOV-lijn Ede-Wageningen wordt de lobby voor een rijksbijdrage voor het gehele traject de komende jaren gecontinueerd. HOV wordt nadrukkelijk meegenomen in de voorbereidingen van het BO-MIRT. Ook gaan we door met lobbyen voor openbaarvervoerontwikkelingen op de andere verbindingen op het rondje WERV. Het gaat daarbij niet alleen om de aanleg van infrastructuur, maar ook om nieuwe concessies en exploitatie.' Wat op dit moment loopt is een BRT (Bus Rapid Transit) onderzoek door provincie Gelderland waarin de verbinding Ede - Wageningen wordt meegenomen. Daarnaast voeren provincie



		Vragen / opmerkingen vanuit het college : - In het voorwoord van staat dat we hard op weg zijn om wereldleider <i>agrifood</i> te worden. Dat zijn we toch al (kunnen we dat zo zeggen?) - In de terugblik (p. 15) staat dat de hoogwaardige fietsverbinding Wageningen-Arnhem gerealiseerd is, maar die is nog niet helemaal klaar. Al ligt het deel dat nog gerealiseerd moet worden wel buiten Foodvalley.	Gelderland, regio Foodvalley en gemeenten Ede en Veenendaal een verkenning uit naar de HOV verbindingen Veenendaal - Ede en Ede - Wageningen. In deze onderzoeken is vooralsnog lightrail niet meegenomen. Advies mbt de opmerking over 'wereldleider Agrifood': niet aanpassen tekst p. 5 bereikbaarheidsagenda. Is enigszins subjectief en drukt ook gevoel uit van de voorzittend portefeuillehouder mobiliteit Advies mbt de hoogwaardige fietsverbinding Wageningen - Arnhem: aanpassen van de desbetreffende tekst p. 15 bereikbaarheidsagenda.
Nijkerk	20 april	Amendement 1 Beslispunt 2 als volgt te wijzigen: De volgende wensen en bedenkingen in te dienen bij de concept Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 en het algemeen bestuur van Regio Foodvalley hierover per brief te informeren: <i>Bij het vaststellen van het Wijzigingsdocument en Onderzoeksagenda Verstedelijingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley (2022-066) op 20 oktober 2022 heeft de raad van de gemeente Nijkerk unaniem een motie aangenomen waarin onder meer het volgende staat:</i> “(dat) Het voor het leveren van een bijdrage aan de verstedelijingsstrategie een noodzakelijke voorwaarde is dat ook het noordelijk deel van Foodvalley (waar Nijkerk bij hoort) via een evenredige verdeling toegang krijgt tot de juiste maatregelenpakketten en bijbehorende middelen.” “dat voor al onze gebouwde woningen onvoldoende nieuwe wegen en andere mobiliteitsoplossingen zijn gerealiseerd en voor de	Amendement 1 In het kader van de verstedelijingsopgave worden mobiliteitsmaatregelen die randvoorwaardelijk zijn voor het bouwen van duizenden woningen en nodig om de toename van bedrijvigheid te kunnen faciliteren verder uitgewerkt. Dit heeft al geleid tot een pakket aan afspraken waarvan het overzicht is beschreven op p.21. Maar er is meer nodig, onder andere op het gebied van de regionale bereikbaarheid. Daarbij gaat het om maatregelen in de <i>gehele regio</i>: noord en zuid, landelijk en meer stedelijk gebied. Advies: aanpassen (in rood) tekst p.17 Ambities, doelen: ‘1. In 2030 is Foodvalley als regio goed bereikbaar De Regio Foodvalley staat voor een enorme verstedelijingsopgave. Ook in de omliggende regio's Utrecht, Amersfoort, Arnhem-Nijmegen zullen veel nieuwe woningen worden gebouwd. De numerieke groei in aantal inwoners (en dus ook werkenden) zal leiden tot een sterke toename van de in-, uit-



nieuwbouw die wij in de toekomst willen realiseren het absoluut noodzakelijk is dat fors wordt geïnvesteerd in een goede ontsluiting.”

