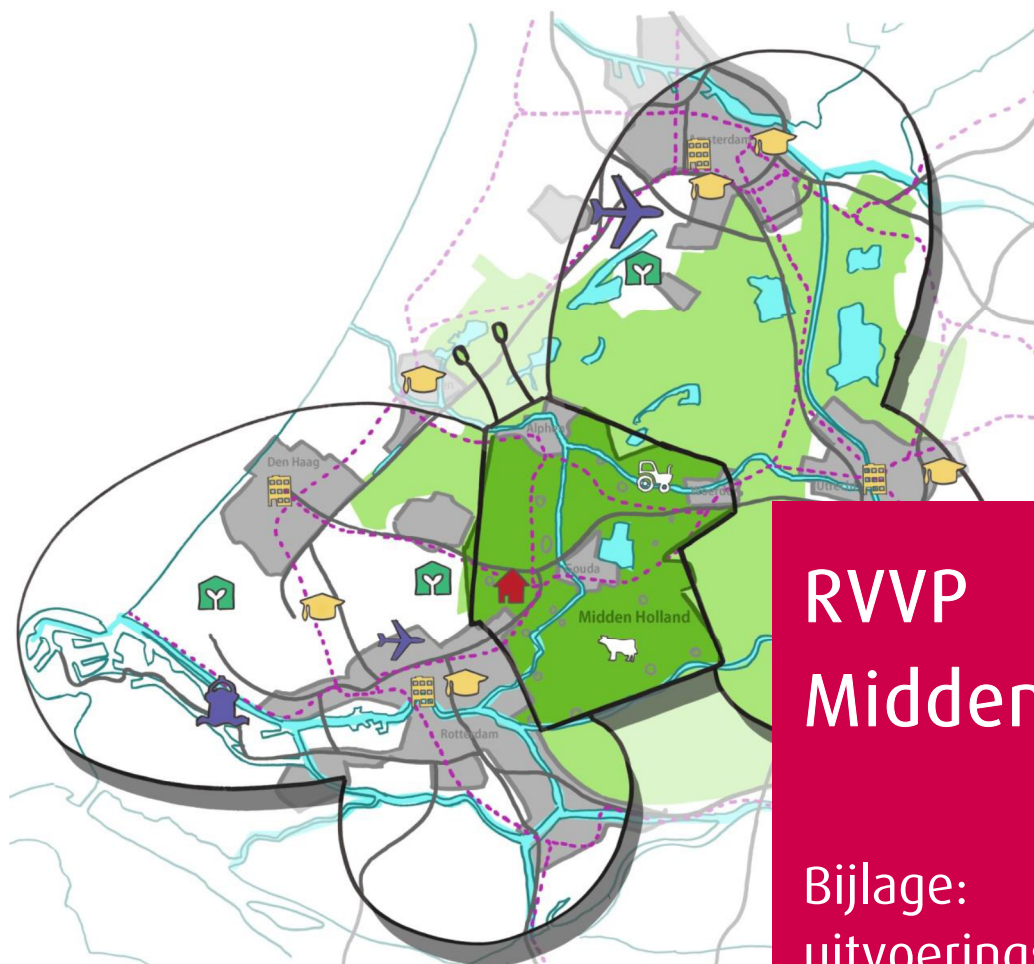


Regio Midden-Holland

Definitief



RVVP Midden-Holland

Bijlage:
uitvoeringsprogramma

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Regio Midden-Holland

Regio Midden-Holland
Definitief

RVVP Midden-Holland

Bijlage: uitvoeringsprogramma



**gemeente
gouda**



Gemeente



Gemeente Bodegraven Reeuwijk



Datum
Kenmerk

10 april 2017
IMH015/Mqt/0115.05

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Regio Midden-Holland Definitief
Titel rapport	RVVP Midden-Holland Bijlage: uitvoeringsprogramma
Kenmerk	IMH015/Mqt/0115.05
Datum publicatie	10 april 2017

