

RVVP Midden-Holland

Beleidsvisie

16 juli 2015

IMHo15/Eks/160715



Inleiding

Voor u ligt het Regionale Verkeer en Vervoerplan (RVVP) Midden-Holland. Dit plan bevat onze ambities als regio en de doorvertaling van deze ambities op mobiliteit. Zo willen we een regio zijn en blijven waar het prettig leven is, en waar tegelijkertijd bedrijven kunnen floreren. Vraagstukken als de doorstroming op hoofdassen, maar ook de recreatieve kwaliteit voor fietsers en voetgangers komen hierin aan bod.

Op deze manier benaderen we mobiliteit vanuit de ruimtelijk-economische behoeften in de regio, en niet sec vanuit de knelpunten in het netwerk zelf.

Dit RVVP is in gezamenlijkheid met publieke en private partners uit de regio opgesteld. Het plan gaat over bovenlokale c.q. regionale mobiliteitsvraagstukken of over lokale mobiliteitsvraagstukken die vragen om een regionale oplossing.

Deze beleidsvisie biedt een agenda met onze speerpunten. In een volgende fase worden deze speerpunten uitgewerkt in een uitvoeringsagenda.

Opgesteld in de periode februari tot april 2015



gemeente
Zuidplas

Gemeente



Bodegraven Reeuwijk



gemeente

Krimpenerwaard



gemeente

WOERDEN

G E M E E N T E

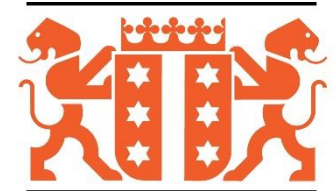
WADDINXVEEN



Alphen aan den Rijn



Hoogheemraadschap van
Schieland en de Krimpenerwaard



**gemeente
gouda**

Inhoudsopgave en leeswijzer



Van ambitie naar uitvoeringsprogramma

Dit document beschrijft onze regionale beleidsvisie als het gaat om verkeer en vervoer. *Wat vinden wij als regio belangrijk en hoe willen we daar -op hoofdlijnen- mee omgaan?* Het RVVP biedt een compacte en heldere agenda met speerpunten voor de regio. Dat is een basis voor samenwerking en investeringen, en vergemakkelijkt een gezamenlijk en slagvaardig optreden naar derden toe.

We starten met het geven van een samenvatting van onze **ambitie**: Midden-Holland sterk maken en houden als leefbare, groene en concurrerende regio. Deze ambitie heeft geresulteerd in een Strategisch Kader met **twalf strategische opgaven**.

Vanuit die opgaven komen we tot een **tiental speerpunten*** voor beleid: de hoofdkeuzes als het gaat om regionale vraagstukken, of lokale vraagstukken die vragen om een regionale oplossing. Die speerpunten werken we op hoofdlijnen uit: Waarom is het belangrijk? Hoe pakken we dit aan? En wat gaan we concreet doen?

Daarop volgend worden de speerpunten gebiedsspecifiek gemaakt. Elk deelgebied stelt immers specifieke eisen aan verkeer en vervoer. Zo gaat het voor landelijk gebied om andere speerpunten dan voor stedelijk gebied. We onderscheiden **zeven gebiedstypen**. Dat maakt bij uitwerking een gebiedsgerichte aanpak mogelijk.

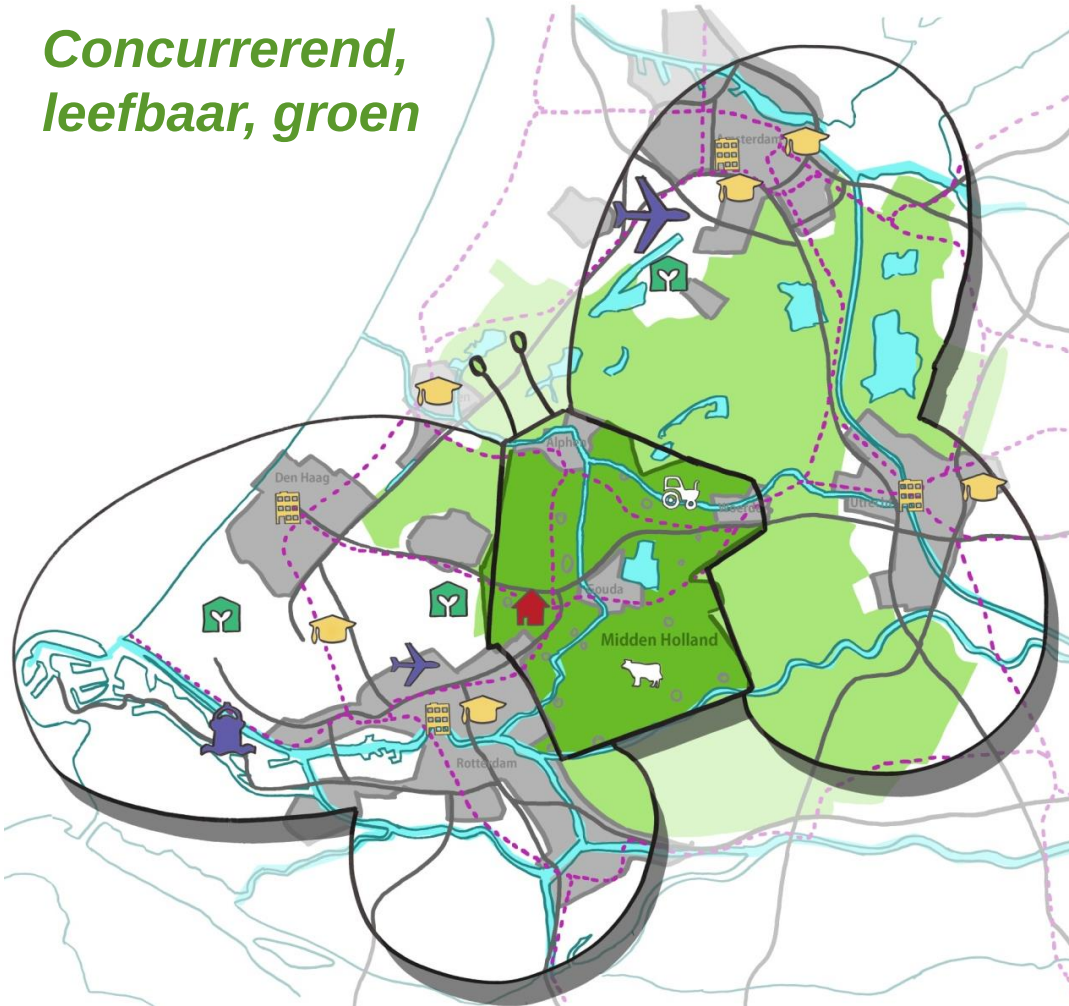
Tenslotte geven we een **doorkijk naar het uitvoeringsprogramma**. Deze doorkijk bevat concrete aandachtspunten voor uitwerking in het uitvoeringsprogramma. De **netwerken** van de 'referentiesituatie' (huidig + vastgesteld) zijn als **bijlagen** opgenomen. Dit zijn de basiskaarten op basis waarvan verdere uitwerking zal plaatsvinden.

* De keuze voor speerpunten impliceert dat dit RVVP zich focust op de opgaven zoals vastgesteld in het Strategisch Kader. Dit RVVP biedt een heldere agenda, maar pretendeert geen brede uitwerking te geven van alle verkeers- en vervoersvragen in de regio. Die brede uitwerking van verkeers- en vervoersbeleid blijft de verantwoordelijkheid van lokale wegbeheerders.

Ambities & Strategische opgaven

1. Ambitie RVVP Midden-Holland

*Concurrerend,
leefbaar, groen*



Onze ambitie: Midden-Holland sterk houden als leefbare, groene en concurrerende regio

Waar willen we naartoe? En hoe verhouden trends en ontwikkelingen zich tot onze regionale ambities? Als regio hebben we een viertal duidelijke ambities uitgesproken die van belang zijn voor de focus van dit RVVP:

- Als **Nieuwe Regio** beter samenwerken en minder onderling concurreren. Zo benutten we onze kwaliteiten en centrale ligging nog beter.
- Een **concurrerende regio** zijn die een sterke positie inneemt in de Randstad.
- Een **leefbare regio** zijn en blijven waarin we het zelfvoorzienende karakter van onze kleinere kernen behouden.
- Als **groene regio** ons groene en recreatieve karakter behouden en waar mogelijk versterken.

Wat vraagt dat van Mobiliteit?

Van mobiliteit vraagt dat enerzijds een goede externe bereikbaarheid, doorstroming op hoofdasen en gerichte versterking van faciliteiten voor logistiek en transport. Anderzijds willen we dit gebied op plekken liefst onbereikbaar of tenminste ondoorgankelijk houden; met het oog op het groene karakter en de recreatieve kwaliteiten.

Ook de kleinere kernen willen we goed bereikbaar hebben op lokale en regionale schaal, maar vooral niet belasten met meer verkeer dan nodig. Het gaat steeds om de balans tussen enerzijds het bevorderen van de bereikbaarheid en anderzijds het bewaken van de kwaliteiten van het gebied.

2. Strategische opgaven

In het **Strategisch Kader** van dit RVVP, zijn de belangrijkste strategische regionale opgaven voor verkeer en vervoer vastgelegd. De strategische opgaven beschrijven wat we moeten aanpakken om onze ambitie dichterbij te brengen.

Voor de totstandkoming van de strategische opgaven is samengewerkt in de geest van De Nieuwe Regio. Relevante stakeholders zijn bijtijds betrokken om draagvlak te creëren en belangen en wensen in te brengen. Ook de colleges, de raden en de aanpalende bestuurlijke overleggen RO en Economie zijn geconsulteerd. Op ambtelijk niveau is in werkateliers, werkgroepen en regionale ambtelijke overleggen bijgedragen vanuit diverse beleidsdisciplines, waaronder in elk geval mobiliteit, RO, economie en duurzaamheid.

De strategische opgaven zijn een opmaat om te komen tot een gezamenlijke agenda met speerpunten. Daarmee beogen we de samenwerking -publiek en privaat- binnen onze regio te versterken en onze opgaven beter te verbinden met de agenda's in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Dat willen we doen op een adaptieve manier; om goed om te gaan met de onzekerheden die er zijn.

De opgaven voor het RVVP vallen uiteen in **drie categorieën**:



1. **Concurrerend:** het bevorderen van de Nieuwe en concurrerende regio. Het ondersteunen van de economisch gewenste bereikbaarheidskwaliteit en ontwikkelingen in m.n. verstedelijkte gebieden.



2. **Leefbaar, groen en veilig:** het bewaken van de groene, leefbare en ook veilige regio. Mobiliteit moet gewenste leefkwaliteiten ondersteunen en mag niet ten koste van het karakter van onze regio gaan.