- *“We vragen het college om: Bij de gesprekken in de regio en het te sluiten akkoord de maximale inspanning te leveren om de noodzakelijke voorwaarde te realiseren dat ook het noordelijk deel van Foodvalley en in het bijzonder Nijkerk via een evenredige verdeling toegang krijgt tot de juiste maatregelenpakketten en bijbehorende middelen.”*

Van de inhoud van deze motie hebben wij u in kennis gesteld. Bij brief van 9 december 2022 zijn de raden van de deelnemende gemeenten van Regio Foodvalley geïnformeerd over de uitkomsten van het BO-MIRT van 10 november 2022. Daaruit volgde dat Foodvalley is aangewezen als één van de NOVEX Grootchalige Woningbouwgebieden. De bijbehorende toegekende Rijkscofinanciering groot € 67.336.500 komt echter geheel ten goede aan de gemeenten Ede, Wageningen, Veenendaal en Barneveld. Voor de verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen doet het Rijk een lumpsum bijdrage van € 40.000.000. Van de Versnellingsgelden is € 4.700.000 toegewezen aan Wageningen en Veenendaal en is de aanvraag van Nijkerk niet gehonoreerd. Per saldo heeft Nijkerk dus NUL euro ontvangen uit dit totaal.

Het hiervoor geschetste resultaat is gelet op onze bijdrage aan de verstedelijkingsstrategie en de woondeal zeer onevenwichtig en voor Nijkerk onaanvaardbaar. De eigen ambities van Nijkerk voor het realiseren van onder meer woningbouw en de opgaven die volgen uit de Woondeal Regio Foodvalley 2022-2030 worden daarmee immers vrijwel onuitvoerbaar. Indien niet op korte termijn positievere resultaten worden geboekt, zal Nijkerk afspraken in de verstedelijkingsstrategie en de woondeal moeten heroverwegen en toekomstplannen voor woningbouw, leefbaarheid en (economische) ontwikkeling van Nijkerk moeten afschalen, met alle schade van dien. In de concept bereikbaarheidsagenda zoals u die aan ons heeft

en doorstroom van reizigers binnen Foodvalley. In 2022 heeft de regio goede afspraken gemaakt met het rijk over de woningbouw en bereikbaarheid. **Van groot belang is om gelijke kansen te creëren voor (rijks)middelen om zo tot een evenwichtigere verdeling te komen voor de gehele Foodvalley.’**

‘2. In 2030 is de bereikbaarheid binnen de regio op orde

De verstedelijkingsopgave heeft uiteraard ook consequenties voor de bereikbaarheid binnen de regio. We zullen hier passende maatregelen voor treffen en ervoor zorgen dat in 2030 de steden, kleine kernen en buitengebieden van de **gehele** regio – ook de nieuwbouwgebieden – goed ontsloten worden door samenhangende netwerken voor auto, ov en fiets.’

Amendement 2.

Advies: de tekst als volgt te wijzigen.

Tekst p.38 was: ‘Een voorbeeld is het doortrekken van de Arkemheenweg richting N301 en het vergroten van de capaciteit tussen Verbindingsweg en de Amersfoortseweg; dat is nodig voor het ontsluiten van een nieuwe woonwijk in Nijkerk van circa 1500 woningen tegen het gebied Slichtenhorst aan’

Tekst p.38 wordt: ‘Een voorbeeld is het doortrekken van de Arkemheenweg richting N301 en het vergroten van de capaciteit tussen Verbindingsweg en de Amersfoortseweg, nodig om de verkeersdruk op de kruising Amersfoortseweg / Frieswijkstraat / N301 te ontlasten.

Amendement 3.

Advies: conform en de tekst als volgt te wijzigen.



*voorgelegd sluit u geheel aan bij het resultaat van BO-MIRT. De opgaven voor Nijkerk en wat daarvoor nodig is op het gebied van bereikbaarheid worden weliswaar benoemd, maar nergens blijkt van enige urgentie om via inspanningen in Foodvalley verband te bereiken dat de daarvoor noodzakelijke middelen meer evenwichtig en daadwerkelijk aan Nijkerk worden toegekend.
De raad van de gemeente Nijkerk verzoekt het algemeen bestuur daarom dringend om in de definitieve versie van de bereikbaarheidsagenda de ambitie te formuleren om gelijke kansen te creëren voor (rijks)middelen om zo tot een evenwichtigere verdeling te komen en hieraan bij de uitvoering van de bereikbaarheidsagenda en andere programma's concreet uitvoering te geven.*

