

Mobiliteitsvisie en -agenda 2013 - 2025

Hoofdrapport, 27-06-2013



© 2013 Met Graumans, Vleuten

Droomtuinlaan 152
3452 RL Vleuten
06-53173781
ed@metgraumans.nl
www.metgraumans.nl
KvK 540 005 56
Btwnr NL 0936 27 907 B01
Triodos Bank 25 44 30 422

Tekst en samenstelling: Ed Graumans, kernteam Mobiliteit Regio Noord-Veluwe
Foto's in rapport:
Foto voorblad: Regio Noord-Veluwe
Projectnummer: 226-01
Met Graumans, Vleuten
In opdracht van: Regio Noord-Veluwe
Contactpersoon: Jan Langevoord

Dit rapport is vervaardigd op verzoek van de opdrachtgever zoals hierboven aangegeven en is zijn eigendom. Niets uit deze rapportage mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van scannen, druk, internet, fotokopie of andere wijze zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en Met Graumans, noch mag het zonder deze toestemming voor een ander doel gebruikt worden dan waarvoor het vervaardigd is.

Mobiliteitsvisie en -agenda

Inhoudsopgave

Deel 1: Mobiliteitsvisie

1	Uitgangspunten en ambities	11
1.1	De opdracht	11
1.2	Waarom een Mobiliteitsvisie?	12
1.3	Uitgangssituatie en ontwikkelingen	12
1.4	Ambities en opgaven	14
2	Openbaar vervoer	17
2.1	Interregionale verbindingen	17
2.2	Noord-Veluwenet (Regionet-NV)	19
2.3	Ontsluitend openbaar vervoer	19
2.4	Ketens: van deur-tot-deur	20
3	Fietsen	23
3.1	Fietsregio van Nederland	23
3.2	Benutten van nabijheid	23
3.3	Bedrijventerreinen en pendel	23
3.4	Fiets en openbaar vervoer	24
3.5	Veluwefiets en recreatief fietsen	24
3.6	Ondersteuning fietsbeleid	24
4	Wegennet en vaarwegen	27
4.1	Leefbaarheid rond regionale wegen	27
4.2	Bundelen op stroomwegen	27
4.3	Verkeersafwikkeling en dimensionering	28
4.4	Beroepsvaart	28
4.5	Recreatievaart	28
5	Speerpunten Mobiliteitsbeleid	29
5.1	Regionale strategie mobiliteitsbeleid	29

Deel 2: Mobiliteitsagenda

6	Programmaonderdelen	33
6.1	Bereikbare regio	33
6.2	Zorgzame regio	34
6.3	Gastvrije regio	34
6.4	Duurzame regio	35
6.5	Regionaal wegennet	35
6.6	Beter Benutten	38
6.7	Deelprogramma's	39
7	Mobiliteitsagenda	41
7.1	Bereikbare regio	41
7.2	Zorgzame regio	42
7.3	Gastvrije regio	42
7.4	Duurzame regio	43

Leeswijzer Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsagenda

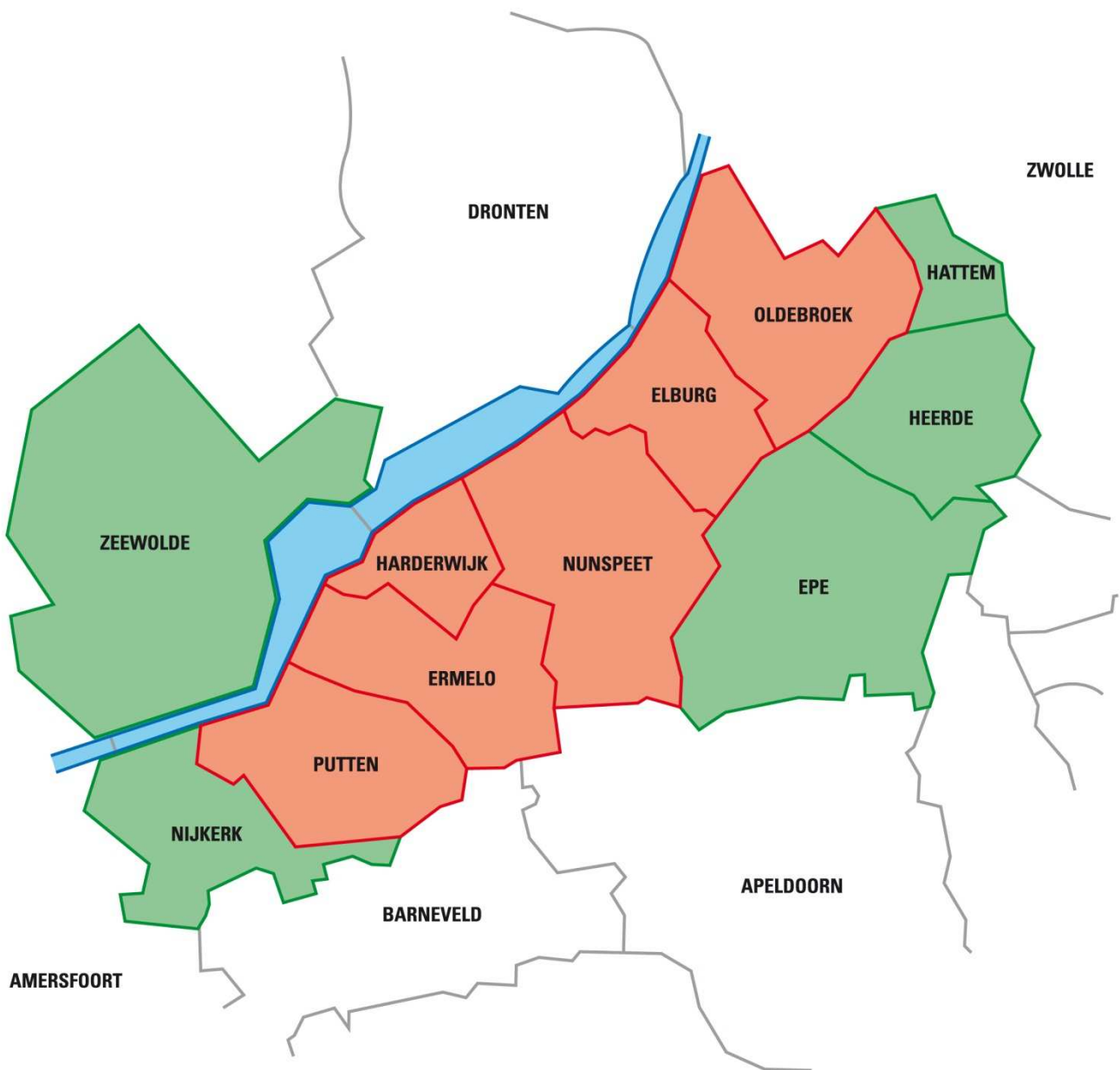
In dit hoofdrapport zijn de Mobiliteitsvisie (deel 1) en de Mobiliteitsagenda (deel 2) van de Regio Noord-Veluwe opgenomen. In hoofdstuk 1 zijn de ambities opgenomen. Deze zijn vertaald in een visie voor het openbaar vervoer (hoofdstuk 2), het fietsverkeer (hoofdstuk 3) en het wegennetwerk en vaarwegen (hoofdstuk 4). De mobiliteitsvisie wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met een samenvatting van de speerpunten van het mobiliteitsbeleid van de Regio Noord-Veluwe.

De mobiliteitsagenda is opgebouwd uit de programmaonderdelen (hoofdstuk 6) die volgen uit de ambities (paragraaf 1.4). Deze zijn vervolgens samengevat in een compacte Mobiliteitsagenda (hoofdstuk 7).

In het bijlagenrapport zijn de context, analyse en gegevens opgenomen. Deze zijn gebruikt bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie en de Mobiliteitsagenda. Vanuit het hoofdrapport wordt naar het bijlagenrapport verwezen met het volgende symbool in de tekst:

[B, paragraaf].

DEEL 1: MOBILITEITSVISIE



- = De zes gemeenten van Regio Noord-Veluwe
- = De gemeenten die op bepaalde beleidsterreinen samenwerken binnen RNV

Figuur 1 De samenwerkende gemeenten in de regio Noord-Veluwe

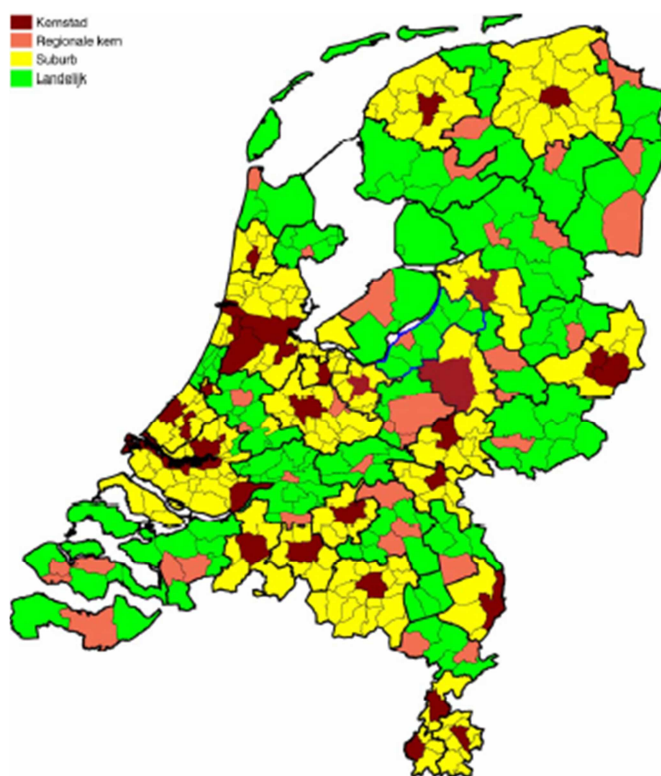
1 Uitgangspunten en ambities

1.1 De opdracht

Binnen de Regio Noord-Veluwe werken acht gemeenten samen op het gebied van mobiliteit: Elburg, Ermelo, Harderwijk, Hatterm, Heerde, Nunspeet, Oldebroek en Putten. In zes gemeenten ligt het inwoneraantal tussen 18.000 en 26.500. De regionale kern Harderwijk heeft de meeste inwoners (ruim 45.000 inwoners) en Hatterm de minste (ongeveer 12.000). De meeste gemeenten bestaan uit een centrale kern met daaromheen dorpen en buurtschappen. Het is een mengvorm van kleinstedelijk en landelijk gebied.

In het portefeuillehoudersoverleg van 15 december 2011 is het belang van een regionale Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsagenda onderschreven, waarin rekening wordt gehouden met het provinciale coalitieakkoord en Care Valley Veluwe (regiovisie). Het beleidsveld mobiliteit is bij uitstek een thema waar de regionale meerwaarde, bij samenwerking en afstemming, per definitie optreedt. De tijd dat mensen wonen, werken en recreëren in hun eigen kern ligt al lang achter ons. Verkeer en vervoer overstijgt de gemeentegrenzen en een effectief mobiliteitsbeleid vraagt om een regionale aanpak.

In de regionale Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsagenda worden thema's opgenomen die vragen om een regionale aanpak. Dat is het geval als er sprake is van een knelpunt dat wordt veroorzaakt door regionaal verkeer, een bepaald vraagstuk beter gezamenlijk kan worden opgepakt (efficiency), er een gezamenlijke regionale ambitie is of als er keuzes moeten worden gemaakt om financiële middelen te bestemmen. Alles wat lokaal kan en geen regionale samenhang heeft, maakt geen onderdeel uit van de regionale Mobiliteitsagenda.



Figuur 2 Stedelijk en landelijk gebied (Bron: Bureau Louter)

1.2 Waarom een Mobiliteitsvisie?

Het opstellen van de regionale Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsagenda heeft de volgende doelen:

- Het vastleggen van de regionale ambities in een *integrale mobiliteitsvisie* met als tijdshorizon 2020-2025 (gedifferentieerd voor de verschillende agendaonderdelen). In de visie wordt de samenhang benoemd tussen het mobiliteitsbeleid en andere beleidsvelden inclusief de regionale toekomstvisie 'Care Valley Veluwe 2030' (zorg voor mens, omgeving en economie).
- Het inbrengen van *bouwstenen* voor de Provinciale Omgevingsvisie waarmee de Provincie Gelderland in 2012 van start is gegaan.
- Het aanpakken van *knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid*, die worden veroorzaakt door regionaal verkeer. Hoewel de economische crisis een rem heeft gezet op een aantal ontwikkelingen, zijn er nog steeds ruimtelijke ontwikkelingen en vraagstukken (bijvoorbeeld de ontsluiting van bedrijventerrein) waarvoor een samenhangende visie wenselijk is.
- Het *profiëren* van de regio en het beschikken over een gemeenschappelijke basis voor de *communicatie* over het mobiliteitsbeleid. Daar kunnen de regionale bestuurders en beleidsadviseurs gebruik van maken (bijvoorbeeld voor het Vervoerberaad met de provincie Gelderland en het Ambtelijk Overleg Verkeer en Vervoer).
- Het maken van *keuzes* en het benoemen van *prioriteiten* in een Mobiliteitsagenda. Daarin wordt aangegeven wie de samenwerkingspartners zijn (partnership) en waar cofinanciering gewenst en mogelijk is. De economische ontwikkelingen en de bezuinigingen maken het noodzakelijker om scherpe keuzes te maken. Afhankelijk van de gewenste effecten wordt zichtbaar gemaakt waar de Regio Noord-Veluwe op inzet voor de korte en de langere termijn.
- De Mobiliteitsagenda is tevens de *onderlegger voor projecten*, het aanvragen van subsidies en het Regiocontract met de provincie Gelderland.
- Het bieden van *kaders* voor het lokale mobiliteitsbeleid.

1.3 Uitgangssituatie en ontwikkelingen

Voor het opstellen van de Mobiliteitsvisie is rekening gehouden met de volgende uitgangssituatie en ontwikkelingen.

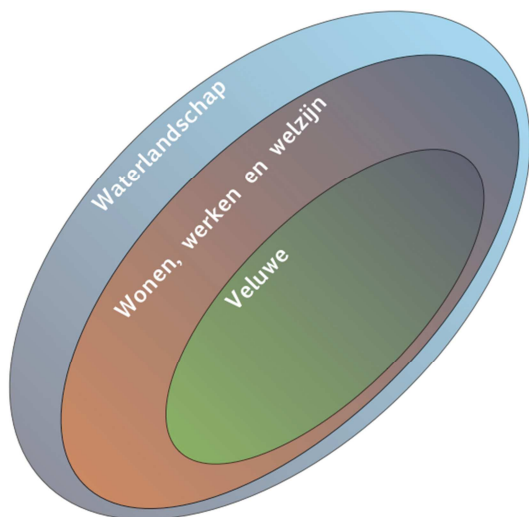
De positie van de Regio Noord-Veluwe

1. **Ligging:** De Regio Noord-Veluwe ligt midden in Nederland in een groter dynamisch geheel tussen: Flevoland, Netwerkstad Zwolle-Kampen, Stedendriehoek, Stadsregio Arnhem-Nijmegen, regio Amersfoort, Regio Foodvalley en Utrecht (BRU). Goede verbindingen met deze regio's zijn maatschappelijk en economisch van belang. Voor veel voorzieningen blijven de bewoners in de eigen gemeenten of in één van de regiogemeenten. Voor grootschaligere voorzieningen op het gebied van cultuur en winkels zijn vooral Zwolle, Amersfoort en Apeldoorn de plaatsen die worden bezocht.