3. **Adaptief:** Het benutten van kansen die voorbij komen. Trends -bijvoorbeeld op het gebied van technologie- bieden kansen om de bereikbaarheid van de regio te vergroten of de mobiliteit te verbeteren. Daar willen we goed en op het juiste moment bij aanhaken.

De hoofdopgaven -gebaseerd op huidige situatie, trends en onze ambities- vallen uiteen in onderstaande deelopgaven. Hierna wordt elk van deze deelopgaven voorzien van een antwoord op hoofdlijnen in een beleidsrichting, later gevolgd door concrete maatregelen in het uitvoeringsprogramma.

**Concurrerend:**

Bevorderen van de regionale bereikbaarheid van sleutellocaties via (boven)regionale netwerken; concreet:

1. doorstroming op hoofdassen en belangrijke kruisingen van weg en water
2. Goederenvervoer van en naar terminals (w.o. Greenports en Alpherium)
3. OV-gebruik op de verbindingen met de grote(re) steden
4. Grootschalige woonlocaties, w.o. Zuidplaspolder en Westergouwe

**Leefbaar, groen en veilig:**

Bewaken van de balans tussen ons groene karakter en de recreatieve kwaliteit enerzijds en een goede bereikbaarheid van de regio anderzijds; met aandacht voor:

5. de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer in de landelijke gebieden.
6. de fiets- en OV-bereikbaarheid van zorg- en onderwijsvoorzieningen
7. de recreatieve kwaliteit van de regio voor fietsers en voetgangers
8. De veiligheid voor fietsverkeer, in het bijzonder in relatie tot zwaar (landbouw-)verkeer

**Adaptief**

Benutten van de kansen die de regio biedt c.q. die voorbij zullen komen; waaronder:

9. technologische en duurzame ontwikkelingen, bijvoorbeeld rond ICT en Smart Mobility
10. onze sterke lokale sociale samenhang t.b.v. zelforganisatie en deelgebruik
11. kracht en betrokkenheid van de diverse regionale stakeholders
12. middelen voor beheersen van bodemdaling; voor slim onderhoud en beheer van wegen

***Vertaling naar
speerpunten voor
beleid***

3. Vertaling naar speerpunten voor beleid

Hoe gaan we -op hoofdlijnen- met elk van de opgaven om? De beleidsrichting is samengevat in een tiental speerpunten, die samen met de regionale stakeholders zijn opgesteld. Vanaf pagina 11 wordt voor elk van de onderstaande speerpunten (a t/m j) antwoord gegeven op drie vragen:

- (1) **Waarom** is dit van belang? Relatie met opgaven, gebieden, knelpunten
- (2) **Hoe** pakken we dit aan? Beleids- en ontwikkelrichting passend bij speerpunt.
- (3) **Wat** gaan we concreet doen? Wijze van uitwerking in het vervolg.

Ambities Regio Midden-Holland

Concurrerend

Leefbaar, groen en veilig

Adaptief


A. Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten

E. OV in buitengebied borgen, faciliteren kleinschalig collectief vervoer

I. Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie

B. Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken

F. Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes

J. Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen.

C. Doorstroming rond brugopeningen voor auto en scheepvaart

H. Bevorderen van de veiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken

D. Stimuleren OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden

G. Minimaliseren conflict tussen zwaar (landbouw-) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers

*Beleidsinzet RVVP:
10 speerpunten!*

Maatregelen / Uitvoeringsprogramma

De tabel hieronder koppelt de speerpunten aan de eerder geformuleerde Strategische Opgaven. Elk van de opgaven komt terug in tenminste 1 of meerdere speerpunten. Sommige opgaven hebben geen inhoudelijke relatie met deze beleidsvisie.

Opgaven		Koppeling met speerpunten
Concurrerend	1. Doorstroming op hoofdassen en waterkruisingen	A. Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten
	2. Goederenvervoer van en naar terminals	B. Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken
		C. Doorstroming rond brugopeningen voor auto en scheepvaart
	3. OV-gebruik op verbindingen met steden	D. Stimuleren OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden
	4. Bereikbaarheid grootschalige woonlocaties	<i>Integraal onderdeel van de gebiedsspecifieke uitwerking 'stedelijk gebied'</i>
Leefbaar, groen en veilig	5. Toegankelijkheid van OV in landelijk gebied	E. OV in buitengebied borgen, faciliteren kleinschalig collectief vervoer
	6. Fiets- en OV-bereikbaarheid van voorzieningen	F. Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes
	7. Recreatieve kwaliteit voor fiets en voetganger	G. Bevorderen van de veiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken
	8. Fietsveiligheid i.r.t. zwaar (landbouw-)verkeer	H. Minimaliseren conflict tussen zwaar (landbouw-) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers
Adaptief	9. Technologische en duurzame ontwikkelingen	I. Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie
	10. Onze sterke lokale sociale samenhang	J. Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen.
	11. Kracht en betrokkenheid van stakeholders	<i>Integraal onderdeel van proces. Blijvende procesopgave.</i>
	12. Middelen voor beheersen van bodemdaling	<i>Niet als speerpunt opgenomen, aandachtspunt in uitvoeringsprogramma.</i>

A. Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten

Waarom is dit van belang?

Een goed functionerende regionale hoofdstructuur voor autoverkeer staat aan de basis van de bereikbaarheid van de regio Midden-Holland.

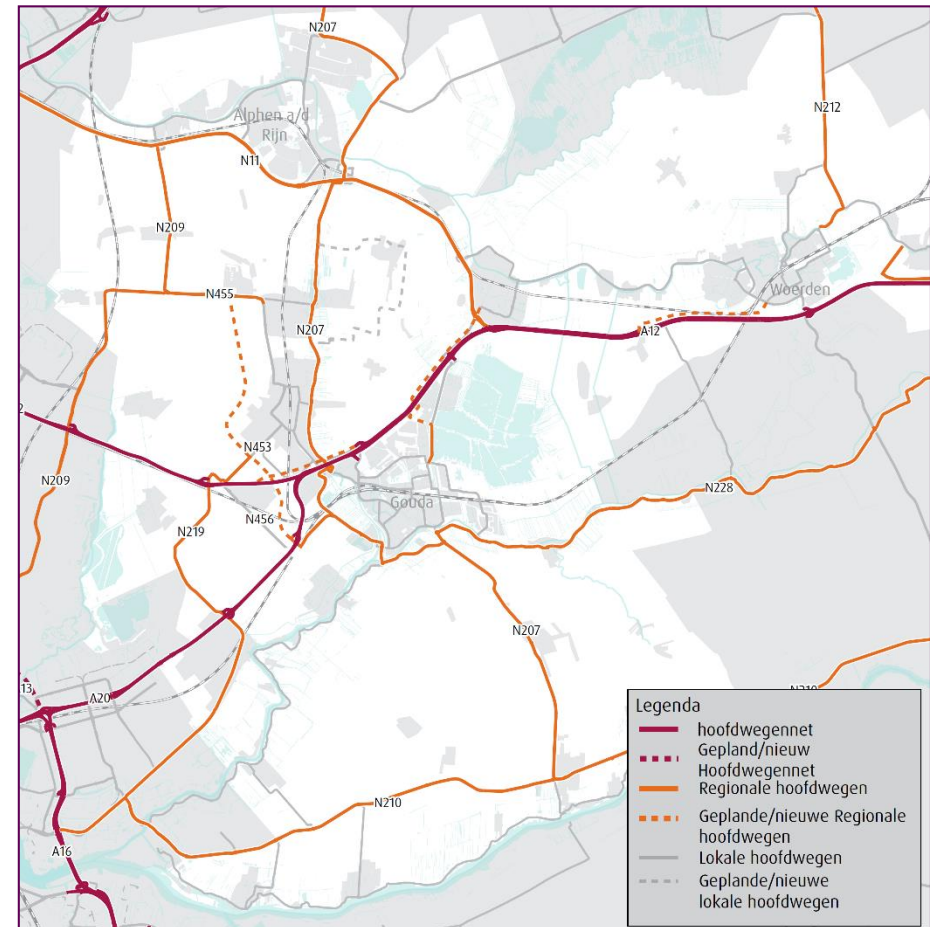
Hoe pakken we dit aan?

We sturen op een robuust wegennetwerk, door inzet op:

- Goede verkeersafwikkeling bij en op aansluitingen, aanpak van de huidige knelpunten.
- Betere spreiding van het verkeersaanbod over de uren van de dag.
- Slim gebruik technologische hulpmiddelen voor het beter benutten van beschikbare capaciteit (*zie ook speerpunt I: flexibel reisgedrag*).

Wat gaan we concreet doen?

- Scherpe definitie van de hoofdstructuur en de aanwezige knelpunten (*zie figuur*)
- Kansrijke concrete maatregelen agenderen:
 1. *Beïnvloeden van de vervoersvraag* waar mogelijk (routes, vervoerwijze, spitsmijden).
 2. *Beter benutten capaciteit* waar wenselijk/nodig.
 3. *Toevoegen ontbrekende schakels* waar nodig ten behoeve van een beter functionerend netwerk.
 4. *Vergroten van capaciteit* waar wenselijk/nodig.



Figuur: Hoofdroutes voor regionaal autoverkeer (zie bijlagen voor volledige kaart)

B. Economische bereikbaarheid voor goederen langs kwaliteitsnetwerken

Waarom is dit van belang?

De regio Midden-Holland is door haar ligging in de Randstad een interessante vestigingslocatie voor de logistieke sector. Vervoer van goederen en landbouwproducten -en dus een goede bereikbaarheid- is essentieel voor de economische vitaliteit van onze regio. De doorstroming op het hoofdwegennet (*zie speerpunt A: doorstroming hoofdroutes*) is weliswaar de basis, maar ook de *verbindingen tussen de bedrijventerreinen, greenports, stedelijke centra en het hoofdwegennet* moeten geschikt zijn voor het vrachtverkeer. Routes voor het landbouwverkeer zijn als gevolg van versnipperde verkaveling zeer diffuus verdeeld. Toch streven we ook voor landbouwverkeer naar een zo goed mogelijk hoofdrouthenetwerk waar het voldoende ruimte heeft en bij voorkeur beschikt over eigen infrastructuur.

Hoe pakken we dit aan?

- Door kwaliteitsnetwerken voor goederenvervoer te definiëren en routes toe te wijzen, ontstaat ruimte om gerichte kwaliteitseisen te stellen aan de fysieke inrichting, het gebruik en de verkeersafwikkeling voor zwaar verkeer.
- Door te toetsen op de kwaliteitseisen kunnen we knelpunten vaststellen en maatregelen benoemen.
- *NB. Voor landbouwverkeer loopt een extern onderzoek. De uitkomsten van dat onderzoek, inclusief eventuele maatregelen, worden eind 2015 ingebracht in het RVVP.*
- De waterwegen worden nader uitgewerkt onder speerpunt C.



Wat gaan we concreet doen?