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	1
2	Groslijst maatregelen	3
3	Analyse	6
3.1	Speerpunt A: Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten	7
3.2	Speerpunt B: Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken	12
3.3	Speerpunt C: Doorstroming rond brugopeningen bevorderen voor auto en scheepvaart	15
3.4	Speerpunt D: Stimuleren van OV-gebruik en ketenmobiliteit i.r.t. de grote(re) steden	17
3.5	Speerpunt E: OV in buitengebied borgen, faciliteren van kleinschalig collectief vervoer	22
3.6	Speerpunt F: Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes	24
3.7	Speerpunt G: Bevorderen van verkeersveiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken	26
3.8	Speerpunt H: Minimaliseren conflict zwaar verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers	27
3.9	Speerpunt I: Flexibel en duurzaam reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie	29
3.10	Speerpunt J: Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen	31
4	Van groslijst naar agenda	32
4.1	Methode	32
4.2	Agenda's	34
Bijlage 1 Aanvullende analyses doorstroming autoverkeer		
Bijlage 2 Aanvullende analyse P+R en P+B		
Bijlage 3 Beoordeling maatregelen Groslijst		

1

Inleiding

Dit document bevat het uitvoeringsprogramma van het RVVP Midden-Holland. Het uitvoeringsprogramma is het laatste onderdeel van het RVVP. Samen met het Strategisch kader en de Beleidsvisie vormt het Uitvoeringsprogramma de input voor het uiteindelijke RVVP. Hieronder is schematisch weergegeven wat de gemaakte stappen zijn (geweest).



In het uitvoeringsprogramma staat omschreven wat de regio Midden-Holland gaat doen om uitvoering te geven aan het realiseren van de opgaven uit het Strategisch kader. Daarbij wordt gefocust op speerpunten en agendapunten waar de regio de komende jaren aan moet werken. Deze agendapunten zijn uitgewerkt in factsheets met een beschrijving en beoordeling van de maatregel. Daarnaast is aangegeven in welke agenda dit thuishoort: uitvoerings-, lobby- en samenwerkingsagenda.

Reikwijdte van het RVVP

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. Daarbij impliceert de keuze voor speerpunten dat in dit RVVP wordt gefocust. 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.

Werkwijze

Aan de hand van de speerpunten die in de Beleidsvisie zijn opgenomen is een aantal analyses uitgevoerd. Op basis van deze analyses zijn maatregelen naar voren gekomen die mogelijk in het RVVP kunnen worden opgenomen. Deze maatregelen samen vormen de groslijst. De groslijst staat weergegeven in hoofdstuk twee, een toelichting op de uitgevoerde analyses is in hoofdstuk drie opgenomen.

De maatregelen in de groslijst zijn beoordeeld op basis van een aantal criteria:

- In eerste instantie is beoordeeld of de maatregelen lokaal of regionaal van aard zijn.
- Vervolgens zijn de regionale maatregelen, of lokale maatregelen die vragen om een regionale oplossing beoordeeld op basis van de beoordelingsmethode.
- Daarbij is per project de kosteneffectiviteit en integraliteit beoordeeld. Deze aspecten zijn samen een indicator voor de kansrijkheid van het project.
- De meest kansrijke projecten zijn als factsheet in het RVVP opgenomen.

De beoordelingsmethode en uitkomst is in hoofdstuk vier opgenomen, waarin tevens een uitwerking van de agenda's met factsheets is opgenomen. De factsheets vormen uiteindelijk de agenda's zoals die in het RVVP worden opgenomen.

2

Groslijst maatregelen

Op basis van diverse analyses is een eerste groslijst van maatregelen opgesteld. Deze is in onderstaande tabel te vinden. In hoofdstuk drie staat een toelichting op de uitgevoerde analyse. Deze groslijst vloeit voort uit de speerpunten en vormt de input voor het uitvoeringsprogramma. De agendapunten worden uit de groslijst geselecteerd.