Tevens is de regio een schakel tussen de Randstad, 2^{de} Maasvlakte en Noord-Nederland. De regio Noord-Veluwe is daarmee een poort naar de Randstad en naar Noord-Nederland. De autosnelwegen zijn (samen met snelle en frequente spoorverbindingen) van belang als: doorgaande transportas, logistiek overslagpunt (bijvoorbeeld H2O) en economische ontwikkelingszone voor de Regio Noord-Veluwe. De A28 is een belangrijke ontwikkelas tussen de Randstad en het noordoosten van Nederland.

2. **Oriëntatie:** Uit de arbeidspendel blijkt dat het grootste deel van de arbeidsbevolking binnen de regio woont en werkt. Voor de werknemers die buiten de regio werken, is Zwolle duidelijk de grootste aanbieder van werk [B, 3.3]. Scholen met voortgezet onderwijs en met een regionale functie zijn te vinden in Ermelo, Harderwijk, Elburg, Heerde, Nunspeet, Putten, Hattum en Wezep. In Harderwijk zijn enkele Mbo-opleidingen aanwezig. In de regio is één ziekenhuis aanwezig in Harderwijk. Buiten de regio zijn ziekenhuizen aanwezig in Zwolle, Amersfoort en Apeldoorn.
3. **Profiel:** De Regio Noord-Veluwe wil uitgroeien tot de Care Valley van Nederland vanuit de volgende vier invalshoeken:
 - De bereikbare regio.
 - De zorgzame regio.
 - De gastvrije regio.
 - De duurzame regio.

4. **Typologie:** de regio is opgebouwd uit drie zones: water (blauw), (klein)stedelijk (rood) en bos (groen). Het water is van (economisch) belang voor de beroepsvaart, watersport en recreatie. Dat laatste geldt ook voor het bossengebied.



Figuur 3 Blauwe, rode en groene zones in de regio Noord-Veluwe

Economie

5. **Economische ontwikkeling:** Iedere regio heeft last van de economische recessie, zo ook de Regio Noord-Veluwe. Toch bevindt de Noord-Veluwe zich in een zone waar de economische dynamiek in verhouding tot de rest van Nederland groot is. Op basis van een aantal economische indicatoren heeft Bureau Louter een dynamiekaart van Nederland gemaakt. De hoogste economische dynamiek wordt toegeschreven aan een noord-zuid zone die zich uitstrekt tussen de Netwerkstad Zwolle-Kampen en de stadsregio Arnhem-Nijmegen.
6. **Lelystad Airport:** Voor Lelystad Airport is in onderzoek of uitbreiding van de activiteiten mogelijk en wenselijk is. Sinds december 2012 is bekend dat Lelystad nodig blijft voor de overloop van Schiphol. In 2013 wordt duidelijk onder welke voorwaarden dit voor luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk kan plaatsvinden.
7. **Vervoer over water:** Bedrijven die over water willen transporteren, moeten de ruimte krijgen. Dat betekent dat de provincie in overleg met de regio locaties aanwijst waar watergebonden bedrijvigheid de ruimte krijgt. De haven van Harderwijk zou zich kunnen ontwikkelen (ambitie en potentie) tot een overslaghaven (tussen weg en water).
8. **Werkgelegenheid:** Het regionale bedrijventerrein Lorentz III in Harderwijk en het intergemeentelijke bedrijventerrein Hattemberbroek (H2O) worden ontwikkeld (uitbreiding werkgelegenheid en bedrijfsvervoer). Uit het AREA-model van Bureau Louter blijkt dat de groeiperspectieven voor de Regio Noord-Veluwe relatief hoog zijn in groothandel en transport. Binnen de regio lijkt sprake te zijn van een economisch kerngebied, gevormd door Harderwijk, Ermelo en Nunspeet (bron: Bureau Louter, 2012).
9. **Groene economie:** De Noord-Veluwe heeft als experimenteerregio een innovatiecentrum voor groene economie binnen haar grenzen. Van daaruit wordt gewerkt aan een duurzame economische ontwikkeling.

Toerisme

10. **Onderscheidende kwaliteiten:** aan de rand het gebied tussen IJssel en Veluwemeer en de uiterwaarden (zone blauw), steden en dorpen (zone rood, bedrijvigheid en voorzieningen) en midden-in bos en heide (zone groen, recreatie, toerisme, fietsen en wandelen).
11. **Verblijfsrecreatie:** In 2030 is de regio leidend in de landelijke peiling van favoriete binnenlandse bestemmingen (ambitie). Dit komt doordat er een divers aanbod is van verblijfsrecreatie (kort en lang) in elk prijssegment en door het uitstekende aanbod van activiteiten het hele jaar door (zowel bij mooi als bij slecht weer).
12. **Fietsregio:** Het natuurgebied de Veluwe wordt door de recreatieve fietsers genoemd als meest aantrekkelijke fietsgebied van Nederland (bron: Stichting Landelijk Fietsplatform, 2008). Daarmee heeft het recreatief fietsen tevens een belangrijke economische waarde voor de regio.
13. **Outdoor-activiteiten:** De Regio Noord-Veluwe is startpunt voor vele outdoor-activiteiten: fietsen, mountainbiking, wandelen, watersport, ruiter-sport, mennen.

Maatschappelijke ontwikkelingen en trends

14. **Vergrijzing:** Net als in de rest van Nederland is er sprake van een rigoureuze wijziging van de bevolkingssamenstelling en de leeftijdsopbouw. Ook de regio Noord-Veluwe vergrijst. Het aandeel 65-plusser stijgt in de periode van 2010-2040 van ongeveer 17% naar ongeveer 29%. (toename bijna 70%). Een gedeelte van de ouderen zal, naarmate de leeftijd toeneemt, aangewezen zijn op vervoer door derden en het openbaar vervoer.
15. **Digitalisering:** Nieuwe fenomenen zijn het Nieuwe Werken, Internetwinkelen en het gebruik van apps op de smart Phone. De effecten op mobiliteit zijn divers: minder verplaatsingen maar ook weer andere verplaatsingen en op andere tijdstippen. Werkpatronen veranderen ten gevolge van 'Het Nieuwe Werken' en de 24 uurseconomie. De spitsen worden afgevlakt.
16. **Vrije tijd:** In de toekomst neemt de vrije tijd toe. Vitale ouderen gaan een belangrijke bijdrage leveren aan de belevingseconomie, recreatie en toerisme. Het aantal uitstapjes en dagtochten naar leuke en mooie steden en regio's neemt toe. Dit geldt tevens voor het aantal korte en lange vakanties. Fietsen is populair als gezonde vrijetijdsbesteding. Fietsen draagt bij aan de gezondheid en is economisch vooral voor de horeca kansrijk.

Mobiliteit en bereikbaarheid

17. Volgens de bezuinigingsvoorstellen van het Kabinet wordt de aanpak van knooppunt **Hoevelaken** uitgesteld tot 2019 met een oplevering in de periode 2022-2024. Daarnaast wil de Minister € 300 miljoen extra inzetten voor **Beter Benutten**.
18. **Openbaar vervoer Arnhem - Apeldoorn:** In het coalitieakkoord van de Provincie Gelderland is het volgende opgenomen: de directe spoorverbinding tussen Arnhem en Apeldoorn moet worden gerealiseerd.
19. **E-fiets:** Inmiddels zijn er ongeveer één miljoen e-fietsen in Nederland. De diversiteit aan tweewielers neemt toe en de snelheidsverschillen op de fietspaden nemen toe. Dit is een aandachtspunt voor het fietscomfort (inhalen) en de verkeersveiligheid. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen heeft de aanschaf van 650 e-fietsen gesubsidieerd (30% korting bij aanschaf). Zonder de stimuleringsregel zou meer dan de helft van de deelnemende werknemers geen e-fiets hebben aangeschaft. Met de e-fiets worden de actieradius, gemak en comfort verhoogd zowel in het woon-werkverkeer als in het recreatief fietsen.

1.4 Ambities en opgaven

Rekening houdend met de Ausgangssituatie en ontwikkelingen wil de regio invulling geven aan de vier thema's. (zorgzaam, gastvrij, duurzaam, bereikbaar). In deze paragraaf worden de ambities en opgaven voor de regio gedefinieerd. In de ambities en opgaven is geen hiërarchie aanwezig, omdat projecten en investeringen bij kunnen dragen aan de ambities van meerdere thema's. Dat kan wel een selectiecriteria zijn bij het opstellen van de Mobiliteitsagenda. In de hoofdstukken 2 tot en met 4 worden de ambities en opgaven concreter uitgewerkt.

Bereikbare regio

Bereikbaarheid is een voorwaarde voor economische dynamiek en ontwikkeling. Het gaat om de bediening van de arbeidsmarkt (aantrekken van arbeidskrachten uit andere regio's en wonen in de Regio Noord-Veluwe en in een andere regio werken), logistieke mogelijkheden en de relaties tussen de gemeenten en kernen onderling.

1. De Regio Noord-Veluwe wordt omsloten door de A1, A28 en A50. Deze autosnelwegen zijn doorgaande routes tussen de Randstad en het noorden en oosten van het land inclusief de transportas tussen de tweede Maasvlakte en Hamburg en hebben een verdeelfunctie voor de regio voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Een betrouwbare doorstroming, door het opheffen en voorkomen van knelpunten, op deze autosnelwegen is belangrijk voor de economische bereikbaarheid en het voorkomen van sluipverkeer (kortsluitroutes tussen de autosnelwegen). Omdat de Regio Noord-Veluwe georiënteerd is op meerdere omliggende regio's zijn zowel de verbindingen in noordelijke als zuidelijke richting inclusief de knooppunten Hoevelaken en Hattemerbroek belangrijk.
2. De spoorlijn Amersfoort – Zwolle is vergelijkbaar met de A28. De spoorlijn heeft een doorgaande functie als verbinding tussen de Randstad, Utrecht en het noorden van het land. Tevens is de spoorlijn een regionale as van openbaar vervoer met een verdeelfunctie voor de Regio Noord-Veluwe. De regionale stations zijn de schakels tussen het landelijke ov-netwerk en de regionale herkomst- en bestemmingslocaties. De spoorlijn moet beide functies in de toekomst goed blijven vervullen. Reizigersgroei en kwaliteitstoename (snel, betrouwbaar en frequent regionaal, naar de Randstad en naar het noorden) moeten op beide systemen mogelijk zijn.
3. De bedrijventerreinen zijn goed verbonden met de autosnelwegen, zijn rechtstreeks bereikbaar met de fiets op verplaatsingsafstanden tot 15 km (geen

omwegen) en worden met het openbaar vervoer ontsloten dat kan concurreren met het gebruik van de auto op verplaatsingsafstanden groter dan 15 km.

4. De regio wil de economische potentie van het vervoer over water benutten en de ontwikkeling daarvan stimuleren. Dit geldt voor zowel de beroepsvaart als de recreatievaart.
5. De regio is met het openbaar vervoer goed verbonden met de omliggende regio's (voorzieningen, economische centra en werkgelegenheid), met knooppunten met internationale verbindingen en heeft goede verbindingen met publiekstrekkingen.
6. Binnen de regio is Harderwijk direct verbonden met andere regio's per openbaar vervoer en is samen met Zwolle en Amersfoort een regionaal verdeelpunt voor het openbaar vervoer. De regiogemeenten zijn vanaf deze verdeelpunten goed met het openbaar vervoer te bereiken met een hoofd-functie voor het spoor.

Zorgzame regio

7. De regio gaat uit van het nabijheidsprincipe: kernen die onderlinge op fietsafstand liggen worden voor het fietsverkeer optimaal verbonden zodat de inwoners op een duurzame wijze gebruik kunnen maken van elkaars voorzieningen.
8. Personen die niet kunnen beschikken over eigen vervoer of niet in staat zijn zich zelfstandig te verplaatsen moeten kunnen beschikken over een vorm van basismobiliteit (dienstverlening, openbaar vervoer) om de voor hen belangrijke voorzieningen (zorg, medisch, cultureel, sociale contacten) te kunnen bereiken.
9. Regionale onderwijsvoorzieningen (voortgezet onderwijs) zijn goed bereikbaar per fiets en met het openbaar vervoer.
10. De regio blijft zich inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en streeft naar een afname van het aantal ernstige ongevallen (letsel en dood) met 20% in de periode 2013-2025 [B, 3.5]. Het regionale accent ligt op het maken van afspraken over de inzet van regionale budgetten en regionale fietsroutes (inclusief de sociale veiligheid).