- Definiëren kwaliteitsnetwerk en -eisen voor respectievelijk goederenvervoer, bevoorradend verkeer en landbouwverkeer; aansluitend op bestaande netwerken van de provincie Utrecht en de Metropoolregio.
- Knelpunten benoemen en maatregelen agenderen ten aanzien van:
 - kruising of bundeling met langzaam verkeer (*zie speerpunt H: minimaliseren conflict*).
 - relatie met doorstroming autoverkeer.
 - fysieke inrichtingseisen.

C. Doorstroming rond brugopeningen bevorderen voor auto en scheepvaart

Waarom is dit van belang?

De bereikbaarheid over water is in toenemende mate een belangrijke concurrentiefactor voor onze logistieke centra en greenports. Vaarroutes over de Hollandsche IJssel, de Gouwe en de Oude Rijn hebben te maken met bruggen en brugopeningen. Zowel voor de scheepvaart als voor het autoverkeer leidt dit geregeld tot lange wachttijden en onvoorspelbare reistijden. Door schippers en automobilisten te voorzien van actuele informatie over brugopeningen, wordt hen de kans geboden om hun reis te optimaliseren. Het afstemmen van brugopeningen (*Blauwe Golf*) levert in pilots -waaronder de Steekterbrug in Alphen aan den Rijn en Coenecoopbrug in Waddinxveen- soms zelfs een halvering van de reistijd op voor de binnenvaart.

Hoe pakken we dit aan?

Het cluster Blauwe Golf -bestaande uit Provincie Noord Holland en Zuid-Holland, Rijkswaterstaat West Nederland, Havenbedrijf Rotterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu- heeft als doel een betere informatie-uitwisseling tussen vaarwegbeheerders, vaarweggebruikers en wegverkeer. Dat richt zich op openingstijden van sluizen en bruggen. Het project 'Blauwe Golf verbindend' faciliteert de *informatievoorziening* tussen *vaarwegbeheerders*, de *scheepvaart* (Fairway Information Systems en Blauwe Golf, Verbindend) en het *wegverkeer* (NDW en Blauwe Golf, Verbindend). Blauwe Golf is overdraagbaar voor toepassing in nog niet bij het cluster aangesloten regio's. Als Midden-Holland verkennen we mogelijkheden om ons aan te sluiten bij het cluster.

Wat gaan we concreet doen?

- Verdere samenwerking met cluster Blauwe Golf verkennen, in overleg met relevante regionale stakeholders rond scheepvaart, wegverkeer en beheer van bruggen en sluizen.
- Informatie over brugopeningen en reistijden voor wegverkeer delen.
(*Zie speerpunt I: Flexibel reisgedrag bevorderen door inzet ICT*)



Figuur: Hefbrug bij Alphen aan de Rijn

D. Stimuleren van OV-gebruik en ketenmobiliteit i.r.t. de grote(re) steden

Waarom is dit van belang?

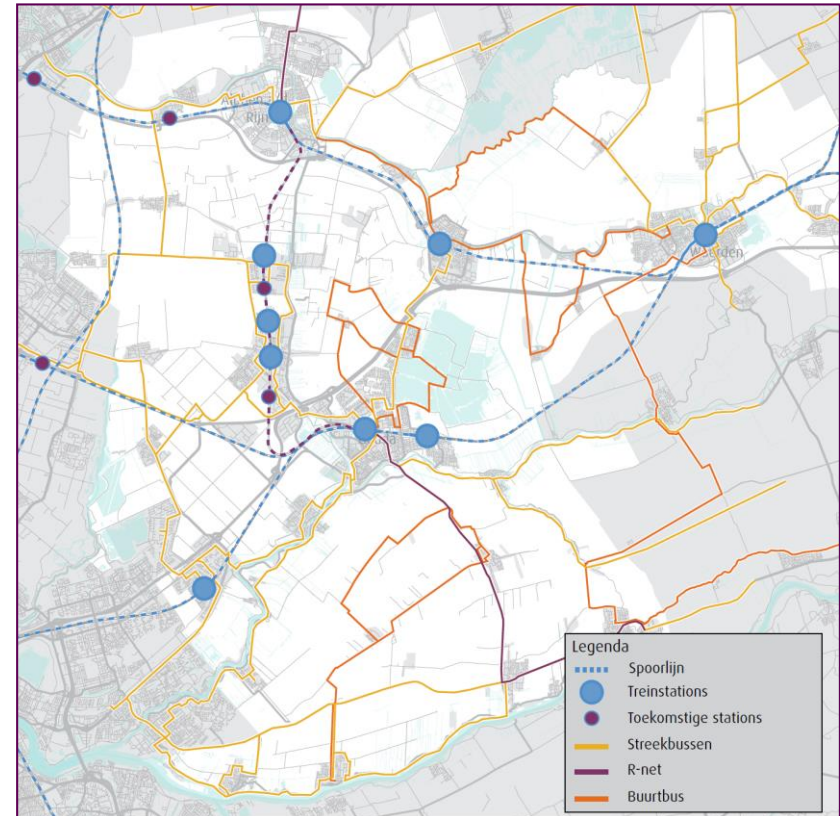
Op de langere verplaatsingen -met name richting de omliggende grote steden- is het OV een belangrijk alternatief. Echter, *voor- en natransport* blijft een achilleshiel. Een goede overstap van auto en fiets op het OV, verbetert de kwaliteit van OV- en ketenritten. Dat vraagt wel om voldoende en goed gesitueerde *parkeerplaatsen* en *fietsenstallingen*. Ook doelgroepgerichte *informatievoorziening* over de OV- en overstapmogelijkheden is van belang.

Hoe pakken we dit aan?

- Om het OV een goed alternatief te laten zijn en blijven, moet de basis op orde zijn. Dat vraagt om verbindende netwerken tussen de grote(re) kernen. Lokale buslijnen kunnen ook een voortransport-functie hebben.
- Rondom haltes van de verbindende lijnen streven we naar voldoende faciliteiten voor het parkeren en stallen.
- Informatie over beschikbaarheid van parkeerplaatsen en fietsenstallingen is onvoldoende toegankelijk. Met ICT (*speerpunt I*) ondersteunen we bewoners en bezoekers in het maken van de keuze voor OV.

Wat gaan we concreet doen?

- Vaststellen huidig en toekomstig OV-netwerk.
- Netwerk van slimme overstappunten aanwijzen.
- Basiskwaliteiten voor overstappunten benoemen; toetsen per locatie.
- Maatregelen benoemen om faciliteiten te verbeteren.
- Verkennen van mogelijkheden voor spitsmijden in OV.



Figuur: Regionale netwerken Openbaar Vervoer (zie bijlagen voor volledige kaart)

E. OV in buitengebied borgen, faciliteren van kleinschalig collectief vervoer

Waarom is dit van belang?

Voor de *bereikbaarheid van buitengebieden* en kleine kernen blijft OV van belang. Zeker ook omdat het OV in deze omgeving ook een *sociale functie* heeft. De vraag naar OV op verbindingen van en naar kleine kernen, is echter vaak onvoldoende om gedurende de gehele dag bussen *rendabel* te laten rijden. Vanuit financieel oogpunt ligt verschraving van het OV-aanbod in het buitengebied op de loer.

Hoe pakken we dit aan?

Vanuit bereikbaarheidsoogpunt is behoud van een basisnetwerk voor lijngebonden OV van belang; als onderdeel van het totale mobiliteitsaanbod in de regio. Het gebruik van dit basisnetwerk en bijbehorende voorzieningen (*zie speerpunt D*) kan worden versterkt door het toegankelijk maken van reisinformatie over het regionale OV (*zie speerpunt I*). Aanvullend op het basisnetwerk stellen we ons faciliterend op voor innovaties uit de samenleving c.q. community; bijvoorbeeld in de vorm van vrijwilligersvervoer. Het 'brede buurthuis' (*zie speerpunt J*) kan een centrale rol vervullen in het ontplooiën van deze sociale initiatieven. Bij faciliteren kan gedacht worden aan een financiële bijdrage, maar zeker ook aan een advies- of communicatierol vanuit de overheid.

Wat gaan we concreet doen?

- We definiëren een basisnetwerk voor het OV in de regio (*speerpunt D*). *Onderdeel daarvan is dat* voorzieningen rond OV-haltes -in de vorm van parkeerplaatsen, fietsenstallingen en wachtgelegenheden- worden verbeterd.
- Informatie over rij- en vertrektijden van het OV maken we toegankelijk via ICT (*speerpunt I*)
- Initiatieven vanuit de samenleving worden actief ondersteund. De wijze waarop wordt in het uitvoeringsprogramma nader uitgewerkt.



F. Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes

Waarom is dit van belang?

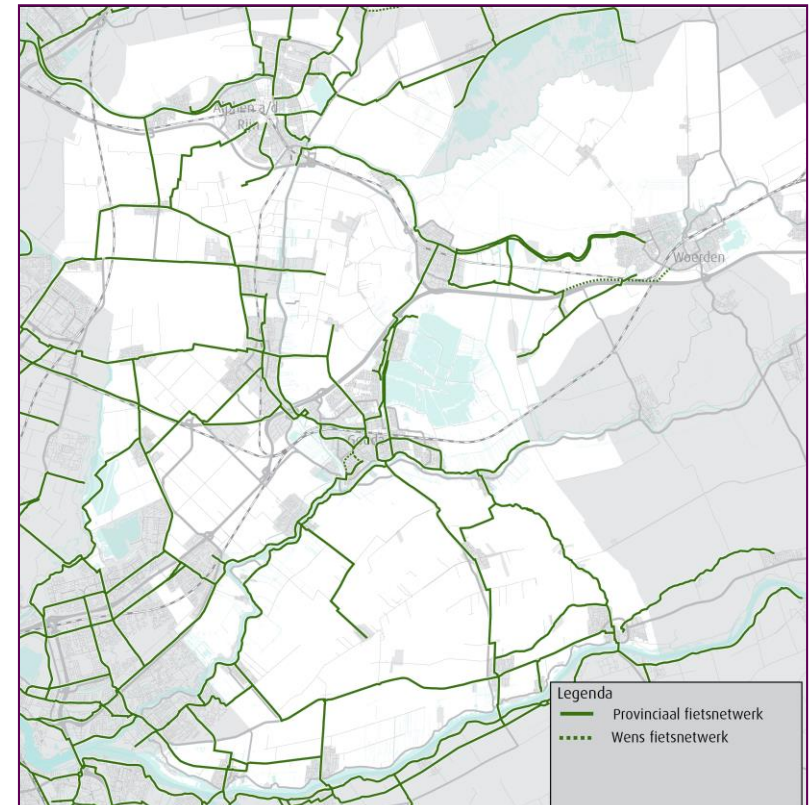
De fiets is een zeer belangrijke modaliteit binnen en tussen de kernen. Specifieke gebruikersgroepen zijn *forenzen*, *scholieren en recreanten*. De regio wil het *fietsklimaat verbeteren*. Het doel is om meer mensen te verleiden om vaker de fiets te gebruiken. Een cruciale voorwaarde voor toename van het fietsgebruik, is dat dit veilig kan. Tussen de kernen -onder meer van en naar zorg- en onderwijsinstellingen- moeten fietsers zich *snel en veilig* kunnen verplaatsen.