Om te komen van deze groslijst naar een regionale agenda wordt voor de punten op de groslijst bepaald of hier sprake is van een bovenlokaal c.q. regionaal vraagstuk of van een lokaal mobiliteitsvraagstuk dat vraagt om een regionale oplossing. Tevens wordt per project de kansrijkheid bepaald op basis van het afwegingskader. De methode en beoordeling is in hoofdstuk vier uitgewerkt.

Speerpunt	Maatregel
Speerpunt A: Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten	<ul style="list-style-type: none">■ Realisatie directe verbindingen tussen de N11 en A12 in westelijke richting (Bodegravenbogen)■ Alphen aan den Rijn: N207 tussen aansluitingen N231/N11■ Verbreden A20: Nieuwerkerk aan den IJssel tot Gouwe aquaduct■ N219 tussen rotonde Zuidplasweg en aansluiting A20■ N210 Algeracorridor: ontsluiting Krimpenerwaard richting Rotterdamse regio verbeteren■ N210 bij Schoonhoven■ Vergroten capaciteit N207 Gouda-west■ N11 tot A11 omvormen■ Maatregelen uit tactisch kader Midden-Holland: netwerkregeling Gouda, DRIP's N207, opstelruimte autoverkeer hefbrug Waddinxveen■ Afstemming informatie over omleidingen■ Onderzoek externe ontsluiting Moerkapelle■ Ontlasten van onderliggend wegennet ten Zuiden van de Oude Rijn tussen Woerden en Nieuwerbrug
Speerpunt B: Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken	<ul style="list-style-type: none">■ Onderzoek ontsluiting greenport Boskoop richting A12 en N11

Speerpunt	Maatregel
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Onderzoeken mogelijkheden verduurzaming wegen en de regio als proeftuin voor innovaties gerelateerd aan beheer en onderhoud ■ Opstellen minimale eisen inrichting kwaliteitsnetwerk goederenvervoer
Speerpunt C: Doorstroming rond brugopeningen bevorderen voor auto en scheepvaart	<ul style="list-style-type: none"> ■ Onderzoeken mogelijkheden Blauwe Golf
Speerpunt D: Stimuleren van OV-gebruik en ketenmobiliteit i.r.t. de grote(re) steden	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbetering fietsenstallingen bij OV-locaties ■ Ontwikkeling station Gouweknoop + P+R ■ Uitbreiden P+R-locaties Algeracorridor ■ R-net Schoonhoven – Rotterdam ■ Onderzoeken mogelijkheden buslijn nieuw station Bleizo richting Moerkapelle Oost ■ Verhogen van kwaliteit overstappunten bus-trein ■ Personenvervoer over water nader onderzoeken (bijvoorbeeld over de Lek van en naar Rotterdam)
Speerpunt E: OV in buitengebied borgen, faciliteren van kleinschalig collectief vervoer	<ul style="list-style-type: none"> ■ Onderzoek naar combineren doelgroepenvervoer en openbaar vervoer
Speerpunt F: Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes	<ul style="list-style-type: none"> ■ Afmaken fietsroutenetwerk op volgende locaties: <i>Gouda: Koningin Wilhelminaweg/Reigerstraat/Wachtelstraat/Turfsingel/Buurtje</i> <i>Snelfietsroute Rotterdam-Gouda</i> <i>Stolwijk – Gouda: Beijersebocht tot Goverwelle</i> <i>Ijsseldijk bij Krimpenerwaard</i> <i>Oversteek N459</i> ■ Knelpunten qua veiligheid voor fietsers aanpakken: <i>Rotonde, Bergambacht</i> <i>Route Moordrecht – Gouda</i> <i>Tiendweg, Lekkerkerk</i> <i>Turborotonde, Lekkerkerk</i> <i>Rotonde Mr. Kesperplein, Schoonhoven</i> <i>Rotonde, Haastrecht</i> <i>West-Vlisterdijk, Vlist</i> ■ Stimuleren uitvoering actieplan veiligheid fietsers
Speerpunt G: Bevorderen van verkeersveiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken	<ul style="list-style-type: none"> ■ Onderzoek naar mogelijke verbetering inpassing recreatieve routes op bedrijfsterreinen <i>Alphen aan den Rijn: Rijndijk/Eikenlaan (oversteekpunten)</i> <i>Boskoop: Voorweg/Roemer, Reijerskoop (oversteekpunten)</i> <i>Moerkapelle: Parallelweg A12 tussen Noordeinde en Bredeweg</i> <i>Gouda: Parallelweg A12 ter hoogte van Zuidelijke Rondweg</i>