Amendement 2

Beslispunt 2 van het raadsbesluit als volgt aan te passen:
De volgende bedenking in te dienen bij de concept Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 en het algemeen bestuur van Regio Foodvalley hierover per brief te informeren: *De tekst 'een voorbeeld is het doortrekken van de Arkemheenweg richting N301 en het vergroten van de capaciteit tussen Verbindingsweg en de Amersfoortseweg: dat is nodig voor het ontsluiten van een nieuwe woonwijk in Nijkerk van circa 1500 woningen tegen het gebied Slichtenhorst aan' (pagina 38 van de Bereikbaarheidsagenda) is onjuist. Het verzoek is om deze te verwijderen en te vervangen door 'het doortrekken van de Arkemheenweg richting N301 en het vergroten van de capaciteit tussen Verbindingsweg en de Amersfoortseweg is nodig om de verkeersdruk op de kruising Amersfoortseweg / Frieswijkstraat / N301 te ontlasten.*

Tekst p. 27 was: 'De gevaarlijkste overweg is die bij het station Nijkerk. Wanneer we deze door een fietstunnel vervangen, is een herinrichting van het stationsgebied plus woningbouwontwikkeling mogelijk.'

Tekst p..27 wordt: : 'De gevaarlijkste overweg is die bij het station Nijkerk. Wanneer we deze door een tunnel vervangen, is een herinrichting van het stationsgebied plus woningbouwontwikkeling mogelijk. Daarbij wordt ook gekeken naar vervanging van de overweg door een fietstunnel, waarbij een veilige en adequate afwikkeling van gemotoriseerd verkeer op een alternatieve manier een randvoorwaarde is.'

Tekst p. 37 was: 'Voor Nijkerk Corlaer geldt dat de wens leeft de Hub op langere termijn te ontwikkelen tot station.'

Tekst p.37 wordt: 'Voor Nijkerk Corlaer geldt dat de wens leeft de Hub te ontwikkelen tot station.'



Amendement 3

Beslispunt 2 als volgt te wijzigen:

De volgende bedenkingen in te dienen bij de concept Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026:

In de aangeboden concept-Bereikbaarheidsagenda worden een aantal zaken ten aanzien van plannen in de gemeente Nijkerk onvolledig of onjuist geformuleerd. We verzoeken u de volgende teksten in de definitieve Bereikbaarheidsagenda als volgt aan te passen:

- blz. 27: De tekst *'De gevaarlijkste overweg is die bij het station Nijkerk. Wanneer we deze door een fietstunnel vervangen, is een herinrichting van het stationsgebied plus woningbouwontwikkeling mogelijk.'* Te vervangen door: *'De gevaarlijkste overweg is die bij het station Nijkerk. Wanneer we deze door een tunnel vervangen, is een herinrichting van het stationsgebied plus woningbouwontwikkeling mogelijk. Daarbij wordt ook gekeken naar vervanging van de overweg door een fietstunnel, waarbij een veilige en adequate afwikkeling van gemotoriseerd verkeer op een alternatieve manier een randvoorwaarde is.'*

- blz. 37: de tekst *'Voor Nijkerk Corlaer geldt dat de wens leeft de Hub op langere termijn te ontwikkelen tot station.'* Te vervangen door: *'Voor Nijkerk Corlaer geldt dat de wens leeft de Hub te ontwikkelen tot station.'*

En het Algemeen Bestuur van Regio Foodvalley hierover per brief te informeren.

Motie

We vragen het college om:

1. Namens de gemeente (in overleg met de provincies) bezwaar te maken bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het uitstel van de aanpak van Knooppunt Hoevelaken en van het knooppunt A1/A30.



