

Document Version

Final published version

Licence

CC BY

Citation (APA)

Viseu Cardoso, R., Hausleitner, B., Newton, C. E. L., Poças Ribeiro, A. S., Schotanus, J., & Anghileri, E. (2026). *InPUT Project Factsheet - Regio Foodvalley*. Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.20506643>

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

In case the licence states “Dutch Copyright Act (Article 25fa)”, this publication was made available Green Open Access via the TU Delft Institutional Repository pursuant to Dutch Copyright Act (Article 25fa, the Taverne amendment). This provision does not affect copyright ownership. Unless copyright is transferred by contract or statute, it remains with the copyright holder.

Sharing and reuse

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.



2026

Regio Foodvalley

InPUT -
Engaging Places and Communities
for Inclusive Peri-Urban Transitions



Dit rapport is opgesteld in het kader van het InPUT-project (Engaging Places and Communities for Inclusive Peri-Urban Transitions), mede mogelijk gemaakt door het Driving Urban Transitions (DUT) Partnership, een Europees partnerschap onder het R&I-frameworkprogramma Horizon Europe mede gefinancierd door de Europese Unie. De content van dit rapport is allen geproduceerd door de auteurs van het InPUT team. Uitspraken in dit rapport zijn die van de auteurs en reflecteren niet de riving Urban Transitions (DUT) Partnership en de Europese Unie.

AUTEURS TEAM TECHNISCHE UNIVERSITEIT DELFT:

Eleonora Anghileri, Rodrigo Cardoso, Birgit Hausleitner, Caroline Newton, Ana Poças Ribeiro, Jelle Schotanus.

AUTEURS TEAM INPUT (EXCL. TEAM TUD):

Greet De Block, Pedro Chamusca, Alexander Hamedinger, Minseong Kim, Sarah Kumnig, Beatriz Martins, Stijn Oosterlynck, Beatriz Pinto, José Alberto Rio Fernandes, Elin Roevens, Eva Schmolmüller.

LAYOUT:

Jelle Schotanus

FOTO'S:

Auteur: binnen Team Technische Universiteit Delft

Gepubliceerd in april 2026

<https://projectinput.org>

De Foodvalley, een Europese 15-minutenstad

De 15-minutenstad is een beleidsmodel dat in het afgelopen decennium werd gepopulariseerd door haar toepassing in grote steden zoals Parijs. Het idee van de 15-minutenstad focust zich hierbij specifiek op de nabijheid van dagelijkse functies die bereikbaar zouden moeten zijn binnen 15 minuten; te voet, met de fiets of via het openbaar vervoer. Daarbij gaat het ook over algemeen welzijn zoals leefbaarheid, functiemix, diversiteit en participatie. In de praktijk wordt het model voornamelijk ingezet in dichtbevolkte, goed beloopbare steden met uitgebouwde infrastructuur en vervoersnetwerken. Zulke steden beschikken meestal over voldoende institutionele capaciteit op lokaal niveau om de transitie naar een 15-minutenstad (of een andere duurzame oplossingen) te realiseren.

Ook in het academische discours richt een overgroot deel van het onderzoek zich op de 15-minutenstad in dergelijke grootstedelijke gebieden, waar de ruimtelijke realiteit al goed

aansluit bij de 15-minutenstad. Dit botst als we het vergelijken met de Nederlandse context: driekwart van de bevolking woont niet in centra van steden of het platteland, maar in de stedelijke gebieden ertussenin (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2025).

Dit gebied is niet grootstedelijk, noch uitgesproken landelijk en wordt vaak “peri-urbaan” genoemd. Deze multifunctionele gebieden zijn ongestructureerd: wonen, werken, logistiek, landbouw en andere activiteiten lopen er door elkaar. Ze kennen een typische lage dichtheid met willekeurig verspreide plekken van hoge dichtheid. Bovendien liggen ze vaak ver van grote steden en hebben ze daardoor te maken met een gebrek aan nabijheid.

Het zijn juist deze plaatsen waar de principes van de



Anne Hidalgo campaign image - Mairie de Paris, credit photo: Micael

15-minutenstad het meest urgent zijn. Tegelijkertijd zijn er hier juist ook nog de meeste obstakels: gefragmenteerde bestuursstructuren, beperktere middelen en kennis kunnen de implementatie in de weg staan. Bijkomend hebben bewoners vaak andere perspectieven op toegankelijkheid dan stedelijke inwoners (Pot et al., 2023). Dit leidt tot mogelijke andere prioriteiten voor nabijheid van voorzieningen en mobiliteit en vraagt dus om een andere benadering.

Het InPUT-project ontwikkelt daarom een passende transitiestrategie voor de 15-minutenstad in Europese peri-urbane gebieden, op basis van (1) de perspectieven van inwoners, (2) de lokale ruimtelijke, maatschappelijke en historische context en (3) de bestaande bestuursstructuur.