Hoe pakken we dit aan?

We definiëren een kwaliteitsnetwerk van fietsroutes in de regio. Dit netwerk bevat de hoofdfietsroutes tussen de kernen, van- en naar regionale zorg- en onderwijsinstellingen en van- en naar de regionale bedrijventerreinen. Ook de aansluiting van fietsroutes op het OV-netwerk behoeft uitwerking, ter bevordering van de overstap tussen fiets en OV (*speerpunt D*). Naast het utilitaire netwerk bestaat het kwaliteitsnetwerk uit de belangrijkste recreatieve fietsroutes. Aan de netwerkonderdelen worden eisen gesteld ten aanzien van vorm, functie en gebruik. Bijzondere aandacht gaat uit naar kansen voor *elektrisch fietsen* en *snelfietsroutes*; die een verbindende functie in het netwerk hebben.

Wat gaan we concreet doen?

- We stellen een kwaliteitsnetwerk op voor regionale utilitaire en recreatieve fietsroutes. Daarbij worden de belangrijke regionale bestemmingen in beeld gebracht.
- Op basis van kwaliteitseisen en eventuele ontbrekende schakels, worden maatregelen benoemd.



Figuur: Regionale fietsnetwerken (zie bijlagen voor volledige kaart)

G. Bevorderen van verkeersveiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken

Waarom is dit van belang?

Recreatief wandelen en fietsen neemt toe in de regio. Als gevolg van vergrijzing, gezondheid en bewegen als maatschappelijke trends en de ontwikkeling naar kortere vakanties en dagrecreatie dichterbij huis. De regio beschikt over een prachtig netwerk aan routenetwerken van *(Landelijke) Fietsroutes* en *(Lange-Afstand-)Wandelpaden*. Denk bijvoorbeeld aan het Hollandse IJsselpad, maar ook aan fietsrondjes Bodegraven en Reeuwijk.

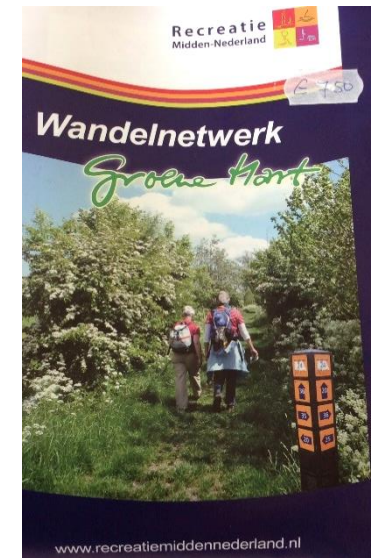
Het Fietsplatform en Wandelnet hebben eerder gezamenlijk het belang van goede voorzieningen voor fietsen en wandelen aangekaart. Dat heeft onder meer betrekking op *verkeersveiligheid* en *barrièrewerking*. Recreatieve wandelaars en fietsers zijn kwetsbaar bij overgangen van hoofdnetwerken of daar waar netwerken niet onderling gescheiden zijn. Daarnaast wordt bij aanleg van nieuwe infrastructuur vaak onvoldoende rekening gehouden met doorsnijding van recreatieve routes en paden, waarmee nieuwe barrières ontstaan. Dat heeft omloop- en omfietsbewegingen tot gevolg die op hun beurt verkeersonveilige situaties tot gevolg kunnen hebben.

Hoe pakken we dit aan?

Kruising en menging van recreatief wandelen en fietsen met regionale infrastructuur wordt integraal onderdeel van de uitwerking.

Wat gaan we concreet doen?

- We brengen de relevante recreatieve wandel- en fietsnetwerken in beeld. Daarbij worden (potentiële) verkeersveiligheidsknelpunten belicht.
- Deze relevante netwerken en potentiële knelpunten worden meegewogen in de aanpak van regionale hoofdroutes en kwaliteitsnetwerken. Voor regionale hoofdroutes benoemen we maatregelen om waar nodig faciliteiten te verbeteren.



H. Minimaliseren conflict zwaar verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers

Waarom is dit van belang?

Zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer maakt in het landelijk gebied veelal gebruik van smalle wegen. Door schaalvergroting in deze sectoren, is de omvang van de voertuigen afgelopen jaren verder toegenomen. Op de smalle wegen moet het vracht- en landbouwverkeer de schaarse ruimte delen met onder meer fietsende scholieren en recreanten. Door het grote verschil in massa en omvang ontstaan gevaarlijke situaties. Het zware (landbouw)verkeer heeft op kwaliteitsnetwerken (*zie speerpunt B*) vooral behoefte aan economische bereikbaarheid. Op belangrijke fiets- en schoolroutes (*zie speerpunt F*), maar ook recreatieve wandelroutes (*zie speerpunt J*), is verkeersveiligheid van het allergrootste belang.

Hoe pakken we dit aan?

Op dit moment wordt invulling gegeven aan een onderzoek naar knelpunten en oplossingen voor landbouwverkeer in de regio. Bij het onderzoek zijn zowel gemeenten als ook vertegenwoordigers van land- en tuinbouworganisaties, Hoogheemraadschap en provincie betrokken. De resultaten worden later ingebracht in het RVVP en aangevuld met beleidsaanbevelingen voor overig zwaar verkeer.

Wat gaan we concreet doen?

- De uitkomsten van onderzoek naar landbouwverkeer worden eind 2015 ingebracht in het RVVP; inclusief regionale maatregelen.
- Waar nodig verbreden we de uitkomsten naar overig zwaar verkeer in de regio.
- We volgen de landelijke ontwikkelingen zoals de invoering van het verbeterde trekkerbewijs.
- We blijven middels educatieve projecten zowel fietsers als bestuurders van vracht- en landbouwvoertuigen bewust maken van de mogelijke gevaren.



Figuur: Vogelvrije fietsers

I. Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie

Waarom is dit van belang?

Er is steeds meer data beschikbaar (*Big Data*). Social media worden een integraal onderdeel van ons leven. Niet alleen voor contacten, maar bijvoorbeeld ook voor winkelen (*Connectedness*). Ook voorwerpen worden gekoppeld aan internet. Een parkeerplaats is straks te boeken door de sensor die registreert of en wanneer hij vrij is. En een wegvak wordt alleen onderhouden als de online meetdata aangeeft dat dat nodig is en wanneer (*Internet of Things*). En natuurlijk doen zich kansen voor als het gaat om *elektrisch rijden* en straks *zelfrijdende voertuigen*. De regio wil kansen benutten en flexibel reisgedrag stimuleren; in de zin dat bezoekers en bewoners van de regio gebruik maken van de huidige alternatieven en zo vroeg mogelijk vertrouwd raken met nieuwe alternatieven.

Hoe pakken we dit aan?

Gedragbeïnvloeding begint bij bewustwording en kennis. Relevante informatie over bestaande en nieuwe alternatieven is echter sterk versnipperd. Daarnaast is informatie op het web vaak achterhaald. *Gebundelde, relevante en actuele informatie* geeft de inwoner en bezoeker van de regio grip op alle alternatieven. Daar kan de regio een actieve rol in vervullen. We bundelen de beschikbare informatie via een *dashboard*, vormgegeven als website of mobiele applicatie. Voorbeeld zijn er; met name bezoeksteden zoals Maastricht zijn hier ver mee.

Wat gaan we concreet doen?

Het dashboard geeft o.a. informatie over:

- vertragingen op het wegennet, actuele (en verwachte) brugopeningen
- vertrektijden en vertragingen in het OV, beschikbare parkeercapaciteit
- beschikbaarheid van faciliteiten op knooppunten
- P+R voorzieningen en overstappunten
- taxi- en collectief vervoer
- vraag- en aanbod van deelvoorzieningen
- Nieuwe laadpunten en andere technologische ontwikkelingen.



Figuur: Voorbeeld Website Maastricht Bereikbaar

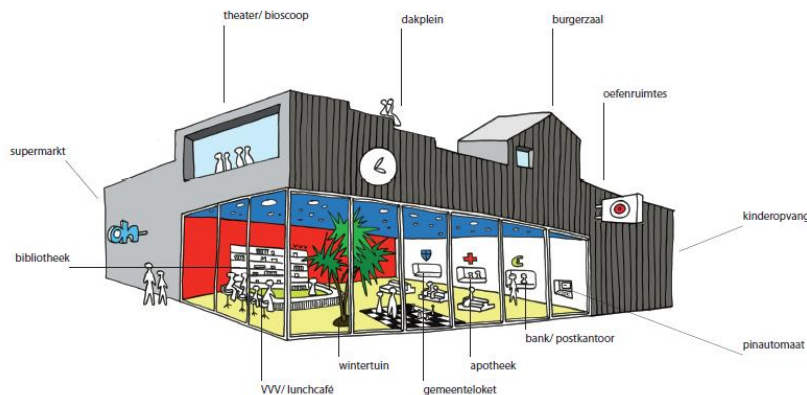
J. Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen

Waarom is dit van belang?

Een belangrijke trend is '*Do It Yourself*' (DIY). Steeds meer mensen gaan zelf hun leven organiseren; onafhankelijk van banken, verzekeraars of andere dienstverleners. Dat geldt ook voor mobiliteit. In februari 2015 is een nieuw platform gelanceerd op www.ikbenhopper.nl. Het is een voorbeeld van wat we meer gaan zien: zakelijke en particuliere aanbieders brengen via het platform hun vervoersdiensten naar de markt. Dat kan via een platform, maar juist in de dorpen -waar de sociale samenhang sterk is- verwachten we dat het vermogen tot zelforganisatie nog groter is. Gelet op de vergrijzing en de druk op het behouden van het OV, willen we als regio deelinitiatieven (deelauto's, deelfietsen, meerijden, post- en boodschappen doen) ondersteunen.

Hoe pakken we dit aan?

- In de *ruimtelijke agenda voor Midden-Holland* wordt het 'brede buurthuis' genoemd als een middel om de vitaliteit van kernen en het aanbod van basisvoorzieningen te ondersteunen. Deze brede buurthuizen kunnen mogelijk ook een functie hebben als mobiliteitsknoop; als halte voor collectief vervoer, ontmoetingsplek of adres voor bezorging.
- Platforms als Hopper aangevuld met regionale informatievoorziening (zie *speerpunt I*) dragen bij aan het zichtbaar maken van deelinitiatieven in onze regio.