Bodegraven: Zuidelijke deel Dammekant, zuidelijke deel Goudseweg, Terrassonsingel

Schoonhoven: zuidelijke deel Lopikerweg

Moordrecht: Westeinde

Waddinxveen: vrijliggend fietspad over bedrijventerrein

Coenecoop (vanaf station Waddinxveen Triangel tot fietspad Kanaaldijk)

Speerpunt H: Minimaliseren conflict zwaar verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers

- Gedragsbeïnvloeding door verkeerseducatie voor fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen
- Afweging, landbouwverkeer op hoofdrijbaan of parallelweg op N-wegen uit onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen (2015) oplossen
- Oplossen knelpunten smalle wegen buiten bebouwde kom (veiligheid fietsers en bermschade)
- Onderzoeken mogelijkheden toelaatbare gewichten landbouwverkeer op wegen

Speerpunt I: Flexibel en duurzaam reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie

- Dashboard 'Verplaatsen in Midden-Holland'
- Geografische informatie en mobiliteitsgerelateerde informatie beschikbaar stellen
- Faciliteren oplaadpunten voor elektrische auto's
- Flexibel reizen binnen het bedrijfsleven stimuleren
- Aansluiten bij stimuleringsproject verduurzamen logistieke bedrijven in de regio

Speerpunt J: Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen

- Aansluiting bij regionaal programma voor verbeterde voorzieningen: om lokale initiatieven voor deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen te stimuleren

3

Analyse

In dit hoofdstuk is een korte toelichting opgenomen met de uitgevoerde analyses voor het bepalen van de groslijst voor het uitvoeringsprogramma. De analyses hebben geresulteerd in knelpunten of projecten die in de groslijst (hoofdstuk 2) zijn opgenomen.

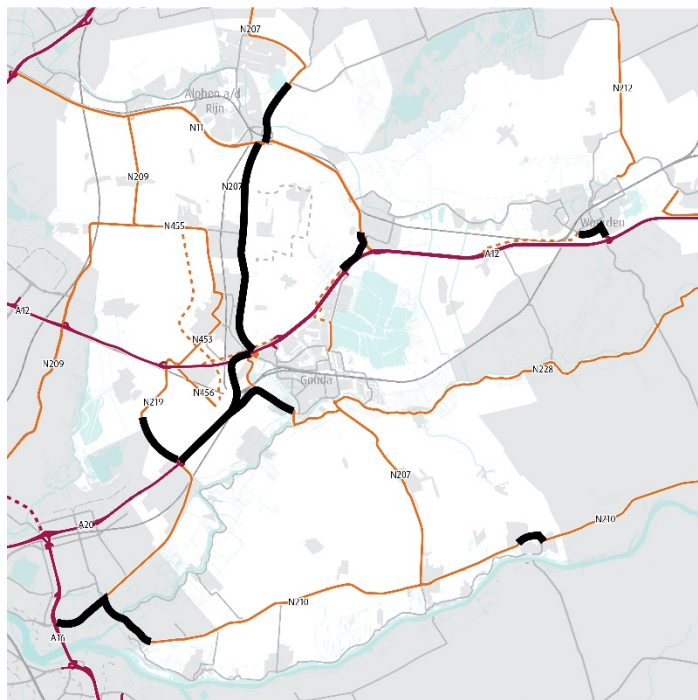
Daarnaast zijn er maatregelen toegevoegd naar aanleiding van overleggen met de werkgroep met vertegenwoordigers van elke gemeente en het atelier met stakeholders uit de regio.