Het InPUT project

Het onderzoek is een samenwerking tussen vier Europese landen en vijf universiteiten die vergelijkbare regio's bestuderen om bevindingen met elkaar te kunnen vergelijken en passende strategieën voor de Europese context te kunnen ontwikkelen. We volgen een gemengde methodiek waarbij zowel kwalitatieve (focusgroep, interview) als kwantitatieve methoden (clustering, data-analyse) worden toegepast, die worden gevolgt door de ontwikkeling van visies, strategieën en meting van ontwerpprincipes.

Dit rapport is een samenvatting

van de eerste fase waar we kijken naar de ruimtelijke, sociaal-maatschappelijke en bestuurlijke aspecten. De ruimtelijke typering van het peri-urbane gebied werd over de vier studiegebieden uitgevoerd op basis van gestandaardiseerde Europese statistische en morfologische datasets per 1 km²-cel, om de casussen te kunnen vergelijken. Voor de sociaal-maatschappelijke analyse werden er zes focusgroepen georganiseerd in Ede, het zuiden van de Foodvalley. Ervaringen van bewoners over de bereikbaarheid en toegankelijkheid van dagelijkse voorzieningen en mobiliteit werden verzameld

en onderzocht. Verder werden de bestuursstructuren in kaart gebracht en tijdens workshops met meerlagige beleidsmakers.

Op basis van de inzichten worden alternatieve, peri-urbane visies voor de 15-minutenstad ontwikkeld, door middel van workshops met inwoners en beleidsmakers. Tegelijkertijd wordt er een beoordelingskader ontwikkeld, waarin beleidsmakers en ruimtelijke planners de maatregelen en visies toetsen aan de nieuwe principes van de peri-urbane 15-minutenstad. De resulterende visies van de tweede fase zullen op dezelfde manier getoetst worden.



De zuidelijke Foodvalley. © Kadaster 2026 / PDK

OOSTENRIJK

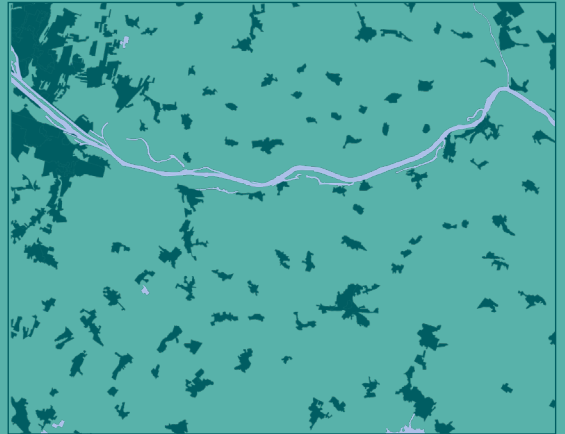
OOST-NEDER-OOSTENRIJK

Een dunbevolkt gebied tussen twee centrumsteden in twee landen: Oostenrijk (Wenen) en Slowakije (Bratislava).

Centrumsteden: Wenen en Bratislava

Partner: Technische Universität Wien

CORINE Landcover kaart
(stedelijk structuur + industrie of commerciële eenheden + water)



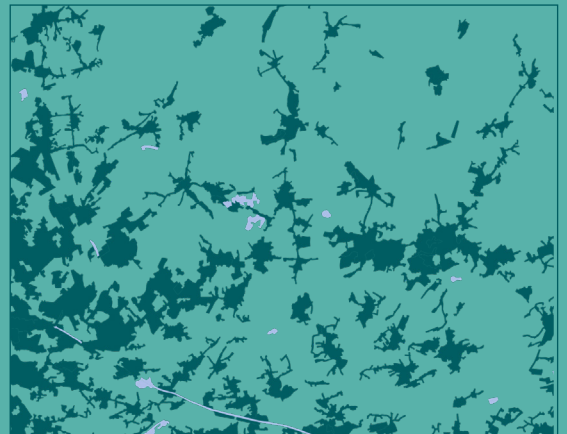
BELGIË

ANTWERPSE KEMPEN

Relatief grote kernen met zeer vage grenzen; lineaire verstedelijking langs het Albertkanaal en een voormalig netwerk van buurtspoorwegen.

Centrumsteden: Antwerpen

Partner: Universiteit Antwerpen



NEDERLAND

REGIO FOODVALLEY, GELDERLAND

Grote kernen met weinig diffuse verstedelijking; duidelijke grens tussen kern en buitengebied.