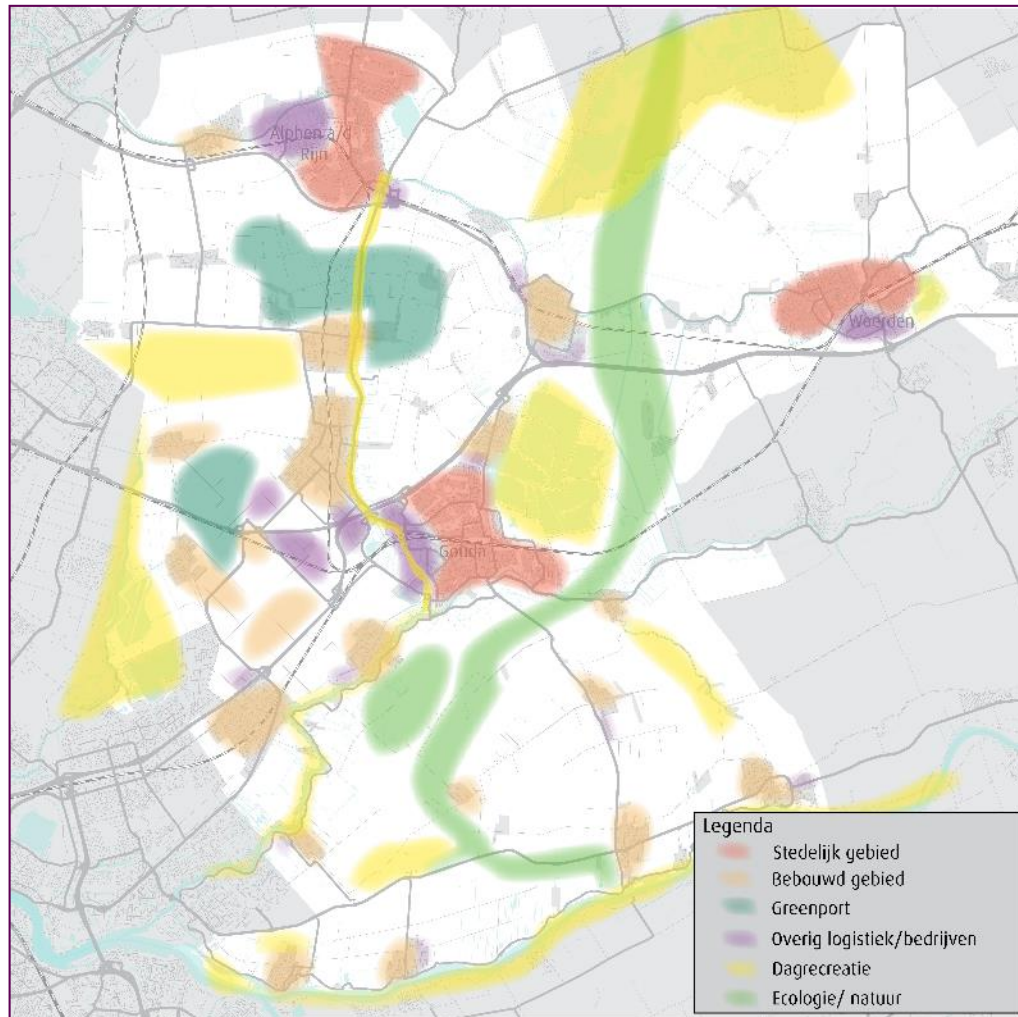
Figuur: Impressie breed buurthuis (ruimtelijke agenda)

Wat gaan we concreet doen?

- Aansluiting verkennen op ontwikkeling rond brede buurthuizen in de kleine(re) kernen.
- Vraag en aanbod van deelvoorzieningen ontsluiten via ICT (*speerpunt I*).
- Mogelijk kunnen we initiatieven uit de samenleving financieel ondersteunen. We verkennen bestaande subsidiemogelijkheden daarvoor.

*Koppeling met
gebieden*

3. Koppeling met gebieden



De speerpunten zijn niet 1-op-1 van toepassing op de gehele regio.

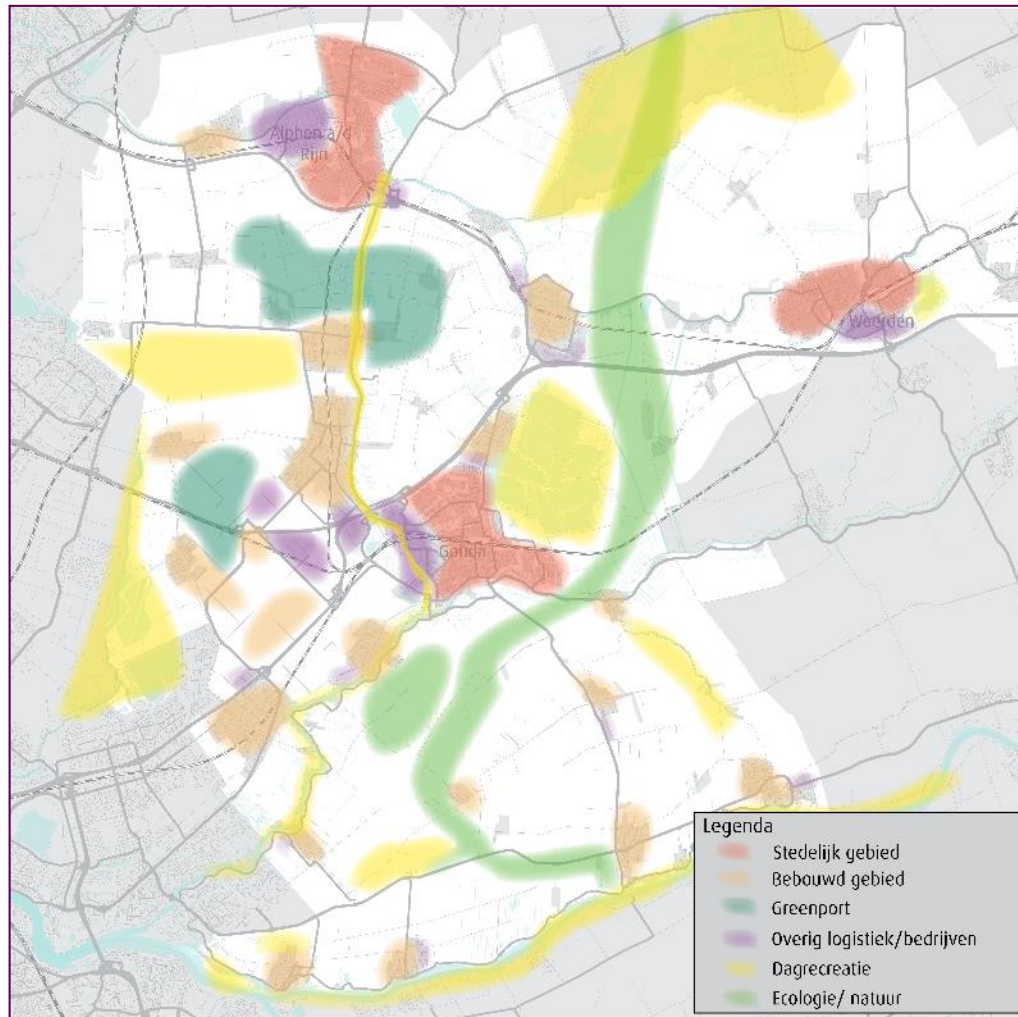
Om de speerpunten te concretiseren hebben we ze gebiedsspecifiek gemaakt en gekoppeld aan de **gebiedstypen** hiernaast. *Hoe gaan we in elk van de gebiedstypen om met mobiliteit? Aan welk van de opgaven besteden we gericht aandacht bij verdere uitwerking?*

Door als samenwerkende gemeenten in de regio elk van de gebiedstypen in de basis op een zelfde manier te behandelen, ontstaat eenheid in mobiliteitsbeleid.

De regio is ingedeeld in zeven gebiedsprofielen. Elk profiel heeft zijn eigen kenmerken en eigenschappen.

De tabel hieronder geeft weer welke speerpunten op elk van de gebiedstypen van toepassing zijn. Hierna wordt elk gebied afzonderlijk behandeld.

	Opgaven	Stedelijk	Bebouwd	Greenports	Logistiek / bedrijven	Dagrecreatie	EHS	Landelijk gebied
Concurrerend	A. Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten	X	X	X	X			
	B. Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken	X		X	X			
	C. Doorstroming rond brugopeningen voor auto en scheepvaart	X		X	X			
	D. Stimuleren OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden	X	X					
Leefbaar, Groen en Veilig	E. OV in buitengebied borgen, faciliteren kleinschalig collectief vervoer		X			X		X
	F. Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes	X	X					X
	G. Bevorderen van de veiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken					X	X	X
	H. Minimaliseren conflict tussen zwaar (landbouw-) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers			X	X	X		X
Adaptief	I. Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie	X	X	X	X	X		X
	J. Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen.	X	X					X



Gebiedsprofielen per deelgebied

Met behulp van onderstaande indeling geven we in de hierna volgende gebiedstyperingen weer in hoeverre al dan niet extra beleidsinzet gepleegd wordt op de diverse modaliteiten: “In dit type gebied gaan we op deze manier met mobiliteit om...”

De rood gearceerde onderdelen komen later terug in de uitwerking. Voor de modaliteiten maken we op regionaal niveau onderscheid in auto-, trein-, keten-, bus-, fiets-, landbouwverkeer, zwaar verkeer en scheepvaarverkeer.

Per modaliteit



Stimuleren, extra
Beleidsinzet



Geen extra inzet, wel
onderdeel



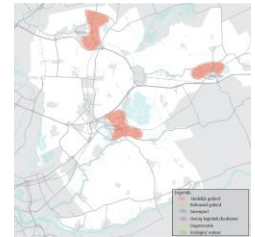
Niet van toepassing

Stedelijk gebied

	☐	☒	☒
	☐	☐	☒
P+R	☐	☒	☒
	☐	☒	☐
	☒	☒	☐
	☐	☐	☐
	☐	☒	☒
	☐	☒	☒
	<i>intern</i>	<i>regionaal</i>	<i>extern</i>

Nadruk op speerpunten:

- A. Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten
- B. Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken
- C. Doorstroming rond brugopeningen voor auto en scheepvaart
- D. Stimuleren OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden
- F. Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes
- I. Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie
- J. Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen.



Gebiedskenmerken

- Gouda, Alphen aan de Rijn, Woerden
- Hoge dynamiek gedurende de hele dag
- Veel korte verplaatsingen binnen het gebied
- Oudere centrumgebieden, beperkt toegankelijk
- Relatief lager autobezit
- Nabijheid van belangrijke OV-knooppunten

Gebiedsspecifieke keuzes

- Stimuleren fietsen en lopen in de stad
- Stimuleren treingebruik op externe verplaatsingen
- Ondersteunen overstap fiets - OV voor externe verplaatsingen
- Goede overstapvoorzieningen knopen (P+R, P+B); ook met een functie voor regio als achterland
- Bevorderen regionale bereikbaarheid zorg en onderwijs
- Beperken gebiedsvreemd autoverkeer in centrumgebieden
- Stimuleren deelautogebruik

Bebouwd gebied

	☐	☒	☒
	☐	☐	☒
P+R	☐	☒	☒
	☐	☒	☐
	☒	☒	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☒
	☐	☐	☐
	<i>intern</i>	<i>regionaal</i>	<i>extern</i>

Nadruk op speerpunten:

- A. Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten
- D. Stimuleren OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden
- E. OV in buitengebied borgen, faciliteren kleinschalig collectief vervoer
- F. Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes
- I. Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie
- J. Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen.