		2. Al haar energie te benutten om in het belang van de inwoners en het bedrijfsleven van de gemeente Nijkerk in gesprek te gaan met de verantwoordelijken op het genoemde ministerie, met als doel zo snel mogelijk aan de slag te gaan. 3. De raad te informeren over de activiteiten die het college onderneemt.	
Scherpenzeel	26 april	Geamendeerde besluit 1. De volgende wensen en bedenkingen op de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023 - 2026 in te dienen bij de Regio Foodvalley: a. Scherpenzeel wil graag aansluiting van haar (bestaande) fietspaden op de fietsnetwerken, zoals deze zijn benoemd in de Bereikbaarheidsagenda; b. Het openbaar vervoer van en naar Scherpenzeel (maar ook in de rest van de regio) moet naar een hoger niveau, door meer en betere verbindingen met belangrijke bestemmingen, zoals scholen, ziekenhuizen, zorgcentra, bedrijventerreinen, dorpskernen en maatschappelijke instellingen; c. Het openbaar vervoer richting Barneveld moet beter aansluiten op de scholen en de schooltijden, waardoor deze effectief en aantrekkelijk wordt; d. Aan te dringen bij de medeoverheden om openbaar vervoer betaalbaarder te maken en de capaciteit beter aan te laten sluiten op de behoefte; e. Verbetering van de doorstroming van de N224 hoog op de bereikbaarheidsagenda te plaatsen en spoedig op te pakken; f. De laatste positie van de Privé auto in de STOMP mag niet leiden tot een lagere prioriteit van investeringen en onderhoud van wegen in een landelijk gebied waarin veel mensen afhankelijk zijn van de auto als vervoermiddel. 2. Vóór 1 maart 2024 een terugkoppeling in de raad te ontvangen van het college over de voortgang van de Bereikbaarheidsagenda, met	a. De aansluiting van de (bestaande) fietspaden van Scherpenzeel op het fietsnetwerk en de versterking van dat netwerk heeft de hoogste aandacht. De regio zal zich daar de komende jaren voor inspannen. Zie p. 33 van de Bereikbaarheidsagenda. Advies: geen aanpassing van de bereikbaarheidsagenda. b., c. en d. Het OV moet in de heel de regio naar een hoger niveau moet met betere verbindingen naar belangrijke bestemmingen, betere aansluiting op schooltijden en met oog voor betaalbaarheid. Dat geldt zeker ook voor Scherpenzeel. In beide provincies (de concessieverleners) is een overlegstructuur rond het OV waar de regio goed op is aangesloten. In de werkgroep OV worden zienswijzen afgestemd in het jaarlijkse proces van de vervoerplannen. Er zijn OV ontwikkelteams (concessieverleners, vervoerders, gemeenten, regio's) waar de belangen van de gemeenten wordt behartigd, ook de zorg over de aansluitingen. Advies: de tekst van de bereikbaarheidsagenda p.35 als volgt te wijzigen (rood is nieuwe, ingevoegde tekst): 'Ov-concessies In de komende jaren starten nieuwe concessies in het regionaal openbaar vervoer in concessiegebieden Veluwe-Zuid, Arnhem-Nijmegen en provincie Utrecht. Deze drie concessies zijn bepalend voor de ov-bereikbaarheid van ook Foodvalley. Als regio benutten we de gangbare processen van aanbesteden om de belangen aangaande het ov in Foodvalley in de nieuwe concessies krachtig in te brengen, en we doen dit jaarlijks in de



		name de Scherpenzeelse aspecten en de bij beslispoint 1. genoemde wensen en bedenkingen	jaarplannen. We doen voorstellen om het ov-netwerk te verbeteren en om het overstappen tussen de bus- en treinnetwerken te vergemakkelijken. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor de aansluiting van het doelgroepen- en collectief vervoer op het reguliere ov. Ook willen we zorgdragen voor een naadloze overstap tussen de concessies in de provincies Gelderland en Utrecht, die in Foodvalley bij elkaar komen. De regio zal zich verder inzetten voor het (wederom) opstarten van ontwikkelteams op alle concessies. Daarnaast vraagt de regio door middel van lobbyactiviteiten aandacht voor de betaalbaarheid van het ov voor de gebruikers, de (dreigende) vershraling van het ov in met name de kleine kernen en de toekomstbestendigheid van het ov-netwerk in Foodvalley, onder meer via het onderzoek <i>OV onder druk</i>. Een aantrekkelijk ov verkleint de kans op vervoersarmoede en vergroot de kans om stappen te zetten in de mobiliteitstransitie. ‘ e. Met betrekking tot de N224 is het advies: aanpassing van de tekst (in rood is toegevoegd) op p. 38 van de Bereikbaarheidsagenda: Capaciteit N224 De N224 is een belangrijke oost-westverbinding in Regio Foodvalley en van groot belang voor de autobereikbaarheid van met name de gemeenten Scherpenzeel, Renswoude en Ede. De N224 kent momenteel al problemen met de capaciteit, zoals op de rotonde N224/N226 Woudenberg, net buiten de regiogrens. Regio Foodvalley ondersteunt de gemeenten in het werken aan oplossingen op korte termijn voor de verkeersdruk en onveiligheid van de N224 in en om Renswoude en Scherpenzeel. In het licht van de verstedelijkingsopgaven zullen de capaciteitsproblemen de komende jaren toenemen. De provincies Utrecht en Gelderland hebben afgesproken onderzoek uit te voeren naar wat er de komende jaren nodig is om deze problemen aan te pakken.
--	--	--	---