Centrumsteden: Utrecht en Nijmegen

Partner: Technische Universiteit Delft



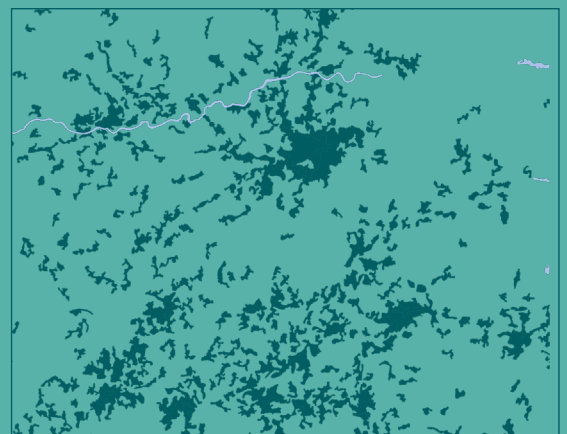
PORTUGAL

BRAGA - GUIMARÃES - FAMILICÃO

Weinig scheiding tussen de stad en het peri-urbane gebied; zeer kleine kernen verspreid over de regio.

Centrumsteden: Braga

Partner: Universidade do Porto, Universidade do Minho



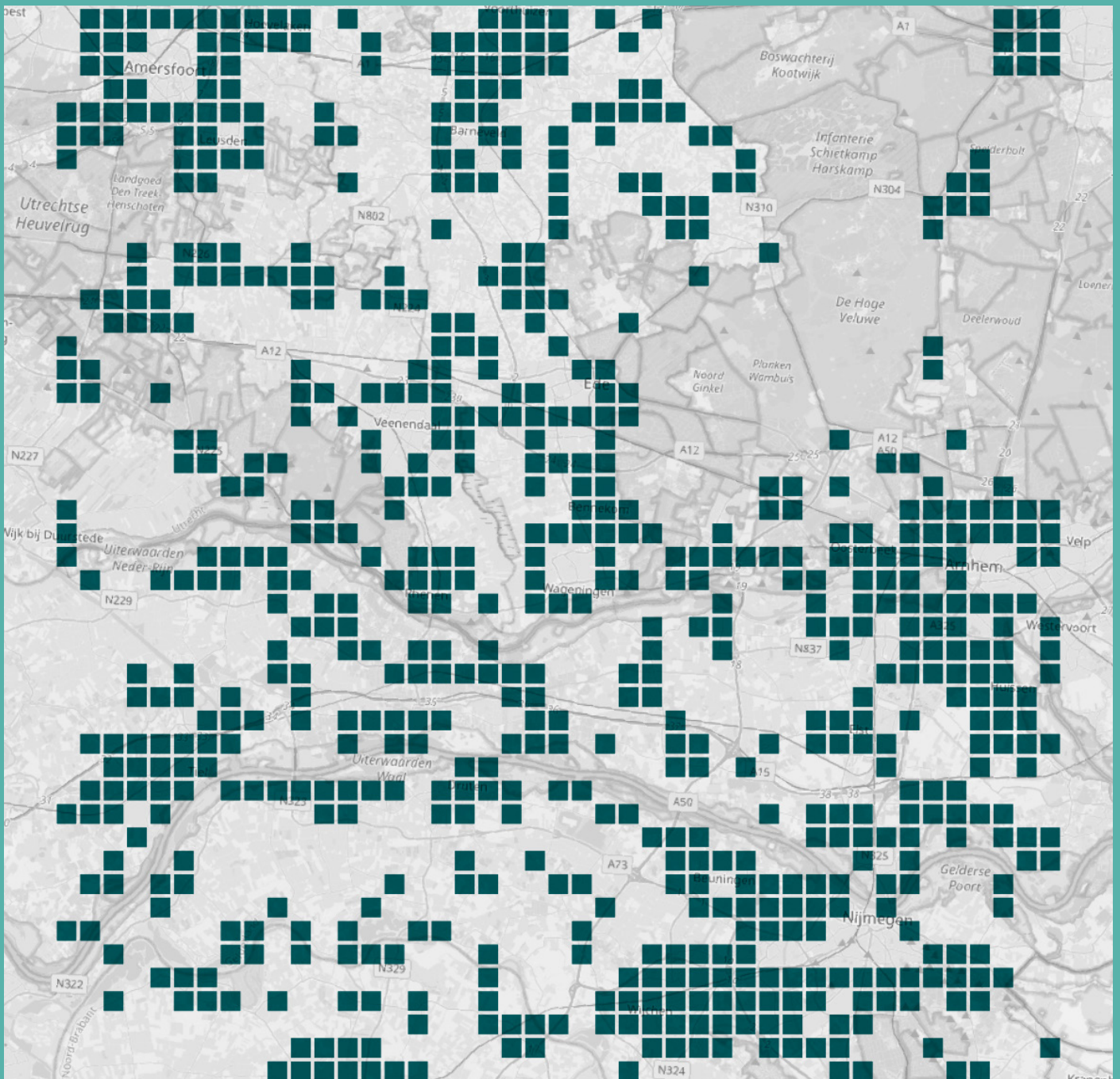
KEY FINDINGS

1. De Foodvalley is voornamelijk peri-urbaan

36,7% van de Nederlands casus is, op basis van de ruimtelijke typering, gedefinieerd als peri-urbaan (zie p.8 voor de definitie), zoals te zien is op de kaart hieronder. Het gebied wordt gekenmerkt door zijn rivierlandschap, met de Maas en twee takken van de Rijn:

de Neder-Rijn en de Waal. Dit rivierlandschap wordt gekenmerkt door dijken en, vanwege de lage delta, ook door uitgestrekte uiterwaarden en natuurlijke wetlands. Langs de rivieroeveren liggen relatief brede, lage zandruggen waar de peri-urbane gebieden zich vermengen

met kleinschalige landbouw en tuinen. De peri-urbane cellen bundelen zich vooral aan de randen van steden, rivieren of mobiliteitsinfrastructuur. Tussen deze gebieden is een kleinschalige fragmentatie te zien, ingebed in het agrarische en natuurlijke tussenliggende gebied.



Peri-urbane gebieden in de Foodvalley

2. De uitgebreide schaal van nabijheid en de centrale rol van het openbaar vervoer

Stedelijke en mobiliteitspatronen in de regio laten zien dat peri-urbane 15-minutenstrategieën op gemeentelijk niveau moeten werken, niet op buurtniveau. De focus ligt op openbaar vervoer en intermodaliteit, niet op strikte tijdsbesparing want bewoners accepteren langere reistijden dan stedelijke inwoners. Om autogebruik te verminderen, is het belangrijker om mobiliteit te verbeteren en de infrastructuur voor auto, ov, lopen en fietsen beter te combineren dan om alleen nabijheid of efficiëntie te vergroten.

3. Functionele en sociale reisdoelen bestaan naast elkaar in verschillende registers.

De auto domineert de functionele reizen (werk, school, winkelen), terwijl sociale en vrijetijdsactiviteiten vaker lokaal en langzamer vervoer prioriteren. In Nederland worden beide soorten reizen ook begaan met de fiets. Dit betekent dat een 15-minutenstrategie in peri-urbane gebieden sociale nabijheid kan versterken via lopen en fietsen, zonder autogebruik direct te vervangen. De fiets- en wandelinfrastructuur moet daarom worden uitgebreid en gekoppeld aan actieve routes, groene verbindingen en lokale voorzieningen, zodat dagelijkse mobiliteit ook sociale kansen biedt.

4. De ontwikkeling van toegankelijke voorzieningen kan verdichting omzeilen.

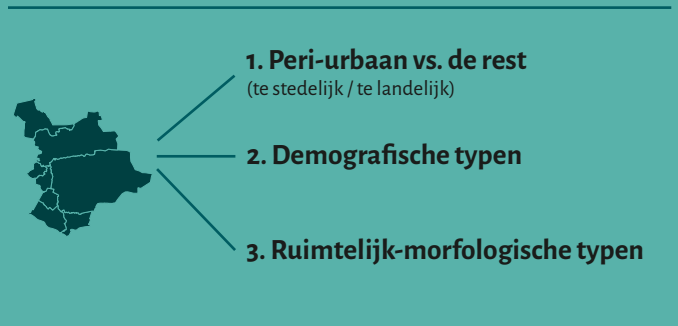
Peri-urbane 15-minutenstrategieën kunnen werken zonder de traditionele hoge dichtheid of stadse compacte bouw. In veel onderzoeksgebieden zijn basisvoorzieningen verspreid aanwezig, aangevuld met mobiele diensten, multifunctionele ruimtes, gedeelde infrastructuur en digitalisering. Effectieve nabijheid ontstaat door lokale behoeften en praktijken centraal te stellen, mobiliteit aan te passen en de ruimtelijke kwaliteit stapsgewijs te verbeteren, niet door normatieve aannames over stedelijke vorm.

5. Geïntegreerde voorzieningenketens en de productie van levenscyclusbestendige omgevingen

Toegang tot voorzieningen mag niet alleen gaan over reistijdefficiëntie van en naar losse functies. In peri-urbane gebieden, waar voorzieningen schaars en verspreid zijn, krijgen ze waarde doordat ze samen dagelijkse routines en sociale activiteiten ondersteunen. Dit brengt een ander perspectief voor de toegankelijkheid van functies. Behoeften van inwoners veranderen met hun levensfasen. Daarom moet een peri-urbane 15-minutenstad levenscyclusbestendig zijn, met diverse, verbonden en aanpasbare voorzieningen die welzijn en leefbaarheid op lange termijn waarborgen, in plaats van een vast voorzieningenpakket.