Gastvrije regio

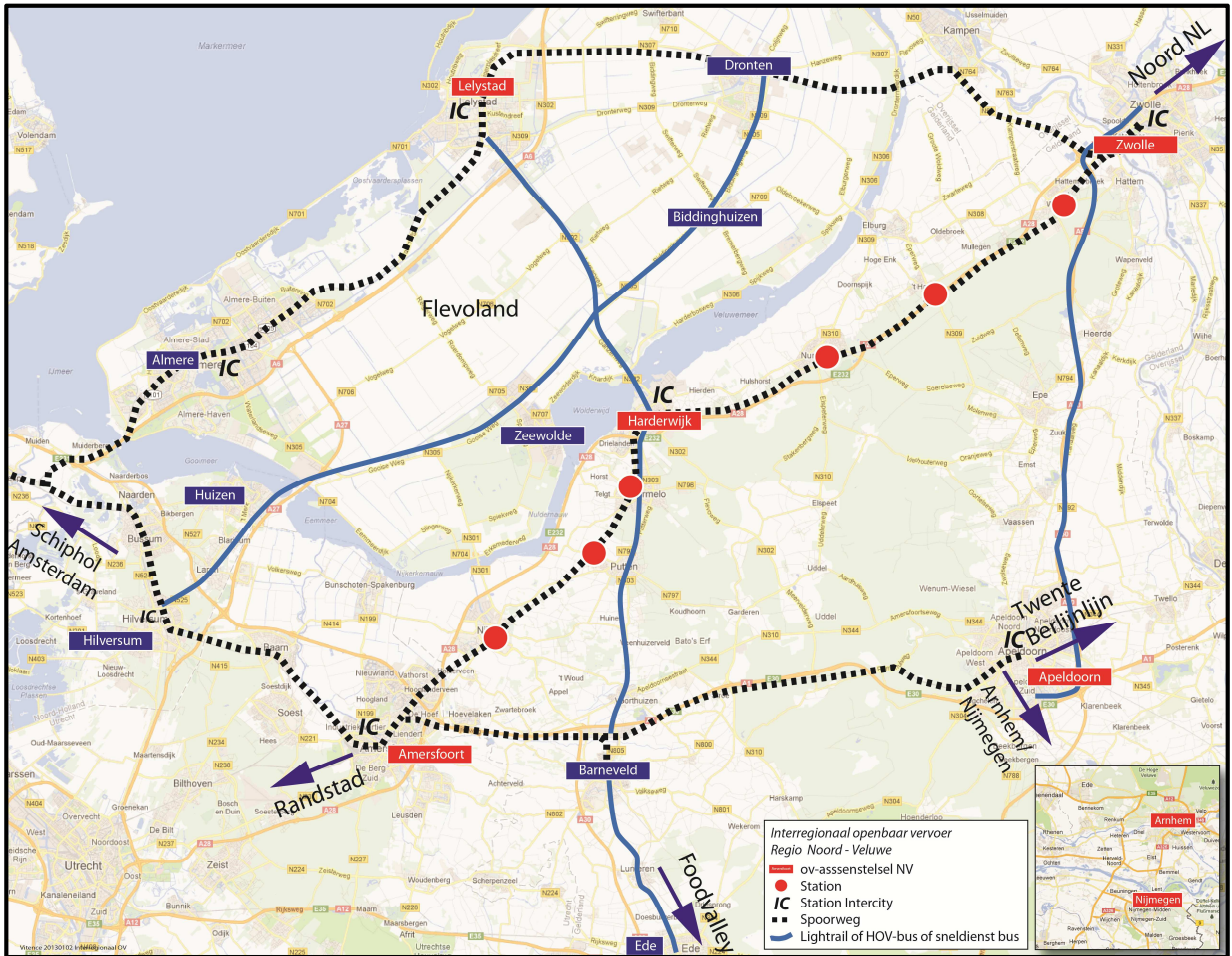
11. De recreatiegebieden en publiekstrekkingen zijn goed met het openbaar vervoer ontsloten: op nationaal niveau en naar de omliggende regio's. Voor het autoverkeer naar de publiekstrekkingen

wordt verkeersmanagement (regelsenario's) ingezet.

12. Het recreatieve fietspadennetwerk is verbonden met de fietsnetwerken van de omliggende regio's.
13. De kernen worden zo weinig mogelijk belast met regionaal verkeer ten gunste van het woon- en leefklimaat en het verblijfsklimaat voor (toeristische) bezoekers. Tevens wil de Regio Noord-Veluwe de overlast van het parkeren van vrachtwagens in de kernen verminderen en daarvoor één gezamenlijke aanpak inzetten.
14. De regio biedt een onderscheidende kwaliteit voor het recreatieve fietsverkeer en biedt een uitgebreid netwerk voor wandelen, mennen en ruiters.

Duurzame regio

15. De regio zet in op Minder, Slimmer en Innovatiever: minder reiskilometers, meer duurzaam mobiliteitsgedrag en nieuwe technieken. De regio wil duurzame energie, die in de regio wordt geproduceerd, tevens aanwenden voor mobiliteit.
16. Vanwege maatschappelijke ontwikkelingen (vergrijzing, het Nieuwe Werken, 24 uurseconomie) zal de opgave voor de regio steeds minder liggen in een fysieke uitbreiding van wegen gerelateerd aan piekmomenten (spits). Het accent komt te liggen op het benutten, het aanbieden van keuzemogelijkheden (alternatieven voor de auto) en het selectief investeren in de regionale wegen ten gunste van de leefbaarheid en het bieden van een betrouwbare reistijd naar de economische centra voor onvermijdbaar wegverkeer.
17. De regio profileert zich als de fietsregio van Nederland: voor het woon-werkverkeer, voor het verkeer tussen de kernen onderling (bereikbaarheid voorzieningen, waaronder scholen) en voor de recreatie.
18. Het openbaar vervoer en het fietsverkeer gaan een grotere rol spelen op het Centraal Natuurgebied Veluwe zodat de verkeersdruk van het autoverkeer daar verminderd kan worden. Dit biedt kansen om de toeristische economische potentie verder tot ontwikkeling te brengen.
19. De treinstations en enkele knooppunten van HOV-busverbindingen gaan functioneren als recreatieve poorten naar de blauwe, rode en groene zone. De stations en knooppunten worden herkenbare startpunten van recreatieve activiteiten.



Figuur 4 Interregionaal openbaar vervoer Regio Noord-Veluwe

2 Openbaar vervoer

2.1 Interregionale verbindingen

Internationale en nationale knooppunten

De Regio Noord-Veluwe, wil vanuit economisch en toeristisch oogpunt, goed verbonden zijn met de volgende (toekomstige) internationale knooppunten en opstap-punten: Schiphol, Lelystad (als overloop van Schiphol), Arnhem (ICE, Duitsland, tevens Amersfoort-Utrecht) en Apeldoorn – Deventer (Berlijnlijn, Duitsland).

Goede verbindingen naar deze knoop- zorgen voor een goede internationale bereikbaarheid van de regio voor economisch een toeristisch verkeer. Omgekeerd kunnen de inwoners van de regio gemakkelijk gebruik maken van het openbaar vervoer om internationaal te reizen. De diverse regiokernen zijn namelijk in het Noord-Veluwenet (Regionet-NV, paragraaf 2.2) via de regionale knooppunten (Amersfoort, Harderwijk, Zwolle) verbonden met de omliggende regio's en knooppunten. De reistijd per openbaar vervoer naar deze knooppunten en opstappunten dient concurrerend te zijn met het auto-verkeer met een frequentie van vier maal per uur in de drukste uren.

De Regio Noord-Veluwe streeft naar hoogfrequent, betrouwbaar en snel openbaar vervoer op het ov-assenstelsel dat wordt gevormd door Amersfoort – Zwolle en Lelystad – Apeldoorn - Arnhem en waarin Harderwijk als regionaal scharnierpunt voor alle windrichtingen functioneert. Een intercitystop in Harderwijk, die thans ontbreekt, is dan essentieel. Harderwijk is het verdeelpunt voor het openbaar vervoer binnen de regio naar:

- De verschillende landsdelen: het noorden (via Zwolle), Zuidvleugel Randstad (via Amersfoort), Utrecht (Randstadspoor), Noordvleugel Randstad (via Lelystad), het oosten (via Apeldoorn).
- Omliggende regio's: Netwerkdorp Zwolle-Kampen, Flevoland, Regio Foodvalley (via Barneveld), de Stendriehoek, Arnhem-Nijmegen. Met Flevoland en Food-Valley bestaan sterke pendelrelaties [B, 3.3].
- De regionale publiekstrekkingen (Dolfinarium, Walibi en festivals in Biddinghuizen, De Veluwe).
- De regionale kernen (tevens vanuit Amersfoort, Barneveld en Zwolle).

Een concurrerende ov-verbinding tussen Harderwijk en Apeldoorn neemt in belang toe omdat de verkeersdruk op N302 over de Noord-Veluwe steeds meer toeneemt en een goede aansluiting op een snelle verbinding Apeldoorn – Arnhem gewenst is. De Regio Noord-Veluwe

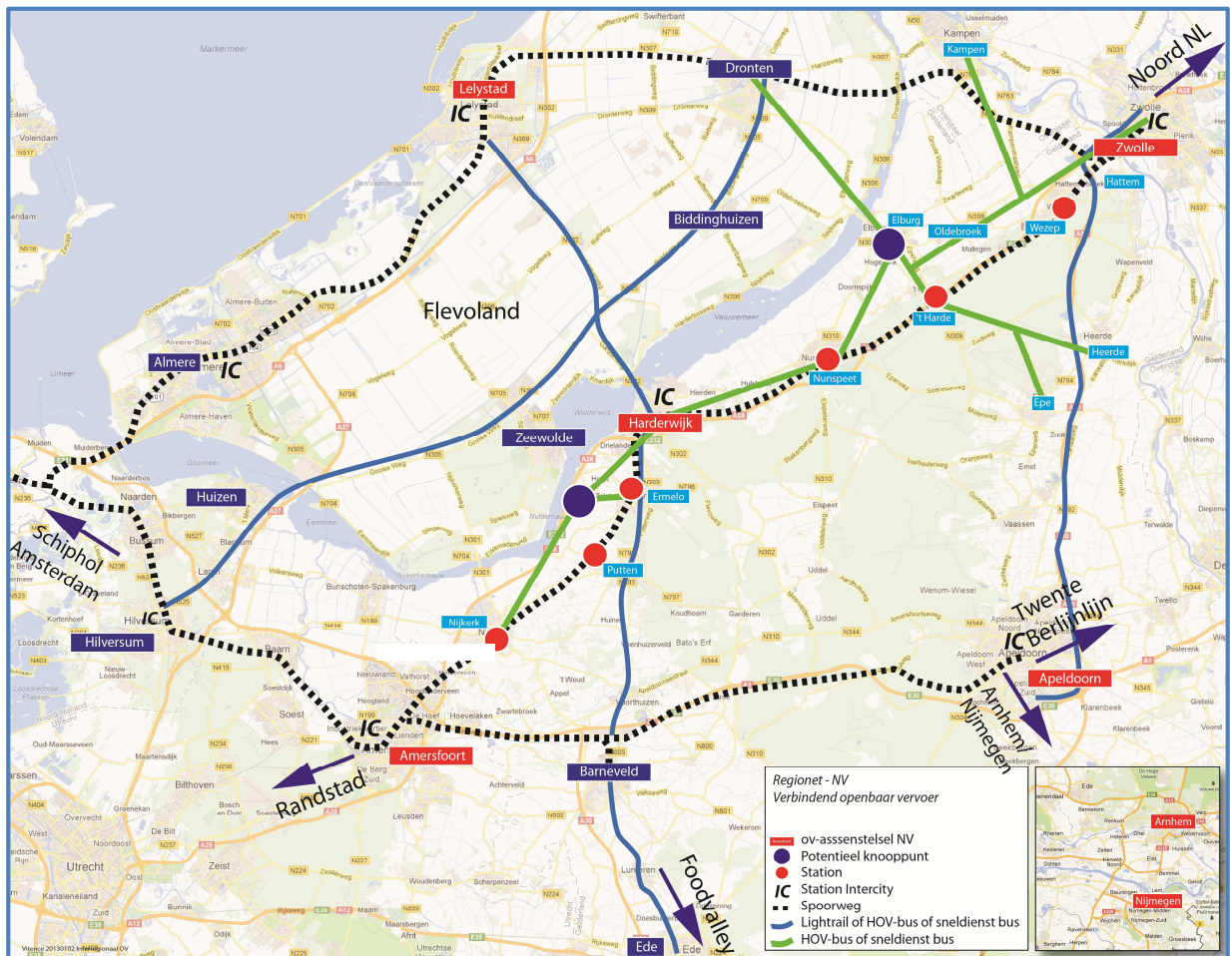
kiest voor een optimale treinverbinding via Amersfoort met een naadloze overstap in Amersfoort op de IC-trein naar Harderwijk – Zwolle. Deze treinverbinding is sneller en comfortabeler dan een buslijn over de Veluwe. De buslijn over de Veluwe houdt vooral een ontsluitende functie voor de bestemmingen op de Veluwe en is van belang voor de recreatie (onder andere aansluitingen op de Veluwefiets, zie paragraaf 3.5). Indien er op lange termijn een spoorverbinding Arnhem – Apeldoorn in beeld zou komen, kan dit aanleiding zijn voor een her-overweging van de ov-verbinding over de Veluwe.

Interregionale verbindingen

Het ov-assenstelsel is essentieel voor de nationale en internationale verbindingen maar is tevens het fundament voor het (inter)regionale openbaar vervoer. De forensen van Noord-Veluwe zijn (buiten de regio) het meest georiënteerd op Zwolle, Apeldoorn, Nijkerk, Amersfoort, Barneveld, Utrecht en Epe [B, 3.3]. Voor deze locaties is het aandeel van de pendel meer dan 2,5%. Behalve Barneveld en Epe liggen deze locaties allen aan het ov-assenstelsel.

De verbinding naar de Regio Foodvalley (Barneveld, Ede-Wageningen) is per openbaar vervoer niet concurrerend (reistijdverhouding ov-auto 1,80, bus Harderwijk-Barneveld-noord en trein Barneveld-noord – Ede-Wageningen). Een snelle en betrouwbare ov-verbinding Harderwijk – Ermelo – Putten – Barneveld moet daar verbetering in brengen. Tussen Putten en Barneveld is een grote pendelrelatie aanwezig [B, 3.3]. Voor de relatie met Epe is een goede ov-verbinding vanuit station 't Harde nodig (zie paragraaf 2.2).

De ov-verbindingen met Flevoland zijn matig. Er is sprake van een sterke pendelrelatie vooral vanuit Harderwijk [B, 3.3]. De verbinding naar Almere is matig (reistijdverhouding met auto 1,55) en loopt via Lelystad. De rechtstreekse busverbinding tussen Harderwijk en Almere is nog trager. De verbinding naar Dronten via Biddinghuizen is slecht (reistijdverhouding met auto 2,28). Een snelle ov-verbinding (ambitie) tussen Huizen – Zeewolde – Biddinghuizen – Dronten (aansluitend op de HOV-lijn Hilversum – Huizen) maakt het interregionale netwerk van openbaar vervoer compleet. Voor deze lijn is wel een kwaliteitsslag te maken. Met een sneldienst worden de publiekstrekkingen in Biddinghuizen (Walibi, festivals) tevens beter ontsloten vanuit meerdere windrichtingen: vanuit het noorden via Zwolle-Dronten, vanuit het oosten via Harderwijk, vanuit het westen via Lelystad-Dronten en vanuit het zuiden via Hilversum – Huizen.



Figuur 5 Interregionaal en regionaal verbindend openbaar vervoer (NV-net)

2.2 Noord-Veluwenet (Regionet-NV)

Het openbaar vervoer speelt in de Regio Noord-Veluwe in de totale mobiliteit slechts een beperkte rol. Toch heeft de regio met de spoorlijn, als ruggengraat voor het regionale openbaar vervoer, een sterke troef in handen. De meeste kernen hebben namelijk een treinstation. De regio zet dan ook in op frequentieverhoging op de spoorlijn aangesloten op Randstadspoor in de regio's rond Utrecht en Amersfoort. De regio kiest voor sterke regionale assen en verbindingen waarop kwaliteit wordt geboden en een goede bezetting kan worden gerealiseerd. Deze verbindingen vormen samen het Regionet-NV. Het Regionet-NV is het 'snelnet' van de regio: primair gericht op snelle en betrouwbare verbindingen op kansrijke relaties en snelle overstappen tussen trein en bus. Het Regionet-NV is de schakel tussen de interregionale verbindingen en het ontsluitend openbaar vervoer (ontsluitende buslijnen en vormen van 'basismobiliteit', zie 2.3).