3.1 Speerpunt A: Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten

Het doel van dit speerpunt is om een scherpe definitie te krijgen van de hoofdstructuur en de aanwezige knelpunten. Verder om kansrijke concrete maatregelen te agenderen:

- Beïnvloeden van de vervoersvraag waar mogelijk (routes, vervoerwijze, spitsmijden).
- Beter benutten capaciteit waar wenselijk/nodig.
- Toevoegen ontbrekende schakels waar nodig ten behoeve van een beter functionerend netwerk.
- Vergroten van capaciteit waar wenselijk/nodig.

Hiervoor is allereerst een basisnetwerk voor de wegen gedefinieerd (figuur 3.1).



Figuur 3.1: Hoofdroutes voor regionaal autoverkeer met knelpunten

Daarna is op basis van het Regionaal Verkeersmodel Midden-Holland, versie 2.3 een analyse uitgevoerd van de knelpunten die in 2025 zullen optreden voor het regionale autoverkeer op dit netwerk. Hierbij is gekeken naar twee onderdelen: verhouding tussen intensiteit en capaciteit per wegvak (avondspits, ochtendspits) en de afwijking van de snelheid ten opzichte van de maximum snelheid per wegvak (avondspits, ochtendspits). De hieruit voortvloeiende knelpunten staan hieronder uitgewerkt als maatregelen en staan ook in figuur 3.1 weergegeven.

Daarnaast is gekeken naar de capaciteit van de kruispunten volgens het verkeersmodel. In bijlage 1 is hier de uitkomst van weergegeven.

3.1.1 Maatregelen

- Realisatie directe verbindingen tussen de N11 en A12 in westelijke richting (Bodegravenbogen)

Naar de situatie van de aansluiting rond de N11 – A12 zijn al meerdere onderzoeken gedaan¹. Hieruit blijkt in elk geval dat de situatie een knelpunt is: de aansluiting tussen de N11 en de A12 heeft regelmatig te weinig capaciteit gedurende piekmomenten. Dit heeft een weerslag op de N207. De N207 als geheel tussen Gouda en Alphen aan den Rijn hoort daarmee bij het knelpunt, omdat het gebied sterk met elkaar samenhangt. Bij vertraging op de N207 zijn er ook gevolgen voor de N11 – A12 en vice versa.

Op verschillende punten is hier ook een knelpunt gevonden bij de kruispunten. Hier treedt namelijk overbelasting van de kruispunten op volgens het verkeersmodel. De oplossing ligt mogelijk bij de aanleg van de Bodegravenbogen. De regio wil de realisatie hiervan op de agenda van de provincie Zuid-Holland en het Rijk krijgen: hier ligt daarmee een lobby-taak. De provincie heeft overigens al aanpassingen gedaan aan de N459. Het monitoren van de effecten hiervan – waarmee nu begonnen is – geeft naar verwachting meer duidelijkheid over het nut en de noodzaak van de Bodegravenbogen.

- Alphen aan den Rijn: N207 tussen aansluitingen N231/N11

De analyse met het verkeersmodel laat zien dat op de oostelijke ring van Alphen aan den Rijn flinke vertragingen kunnen optreden tijdens de spits. De Steekterbrug over de Oude Rijn is een knelpunt op dit wegvak waarvoor een oplossing wenselijk is.

- Verbreden A20: Nieuwerkerk aan den IJssel tot Gouwe aquaduct

In de analyse met het verkeersmodel is te zien dat op dit deel van de A20 fors vertraging wordt geleden tijdens de spitsen. Bij de oprit vanaf de N219 vindt in de avondspits ook overbelasting van het kruispunt plaats.

Op 1 december 2015 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin de minister van Infrastructuur en Milieu wordt opgedragen om zo snel mogelijk te starten met een onderzoek naar de problemen op de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en het knooppunt Gouwe en om de benodigde procedure voor de te nemen maatregelen zo snel mogelijk te starten.