			f. Het belang van een goede autobereikbaarheid (van het landelijk) wordt onderschreven in de Bereikbaarheidsagenda o.a. op p. 37 e.v.. advies: op dit punt geen aanpassing van de Bereikbaarheidsagenda
Barneveld	26 april	Motie Is van mening dat - zonder de reconstructies van de A1/A30 én knooppunt Hoevelaken, onze regio afstevent op een verkeersinfarct van majeure proporties. Indien de groei van 25.000 woningen in onze regio niet gepaard gaat met de daarbij behorende infrastructurele oplossingen is het volledig uitvoeren van de woondeal onmogelijk. Roept het college op om - deze boodschap ondubbelzinnig via de regio's over te brengen aan de ministers Harbers en De Jonge en aan de Tweede Kamer; Amendement Ten aanzien van de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 de wens in te dienen dat de regio Foodvalley bij haar lobbyactiviteiten op het gebied van het Openbaar Vervoer ook aandacht vraagt voor: - de betaalbaarheid van het OV voor de gebruikers - opschaling van het OV om het OV te versterken, met name in de kleine kernen	Advies: de tekst op p.33- 35 in de Bereikbaarheidsagenda als volgt te wijzigen (rood is nieuwe, ingevoegde tekst): Ov-concessies In de komende jaren starten nieuwe concessies in het regionaal openbaar vervoer in concessiegebieden Veluwe-Zuid, Arnhem-Nijmegen en provincie Utrecht. Deze drie concessies zijn bepalend voor de ov-bereikbaarheid van ook Foodvalley. Als regio benutten we de gangbare processen van aanbesteden om de belangen aangaande het ov in Foodvalley in de nieuwe concessies krachtig in te brengen, en we doen dit jaarlijks in de jaarplannen. We doen voorstellen om het ov-netwerk te verbeteren en om het overstappen tussen de bus- en treinnetwerken te vergemakkelijken. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor de aansluiting van het doelgroepen- en collectief vervoer op het reguliere ov. Ook willen we zorgdragen voor een naadloze overstap tussen de concessies in de provincies Gelderland en Utrecht, die in Foodvalley bij elkaar komen. De regio zal zich verder inzetten voor het (wederom) opstarten van ontwikkelteams op alle concessies. Daarnaast vraagt de regio door middel van lobbyactiviteiten aandacht voor de betaalbaarheid van het ov voor de gebruikers, de (dreigende) vershraling van het ov in met name de kleine kernen en de toekomstbestendigheid van het ov-netwerk in Foodvalley, onder meer via het onderzoek OV onder druk. Een aantrekkelijk ov verkleint de kans op vervoersarmoede en vergroot de kans om stappen te zetten in de mobiliteitstransitie.
Veenendaal	8 mei	Amendement 1	Amendement 1