De regio NV geeft voor de structuur van Regionet-NV (sneldiensten) prioriteit aan de verbindingen die het meest kansrijk (vervoerwaarde) worden geacht: Dat zijn de volgende verbindingen:

1. Tussen kernen met een grote regionale pendelomvang en een verplaatsingsafstand groter dan 15 km [B, 3.3].
2. Tussen een treinstation en een groot bedrijventerrein waarvan de afstand tot het station meer dan 2,5 km bedraagt. Voor deze verbindingen behoort ook besloten bedrijfsvervoer tot de mogelijkheden.
3. Tussen de grootste bedrijventerreinen en kernen binnen een afstand van 15 -30 km [B, 2.4].
4. Naar recreatieve bestemmingen waarbij Harderwijk als IC-station en Randstadspoorstation een scharnierpunt is voor overstappen naar en het bereiken van het Dolfinarium, de stranden (Nulde en Horst) en Biddinghuizen (Walibi en festivals). Een aparte Wallibi-express is alleen nodig bij mega-evenementen, waarbij de opstappunten kunnen worden verdeeld over de verschillende (IC-)treinstations: Harderwijk, Dronten (in plaats van 't Harde) en eventueel Zwolle.

2.3 Ontsluitend openbaar vervoer

Aansluitend op Regionet-NV zijn voorzieningen nodig zijn in de vorm van ontsluitend openbaar vervoer:

- Tussen de kernen onderling binnen de regio wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de visgraatstructuur: busverbindingen (ontsluitend openbaar vervoer, buurtbussen) vanaf en naar het meest dicht bijgelegen treinstation en of knooppunten van het Regionet-NV. Dit betekent dat de regionale ov-verplaatsingen voor het grootste gedeelte via het spoor worden afgewikkeld. Een goede synchronisatie (naadloos en snel overstappen) van bus en trein is dan essentieel. Een frequentieverhoging van de Sprinters is essentieel om dit principe goed te kunnen uitvoeren, eerst tussen Harderwijk en Amersfoort en daarna tevens tussen Harderwijk en Zwolle (Randstadspoor). Tussen Apeldoorn en Zwolle is reeds een visgraatstructuraanwezig met als drager de snelbusdienst (de Veluwelijn) tussen deze gemeenten.
- Verbindingen naar scholen voor zover deze niet binnen fietsafstand liggen van de stations.
- Van deur-tot-deur voor specifieke doelgroepen met financiële dekking vanuit de 'zorgsectoren' en/of gebruikersbijdragen.
- Vervoer voor personen die niet zelfstandig gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer.

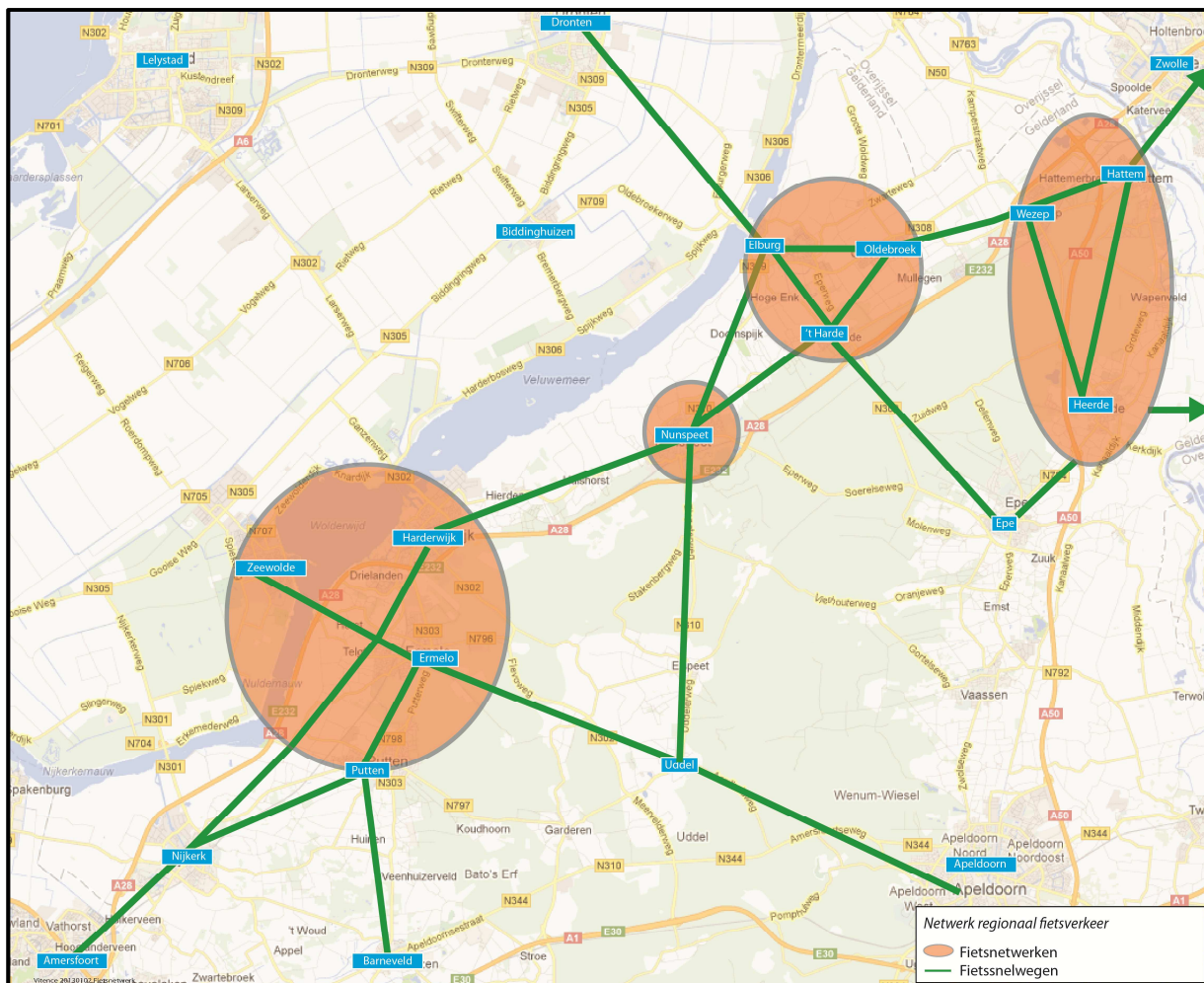
Het netwerk van ontsluitend openbaar vervoer (bus, buurtbus, regiotaxi) wordt zo efficiënt mogelijk opgezet volgens de volgende principes:

- Het ontsluitend openbaar vervoer is aanvullend op het Regionet-NV. Verplaatsingen tussen kernen onderling verlopen via het Regionet-NV eventueel in combinatie met korte ontsluitende openbaarvervoerlijnen.
- Ontsluitend openbaar vervoer wordt alleen ingezet buiten het invloedsgebied van Regionet-NV (loopafstand >800 m, waaronder de buitengebieden) van en naar haltes van Regionet-NV en tegen reguliere OV-tarieven.
- Efficiënte combinaties van doelgroepenvervoer en meer inzet van vrijwilligers onder een professionele regie. Indien mogelijk wordt zoveel gebruik gemaakt van het reguliere openbaar vervoer.
- Ontsluitend openbaar vervoer en vormen van basismobiliteit worden vraagafhankelijk ingezet indien dit leidt tot een efficiencyverbetering. Het rijden met 'lege' bussen wordt voorkomen.

2.4 Ketens: van deur-tot-deur

Met openbaar vervoer alleen ben je er niet. Het gaat om het denken vanuit serviceconcepten van deur-tot-deur (ketens). Daarvoor worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ieder treinstation heeft voldoende P+R-parkeerplaatsen. Indien de bezetting hoger wordt dan 85% is dat aanleiding om uitbreiding te overwegen. Er wordt dan tevens in beeld gebracht op welke wijze de P+R-voorzieningen worden gebruikt (medegebruik door andere functies en/of veel automobilisten die op fietsafstand wonen?).
- Ieder station is voorzien van de OV-fiets.
- Ieder station heeft de stallingsfaciliteiten met het volgende kwaliteitsniveau: gratis (zoals ook het parkeren van auto's) en toezicht. Als referentie dienen de stations Zutphen en Houten (gratis, overdekt en toezicht).
- Ieder station is voorzien van de Veluwefiets (zie 3.5).
- Een eventuele nieuwe oeververbinding (langzaam verkeer, zie 3.2) vanaf Zeewolde vormt een recreatief knooppunt met de A28: overstap op fiets en openbaar vervoer naar Flevoland en de Veluwe. Dit knooppunt wordt bediend door een ov-lijn (snel-dienst Regionet-NV) die tevens een functie heeft voor het Dolfinarium en het bedrijventerrein Lorentz. Het knooppunt heeft tevens een carpoolplaats.
- Bestaande carpoolvoorzieningen worden uitgebreid indien de bezetting hoger is dan 90% [B, 3.5]. Tevens kan dit aanleiding zijn om nieuwe voorzieningen te realiseren bij de aansluitingen op de autosnelwegen. De carpoolpleinen in Hattem (A50, 66 parkeerplekken) en Wezep (A28, 75 parkeerplekken) staan thans overvol.



Figur 6 Netwerk regionaal fietsverkeer

3 Fietsen

3.1 Fietsregio van Nederland

De Regio Noord-Veluwe zet maximaal in op het gebruik van de fiets. Het gaat daarbij om de volgende regionale speerpunten:

- Benutten van de fiets volgens het principe van ‘nabijheid’: de fiets als hoofdtransportmiddel in kernen en tussen kernen die onderling op fietsafstand liggen. Deze kernen kunnen optimaal gebruik maken van hun onderlinge voorzieningen door het realiseren van een netwerk van fietssnelwegen. Dit netwerk kan tevens een functie hebben voor de recreatie en onderdeel zijn van het Gelders Fietsnetwerk (paragraaf 3.5).
- De bereikbaarheid van grote bedrijventerreinen en centra van kernen tot afstanden van ongeveer 15 km mede door de inzet van de e-fiets.
- Directe verbindingen naar scholen en tussen kernen.
- Als voor- en natransport voor treinstations (routes en stallingen).
- De Veluwefiets als service voor dagrecreatie.

De Regio Noord-Veluwe streeft naar een fietsklimaat met een hoge (onderscheidende) kwaliteit.

3.2 Benutten van nabijheid

Wolderwijd

Rondom het Wolderwijd liggen vier kernen (Harderwijk, Ermelo, Putten, Zeewolde) binnen een straal van 7,5 km (hemelsbreed). Het gaat om een gebied met ongeveer 125.000 inwoners. Op de route Harderwijk – Ermelo – Putten komen thans al hoge fietsintensiteiten voor. Voor dit cluster is tevens de verbinding met Nijkerk op de corridor naar Amersfoort belangrijk.

Het gebied rondom het Wolderwijd kan als één ‘fietsstad’ functioneren indien de onderlinge fietsverbindingen optimaal zijn. Hiervoor is het volgende nodig:

- Eén gezamenlijk netwerk waarin verbonden worden: centra van kernen, scholen en sportvoorzieningen.
- Het bieden van directe verbindingen tussen de centra, stations, de werklocaties (station – werklocatie < 4 km), scholen (station – school < 4 km) en recreatievoorzieningen.

- Directe en betrouwbare verbindingen van en naar Zeewolde. Thans zijn er forse omrijdafstanden [B, 2.2] en wachttijden voor de pont waarvoor betaald moet worden [B, 3.1]. Een oeververbinding voor langzaam verkeer is een te beoordelen optie.
- Tussen Putten en Ermelo-Harderwijk is vermindering van de omrijdafstand gewenst [B, 2.2].
- Comfortabele fietssnelwegen met voorrang (oponthoud < 15% van de reistijd bij 20 km/uur) en (breed) gedimensioneerd op een intensief gebruik door verschillende typen langzaam verkeer: fiets, e-fiets, scooter (maximaal 25 km/uur).

Kop Noord-Veluwe

Dezelfde principes worden, op kleinere schaal toegepast voor de clusters:

- Elburg – ’t Harde – Oldebroek (ongeveer 50.000 inwoners). Op de route Elburg – ’t Harde komen thans al hoge fietsintensiteiten voor. Vanuit ’t Harde naar Nunspeet en Oldebroek is een vermindering van de omrijdafstand gewenst (directe langspoorlijn ontbreekt). En ten slotte is dit cluster vanuit Elburg verbonden met Dronten.
- Wezep – Hattem – Heerde (ongeveer 30.000 inwoners). Voor dit cluster zijn tevens de relaties met Zwolle, Epe en Wijhe belangrijk op de fietscorridor Zwolle – Hattem – Heerde – Epe – Apeldoorn. Voor de verbinding tussen Zwolle en Hattem is het gewenst om de omrijdafstanden te verminderen.

Nunspeet

De afstanden vanaf de kern Nunspeet naar andere gemeente zijn wat groter. Voor Nunspeet zijn de verbindingen, in de vorm van fietssnelwegen, belangrijk naar ’t Harde, Elburg, Harderwijk en Uddel.

3.3 Bedrijventerreinen en pendel

Voor een aantal bedrijventerreinen wordt het gebruik van de fiets of e-fiets kansrijker indien de omrijdafstand [B, 2.2] wordt verminderd en indien ze bereikbaar zijn met fietssnelwegen:

- Vanuit Zeewolde en Putten naar bedrijventerreinen in Harderwijk en Ermelo.
- Vanuit Harderwijk naar bedrijventerreinen in Putten.
- Vanuit Dronten naar bedrijventerreinen in Elburg.

De grootste pendelrelaties op fietsafstand [B, 3.3] zijn onderdeel zijn van de fietsclusters die genoemd zijn in paragraaf 3.2.

Verbeteringen in het netwerk worden gecombineerd met mobiliteitsmanagement en het stimuleren van het gebruik van de e-fiets (bijvoorbeeld aanschafkorting door 'grote inkoop', paragraaf 6.6).

3.4 Fiets en openbaar vervoer

De fiets is een belangrijk vervoermiddel van en naar het openbaar vervoer. Daarvoor zijn de volgende voorzieningen gewenst:

- Stallingsvoorzieningen bij stations voor vaste gebruikers (overdekt, gratis, toezicht). Vaste gebruikers zijn: houders van een NS-abonnement, een busabonnement of een netwerkkaart.
- Stallingsvoorzieningen (overdekt, aanbindmogelijkheid, kluis) bij de haltes van regionale verbindende buslijnen.
- Directe routes vanaf stations naar bedrijventerreinen en naar kernen zonder station binnen een afstand van 5 km.