In 2016 is een onderzoek gestart naar de problemen op de A20. De resultaten vormden een basis voor de op 13 februari 2017 door de minister genomen startbeslissing voor het uitvoeren van een verkenning naar de verbreding van de A20. De regio is de aangewezen partij om zich in te zetten voor de versnelde verbreding van de A20². Inzet blijft nodig als ondersteuning van de wens om de uiteindelijke verbreding van de A20 zo snel mogelijk te realiseren.

¹ Corridorstudie N207, Provincie Zuid-Holland, 2006. Verkeersstudie Transformatievisie, Projectbureau Oude Rijnzone, 2005

² Hierin volgen we de Startnotitie Routekaart versnelde verbreding A20-Oost, gemeente Zuidplaspas, 2015.

- N219 tussen rotonde Zuidplaspweg en aansluiting A20

De analyse met het verkeersmodel laat zien dat op de N219 tussen de rotonde met de Zuidplaspweg en de aansluiting met de A20 vertragingen optreden tijdens de spits. Een aanpak van dit punt is daarom wenselijk.

- N210 Algeracorridor: ontsluiting Krimpenerwaard richting Rotterdamse regio verbeteren

Voor de regio Midden-Holland is een goede doorstroming van de Algeracorridor van belang voor onder andere de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard. Dit is namelijk de enige vaste verbinding tussen de westzijde van de Krimpenerwaard en de Rotterdamse regio. Daarom wil de regio meer energie zetten op een structurele oplossing voor dit knelpunt. Hier ligt een lobby-taak. De overbelasting van de kruispunten is bij dit knelpunt ook evident aanwezig (zie bijlage 1). De doorstroming tussen Krimpen aan den IJssel (en achterland) en Rotterdam is al jaren een punt van zorg. De Algerabrug wordt nu al dagelijks gebruikt door 45.000 voertuigen. In 2020 wordt een verkeersintensiteit van 58.000 voertuigen per dag verwacht. In 2011 is de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit afgerond waarin onder andere dit knelpunt aan de orde is gesteld. De verkenningsfase is afgesloten met de volgende inhoudelijke hoofdconclusie:

“Op de lange termijn ligt de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem op de nationale Brienenoordcorridor in het bieden van een alternatief voor het lokale en regionale verkeer. Dit kan door op termijn twee nieuwe oeververbindingen in de Oostflank te realiseren. De zoekgebieden voor deze verbindingen liggen tussen Feijenoord en Kralingen ten westen van de Van Brienenoordbrug, en tussen Ridderkerk en de Krimpenerwaard ten oosten ervan. De twee nieuwe oeververbindingen zorgen ook voor een robuuster onderliggend wegennet, het verkleinen van de barrièrewerking van de rivieren en het verminderen van de congestie in de Algeracorridor.”

Nader onderzoek is volgens de studie Rotterdam Vooruit nog nodig naar onder andere de capaciteitsvergroting van de Algeracorridor (Algerabrug inclusief verkeerspleinen en aansluiting A16). Naast de capaciteitsvergroting van het huidige tracé zijn ook alternatieve oplossingen in beeld. Mogelijkheden zijn het realiseren van nieuwe oeververbindingen in de vorm van een brug, tunnel of veerpont. Daarnaast zijn de afgelopen jaren in het kader van Beter Benutten diverse maatregelen uitgewerkt om de bestaande capaciteit optimaal te benutten zonder grootschalige maatregelen te treffen. In een nadere onderzoek moet een breed pakket aan mogelijke oplossingen worden meegenomen.

- N210 bij Schoonhoven

De analyse met het verkeersmodel laat zien dat op de N210 rond Schoonhoven vertragingen optreden tijdens de spits. Een aanpak van dit punt is daarom wenselijk.

- Vergroten capaciteit N207 Gouda-west

De analyse met het verkeersmodel laat zien dat op de N207 ten zuiden van de A12 vertragingen optreden tijdens de spits. Met name bij de aansluiting met de N456, richting de aansluiting Moordrecht op de A20 neemt de druk toe. Dit komt onder meer door de ontwikkeling van Westergouwe, als uitbreidingswijk ten westen van Gouda. Een aanpak van dit punt is daarom wenselijk. Dit onderschrijft ook de provincie.