Gebiedskenmerken

- Alle woonkernen in de regio
- Hoog autobezit en -gebruik
- Beperkte OV-voorzieningen
- Sterke sociale samenhang
- Zelfverzorgend; geconcentreerde buurtvoorzieningen
- Grotere afstand tot steden en centrumgebieden

Gebiedsspecifieke keuzes

- Autogebruik faciliteren; veilige hoofdroutes
- Comfortabele en snelle fietsroutes op de langere afstand
- Verbindend OV behouden tussen kernen en stedelijk gebied
- Via P+R in steden een ketenalternatief bieden voor autorit
- Faciliteren van kleinschalig collectief vervoer via brede buurthuizen en mobiliteitsoverstappunten

Greenports

			
			
P+R			
			
			
			
			
			

intern regionaal extern

Nadruk op speerpunten:

- Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten
- Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken
- Doorstroming rond brugopeningen voor auto en scheepvaart
- Minimaliseren conflict tussen zwaar (landbouw-) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers
- Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie



Gebiedskenmerken

- Twee Greenports in het gebied, Boskoop en Oostland
- Belangrijke economische kerngebieden op nationaal niveau
- Groot aandeel vrachtverkeer over weg en water
- Externe bereikbaarheid van economisch belang
- Goederenvervoer stelt aanvullende eisen
- Domein van de auto

Gebiedsspecifieke keuzes

- Aansluiten op kwaliteitsnetwerk goederenvervoer
- Verkennen vervoer over water via terminals
- Regionale bereikbaarheid per auto en per fiets
- Stimuleren van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen

Overig logistiek/bedrijven

	☐	☒	☒
	☐	☐	☐
P+R	☐	☐	☐
	☐	☒	☐
	☐	☒	☐
	☐	☐	☐
	☐	☒	☒
	☐	☐	☒
	<i>intern</i>	<i>regionaal</i>	<i>extern</i>

Nadruk op speerpunten:

- A. Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten
- B. Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken
- C. Doorstroming rond brugopeningen voor auto en scheepvaart
- H. Minimaliseren conflict tussen zwaar (landbouw-) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers
- I. Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie



Gebiedskenmerken:

- Diverse regionale bedrijventerreinen rand bebouwd gebied
- Hoofdzakelijk logistieke bedrijven, geen industrie
- Externe bereikbaarheid van economisch belang
- Goederenvervoer stelt aanvullende eisen
- Domein van de auto

Gebiedsspecifieke keuzes

- Aansluiten op kwaliteitsnetwerk goederenvervoer
- Stimuleren van vervoer over water
- Regionale bereikbaarheid per auto en per fiets
- Stimuleren van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen

Dagrecreatie

	intern	regionaal	extern
	☐	☒	☒
	☐	☐	☐
P+R	☐	☒	☒
	☐	☐	☐
	☒	☒	☐
	☒	☐	☐
	☒	☐	☐
	☒	☒	☐

Nadruk op speerpunten:

- E. OV in buitengebied borgen, faciliteren kleinschalig collectief vervoer
- G. Bevorderen van de veiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken
- H. Minimaliseren conflict tussen zwaar (landbouw-) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers
- I. Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie



Gebiedskenmerken:

- Tuin van de Randstad: bezoekers uit regio en omliggende stedelijke gebieden
- Veelvoud aan mogelijkheden
- Snelle routes naar het gebied, daarbinnen beleving centraal
- Verblijfskwaliteit staat voorop

Gebiedsspecifieke keuzes

- Domein van fiets en voetganger
- Verblijfskwaliteit boven bereikbaarheid
- Parkeren aan de randen;
- P+B-voorzieningen, P+R gebruik, toeristische overstappunten
- Faciliteren fietsvoorzieningen;
- Verminderen barrières fiets;
- Comfortabele fietsroutes;
- Beperken geluidsoverlast.

Ecologische hoofdstructuur

	☐	☒	☒
	☐	☐	☐
P+R	☐	☒	☐
	☐	☒	☐
	☒	☒	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	<i>intern</i>	<i>regionaal</i>	<i>extern</i>

Nadruk op speerpunten:

- G. Bevorderen van de veiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken



Gebiedskenmerken

- Rust en natuur
- Geen massale toestroom van recreanten
- Toegankelijkheid is zeer beperkt

Gebiedsspecifieke keuzes

- Ontoegankelijkheid, m.u.v. voetgangers
- Tegengaan van barrierewerking
- Beperken geluidsoverlast.

Landelijk gebied algemeen

	☐	☒	☒
	☐	☐	☐
P+R	☐	☒	☒
	☐	☐	☐
	☒	☒	☐
	☒	☒	☐
	☒	☒	☐
	☐	☐	☐
	<i>intern</i>	<i>regionaal</i>	<i>extern</i>

Nadruk op speerpunten:

- E. OV in buitengebied borgen, faciliteren kleinschalig collectief vervoer
- F. Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes
- G. Bevorderen van de veiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken
- H. Minimaliseren conflict tussen zwaar (landbouw-) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers
- I. Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie
- J. Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen.

Gebiedskenmerken:

- Dunbevolkte buitengebieden
- Domein van de auto
- Beperkte OV-voorzieningen
- Sterke sociale samenhang
- Grotere afstand tot steden en voorzieningen
- Tuin van de Randstad: bezoekers uit regio en omliggende stedelijke gebieden

Gebiedsspecifieke keuzes

- Regionale bereikbaarheid per auto en per fiets
- Comfortabele en snelle fietsroutes op de langere afstand
- Faciliteren van kleinschalig collectief vervoer via brede buurthuizen en mobiliteitsoverstappunten

*Doorkijk naar
uitvoeringsprogramma*

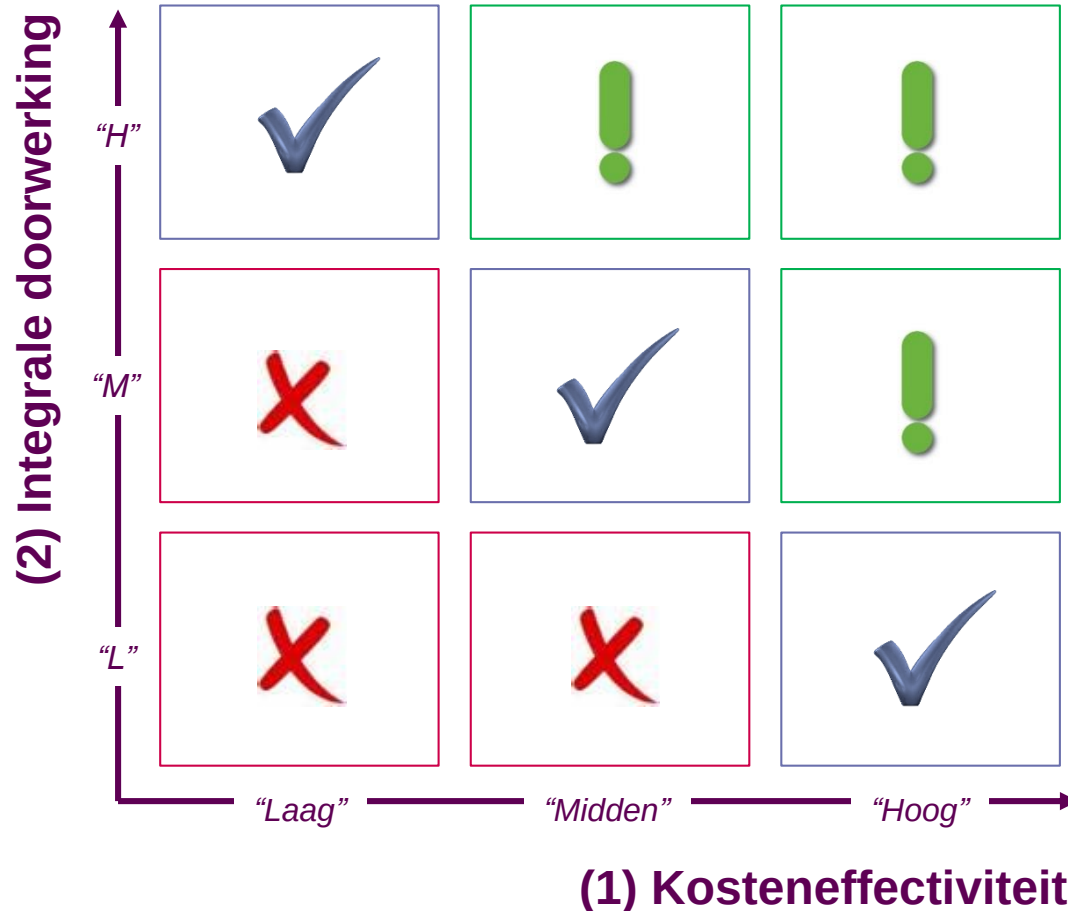
In navolging op deze beleidsvisie wordt het **uitvoeringsprogramma** opgesteld; in samenspraak met alle betrokken publieke en private **stakeholders**. Aan elk van de opgaven en speerpunten worden projecten gekoppeld. Wat willen we uitgewerkt zien en waar moet die uitwerking invulling aan geven? Het uitvoeringsprogramma agendeert projecten. Daarbij voorzien we elk project van verantwoordelijke *'trekkers'*, betrokken *'duwers'* en zo mogelijk *'financiers'*. Zo besteden we aandacht aan opgave 10: benutten van de kracht en betrokkenheid van de diverse regionale stakeholders. De trekkers zorgen -in navolging op het RVVP- voor verdere uitwerking van projecten.

In het uitvoeringsprogramma kennen we aan elk van de projecten een kostencategorie, een prioriteit en een planning (korte, middellange of lange termijn) toe. Projecten worden gewogen aan hun bijdrage aan de drie strategische opgaven: *'Concurrerend'*, *'Leefbaar, Groen en Veilig'* en *'Adaptief'*. Hiervoor wordt een **afwegingskader** opgesteld.

Projecten kunnen verschillend van aard zijn. In het uitvoeringsprogramma maken we een uitsplitsing naar drie dynamische agenda's: een **uitvoerings-, lobby- en samenwerkingsagenda**.



Uitgelicht: afwegingskader



In het uitvoeringsprogramma zullen we komen tot een rangordening van projecten. Welke projecten zijn interessant en in welke mate?

Daarbij zijn twee aspecten van belang:

- 1) **Kosteneffectiviteit:** in hoeverre zijn projecten effectief in wat zij beogen? Zijn de kosten die daarvoor moeten worden gemaakt in verhouding tot de resultaten?
- 2) **Integrale doorwerking:** in hoeverre ondersteunen projecten meerdere strategische opgaven? (concurrerend, leefbaar/groen/veilig, adaptief)

Hierna worden beide aspecten kort toegelicht.