3.5 Veluwegfiets en recreatief fietsen

Er wordt een netwerk opgezet van uitgiftepunten voor de Veluwegfiets. De Veluwegfiets biedt keuzemogelijkheden in verschillende type fietsen: toerfiets, e-fiets-, tandem, mountainbike, sportfiets. De uitgiftepunten zijn gekoppeld aan knooppunten van het openbaar vervoer en de auto: alle treinstations, enkele haltes op de ov-lijn Apeldoorn-Harderwijk, Epe, Vaassen, de strandlocaties, P-Veluwe (waaronder Heerde) en natuurtransferia (waaronder Nunspeet en Heerde). De treinstations worden de 'Poorten naar de Veluwe' en zijn de startpunten voor outdoor-activiteiten en aangesloten op de recreatieve fietsroutes. De gebruikers krijgen de mogelijkheid om de fiets op een andere locatie (met bijbetaling) in te leveren.

Het recreatieve hoofdfietsnetwerk bestaat uit:

- Veluweroutes (groene zone).
- Veluwemeerroutes en Veluwepolderroutes (blauwe zone).
- Hanzestedenroutes en Veluwedorpenroutes (rode zone, waaronder de Zuiderzeestraatweg).
- Verbindingen naar de ligplaatsen van de recreatievaart.
- Verbindingen met en aansluitingen op omliggende regio's (Foodvalley, Zwolle-Kampen, Stedendriehoek, Amersfoort, Flevoland).
- Oost-west zijn er over de Veluwe minimaal drie fietssnelwegen die een utilitaire en recreatieve functie hebben.

Op het recreatieve hoofdfietsnetwerk wordt rekening gehouden met intensief gebruik en snelheidsverschillen. Daarvoor zal op een aantal routes extra ruimte nodig zijn voor de fietspaden. Deze kan als volgt worden gevonden:

- Door het uitbreiden van de fietsvoorzieningen.
- Door op niet-hoofdwegen een snelheidsregime in te stellen van maximaal 30 km/uur en langzaam verkeer en autoverkeer te mengen.

De recreatieve routes zijn opgenomen in het knooppuntennetwerk van het Gelders Fietsnetwerk en worden verrijkt met kunst en cultuur (ondersteund door informatie via apps). Voor wandelen en menen wordt het knooppuntenstelsel, dat thans al aanwezig is rond Epe, uitgebreid.

3.6 Ondersteuning fietsbeleid

Om het fietsen aantrekkelijk te maken besteedt de regio bijzondere aandacht aan:

- De verkeersveiligheid: toepassen principes duurzaam veilig en aanpak onveilige locaties en routes voor het langzame verkeer (paragraaf 6.7) in samenwerking en afstemming met het ROVG.
- Het aanbieden van openbare oplaadpunten voor de e-fiets.
- Het ruimer dimensioneren van de fietssnelwegen in verband met de toename van het gebruik en de snelheidsverschillen (e-fiets).
- Opzetten van regionale en lokale stimuleringsprogramma's voor het gebruik van de fiets (paragraaf 6.6).
- Het onderhoud op de fietssnelwegen.



Figuur 7 Strategie wegennet Noord-Veluwe

4 Wegennet en vaarwegen

4.1 Leefbaarheid rond regionale wegen

De Regio Noord-Veluwe is omsloten door de A1, A28 en A50. Daaromheen en daartussen liggen waardevolle en kwetsbare woon- en natuurgebieden. Veel kernen worden belast met gemotoriseerd verkeer dat ook gebruik zou kunnen maken van de autosnelwegen. In deze kernen staat de kwaliteit van de leefbaarheid onder druk. Er zijn diverse redenen waarom de autosnelwegen voor regionale verplaatsingen niet worden gebruikt: gewoon-tegedrag, leukere omgeving, omrijden (maar vaak wel sneller), (kans) op congestie op de autosnelwegen en GPS-systemen die de weggebruiker over de kortste route verwijzen. Op Figuur 7 zijn de voorkeursroutes en de ongewenste routes ('sluiproutes') weergegeven.

Er is sprake van een leefbaarheidsprobleem ten gevolge van **regionaal 'sluipverkeer'** volgens de volgende **definitie**:

Binnen een kern (bebouwde kom) heeft de intensiteit een waarde die valt binnen of boven de bandbreedte van 10.000 tot 12.000 mvt/etmaal en waarvan het door-gaande verkeer (ten opzichte van de komgrens) meer dan 20% bedraagt tijdens minimaal twee uren van de dag. Doorgaand verkeer is verkeer dat een herkomst en bestemming heeft dat meer dan 5 km van de komgrens verwijderd is.

Deze definitie kan worden gebruikt als een eerste indicator voor een leefbaarheidsprobleem ten gevolge van regionaal verkeer. Indien deze grenswaarde wordt bereikt, is er vrijwel zeker een regionale aanpak nodig. Als de grenswaarde niet wordt bereikt, kan er desondanks sprake zijn van een lokaal probleem en kunnen gemeenten uiteraard op eigen initiatief maatregelen nemen.

4.2 Bundelen op stroomwegen

De Regio Noord-Veluwe kiest voor het volgende principe van het afwikkelen van het regionale verkeer (herkomst en/of bestemming binnen de Regio Noord-Veluwe):

1. De autosnelwegen A1, A28 en A50 zijn het regionale verdeelsysteem voor de regio. Dit betekent dat de autosnelwegen (in de richtingen Zwolle, Amersfoort en Apeldoorn) alsmede de verbindingen naar de autosnelwegen vanaf kernen en bedrijventerreinen betrouwbaar (reistijd) moeten functioneren.
2. De routes over de Veluwe tussen de autosnelwegen zijn qua reistijd en doorstroming minder aantrekkelijk

dan de routes via de autosnelwegen. In verband met het uitstel van de aanpak van het knooppunt Hoevelaken zijn er extra maatregelen nodig in verband met het uitstel van de aanpak van knooppunt Hoevelaken (dynamisch verkeersmanagement, spitsmijden, regionale wegen minder aantrekkelijk voor doorgaand regionaal verkeer, verbetering van de spoorverbindingen). Tevens wordt in de NMCA (landelijke netwerk-analyse) geconstateerd (in het hoge groeiscenario GE) dat in 2020 tussen Amersfoort en Harderwijk een knelpunt te verwachten is.

3. Op de 'ongewenste' routes worden, indien nodig, maatregelen genomen die bijdragen aan het verbeteren van de reistijdverhouding ten gunste van de routes over de autosnelwegen. Dat gebeurt in eerste instantie door herinrichting (beleving en profiel) en snelheidsverlaging (naar 60 km/uur buiten de bebouwde kom, naar 30 km/uur in de bebouwde kom).
4. Bij de weggebruikers is het bekend dat de routes over de autosnelwegen sneller zijn en dat wordt indien nodig ondersteund door dynamische route-informatie.
5. Indien de maatregelen genoemd bij de punten 3 en 4 onvoldoende effect hebben, worden 'zwaardere' regionale maatregelen overwogen zoals (dynamische verkeersafhankelijke) dosering en (selectieve) doorgang. Deze maatregelen worden pas overwogen indien de doorstroming op de autosnelwegen geoptimaliseerd is (bijvoorbeeld door de aanleg van spitsstroken op de A1, A28 en de A50 en de aanpak van het knooppunt Hoevelaken) en de grenswaarde voor de leefbaarheid wordt overschreden.
6. Verhoging van de verkeersdruk op de autosnelwegen, ten gevolge van de bundeling, wordt zoveel mogelijk gecompenseerd door minder autogebruik in de spitsen (mobiliteitsmanagement) en benutting.

4.3 Verkeersafwikkeling en dimensionering

De dimensionering van de regionale wegenstructuur moet in overeenstemming zijn met de voorkeurroutes.

1. Bij de dimensionering wordt uitgegaan van de verkeersbelastingen die optreden volgens het ambitiebeeld (bundeling op voorkeursroutes via de autosnelwegen).
2. Bij de dimensionering wordt uitgegaan van het afvlakken van de spitsuren ten gevolge van mobiliteitsmanagement, het Nieuwe Werken en meer fietsgebruik. Daarom wordt voor de dimensionering uitgegaan van het 5de drukste uur (spitsuur is niet maatgevend, doorstroming in ieder geval buiten de spitsuren goed, binnen spitsuren kan kwaliteit doorstroming minder zijn, waarbij rekening wordt gehouden met het kwaliteitsnet goederenvervoer).
3. Bij de dimensionering en inrichting wordt rekening gehouden met het gewenste verschil in doorstroming en snelheid tussen de voorkeurroutes en de 'sluiproutes'.
4. Voor de ontsluiting van de grote bedrijventerrein wordt een regionaal kwaliteitsnet goederenvervoer opgesteld. Centraal daarbij staan: betrouwbare aansluitingen op de autosnelwegen, voorkomen van leefbaarheidsproblemen in kernen en het voorkomen van schaalproblemen (verkeersveiligheid langzaam verkeer). Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Hattermerbroek is nog een keuze nodig uit twee ontsluitingsvarianten (Voskuilerdijk en verbetering bestaande aansluiting).

4.4 Beroepsvaart

Wat betreft de ligging heeft de haven van Harderwijk de potentie om verder tot ontwikkeling te komen. In zowel het Wolderwijd als het Veluwemeer wordt de komende jaren de vaargeul voor de beroepsvaart verdiept en tevens rechtgetrokken. De haven van Harderwijk kan als multimodaal knooppunt een overslagpunt zijn van containers (weg en water). Om tot investeringsbeslissingen te komen is eerst een onderzoek nodig naar de potentie van het overslagpunt. Daarbij worden onder andere de volgende aspecten betrokken: de huidige vervoermarkt, de ontwikkeling van de haven van Rotterdam, de economische verwachtingen, de marktvoordelen van een dergelijk overslagpunt en de positie van Harderwijk ten opzichte van andere (potentiële) overslagpunten.

Beroepsvaart komt (in beperkte mate) voornamelijk voor op de randmeren tussen de regio Amsterdam en Harderwijk. De brug bij Nijkerk is de zwakste schakel op de route. Als de brug op termijn vervangen gaat worden,

dient deze geschikter te worden gemaakt voor de beroepsvaart.

De randmeren vormen, voor zowel de beroepsvaart, alsook voor de recreatievaart, een veilige alternatieve route voor het IJsselmeer bij zwaar weer

4.5 Recreatievaart

Voor de regio liggen de economische kansen op het gecombineerd benutten van de kwaliteiten van de randmeren en de kwaliteiten van de Veluwe. Door het verdiepen en rechttrekken van de vaargeul van het Wolderwijd en het Veluwemeer ontstaat er ook een groter gebied voor de watersport (zijde Zeewolde). Thans kunnen watertoeristen vanaf de IJssel tot Hattem komen. Met het bevaarbaar maken van het Apeldoornkanaal in de komende jaren worden Wapenveld, Heerde en vervolgroutes bereikbaar. De Haven van Hattem aan de IJssel is vergroot en wordt goed gebruikt. Een bypass tussen de IJssel en het Veluwemeer (2018?) maakt de vaarroute over Veluwemeer en naar de haven van Hattem aantrekkelijker.

De regio wil, onder andere door gebiedspromotie, waterrecreanten langer in het gebied laten verblijven (Wolderwijd/Veluwemeer) op één van de vele duizenden ligplaatsen. De watervoorzieningen zijn dan meer een verblijfsgebied dan een doorgaande route naar de de Kop van Overijssel en Friesland. De combinatie van water- en bosrecreatie is essentieel. Dit geldt bijvoorbeeld voor de recreatieve fietsroutes, het gebruik van de Veluwefiets en een bezoek aan de Hanzesteden. Het (recreatieve) fietsnetwerk dient dan ook goed verbonden te zijn met de ligplaatsen. De toegankelijkheid van de waterkant vanaf de Veluwe is tevens een belangrijk aandachtspunt

5 Speerpunten Mobiliteitsbeleid

5.1 Regionale strategie mobiliteitsbeleid

De geformuleerde ambities en visieonderdelen worden samengevat in de volgende speerpunten van de Regio Noord-Veluwe:

Het benutten van de economische potenties en bereikbaarheid door (zakelijk verkeer, bereik arbeidsmarkt, recreatie en toerisme, goederenvervoer):

1. Een interregionaal ov-assenstelsel dat bestaat uit:
 - een robuuste spoorlijn Zwolle – Amersfoort als verbinding tussen landsdelen en als verdeelsysteem voor de regio.
 - een optimale treinverbinding Apeldoorn - Harderwijk via Amersfoort en met Harderwijk als IC-station.
 - Een snelle verbinding naar Lelystad (luchthaven) met aansluiting op een noord-zuidverbinding (Hilversum – Huizen – Dronten) in Flevoland.
2. Een stelsel van autosnelwegen (A1, A28, A50) waarop een betrouwbare reistijd wordt geboden voor het doorgaande nationale en internationale (logistieke) verkeer en vervoer en als verdeelsysteem voor de Regio Veluwe.
3. Versterken van de havenfunctie van Harderwijk.
4. Het verlengen van de verblijfsduur van watertoevisten.

Het gelijktijdig versterken van de regionale bereikbaarheid over de weg en de leefbaarheid in de kernen door:

1. Bovenregionaal verkeer (extern verkeer) af te wikkelen via de autosnelwegen. Hiervoor is het nodig dat de reistijd over de autosnelwegen betrouwbaarder en korter is dan over de regionale wegen.
2. Een gezamenlijke regionale aanpak voor het parkeren van vrachtwagens

Een robuust en betaalbaar systeem van openbaar vervoer

1. Het Regionet Noord-Veluwe heeft als kern de spoorlijn Amersfoort – Zwolle en een aantal rechtstreekse snelle busverbindingen (verbindend, betrouwbare reistijd, snel en grote halteafstanden). De spoorlijn is de 'ruggengraat' waarop een frequentieverhoging en een verbinding met Randstadspoor (Amersfoort, Utrecht) gewenst is. Het Regionet Noord-Veluwe is het 'snelnet' van de Re-

gio Noord-Veluwe en is vooral bedoeld voor verplaatsingen die meer dan 10 km bedragen.

2. Het Regionet Noord-Veluwe is verknoopt met de interregionale verbindingen in de knooppunten Amersfoort, Harderwijk en Zwolle. Als regionaal verdeelpunt is het noodzakelijk om station Harderwijk eveneens een IC-functie te geven.
3. Het Regionet Noord-Veluwe is het verdeelsysteem naar het regionale ontsluitende openbaar vervoer (visgraatstructuur). Het ontsluitende openbaar vervoer bestaat uit korte (vraagafhankelijke) lijnen die zo efficiënt mogelijk worden ingezet (bedrijfsuren, bedieningsgebied, exploitatiekosten, financiering). Het ontsluitende openbaar vervoer bestaat uit een combinatie van (korte) buslijnen en vraagafhankelijk vervoer. Het Regionet is tevens het verdeelsysteem naar andere vervoerwijzen (ketens: auto en fiets). De bekostiging van het ontsluitend openbaar vervoer zal bestaan uit besparingen die het Regionet oplevert, een (professionele) inzet van vrijwilligers, bijdragen vanuit welzijn, zorg en bedrijven (bedrijfsvervoer).