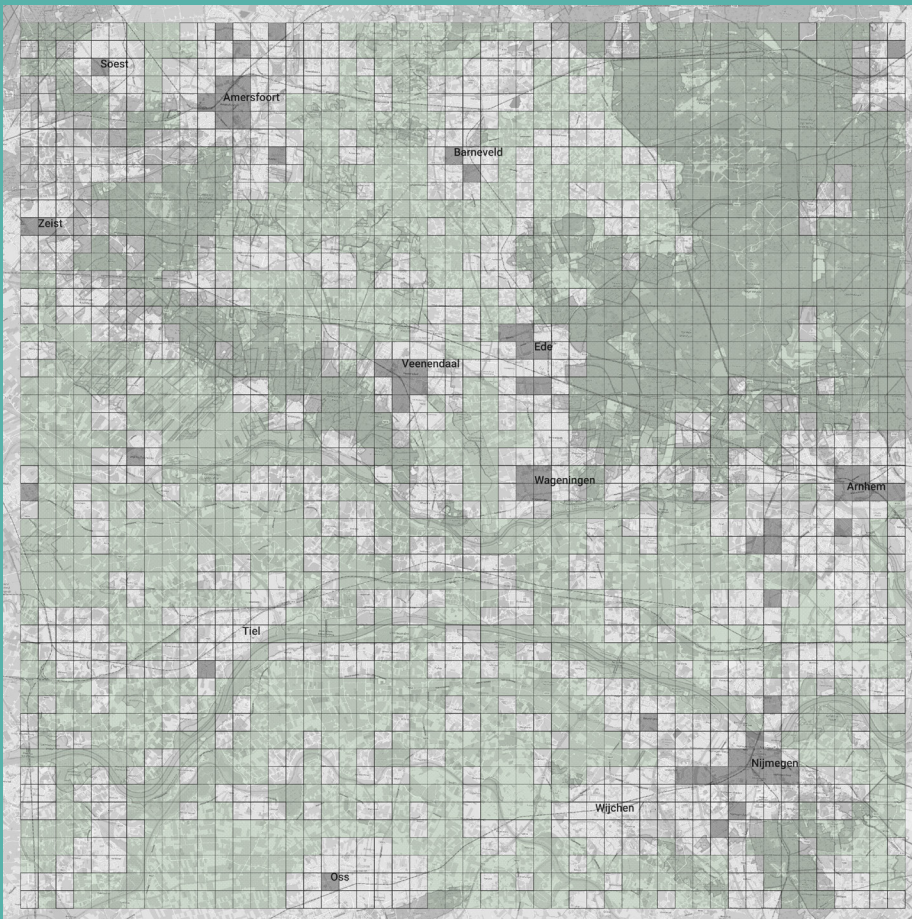
RUIMTELIJKE ANALYSE

De ruimtelijke analyse definieert wat “peri-urbaan” is in de Europese context en categoriseert ze op basis van morfologie en demografie. Deze indeling helpt overheden gericht beleid te maken, bijvoorbeeld door te bepalen welke gebieden goed voorzien zijn en welke niet. We onderscheiden drie categorieën: landelijk, peri-urbaan en stedelijk. De typologieën zijn in de tabel geordend van lage naar hoge ruimtelijke centraliteit. De nummers corresponderen met hoe vaak de cluster voorkomt over de vier gebieden, met 1 het vaakst en 9 het minst.



	5	3	1	2	7	4	8	9	6
Centrality	low	low-med	medium	med-high	med-high	high	high	high	high
Population density	low	low	low	low	medium	low	low-med	high	low
GSI	low	low	low	low	low-med	low-med	high	med-high	low
Number of buildings	low	low	low	low	low-med	low-med	high	high	low

Categorisatie van de Foodvalley



In de Nederlandse casestudie domineren twee peri-urbane typen. Type 2 heeft een lage bevolkingsdichtheid en gemiddelde centraliteit, dus ligt op afstand van hoofdstraten. De bebouwing is verspreid en laag van dichtheid. Type 7 is juist zeer centraal, met gemiddelde bevolkings- en bebouwingsdichtheid en veel gebouwen.

Het ‘meest stedelijke’ type komt vrijwel even vaak voor als de andere typen. Het wordt gekenmerkt door een hoge mate van centraliteit, met de hoogste bevolkingsdichtheid, veel gebouwen en een gemiddelde bebouwingsdichtheid, wat zorgt voor een compacte en fijnmazige structuur.

Legenda

Urban Peri-urban Rural

Ruimtelijke typologiën

SC1 9,4 %



Type 1 bestaat uit dunbevolkte dorpen in de vorm van linten, ontstaan langs historische wegen. Het komt voor in het hele onderzoeksgebied op plaatsen met een gemiddelde centraliteit.