	(vervolg 25 mei) In beslispunt 1 te wijzigen dat er wél aanleiding is voor wensen en bedenkingen op de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023 – 2026 vanuit Veenendaal en daarbij als bedenking aan te geven: Voorzieningen voor autobezit en -gebruik kunnen alleen dan worden afgebouwd als er een goed aanbod van alternatieven aanwezig is. Het verdient de voorkeur om te kiezen voor een stimuleringsbeleid plus het verbeteren van bereikbaarheid met alternatieve vervoerkeuzes in plaats van een ontmoedigingsbeleid voor autobezit en -gebruik. Amendement 2 In beslissing 1 te wijzigen dat er wel aanleiding is voor wensen en bedenkingen op de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023 – 2026 vanuit Veenendaal en als wens aan te geven: In programmalijn 1, het project aan de Rijnbrug (zuidelijke ontsluiting): Er vanuit Foodvalley voor te pleiten om in het MIRT-onderzoek naar het integrale netwerk van Arnhem-Nijmegen-Foodvalley de mogelijkheid van aparte OV-verbindingen (bus of trein) over de Rijnbrug als aantrekkelijk alternatief voor de auto op te nemen en verder te onderzoeken en uit te werken in overleg met de regio's, provincie en het Rijk, en daar als Regio Foodvalley op in te zetten; en om binnen de huidige afspraken en acties met betrekking tot de verbreding van de Rijnbrug ook deze inzet te laten doorklinken vanuit Foodvalley. En als onderdeel daarvan, vanuit de gedachte van de modal shift, na te gaan waar nog kansen liggen of zich aandienen om ook op de korte(re) termijn betere OV-verbindingen mogelijk te maken als aantrekkelijk alternatief voor de auto. Amendement 3 In beslispunt 1 te wijzigingen dat er wel aanleiding is voor wensen en bedenkingen op de Bereikbaarheidsagenda Regio FoodValley 2023-2026 vanuit Veenendaal en als wens aan te geven: “Ten aanzien van de Bereikbaarheidsagenda Regio FoodValley 2023-2026 de regio FoodValley te vragen om, wanneer de Regio	In de Bereikbaarheidsagenda wordt de balans gezocht tussen enerzijds zorgen voor een goede autobereikbaarheid. Het gaat daarbij o.a. om files bestrijden, maar ook om het realiseren van hoogwaardige auto-ontsluitingen die nieuwe woningbouwlocaties aansluiten op het bestaande netwerk en verbinden met de belangrijke bestemmingen in de regio. Die zien we als 'voorwaardelijk' voor de woningbouw. Anderzijds willen we een modal shift bewerkstelligen. Dat lukt alleen als we de alternatieven voor de auto optimaal faciliteren. En dát lukt alleen met een gezamenlijk, evenwichtig en uitgebalanceerd pakket aan maatregelen en acties. De Bereikbaarheidsagenda 2023-2026 moet daarvoor zorgen: de drie programmalijnen zijn erop gericht om bestaande netwerken te versterken en beter te benutten, maar óók om inwoners en bezoekers te stimuleren om slimmer en duurzamer te reizen. Advies: om de bovengenoemde balans te benadrukken hernoemen van de 'Verdrijvingsladder' (p. 18 bereikbaarheidsagenda) tot 'Mobiliteitsladder' Amendement 2 Als het MIRT onderzoek naar het integrale netwerk van Arnhem-Nijmegen-Foodvalley start kan vanuit Foodvalley de mogelijkheid van aparte OV-verbindingen (bus of trein) over de Rijnbrug als aantrekkelijk alternatief voor de auto zeker ingebracht worden in het proces voor nadere uitwerking en onderzoek. Dit alternatief en het belang van betere OV- verbindingen zal ook binnen de voortgang van het project 'verbreding Rijnbrug' vanuit Foodvalley worden ingebracht. Advies: wel uit te voeren, maar vraagt geen aanpassing van de Bereikbaarheidsagenda. Amendement 3 Advies: de tekst op p.33- 35 in de Bereikbaarheidsagenda als volgt te wijzigen (rood is nieuwe, ingevoegde tekst):
--	--	--



		Foodvalley haar belangen aangaande het OV in FoodValley inbrengt, naast de bereikbaarheid ook nadrukkelijk de betaalbaarheid van het OV mee te nemen.” Amendement 4 In beslispunt 1 te wijzigen dat er wél aanleiding is voor wensen en bedenkingen op de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023 – 2026 vanuit Veenendaal en als bedenking aan te geven: - binnen de Programmalijn 1 “Bovenregionale bereikbaarheid” met een tijdshorizon 2040 de huidige inzet in het kader van belangenbehartiging richting de Provincie en het Rijk te verbreden met het programmaonderdeel: realisatie op de lange termijn van een tweede zuidelijke ontsluiting van Foodvalley door de aanleg van de verbinding van de A30 tussen de A12 en de A15, inclusief de bijpassende ingreep in het onderliggend wegennet.	Ov-concessies In de komende jaren starten nieuwe concessies in het regionaal openbaar vervoer in concessiegebieden Veluwe-Zuid, Arnhem-Nijmegen en provincie Utrecht. Deze drie concessies zijn bepalend voor de ov-bereikbaarheid van ook Foodvalley. Als regio benutten we de gangbare processen van aanbesteden om de belangen aangaande het ov in Foodvalley in de nieuwe concessies krachtig in te brengen, en we doen dit jaarlijks in de jaarplannen. We doen voorstellen om het ov-netwerk te verbeteren en om het overstappen tussen de bus- en treinnetwerken te vergemakkelijken. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor de aansluiting van het doelgroepen- en collectief vervoer op het reguliere ov. Ook willen we zorgdragen voor een naadloze overstap tussen de concessies in de provincies Gelderland en Utrecht, die in Foodvalley bij elkaar komen. De regio zal zich verder inzetten voor het (wederom) opstarten van ontwikkelteams op alle concessies. Daarnaast vraagt de regio door middel van lobbyactiviteiten aandacht voor de betaalbaarheid van het ov voor de gebruikers, de (dreigende) vershraling van het ov in met name de kleine kernen en de toekomstbestendigheid van het ov-netwerk in Foodvalley, onder meer via het onderzoek <i>OV onder druk</i>. Een aantrekkelijk ov verkleint de kans op vervoersarmoede en vergroot de kans om stappen te zetten in de mobiliteitstransitie. Amendement 4 Reactie: voor de zuidelijke ontsluiting van Regio Foodvalley wordt binnen programmalijn 1 volop ingezet op het verbeteren van de bestaande verbinding met de Betuwe: de verbreding van de Rijnbrug en de N233. De komende jaren vindt een MIRT-onderzoek plaats naar het integrale netwerk Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Deze netwerkanalyse zal meer duidelijkheid geven over de belasting van de Rijnbrug, en geeft mogelijk aanleiding tot het nemen van extra maatregelen zoals een (H) OV of een snelle busverbinding
--	--	--	--