Fietsregio van Nederland

Voor de kortere afstanden is de fiets kansrijk. Dit geldt tevens voor het recreatieve verkeer. De regio kiest voor een onderscheidende topkwaliteit door:

1. De ontwikkeling van een netwerk van fietssnelwegen (het 'intercitynet'): comfortabel, direct, weinig vertraging, geschikt voor intensief en divers gebruik.
2. Een recreatief netwerk, waarin wordt rekening gehouden met intensiteit en diversiteit en dat aansluit op de recreatieve routes in de omliggende regio's.
3. Uitstekende stallingsvoorzieningen bij de opstap-punten van het Regionet Noord-Veluwe.
4. Een netwerk met uitgifte- en innamepunten voor de Veluwefiets.
5. Gemeentelijke en intergemeentelijke stimuleringsprogramma's voor het gebruik van de fiets.
6. Het stimuleren van de aanschaf en het gebruik van de e-fiets.

DEEL 2: MOBILITEITSAGENDA

Leeswijzer Mobiliteitsagenda

De mobiliteitsagenda is een vertaling van de Mobiliteitsvisie. Voor de opbouw van de mobiliteitsagenda is uitgegaan van de ambities en opgaven (paragraaf 1.4) verdeeld in vier thema's. Onder andere in verband met het uitstel van de aanpak van het knooppunt Hoewelaken en de onderlinge samenhang zijn hieraan de thema's 'Regionaal Wegennet' en 'Beter Benutten' aan toegevoegd.

Per programmaonderdeel is in hoofdstuk 6 het volgende aangegeven:

- Het beoogde resultaat en indien nodig een toelichting daarop.
- De benodigde actie: onderzoek (O), deelprogramma opstellen/uitwerken (D), verkenning (V), planuitwerking (P), realisatie (R), financiering (F).
- De betrokken partijen.
- De mogelijke financiering.
- De termijn waarop de actie kan worden uitgevoerd en de samenhang.

Voor het benoemen van de verschillende programmaonderdelen is dezelfde nummering gehanteerd van de ambities en opgaven in paragraaf 1.4.

In hoofdstuk 7 is de Mobiliteitsagenda van de Regio Noord-Veluwe samengevat in een aantal concrete acties met een indicatie van de prioriteit en de termijn.

6 Programmaonderdelen

6.1 Bereikbare regio

1.	Autosnelwegen A1, A28, A50	3.	Ontsluiting bedrijventerreinen
Resultaat	Bundelen van het regionale verkeer op de stroomwegen.	Actie	Betrouwbare verbindingen naar autosnelwegen, opheffen omrijden fiets (tot 15 km), ontsluiting openbaar vervoer (>15 km).
Actie	O, D, V Op basis van gebruik van gedefinieerde voorkeurroutes bepalen wanneer welke maatregelen (zoals spitsstroken) op de autosnelwegen nodig zijn om een betrouwbare doorstroming te blijven bieden.	Betrokkenen	V, P Opstellen kwaliteitsnetwerk goederenvervoer en bereikbaarheidsplannen (ov, fiets) voor de grootste bedrijventerreinen met meer dan 1.000 werknemers [B, 1.6] en verminderen omrijden voor top-10 omrijdroutes [B, 2.2].
Betrokkenen	Regio Noord-Veluwe, Provincie Gelderland, Rijkswaterstaat.	Financiering	Provincie Gelderland.
Financiering	Door betrokken partijen.	Termijn	Vóór volgende aanbesteding openbaar vervoer.
Termijn	2013-2014.	Samenhang	Wegennet en kwaliteitsnetwerk goederenvervoer, Regionet-NV, fietsnetwerk.
Samenhang	Aanpak knooppunt Hoewelaken, maatregelen op het regionale wegennet.		
2.	Spoorlijn Amersfoort - Zwolle	4.	Vervoer over water
Resultaat	Robuuste oplossing voor regionaal, interregionaal en nationaal openbaar vervoer door middel van een gefaseerde aanpak.	Resultaat	Inzicht in marktpotentie van vervoer over water
Actie 2a	D Harderwijk IC-station én frequentie verhoging Sprinters Amersfoort – Harderwijk en Harderwijk – Zwolle, aansluiting op Randstadspoor (Amersfoort – Utrecht). In de gemeente Harderwijk is een perronverlenging noodzakelijk evenals een ongelijkvloerse spoorkruising bij het station. De effecten van de frequentieverhogingen (sluiting spoorwegovergangen) wordt betrokken bij het regionale wegennet.	Actie	O, V Marktanalyse en marktpotentie in beeld brengen voor overslag haven Harderwijk in samenhang met positie en markt van andere locaties zoals Zwolle, Lelystad. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen bulkvervoer en containers.
Betrokkenen	Gemeenten, Regio Noord-Veluwe, Ministerie van I&M, ProRail.	Betrokkenen	Aanpassen brug Nijkerk. Verlengen verblijfsduur watertoeristen. Gemeente Harderwijk, Regio Noord-Veluwe, Provincie Gelderland, marktpartijen
Financiering	Gemeente Harderwijk, Provincie Gelderland, BRU	Financiering	Provincie Gelderland
Termijn	2016-2020	Termijn	2014
Samenhang	Ontwikkeling Regionet-NV.	Samenhang	Aansluiting op fietsroutes (toerisme).
Actie 2b	V Oplossen knelpunten lange termijn volgens NMCA en beoordeling of gedeeltelijke of volledige ontmenging van nationaal en regionaal treinverkeer noodzakelijk is.	5.	OV-verbinding omliggende regio's en knooppunten
Betrokkenen	Ministerie van I&M, ProRail, Regio Noord-Veluwe, regio Amersfoort, BRU, Netwerkstad Zwolle-Kampen.	Resultaat	Verbetering van de ov-verbindingen naar de omliggende regio's (in verband met vergroten bereik arbeidsmarkt en zakelijk verkeer) concurrerende reistijd openbaar vervoer.
Financiering	Volgt uit verkenning.	Actie	V, D In aanvulling op actiepunt 2. gaat het om twee corridors: – Lelystad – Apeldoorn Harderwijk – Ermelo – Putten - Barneveld. – Huizen – Zeewolde – Biddinghuizen – Dron-ten (met aantakking Harderwijk).
Termijn	2014	Betrokkenen	Gemeenten, Provincie Gelderland, omliggende regio's.
Samenhang	Regionet-NV.	Financiering	Nader te bepalen.
		Termijn	Deelprogramma's uitwerken vóór nieuwe aanbesteding openbaar vervoer.
		Samenhang	Ontwikkeling luchthaven Lelystad, OV-verbinding Apeldoorn-Arnhem, het structureel ontsluiten van Biddinghuizen voor festivals en het attractiepark Walibi.

6. OV-bereikbaarheid regionale kern Harderwijk en aansluitingen op Regionet-NV	
Resultaat	Visie Regionet-NV realiseren.
Actie	D Visie Regionet-NV uitwerken vóór nieuwe aanbesteding openbaar vervoer.
Betrokkenen	Gemeenten, Provincie Gelderland, ProRail
Financiering	Provincie Gelderland.
Termijn	Deelprogramma's uitwerken vóór nieuwe aanbesteding openbaar vervoer.
Samenhang	Ontsluitend openbaar vervoer, basismobiliteit en ketenmobiliteit (P+R).

6.2 Zorgzame regio

7. Nabijheidsprincipe: benutten fietsmogelijkheden	
Resultaat	Netwerk van fietssnelwegen
Actie	O, D, V <ul style="list-style-type: none"> – Vier deelnetwerken uitwerken en deelprogramma's opstellen. – Structureel verbeteren fietsverbindingen met Zeewolde. Er zijn verschillende opties om de fietsverbindingen tussen Zeewolde en Harderwijk-Ermelo-Putten te verbeteren: huidige fietsverbindingen verbeteren (minder wachttijden, comfort, zo direct mogelijk), nieuwe oeververbinding fiets (hoog/laag), hogere frequentie en/of uitbreiding vaartijden veerpont. De effecten en kosten van deze opties kunnen in beeld worden gebracht en tegen elkaar afgewogen, waarbij worden betrokken de natuurwaarden, de rol van de scheepvaart (beroepsvaart, recreatie, de eisen die worden gesteld aan de doorvaartmogelijkheden) en de meerjarige exploitatielasten.
Betrokkenen	Gemeenten, Regio Noord-Veluwe, Provincie Gelderland, Provincie Flevoland, Rijk (kostenbatenanalyse).
Financiering	Nader te bepalen.
Termijn	Deelprogramma's en visie verbinding Zeewolde in periode 2013-2015 opstellen en uitwerken.
Samenhang	

8. Basismobiliteit	
Resultaat	Betaalbaar en toekomstvast systeem van basismobiliteit aanvullend op Regionet-NV
Actie	O, D, V Nieuwe opzet en financiering ontwikkelen afgestemd op het Noord-Veluwenet (Regionet-NV).
Betrokkenen	Gemeenten, Regio Noord-Veluwe, Provincie Gelderland, Provincie Flevoland, Rijk (KB-analyse).
Financiering	Nader te bepalen
Termijn	Vóór nieuwe aanbesteding openbaar vervoer
Samenhang	Regionet-NV.

9. Bereikbaarheid regionale onderwijsvoorzieningen	
Resultaat	Reduceren omrijdroutes [B, 2.2.] en onderwijsvoorzieningen opnemen in of aansluiten op fietssnelwegen, tevens opnemen in Regionet-NV of ontsluitend openbaar vervoer bij grote fietsafstanden tot station.
Actie	O, D, V Afstemmen met fietsnetwerk en Noord-Veluwenet (Regionet-NV).
Betrokkenen	Gemeenten, Regio Noord-Veluwe, Provincie Gelderland
Financiering	Nader te bepalen
Termijn	Afhankelijk van uitwerking in deelprogramma's.
Samenhang	Regionet-NV, fietsroutes

10. Verkeersveiligheid	
Resultaat	Afspraken maken over regionale speerpunten en de uitvoering
Actie	D Het bepalen van de regionale speerpunten vindt, in samenwerking met het ROVG, plaats op basis van de volgende invalshoeken: prioritering onveilige locaties en routes (verkeersongevalconcentraties), doelgroepenbeleid (kwetsbare groepen, dominant ongevallenbeeld, schoolroutes), gedragscampagnes, ontwikkelingen (vergrijzing, E-fiets), de ontwikkeling van de fietssnelwegen, oversteekbaarheid regionale wegen, uniformiteit (bijvoorbeeld rotondes en oversteekvoorzieningen) en verkeersveilige kernen.
Betrokkenen	Gemeenten, Regio Noord-Veluwe, Provincie Gelderland.
Financiering	Periodiek te bepalen.
Termijn	Jaarlijks.
Samenhang	Wegenfunctie.

6.3 Gastvrije regio

11. Bereikbaarheid recreatiegebieden en publiekstrekking met openbaar vervoer	
Resultaat	Er zijn bij de ontwikkeling van het ov-net keuzes gemaakt voor de bedieningen van de recreatiegebieden en publiekstrekkingen. Er zijn scenario's voor verkeersmanagement ontwikkeld voor de grote publiekstrekkingen. Betrekken bij nadere uitwerking ov-visie. De volgende onderdelen worden betrokken bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer: de strandlocatie, de Veluwe, de bediening van de Hanzesteden en het netwerk van de Veluwe-fiets.
Actie	
Betrokkenen	Gemeenten, Provincie Gelderland, Recron, recreatieschap, ondernemers, Provincie Flevoland.
Financiering	
Termijn	Vóór nieuwe aanbesteding openbaar vervoer
Samenhang	Veluwefiets.

12. Recreatief fietspadennetwerk verbinden met omliggende regio's: maakt onderdeel uit van de fietssnelwegen en recreatieve fietsroutes (zie agendapunten 14 en 17).

13. Verblijfsklimaat kernen: maakt onderdeel uit van regionaal wegennet (zie paragraaf 6.5)

Overige acties	Parkeren grote vrachtwagens, regionaal aanpakken, opties: stallingsverbod vrachtwagens opnemen in APV in combinatie met gemeentelijke faciliteiten of één of twee regionale betaalde truckparkings (vergelijk Alblasterdam en truckparking Rotterdam). Marktpartijen worden uitgenodigd om een plan voor de regio te ontwikkelen
----------------	--

14. Onderscheidende kwaliteit recreatief fietsverkeer

Resultaat	Veluwefiets, diverse recreatieve fietsroutes (zie paragraaf 3.5), oplaadpunten e-fiets, knooppuntensysteem voor fiets, wandelen, mensen en ruiters. Diverse fietsroutes hebben een ruimere dimensionering gekregen in verband met hoge intensiteiten en snelheidsverschillen.
Actie	Ontwikkelen businesscase Veluwefiets en recreatieve fietsroutes.
Betrokkenen	Gemeenten, Regio Noord-Veluwe, Provincie Gelderland, Recron, recreatieschap, ondernemers.
Financiering	Nader te bepalen
Termijn	2013-2013
Samenhang	Fietsnetwerk, zie agendapunt 17 en watertoerisme.

6.4 Duurzame regio

15. Minder, Slimmer en Innovatiever: maakt onderdeel uit van Beter Benutten (zie paragraaf 6.6).

16. Benutten, keuzemogelijkheden en selectief investeren in wegennet maakt onderdeel uit van Beter Benutten (zie paragraaf 6.6) en Regionaal Wegennet (zie paragraaf 6.5).

17. Fietsregio van Nederland

Resultaat	Fietssnelwegen, fietsstallingen bij ov-voorzieningen, OV-fiets, Veluwefiets.
Actie	Uitwerking clusters fietssnelwegen op basis van kwaliteitsdefinitie, financiële haalbaarheid voor gratis bewaakt stallen bij stations onderzoeken (model Zutphen, Houten), businesscase Veluwefiets (zie agendapunt 13).
Betrokkenen	Gemeenten, Provincie Gelderland, Recron, recreatieschap, ondernemers, ProRail.
Financiering	
Termijn	2013-2014
Samenhang	Veluwefiets, watertoerisme

18. Grotere rol fiets en openbaar vervoer op de Veluwe: samenhang met agendapunten 5, 12 en wegennet (paragraaf 6.5).

19. Recreatieve poorten: samenhang met agendapunt 17 en ontwikkelen als startpunt van outdoor-activiteiten.

6.5 Regionaal wegennet

De opgave voor het regionale wegennet betreft vooral het tot stand brengen van het gebruik van voorkeursroutes via de autosnelwegen voor (boven)regionale verplaatsingen. In deze paragraaf is per gebied de mogelijke aanpak opgenomen.