SC2 18,2 %



Type 2 ligt aan de randen van nederzettingen, nabij verschillende soorten infrastructuur. Het heeft een gemiddelde tot hoge bereikbaarheid en mix van functies, van wonen tot industrie.



SC3 10,6 %



Type 3 heeft een grote verscheidenheid aan gebouwtypen, van kleine tot grote oppervlakten, wat samenhangt met de verscheidenheid aan grondgebruik in gebieden die verder van de meest centrale plaatsen liggen.



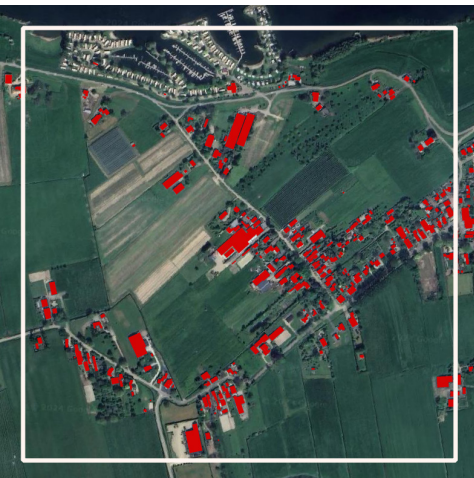
SC4 7,5 %



Type 4 ligt langs centrale hoofdwegen of historische routes. Het is compact en ligt aan de rand van dichter bevolkte gebieden. Dit type heeft veel industrieel grondgebruik en een hogere bebouwingsdichtheid.



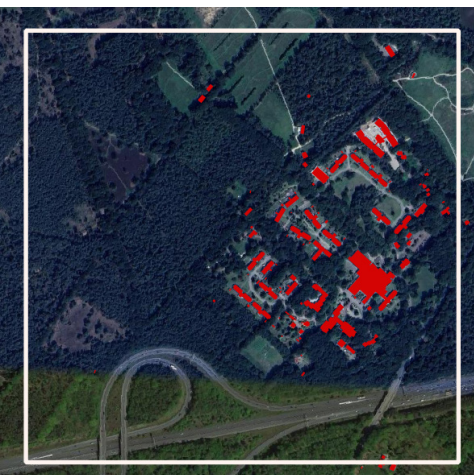
SC5 5,2 %



Type 5 is een randsituatie op niet-centrale plaatsen. Het heeft weinig bebouwing langs straten in de nabijheid van mobiliteits- of waterinfrastructuur. Dit type komt het minst vaak voor in de Nederlandse casus.



SC6 13,7 %



Type 6 omvat zeer goed bereikbare plaatsen met een lossere, maar intern compacte bebouwingsstructuur, in de nabijheid van snelwegen. Deze plaatsen hebben een hoge regionale bereikbaarheid.



SC7 17,7 %



Type 7 ligt aan de randen van grotere steden en dorpen met een gemiddelde bevolkingsdichtheid. Het heeft een redelijk hoge bereikbaarheid, een compacte dichtheid, veel groen en enig commercieel grondgebruik.



SC8 1,2 %



Type 8 combineert een hoge bebouwingsdichtheid door industrie met een fijnmazige laagbouw en lagere bevolkingsdichtheid. Het ligt vaak langs centrale wegen in de regio.



SC9 16,6 %



Type 9 heeft de hoogste bevolkingsdichtheid en een fijnmazige structuur van villa's en rijtjeshuizen. Het komt vooral voor in woonwijken van steden en dorpen, met een hoge bebouwingsdichtheid, veelal met een eigen tuinen.



SOCIAAL-MAATSCHAPPELIJKE ANALYSE

Voor een ruimtelijk rechtvaardige aanpak van peri-urbane ontwikkeling is inzicht in de sociale context essentieel. Daarom zijn focusgroepen gehouden in Ede met bewoners uit de stad en omliggende dorpen. De gesprekken gingen over hun ervaringen met de nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen en hoe mobiliteitsvormen het dagelijks leven beïnvloeden. De resultaten zijn niet representatief, maar moeten worden gezien als 'situated spatial knowledge' en geven plaatsgebonden inzichten in dagelijkse ervaringen en behoeften die beleid kunnen ondersteunen. Belangrijke thema's zijn mobiliteits patronen, bereikbaarheid van voorzieningen, stedelijke ontwikkeling en lokale identiteit.