			(BRT) over de Rijnbrug richting Rivierenland. Het doortrekken van de A30 tussen de A12 en A15 ligt niet in de scope van deze inzet. Advies: de bereikbaarheidsagenda niet aan te passen op dit punt.
Ede	11 mei	Amendement 1 Als wens kenbaar te maken aan het algemeen bestuur van Regio Foodvalley met betrekking tot de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 om voor Kernhem-Noord in het verlengde van de afspraken over de auto- en fietsontsluiting (BO MIRT) ook afspraken te maken met de provincie over de tijdige beschikbaarheid van openbaar vervoersvoorzieningen vanaf het eerste moment van oplevering van woningen en daarbij de mogelijke verbindingen met Veenendaal, De Klomp, Ede en Lunteren in beschouwing te nemen. Amendement 2 als wens kenbaar te maken aan het algemeen bestuur van Regio Foodvalley met betrekking tot de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 om, in samenwerking de Foodvalley-gemeenten en de provincies, de snelheid van 80km-wegen te verlagen naar 60km/u en hier de weginrichting op aan te passen, op de plaatsen waar dit de veiligheid van mens en dier verbetert.	Amendement 1 In beide provincies (de concessieverleners) is een overlegstructuur rond het OV waar de regio goed op is aangesloten. Er zijn OV ontwikkelteams (concessieverleners, vervoerders, gemeenten, regio's) waar de belangen van de gemeenten wordt behartigd. Regio Foodvalley benut daarnaast de processen rond de verstedelijkingsstrategie om de belangen aangaande het OV in Foodvalley krachtig in te brengen. In dit kader zet de regio zich in om afspraken te maken met de provincie over de tijdige beschikbaarheid van openbaar vervoersvoorzieningen vanaf het eerste moment van oplevering van woningen en daarbij de mogelijke verbindingen met Veenendaal, De Klomp, Ede en Lunteren in beschouwing te nemen. Advies: op dit punt geen aanpassing van de Bereikbaarheidsagenda. Amendement 2 Advies: de tekst op p.44 in de Bereikbaarheidsagenda als volgt te wijzigen (rood is nieuwe, ingevoegde tekst): 'Veilige mobiliteit Mobiliteit moet eerst en vooral veilig zijn, zeker ook voor meer kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers. Regio Foodvalley wil de verkeersveiligheid verhogen door sluijverkeer in onder andere het Binnenveld terug te dringen. Ook moeten de wegen in het buitengebied en schoolfietsroutes met gerichte ingrepen veiliger worden gemaakt. In het algemeen geldt dat op plaatsen waar dit de veiligheid van mens en dier verbetert regio, gemeenten en provincies naar mogelijkheden zoeken om de verkeersveiligheid



			te verbeteren. Bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid van 80 km wegen naar 60 km met aangepaste weginrichting, middengeleiders, verkeersplateaus, bruggen/tunneltjes, faunapassages, enz..'
--	--	--	--