Harderwijk – Nunspeet

Ondanks de reconstructie van de Zuiderzeestraatweg (N310) kiezen veel weggebruikers nog voor deze route. Dit is de kortste route maar voor een groot deel van Harderwijk niet de snelste. De snelste route loopt via de A28. Het reistijdvoordeel treedt niet op voor het noordelijk deel van Harderwijk (bijvoorbeeld van het bedrijventerrein Lorentz III). Voor de bedrijventerreinen is echter vanuit leefbaarheidsoverwegingen een bundeling op de route via de A28 eveneens gewenst. De bewustwording van de weggebruiker kan worden vergroot door de bewegwijzering in te richten op de voorkeursroute, eventueel ondersteund met (dynamische) informatie over het reistijdvoordeel. Voor de Zuiderzeestraatweg kan worden overwogen om deze gedeeltelijk te sluiten voor (zwaar) vrachtverkeer.

Harderwijk – Barneveld

Zonder congestie is de voorkeursroute over de A28-A1 sneller dan over de N303 (ongeveer 34 versus 40 minuten). Veel automobilisten kiezen (vooral in de spits) voor de route via de N303 vanwege de congestie op knooppunt Hoevelaken. De reconstructie van het knooppunt Hoevelaken is uitgesteld tot 2019 met oplevering in de periode 2022-2024. Voorlopig (tot 2019) kan dynamische route-informatie op de beslispunten in het wegennet worden gegeven. Er wordt dan verwezen via de auto-

snelwegen als de reistijd via de autosnelwegen kleiner is dan 1,1 maal de reistijd over de N303. Als het verschil meer dan 5 minuten bedraagt wordt dat specifiek aangegeven. Zodra het knooppunt Hoevelaken verbeterd is, kan dit systeem in stand blijven maar zal het grootste deel van de dag de route via de snelweg als voorkeurreute worden aangegeven. Indien nodig worden op diverse locaties (bijvoorbeeld Ermelo, Putten, Voorthuizen en tussenliggende wegvakken) op de N303 enkele maatregelen genomen waardoor de reistijd vrijwel altijd de route via de autosnelwegen sneller is. Daarna wordt getoetst op de grenswaarde sluisverkeer en, indien nodig, eventuele volgende stappen overwogen.

Elburg (N309 versus Stadsweg) en 't Harde

De Stadsweg loopt door de kern Hoge Enk. Het gebruik van de Stadsweg neemt toe als de verkeersdruk op de N309 toeneemt. Dit betekent dat de doorstroming op de N309 beter moet zijn dan op de Stadsweg. Als de doorstroming op de N309 'te goed' is gaat dit echter extra verkeer aantrekken dat thuis hoort op de oeververbindingen naar Flevoland bij Kampen en Harderwijk. Dat betekent dat de oeververbindingen en de toeleidende wegen bij Kampen en Harderwijk optimaal moeten functioneren en de (dynamische) bewegwijzering en route-informatie daar op afgestemd moeten zijn. Dit geldt ook voor het verkeer vanuit Epe en de oostzijde van de Veluwe via de A50.

Wat betreft het verkeer in en rond Elburg doet zich nog een tweede dilemma voor wat betreft de eventuele rondweg 't Harde. Deze kan namelijk de leefbaarheidsproblematiek van 't Harde en Oldebroek oplossen maar ook aantrekkend werken voor verkeer naar Flevoland via Elburg. Vanwege de natuurwetgeving Natura2000 is besloten om voorlopig geen rondwegen om 't Harde en Oostendorp te realiseren. Er wordt een aanpak ingezet die er op gericht is om het verkeer naar Flevoland af te leiden van de route via 't Harde en Elburg en te bundelen vanuit de A28 en A50 naar de oeververbindingen via Kampen, Nijkerk en Harderwijk. Dat betekent de inzet van de volgende maatregelen:

- Bewegwijzering en dynamische route-informatie (onder andere op N305 bij Dronten en op A50 bij Epe).
- Snelheidsverlagende maatregelen op de N309 ten zuiden van de A28 (naar Epe) en (dynamische) verwijzing over N795.
- Indien dit onvoldoende effect heeft, kan op de N309 dynamische verkeersafhankelijke dosering of selectieve doorgang worden toegepast.
- De oversteken verkeersveiliger maken en de aansluiting (op- en afritten) van de N309 op de A28 verbeteren.
- In 't Harde kunnen 'rustige tijdsblokken' in de kern worden gerealiseerd door de toegang tot de kern tijdens de drukke vanaf twee zijden (met verkeerslichten) te regelen en op elkaar af te stemmen, zodat het verkeer in blokken de kern passeert. De inrichting van de weg door 't Harde dient het dorpse karakter te be-

nadrukken. Het verkeer door de kern 't Harde wordt aangepast aan de omgeving in plaats van andersom.

Over ongeveer 9 jaar (onderhoudscyclus N309) wordt de situatie opnieuw beoordeeld (verkeersbelasting, verkeersveiligheid, natuurwetgeving).

Oldebroek - Elburg

Ondanks de herinrichting van de Zuiderzeestraatweg blijft de verkeersbelasting in de kern Oldebroek hoog. De grenswaarde voor leefbaarheid (sluisverkeer) wordt daar (waarschijnlijk) overschreden. Een rondweg bij 't Harde zou ook de mogelijkheid bieden om verkeer in Oldebroek van de N308 af te leiden naar deze rondweg. Omdat deze eventuele rondweg met zekerheid nog lang op zich laat wachten is ook voor Oldebroek een aangepaste strategie nodig. Deze strategie kan onderdeel uitmaken van aanpak die is voorgesteld voor Elburg en 't Harde:

- Dynamische bewegwijzering en route-informatie naar de oeververbindingen Kampen en Harderwijk.
- Het verhogen van de weerstand in de kern Oldebroek, bijvoorbeeld met dynamische dosering. De inrichting van de weg door Oldebroek dient het dorpse karakter te benadrukken. Ook voor Oldebroek wordt voor een aanpak gekozen waarbij het verkeer zich aanpast aan de omgeving in plaats van omgekeerd.

Oldebroek – Hattem en Heerde - Wezep

Op de beslispunten is dynamische route-informatie nodig over de snellere route via de A28 en A50 en indien nodig ondersteund door dynamische verkeersafhankelijke dosering op de Keizersweg en Stationsweg in Wezep en aansluitend de Kamperweg naar de A50.

Putten en Ermelo buitengebied

Voor Putten en Ermelo is één integrale oplossing noodzakelijk. Daarvoor zijn vier opties mogelijk:

1. Geen grote ingrepen in de bestaande infrastructuur.
2. Afsluiten verbindingen Hoornsdam-Waterweg-A28 in combinatie met een verbetering van de westelijke ontsluitingsroute in Ermelo en tevens verlaging van de reissnelheid op de verbinding Voorthuizen – Putten (eventueel dynamische dosering) om te vermijden dat de gehele verbinding tussen A1 en A28 te aantrekkelijk is voor doorgaand verkeer naar Flevoland.
3. Het doortrekken van de A30. Vanuit de regionale leefbaarheidsproblematiek bezien is het twijfelachtig of deze 'zware' oplossing nodig is indien één van de vorige twee oplossingen het gewenste effect heeft en knooppunt Hoevelaken toekomstbestendig is en betrouwbaar blijft functioneren. Het eventueel doortrekken van de A30 zal op nationaal niveau moeten beoordeeld (ontsluiting Flevoland, functioneren oeververbindingen waaronder de N301 bij Nijkerk, de kwaliteit van knooppunt Hoevelaken en ov-as Lelystad – Apeldoorn – Arnhem, het bundelen van het bovenlokale verkeer op de autosnelwegen). Tevens zal bij 'nut en noodzaak' beoordeeld moeten worden

in welke vorm het doortrekken van de A30 zinvol is (autosnelweg, autoweg, provinciale weg).

4. De routes in het buitengebied van Putten verbeteren en geschikt maken voor het huidige gebruik. Ook voor deze optie geldt dat deze dan ook weer geen extra aantrekkende werking mag krijgen voor doorgaand verkeer tussen A1 en A28.

Er wordt gekozen voor optie 1. Dit betekent dat de verbindingen naar de A28 in stand blijven en de gemeente Putten maatregelen neemt om de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer te garanderen. Dat kan in de vorm van vrijliggende fietspaden (kan verkeersaantrekkelijk werken) of door prioriteit te geven aan het langzame verkeer in bestaande profielen (bijvoorbeeld fietsstraat of fietsweg). Tevens is het nodig om de ontwikkeling van de verkeersdruk te blijven toetsen. De voorgestelde aanpak is nog aanvaardbaar bij de huidige intensiteiten. Als referentiepunt wordt de Hoornsdam genomen, waar de intensiteiten (2011) ongeveer 8.000 mvt/etmaal bedragen. Het aandeel vrachtverkeer is vrij groot, namelijk ongeveer 20%. De hoeveelheid verkeer afkomstig vanuit Ermelo bedraagt ongeveer 3.500 mvt/etmaal (ruim 40%). Op regionaal niveau worden aanvullende maatregelen overwogen indien de intensiteit structureel de grenswaarde van 8.500 mvt/etmaal overschrijdt en het aandeel van het verkeer op de relatie Ermelo-Putten meer dan 4.250 mvt/etmaal (twee richtingen) bedraagt. Aanvullende maatregelen zijn bijvoorbeeld dynamische dosering in het buitengebied (Hoornsdam-Waterweg-A28) en/of beperkingen voor vrachtverkeer. In de gemeente Ermelo wordt de westelijke ontsluitingsroute verbeterd. Mogelijk dat dit een licht reducerend effect heeft op de verkeersbelasting in het buitengebied van Putten. Tevens is deze maatregel bedoeld om de leefbaarheid in de kern van Ermelo te verbeteren.

Zwolle-Hattem-Wapenveld-Heerde-Epe

Voor deze relaties is eveneens de A50 de voorkeursroute. Dit dient eventueel te worden ondersteund door een verlaging van de snelheid op de Apeldoornseweg en een inrichting die het dorps karakter van Wapenveld benadrukt.

Bedrijventerrein Hattermerbroek (H2O)

Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein H2O ligt nog een keuze voor uit twee opties: een nieuwe aansluiting via de Voskuilerdijk of een verbetering van de bestaande aansluiting A28 (Wezep). Nadere afspraken zijn hierover nodig over de fasering en financiering. Ook een optimale fiets- en ov-bereikbaarheid zijn voor de toekomst essentieel in verband met het bedienen van de regionale arbeidsmarkt en het reduceren van de verkeersdruk op de autosnelwegen.

N302 tussen Harderwijk en Apeldoorn

In tegenstelling tot de N302 ten westen van Harderwijk wordt voor het deel van de N302 over de Veluwe er voor gekozen om deze geen aantrekkende werking te laten hebben voor het doorgaande verkeer tussen de A1 en de

A28. Om dit daadwerkelijke te kunnen bereiken is een optimale werking van het knooppunt Hoevelaken noodzakelijk. De regio geeft voor het doorgaande verkeer wat betreft reïssnelheid, doorstroming en betrouwbaarheid de prioriteit aan de route via de A28 en A1. Het oostelijk gedeelte van de N302 wordt niet uitgebouwd. Indien nodig worden op delen van de N302 maatregelen (geen afwaardering) genomen die gericht zijn op een onderscheidende beleving (ten opzichte van provinciale wegen die primair een doorgaande functie hebben).

Rondwegen en overige nieuwe infrastructuur

In het bijlagenrapport [B, 2.5] is een aantal potentieel nieuwe voorzieningen als 'lastig' wat betreft de haalbaarheid benoemd. Deze voorzieningen worden op basis van de totale strategie voor het wegennet nogmaals beoordeeld op nut/noodzaak:

- Westelijke rondweg Nunspeet: Vanuit regionaal perspectief is deze niet nodig indien de bundeling op A28 slaagt (zie Harderwijk – Nunspeet). Deze rondweg kan zelfs een ongewenste aantrekkende werking hebben. De oostelijke rondweg wordt in 2013 aangelegd. Het ontwikkelen van de westelijke rondweg is een onderzoeksvraagstuk voor de gemeente Nunspeet.
- N303 Putten – Voorthuizen: deze verbinding, die parallel loopt met de A28, dient minder aantrekkelijk te worden gemaakt als doorgaande route.
- Rondweg Oldebroek: eerst worden de effecten van de beschreven strategie beoordeeld. Indien deze onvoldoende zijn, worden extra maatregelen overwogen.
- Extra oeververbinding naar Flevoland voor het gemotoriseerde verkeer: deze heeft voor de regio NV geen prioriteit. Eerst dienen de bestaande oeververbindingen maximaal worden benut (sluis Nijkerk).
- 't Harde: voorlopig oplossen zonder rondweg.
- Rondweg Putten: regionaal nut en noodzaak nader beoordelen op basis van onder andere het leefbaarheids criterium.

Regionale prioriteit

Een indicator voor de regionale prioriteit, voor de kerren, waar het leefbaarheids criterium wordt overschreden is: intensiteit doorgaand verkeer x aantal gehinderde woningen/afstand woningen tot as van de weg. Als tweede beoordeling geldt uiteraard de haalbaarheid van de oplossing, de termijn en de kosten.

20. Regionaal wegennet

Resultaat	Een regionaal wegennet dat functioneert volgens de visie. Als eerste stap is een actieprogramma nodig.
Actie	Uitwerking visie en acties dynamisch verkeersmanagement (DVM). Toetsen leefbaarheids criterium en definiëren van prioriteitsvolgorde voor het verminderen van doorgaand regionaal verkeer, toetsen ontwikkeling intensiteiten Hoornsdam (Putten). Benoemen functies en aanpak voor de verschillende wegen vanuit de invalshoeken bundeling, leefbaarheid, afvlakken spitsverkeer en economische functie (kwaliteitsnetwerk goederenvervoer), bereikbaarheid natuurtransferia. Nadere invulling van het actieprogramma inclusief tijdsfasering.
Betrokkenen	Gemeenten, Provincie Gelderland, Provincie Flevoland, Regio NV, Rijkswaterstaat.
Financiering	Op basis van de nadere uitwerking.
Termijn	2013-2014
Samenhang	

6.6 Beter Benutten

De Regio Noord-Veluwe stelt een programma op dat gericht is op het benutten van de autosnelwegen zonder deze over te belasten met als doel om:

- De congestie in en rond de kernen te vermijden
- De congestie rond knooppunt Hoevelaken te beperken (overbrugging tot 2022-2024).
- De leefbaarheid in de kernen te verbeteren.