1. Identiteit en gemeenschap

Het gevoel van identiteit en gemeenschap wordt vooral gevormd op gemeentelijk en dorpsniveau, niet regionaal, en hangt sterk samen met rust, natuur en gemeenschapsgevoel. Dit is het sterkst in de dorpen, maar ook Ede wordt gezien als groen, sociaal en goed verbonden,

met een mix van stedelijke voorzieningen en de sfeer van een dorp. Sommige bewoners noemen het stadscentrum zelfs "het dorp" of beschrijven Ede als een "dorp met stads allure". Omgevingsrust, sociale cohesie en kwalitatieve natuur worden gezien als kernwaarden van de regio. Weerstand tegen

stedelijke verandering komt vaak voort uit de wens deze waarden te behouden. De toenemende bevolking werd gezien als een bedreiging van deze lokale identiteit door de druk op de rust, sociale samenhang en natuurgebieden die voortkomen uit de bijkomende stedelijke uitbreidingen.

Bereikbaarheid van het aantal voorzieningen binnen 1500 meter op basis van activiteits informatie uit BAG2024



Legenda



2. Dagelijkse voorzieningen zijn bereikbaar

Deelnemers zijn tevreden of gewend aan de bereikbaarheid van hun dagelijkse voorzieningen. Natuur of stedelijk groen en supermarkten worden als wenselijk gezien op loop- of fietsafstand. Basisvoorzieningen zoals de bakker, café, school en apotheek horen op buurtniveau en worden vooral per fiets bereikt. Grotere voorzieningen zoals ziekenhuizen en cultuur worden op groter niveau geaccepteerd en met verschillende vervoersmiddelen bezocht. Veel buurten hebben kleine winkelclusters, terwijl het stadscentrum het belangrijkste aanbod aan winkels, diensten en cultuur bundelt. Het ontbreken van lokale voorzieningen wordt niet als een probleem ervaren, door de bereikbaarheid van het centrum. De waardering van nabijheid en korte reisafstanden benadrukt de centrale rol van de fiets voor dagelijkse behoeften.

3. De fiets en de auto: ieder een eigen domein

Fietsen is sterk verankerd in het dagelijks leven in Ede en is de dominante vorm van mobiliteit. Het wordt gebruikt voor boodschappen, woon-werkverkeer en lokale voorzieningen. Lopen daarentegen speelt nauwelijks een rol als dagelijkse mobiliteitsvorm en wordt vooral gezien als een vorm van recreatie in natuurgebieden. De auto is vooral belangrijk voor regionale verplaatsingen buiten de stad, omdat dit met het openbaar vervoer lastig wordt ervaren. Hierdoor ontstaat een duidelijke scheiding: fietsen voor korte afstanden binnen de stad, auto voor afstanden buiten de stedelijke/dorpse schaal.

4. Kernproblemen op basis van ervaringen

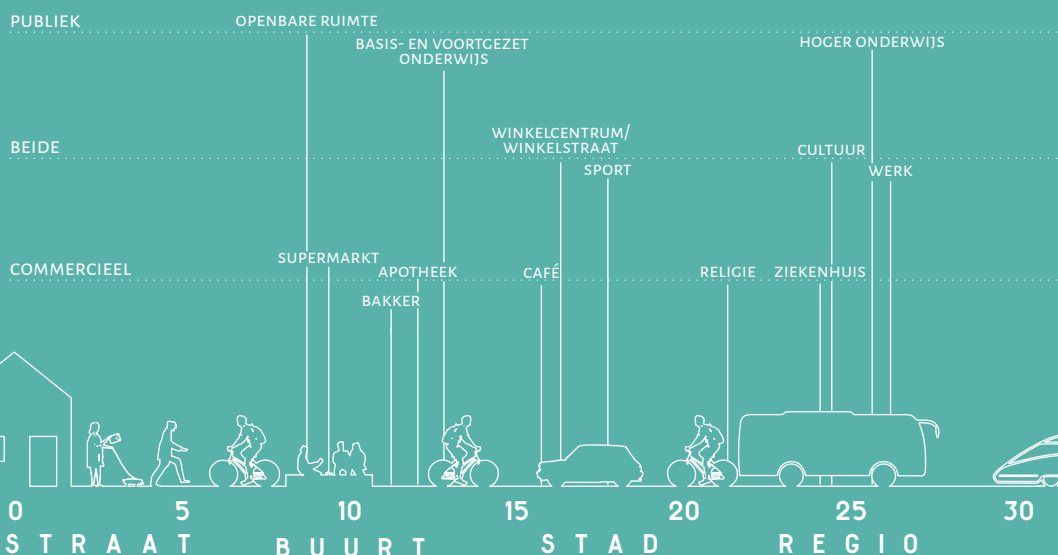
De toegankelijkheid van mobiliteit is wel problematisch. Openbaar vervoer, vooral bussen, wordt bekritiseerd vanwege beperkte dekking, weinig avondritten, geschrapte lijnen en veel overstappen, zelfs voor korte ritten. Bushaltes liggen soms ver uit elkaar en zijn slecht toegankelijk voor mensen met beperkte mobiliteit. Dit leidt tot meer autogebruik voor langere afstanden, wat

zorgt meer verkeersveiligheidsproblemen zoals hard rijden, onveilige kruispunten en geparkeerde auto's die het zicht beperken. Auto's drukken daarnaast op de leefbaarheid van buurten en publieke ruimte. Naast infrastructuurproblemen bespraken de deelnemers ook uitvoerig hoe sociale diensten sneller en beter moeten werken en ervaren zij afstand tot beleid en planning.