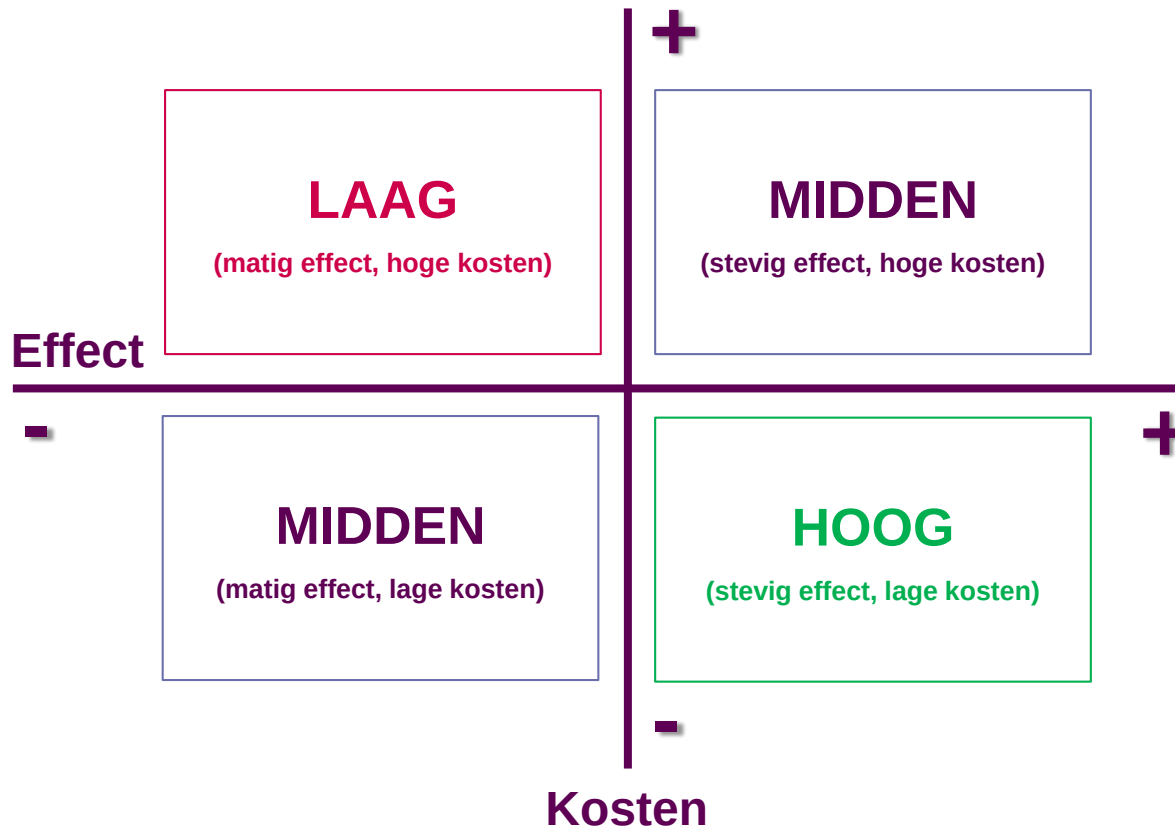
Door middel van het afwegingskader komen we tot **drie type projecten** (zie figuur hiernaast):

Niet kansrijk: op geen van beide aspecten onderscheidend. Onvoldoende gewicht voor het RVVP.

Gemiddeld kansrijk: ten minste onderscheidend op een van beide aspecten, of op beiden gemiddeld.

Zeer kansrijk: op beide aspecten onderscheidend. Prioritair project.

Aspect 1: kosteneffectiviteit



In hoeverre zijn projecten effectief in wat zij beogen? Zijn de kosten die daarvoor moeten worden gemaakt in verhouding tot de resultaten?

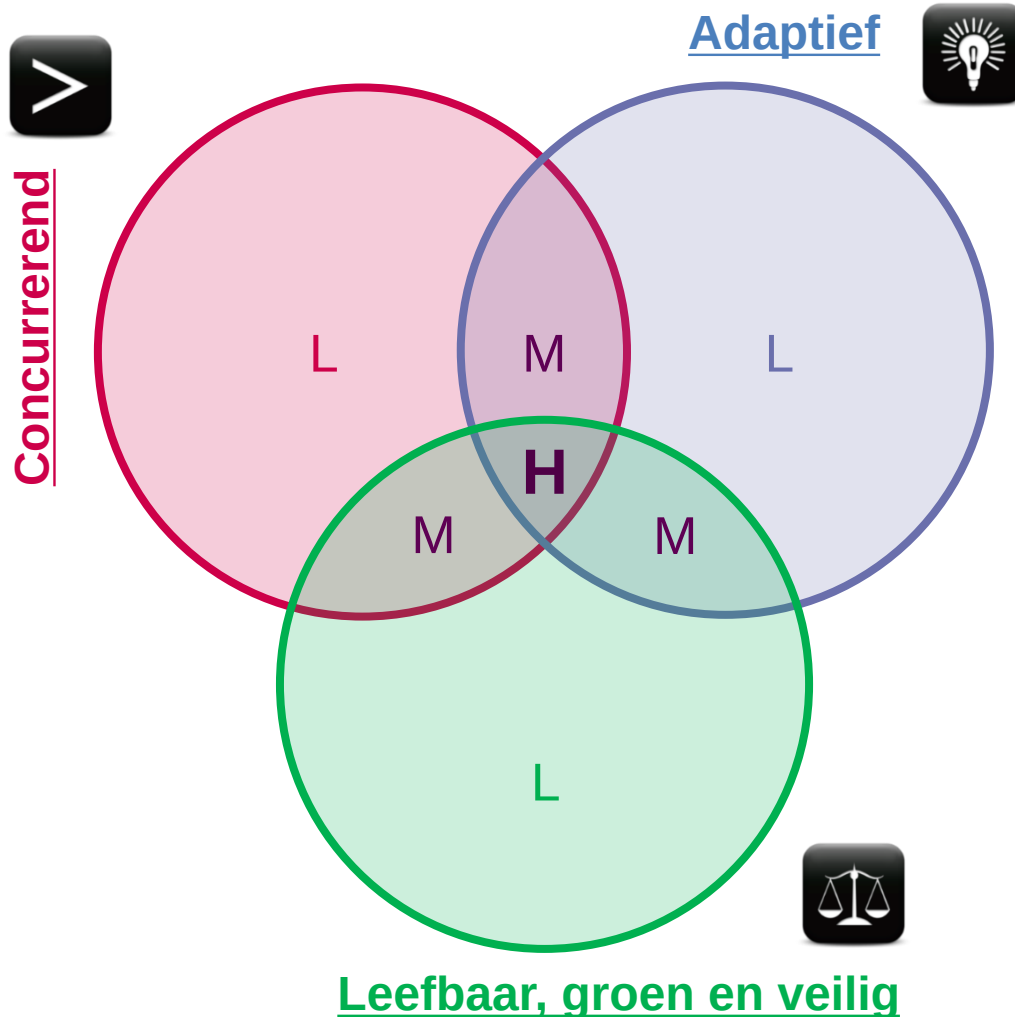
In een **expertsessie** wordt elk van de projecten voorzien van een score op effectiviteit en op kosten (0-5).

De uitkomst op kosten en op effectiviteit plotten we voor elk project in het schema hiernaast:

- **(L)aag:** matig effect en hoge kosten. Niet interessant voor het RVVP.
- **(M)idden:** stevig effect i.c.m. hoge kosten of matig effect i.c.m. lage kosten. Mogelijk interessant voor het RVVP.
- **(H)oog:** Stevig effect en lage kosten. Zeker interessant voor het RVVP.

*Voor grotere infrastructurele projecten kan -in overleg met de regionale opdrachtgevers- gebruik gemaakt worden van het **verkeersmodel Midden-Holland**. Op deze manier kunnen effecten op bereikbaarheid en doorstroming worden gekwantificeerd. Deze inzet van het verkeersmodel is nog niet voorzien.*

Aspect 2: integrale doorwerking



In hoeverre ondersteunen projecten meerdere strategische opgaven? De drie opgaven zijn:

1. **Concurrerend:** ondersteunen van de economisch gewenste bereikbaarheidskwaliteit en ontwikkelingen in m.n. verstedelijkte gebieden en op bedrijvenconcentraties.
2. **Leefbaar, groen en veilig:** mobiliteit ondersteunt gewenste leefkwaliteiten en gaat niet ten koste van het karakter van onze regio.
3. **Adaptief:** (Technologische) trends bieden kansen om de bereikbaarheid te vergroten of de mobiliteit te verbeteren. Bij die kansen willen we slim en op het juiste moment aanhaken.

Per project in het uitvoeringsprogramma beschrijven we kort in hoeverre het project bovenstaande strategische opgaven ondersteund. De uitkomst plotten we voor elk project in het schema hiernaast:

- **(L)aag:** project ondersteunt 1 opgave
- **(M)idden:** project ondersteunt 2 opgaven
- **(H)oog:** project ondersteunt alle opgaven

Management samenvatting

1. Inleiding

- Aanleiding, actoren, proces

2. Strategisch kader

- Situatie, ontwikkelingen, ambities

3. Regionale opgaven/speerpunten

- Concurrerend, leefbaar, groen en veilig, adaptief

4. Netwerken

- Hoofdstructuur autoverkeer, goederenvervoer, landbouwverkeer, OV, fiets, water, recr.