Het programma Beter Benutten bestaat uit de volgende componenten:

- Spitsmijden Hoevelaken door: benutting IC-station Harderwijk, OV-verbinding Harderwijk – Apeldoorn (bus of trein) en adviezen over tijdstip van reizen voor regionale automobilisten.
- Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer (bijvoorbeeld benutten vluchtstrook) voor verbindingen die bijdragen aan het verminderen van de verkeersdruk op de congestiepunten.
- Spitsstroken (nader te selecteren) op de A1, A28 en A50.
- Dynamische route-informatie over snelste routes via autosnelwegennet.
- Mobiliteitsmanagement op de grootste bedrijventerreinen inclusief de verbetering van de fiets- en overbereikbaarheid (inclusief ketenmobiliteit op de meest kansrijke verbindingen) en aantrekkelijke ov-arrangementen. Dit draagt tevens bij aan het verminderen van parkeerproblemen en het verbeteren van de ontsluiting tijdens de spitsperiodes.
- Verkeersmanagement voor de grote publiekstrekkers.
- Maximaal benutten van de het gebruik van de fiets en e-fiets op bedrijventerreinen binnen een reisafstand van 15 km en binnen de drie fietsclusters (rond Harderwijk, Elburg en Hattem).
- Het stimuleren van de aanschaf van de e-fiets voor gebruik in het woon-werkverkeer.
- Uitbreiding van carpoolplaatsen bij de autosnelwegen.
- Uitbreiding van P+R-voorzieningen (indien hoge bezetting).
- Verhoging kwaliteit stallingsvoorzieningen bij stations.

21. Beter Benutten

Resultaat	Gedefinieerd programma Beter Benutten en deelname aan landelijk programma.
Actie	Opstellen programma en overleg met het Rijk en de Provincie Gelderland over deelname.
Betrokkenen	Gemeenten, Provincie Gelderland, Regio NV, Rijkswaterstaat. Ministerie van I&M.
Financiering	
Termijn	2013-2014
Samenhang	

6.7 Deelprogramma's

De Mobiliteitsvisie heeft als tijdshorizon 2020 – 2025. Er zijn in de Mobiliteitsagenda vele activiteiten gedefinieerd die vaak ook nog met elkaar samenhangen. Daarom is een goede organisatie nodig om de ambities van de Regio Noord-Veluwe in goede banen te leiden. Er worden verschillend programma's onderscheiden die kunnen worden aangestuurd door één of meerdere projectleiders. De te onderscheiden programma's zijn:

Regionale wegenstructuur:

- Belasting en dimensionering autosnelweg en regionale wegen waarbij rekening wordt gehouden met de effecten van bundeling, beter benutten en het gebruik van de voorkeursroutes.
- Regionaal verkeersmodel.
- Regionale strategie dynamisch verkeersmanagement gericht op het stimuleren dan wel afdwingen van het gebruik van de voorkeursroutes, analyses Bereikbaarheidskompas.
- Maatregelen in en rond de kern 't Harde.
- Toetsen en prioriteren 'regionaal sluipverkeer' op basis van leefbaarheids criterium en grenswaarde buitengebied Putten.
- Definiëren kwaliteitsnet goederenvervoer en bereikbaarheid van bedrijventerreinen inclusief eventueel af te sluiten routes.
- Definiëren deelprogramma's en projecten.

Openbaar vervoer

- IC-station Harderwijk.
- Frequentieverhoging Amersfoort – Zwolle (Randstadspoor).
- OV-verbinding Harderwijk - Apeldoorn.
- Uitwerken Regionet-NV, ontsluitend openbaar vervoer inclusief 'basismobiliteit'.
- Afstemming met omliggende regio's en provincies: Flevoland, BRU, Foodvalley, provincies Gelderland en Overijssel.
- Ketenmobiliteit (fiets, auto).
- Definiëren deelprogramma's en projecten.

Fietsverkeer

- Ontwikkelen fietsnetwerk vier deelgebieden inclusief fietssnelwegen.
- Keuze verbeteren fietsverbindingen Zeewolde - Harderwijk – Putten (beoordelen en afwegen verschillende opties).
- Bereikbaarheid bedrijventerreinen, onderwijsvoorzieningen, verbindingen stations – bedrijventerreinen, ov-fiets.
- Opheffen/verminderen omrijden.
- Stallingsvoorzieningen stations en Regionet-NV.
- Recreatieve routes, Veluwefiets, poorten van de Veluwe.
- Definiëren deelprogramma's en projecten.

Vervoer over water

- Potentie- en marktanalyse overslag haven Harderwijk.
- Verbeteren brug Nijkerk.
- Versterken samenhang watertoerisme en aantrekkelijkheid Veluwe en daarmee het verlengen van verblijfsduur van watertoeristen.
- Verbinden van recreatieve fietsroutes met ligplaatsen recreatievaart.

Beter Benutten

- Zie paragraaf 6.6.

Verkeersveiligheid

- Benoemen regionale prioriteiten en opstellen jaarprogramma's in samenwerking met ROVG.

Strategische ontwikkeling

- Nut/noodzaak 'A30' in samenhang met openbaar vervoer, leefbaarheid, kwaliteit Veluwe en Hoevelaken: corridorvisie Flevoland – Apeldoorn.
- Langetermijn visie spoorweg Amersfoort – Zwolle: knelpunten, ontmenging nationaal en regionaal treinverkeer, IC-regio, goederenvervoer.

7 Mobiliteitsagenda

7.1 Bereikbare regio

Per thema zijn de activiteiten gerangschikt op basis van de aangegeven periode (prioriteit, fasering). Daar waar de regio als trekker is aangegeven kan wel sprake zijn van cofinanciering door bijvoorbeeld het Ministerie van I&M en/of de Provincie Gelderland.

Project spoorweg Amersfoort – Zwolle en verbinding Apeldoorn - Amersfoort

Periode 2013-2016

- Realisatie van IC-station Harderwijk en frequentieverhoging Sprinters tussen Amersfoort en Harderwijk (Randsstadspoor).
- Afstemming overstap Apeldoorn – Amersfoort op Amersfoort– Harderwijk (overstap tussen IC-verbindingen).

Trekkers: Gemeente Harderwijk, Provincie Gelderland en/of Ministerie I&M

Opstellen programma Beter Benutten

Periode 2013

- Op basis van programmavoorstel afstemming met Provincie Gelderland en Ministerie van I&M over deelname aan Beter Benutten en financiering.

Trekker: Regio Noord-Veluwe

Aanbesteding openbaar vervoer en interregionale afstemming

Periode 2013-2014

- OV-visie vertalen naar programma van eisen voor nieuwe aanbesteding openbaar vervoer (Regionet-NV en ontsluitend openbaar vervoer, visgraatstructuur en kostenefficiëntie).
- Afstemming met Provincie Flevoland (verbinding Dronten – Hilversum, Dronten – 't Harde), Bestuur Regio Utrecht (Randstadspoor), Provincie Gelderland (Arnhem - Apeldoorn en Harderwijk - Barneveld)
- Doorstromings- en betrouwbaarheidsmaatregelen voor buslijnen van het Regionet-NV inclusief financieringsplan

Trekker: Provincie Gelderland

Uitwerken visie wegennet

Periode 2013-2014

- Toetsen capaciteitsanalyse autosnelwegen en regionale wegen waarbij wordt rekening gehouden met bundeling regionaal verkeer, spitsmijden, NMCA-analyse en fasering (vóór en na reconstructie Hoevelaken).
- Toetsen leefbaarheids criterium voor alle kernen en toetsen ontwikkeling intensiteiten buitengebied Putten, opstellen prioriteiten regionale aanpak.
- Toetsen effecten verhoging frequentie treinverkeer (spoorwegovergangen) op verkeersafwikkeling regionale wegverbindingen en noodzaak voor ongelijkvloerse passages (verkeersveiligheid, leefbaarheid, doorstroming).
- Kwaliteitsnet goederenvervoer en bereikbaarheid bedrijventerreinen.
- Bereikbaarheid natuurtransferia.
- Definiëren maatregelen korte en lange termijn.
- Eerste voorbeeldproject realiseren bijvoorbeeld voor de verbinding tussen 't Harde en Epe.
- Opnieuw beoordelen verkeerssituatie in 't Harde rond 2022.

Trekker: Regio Noord-Veluwe

Project Dynamisch Verkeersmanagement wegennet

Periode 2013-2015

- Definiëren inzet DVM (route-informatie) voor gebruik van voorkeursroutes.

Trekker: Regio Noord-Veluwe

Robuuste spoorweg Amersfoort - Zwolle

Periode 2015

- Verkenning capaciteitsanalyse spoorweg met als uitgangspunt de dubbelfunctie als doorgaande verbinding (IC) en als regionale as van het Regionet-NV verbonden met Randstadspoor en een frequentie van vier maal per uur.

Trekker: Provincie Gelderland en/of Ministerie I&M

Ketenmobiliteit kwaliteitsslag fietsenstallingen Regionet-NV inclusief aanbod OV-fiets

Periode 2014-2015

- Visie op het ontwikkelen van stalingsvoorzieningen bij stations/haltes van het Regionet-NV inclusief hiërarchie in voorzieningen- en serviceniveau
- Implementatieplan met uitvoeringsprioriteit en financieringsvoorstellen.

Trekker: Regio Noord-Veluwe

Ketenmobiliteit P+R

Periode 2014

- Potentieanalyse P+R bij stations mede op basis van het wensbeeld ov-netwerk.
- Uitbreidings- en financieringsplan opstellen

Trekker: Provincie Gelderland

Ketenmobiliteit carpoolpleinen

Periode 2014

- Uitbreidingsplan opstellen inclusief financieringsplan.

Trekker: Provincie Gelderland

Nut/noodzaak doortrekken A30

Periode 2017

- Nadat de verschillende onderdelen van de Mobiliteitsagenda verder zijn uitgewerkt kan in samenspraak met het Rijk en de omliggende provincies en regio's nadere afspraken worden gemaakt over het beoordelen van nut/noodzaak van het doortrekken van de A30 onder andere in samenhang met het functioneren van knooppunt Hoevelaken en de N301 (Flevoiland – Nijkerk).

Trekker: Provincie Gelderland

Waterwegen

Periode 2015-2019

- Marktanalyse versterking multimodaal overslagpunt haven Harderwijk en verbeteren brug Nijkerk.

Trekker: Provincie Gelderland

7.2 Zorgzame regio

Plannen van aanpak voor fietssnelwegen in de vier gemeentelijke clusters

Periode 2013-2014

- Gezamenlijk programma van eisen voor kwaliteitsslag.
- Verbetervoorstellen voor verminderen wachttijd, verminderen omrijden, comfort en veiligheid per cluster.
- Uitvoerings- en financieringsplan inclusief prioriteit (op basis van gebruikerspotentie, verhouding kwaliteitsverbetering en kosten, samenhang).

Trekkers: Regio Noord-Veluwe en vier gemeenten uit de vier verschillende clusters (zie Figuur 6)

Basismobiliteit openbaar vervoer en bereikbaarheid onderwijsvoorzieningen

Periode 2014-2015

- Deze onderdelen worden opgenomen in de opzet voor het openbaar vervoer (ontsluitend) en de fietsnetwerken.

Trekkers: Regio Noord-Veluwe en vier gemeenten

Complementeren fietsnetwerk in de vier gemeentelijke clusters

Periode 2014-2015

- Na het vaststellen van de aanpak voor de fietssnelwegen in beeld brengen welke maatregelen nodig zijn op de overige fietsroutes in samenhang met de ligging van bedrijventerreinen, onderwijsvoorzieningen, stations en centrumvoorzieningen in de kernen.

Trekkers: Regio Noord-Veluwe en vier gemeenten

Verkenning versterken nabijheid Zeewolde – Ermelo - Harderwijk

Periode 2014

- Beoordelen varianten versterken fietsverbindingen op haalbaarheid, kosten/baten en fasering.

Trekker: Provincie Gelderland

Verkeersveiligheid

Jaarlijks

- Jaarlijks actieprogramma infrastructuur (in samenhang met projecten en visie wegennet) en gedrag in samenwerking met ROVG.

Trekker: Regio Noord-Veluwe

7.3 Gastvrije regio

Bereikbaarheid recreatieve voorzieningen en publiekstrekkers, recreatieve poorten

Periode 2013-2016

- Bij de ontwikkeling van Regionet-NV, ontsluitend openbaar vervoer, fietssnelwegen en fietsnetwerk rekening houden met de recreatiebestemmingen.
- De stations van Regionet-NV ontwikkelen als startpunt van outdoor-activiteiten.
- Verkeersmanagement inzetten voor grote publiekstrekkers (waaronder festivals Biddinghuizen) waarbij rekening wordt gehouden met de nieuwe Hanzelijn en de gewenste ontwikkelingen op het spoor en Regionet-NV.

Trekker: Regio Noord-Veluwe

Recreatieve routes en Veluwefiets

Periode 2014-2016

- Uitbreiden recreatieve fietsroutes (fiets, wandelen, mennen) en voor de fiets afstemmen op aanpak fiets-snelwegen en omliggende regio's.
- Benoemen en aanpakken recreatieve hoofdroutes met ruim gedimensioneerde fietsvoorzieningen.
- Businessplan ontwikkelen voor de Veluwefiets afgestemd op de visie van het Regionet –NV.
- Versterken relatie watertoerisme en bezoek en gebruik van de Veluwe.

Trekker: Provincie Gelderland

Leefbaarheid kernen

Periode 2015

- De verkeerskundige aanpak is opgenomen in de visie van het wegennet. Daar waar maatregelen nodig zijn om de aantrekkelijkheid van doorgaande regionale route te verminderen worden ontwerpogaven gedefinieerd en uitgewerkt. In de kern van 't Harde worden maatregelen genomen om de oversteekbaarheid te verbeteren.

Trekkers: Wegbeheerders

7.4 Duurzame regio

Stimuleren gebruik fiets

Periode 2014-2015

- Basisaanpak voor de regio opzetten en per gemeente uitwerken en implementeren.
- Gebruik van de e-fiets stimuleren op de grote bedrijventerreinen in samenhang met het mobiliteitsmanagement.

Trekker: Regio Noord-Veluwe

Mobiliteitsmanagement, spitsmijden

Periode 2014

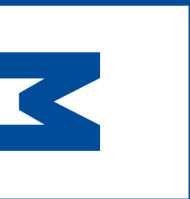
- Selecteren van bedrijventerreinen die in potentie het meest kunnen bijdragen aan het verminderen van de spitsdruk op en rond knooppunt Hoevelaken.
- Voor deze bedrijventerreinen bereikbaarheidsprogramma's en programma's spitsmijden opzetten.

Trekker: Regio Noord-Veluwe

Recreatieve poorten

Periode 2014-2015

- In samenhang met fietsnetwerk, Regionet-NV en de Veluwefiets een visie ontwikkelen op de recreatieve poorten.
- Een implementatie- en marketingplan opstellen op basis van de visie.
- **Trekker: Regio Noord-Veluwe**



Noord-Veluwe