5. Huisvesting en verstedelijking

Deelnemers zijn zich bewust van het woningtekort op nationaal en regionaal niveau en erkennen de noodzaak van extra woningen, en prioriteren studentenhuishousing en zorgwoningen. Tegelijkertijd is er zorg dat grootschalige verstedelijking het karakter van de regio aantast, met meer verkeer, drukte en verlies van groen. Hoogbouw wordt gezien als niet passend bij de identiteit van Ede. Daarnaast identificeerde ze woonproblemen, zoals ouderen die in grote woningen blijven wonen door gebrek aan kleinere betaalbare alternatieven. De discussies reflecteerde de spanning tussen de erkenning van de woningnood en het behoud van ruimtelijke kwaliteit.

Gewenste afstand tot basisvoorzieningen



BESTUURS ANALYSE

De Nederlandse bestuursstructuur, met haar sterke nadruk op afstemming en consensus, vraagt om goede coördinatie tussen verschillende lagen (het Rijk, de provincie, de gemeente en de regio) en verschillende sectoren (energie, mobiliteit, etc.). Steeds vaker laten burgers, mede dankzij maatschappelijke organisaties, hun stem en behoeften steeds nadrukkelijker horen binnen ruimtelijke ordeningsprocessen, met tastbare gevolgen voor zowel de doorlooptijd als het budget. In deze context biedt de toepassing van de principes van de '15-minutenstad' een veelbelovende brug tussen beleidsdoelen op hoger niveau en de dagelijkse behoeften van de daadwerkelijk beleefde, lokale omgeving.

1. Borg samenhang tussen regionale sturing en lokale leefbaarheid

De afstemming tussen bestuurslagen vraagt veel capaciteit voor procedures, onderhandelingen en coördinatie.

De toenemende nationale en regionale sturing kan bijdragen aan de uitvoering van grote transitie, via grootschalige projecten. Tegelijkertijd brengt het ook het risico mee dat kleinschalige investeringen in nabijheid, bereikbaarheid en leefkwaliteit onder druk komen te staan. Dit vraagt om voldoende afwegingsruimte binnen bestaande bestuurlijke afspraken om regionale bereikbaarheid te verbinden met gebiedsgerichte verbeteringen in het dagelijks leefmilieu, ook buiten de sterkste knooppunten waar de belangrijkste projecten doorgaans verankerd zijn.

2. Benut adaptieve governance als uitvoeringskracht

Bestaande samenwerkingsvormen, zoals intergemeentelijke platforms, regionale coalities en flexibele uitvoeringspraktijken, bieden aanknopingspunten voor gebiedsgericht maatwerk. Deze structuren kunnen helpen om verschillende niveaus van nabijheid en bereikbaarheid te verbinden binnen één ruimtelijke aanpak. Tegelijk ligt er ruimte om maatschappelijke initiatieven en lokale kennis sterker te verankeren in deze bestuursvormen, als aanvulling op de bestaande institutionele uitvoeringskracht.

3. Versterk integrale sturing en voorkom territoriale ongelijkheid

De toepassing van nabijheidsprincipes vraagt om een goede samenhang tussen beleid voor mobiliteit, voorzieningen, wonen en ruimtegebruik, terwijl sectorale logica vaak dominant blijft. Daarbij kunnen verschillen in bestuurlijke capaciteit tussen gemeenten leiden tot ongelijkmatige ontwikkeling, waarbij sterke knooppunten profiteren en andere gebieden achterblijven. Dit vraagt om integrale sturing, gezamenlijke financiering en samenwerkingsvormen die ook minder draagkrachtige gemeenten beter in positie brengen.

4. Anticipeer eerder op ruimtelijke claims en temporele spanningen

Knelpunten ontstaan vaak waar urgente opgaven, concurrerende ruimteclaims en langetermijnkwaliteit samenkomen. In de praktijk moeten nieuwe ontwikkelingen zich vaak inpassen tussen reeds geclaimde ruimtes, wat kan leiden tot gefragmenteerde gebiedsontwikkeling zonder ruimtelijke en functionele samenhang. Juist op deze plekken krijgen voorzieningen en openbaar vervoer vaak weinig ontwikkelruimte of komen zij pas laat in beeld. Dit benadrukt het belang van vroege afstemming, meervoudige afwegingskaders en aandacht voor fasering en timing als onderdeel van de sturing, niet als correctie achteraf.

InPUT - Regio Foodvalley