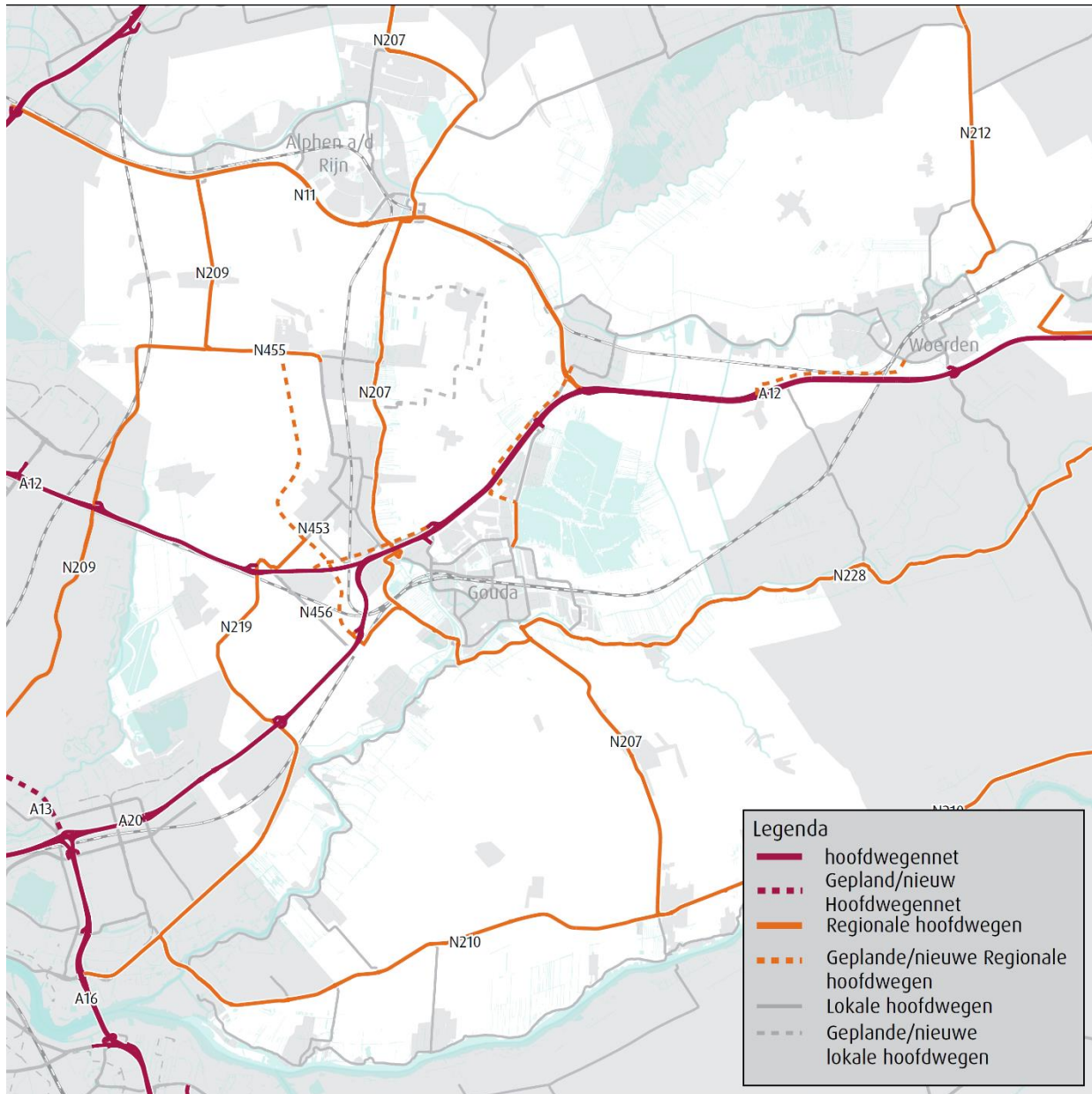
5. Speerpunten voor beleid

- 10 speerpunten
- Gebiedsprofielen (kenmerken, gebiedsspecifiek beleid)

6. Regionale uitvoerings-, lobby- en afstemmingsagenda

- Overzichtskaart + tabel
- Beknopte beschrijving + scoring kosteneffectiviteit en integrale doorwerking (afweging)
- Te groeperen naar modaliteiten (zie kaarten) gevolgd door thema's en speerpunten

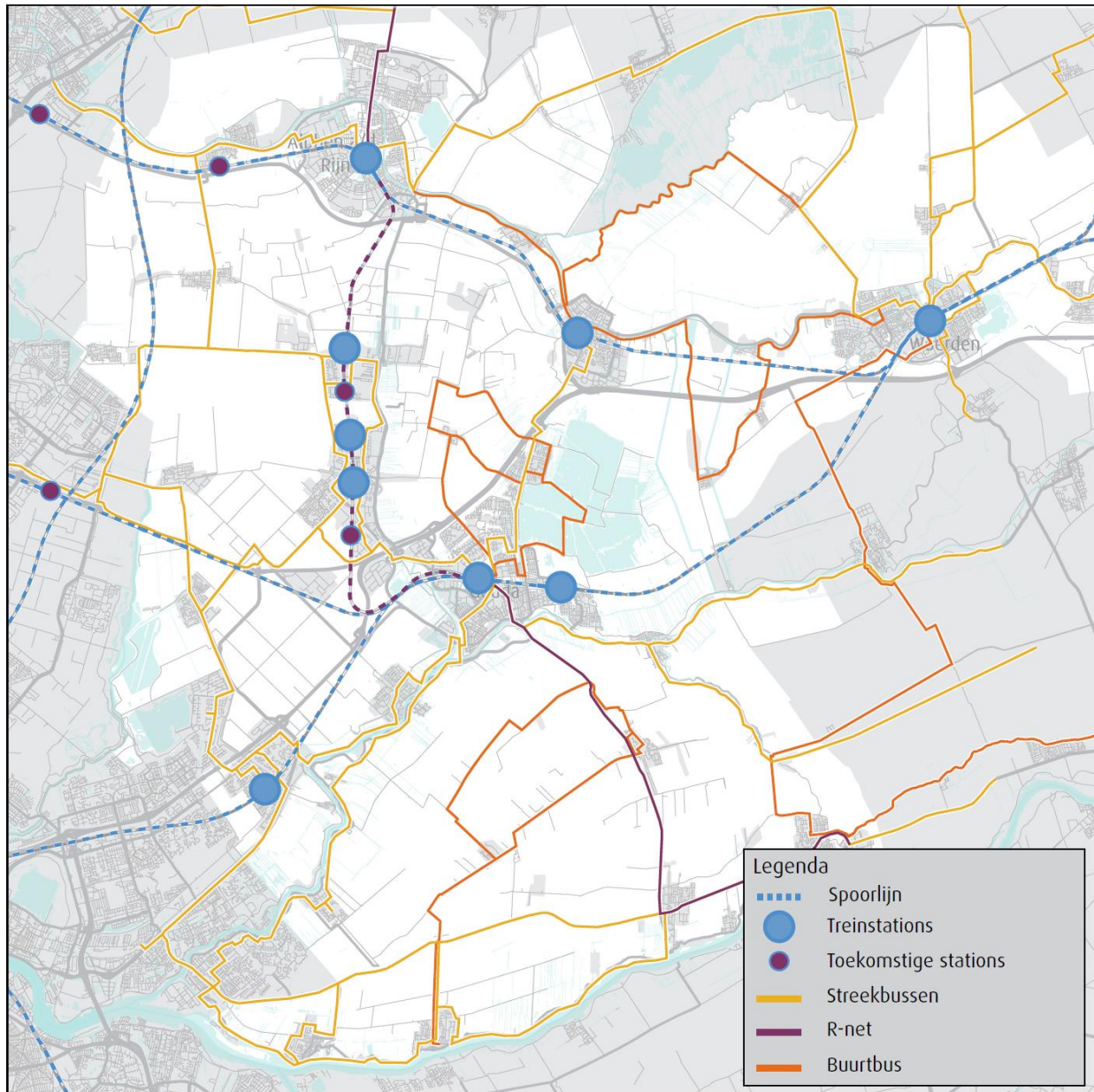
Bijlagen:
Basisnetwerken
(input voor uitvoeringsprogramma)



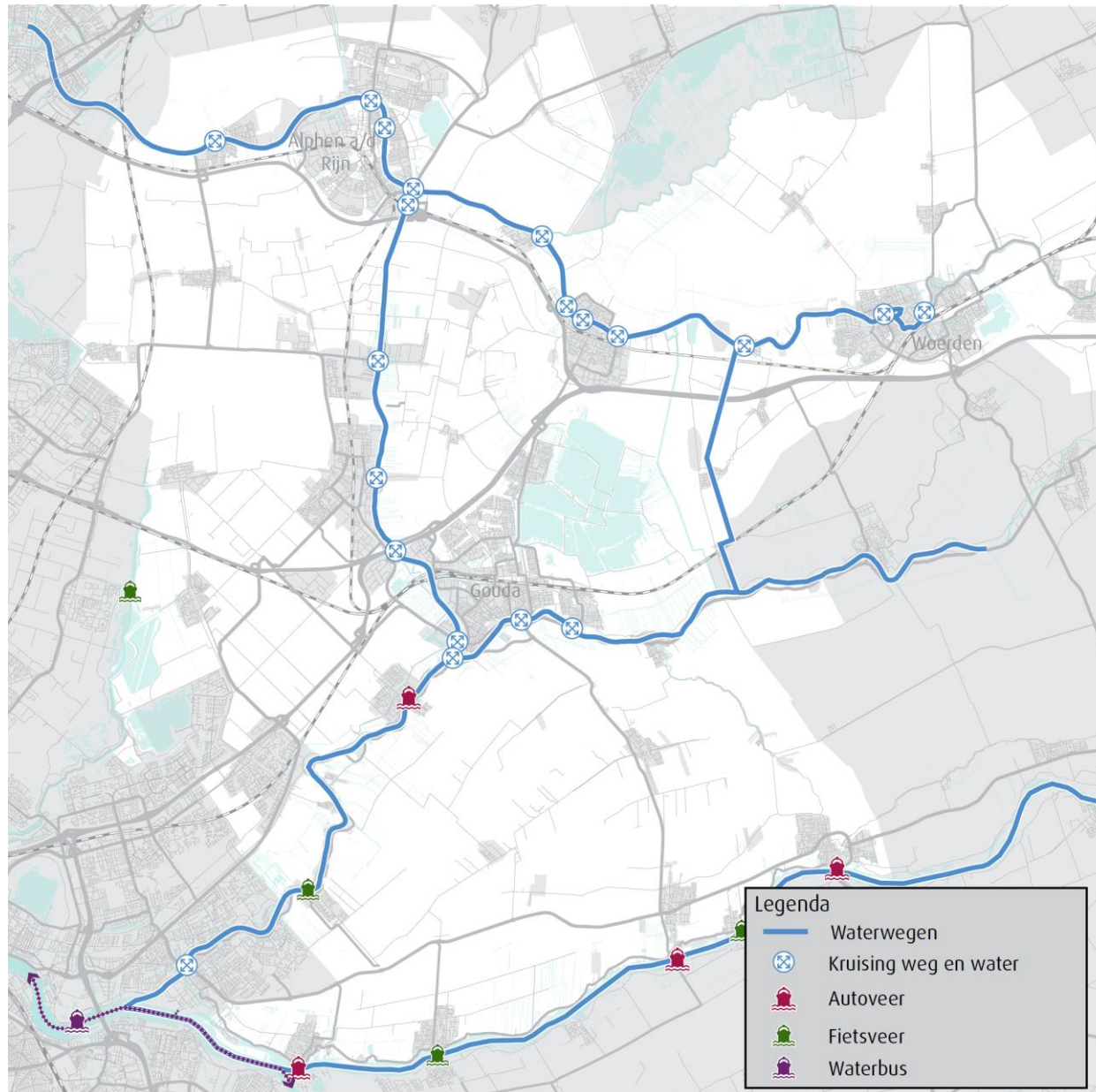
WEGENNETWERK



FIETSNETWERK



OV-NETWERK



WATERNETWERK