■ N11 tot A11 omvormen

Al langer ligt de wens om de N11 om te bouwen tot Rijksweg A11. Deze maatregel moet de doorstroming verbeteren en daarmee de bereikbaarheid van het omliggende gebied vergroten. Een project als dit duurt lang en wordt daarom nu op de agenda gezet door de regio.

■ Maatregelen uit tactisch kader Midden-Holland: netwerkregeling Gouda, DRIP's N207, opstelruimte autoverkeer hefbrug Waddinxveen

In het Tactisch Kader Operationeel Verkeersmanagement Zuidvleugel³ is een analyse uitgevoerd naar mogelijke punten voor het beter benutten van het wegennet. Zo kunnen knelpunten op een slimme manier worden opgelost door bijvoorbeeld het beter afstellen van verkeerslichten of dynamische route informatie. Het tactisch kader is opgesteld om gezamenlijk de Zuidvleugel van de Randstand bereikbaar, leefbaar en economische vitaal te houden. De ambitie van de regio is om nog meer in te zetten op het beter benutten van de wegen in de regio.

Hieruit zijn drie projecten naar voren gekomen binnen de regio Midden-Holland:

- netwerkregeling Gouda: verbeteren van de doorstroming op de Goudse Poort en Burgemeester van Reenensingel. Mogelijke maatregelen zijn prioriteit voor de hoofdrichting middels een groene golf en eventueel (beperkt) doseren op de zijtakken;
- DRIP's N207: informeren verkeer over brugopeningen Gouwe middels dynamische informatieborden, zodat verkeer een routeadvies krijgt waarmee de vertraging kan worden beperkt.
- Vergroten opstelruimte voor autoverkeer bij de hefbrug van Waddinxveen: doorgaand verkeer op N207 zal dan minder hinder ondervinden van de wachtrij als gevolg van een brugopening. De gemeente Waddinxveen onderzoekt momenteel met de provincie Zuid-Holland de optimale oplossing voor dit knelpunt, in relatie met het geplande groot onderhoud aan de N207.

De regio Midden-Holland wil continueren met het uitvoeren van deze projecten.

Mogelijke financiering kan komen vanuit de provincie Zuid-Holland, die geld beschikbaar heeft gesteld aan diverse gemeenten voor het uitvoeren van dergelijke kleine maatregelen.

■ Afstemming informatie over omleidingen

Het delen van informatie over afsluitingen en omleidingen tussen wegbeheerders en gebruikers is een aandachtspunt. Wegbeheerders komen regelmatig bijeen om hierover afstemming te plegen (RegioRegie). Vanwege de onderlinge afhankelijkheid is het van belang dat allen actief participeren in het afstemproces. De afstemming wordt idealiter ondersteund met een gezamenlijk verkeersinformatiesysteem.

Het gebruik van dit systeem door alle wegbeheerders moet worden geharmoniseerd, zodat de afstemming van omleidingen en wegwerkzaamheden wordt verbeterd. Momenteel gebruiken de meeste wegbeheerders in Zuid-Holland het verkeersinformatiesysteem 'Local Traffic Control' (LTC) voor het plannen en afstemmen van wegwerkzaamheden en evenementen. Er loopt een aanbestedingsproces ondersteund door BEREIK!, om met

³ Regio Midden-Holland, 2012

meerdere wegbeheerders gezamenlijk voor langere periode een verkeersinformatiesysteem in te kopen.

Daarnaast is onderdeel van een betere doorstroming het hebben van alternatieve routes bij calamiteiten. Voor de regio zijn deze routes vastgelegd in het CAR-routeboek Midden-Holland. Dit document richt zich op het zo goed mogelijk geleiden van verkeer in Midden-Holland onder bijzondere omstandigheden, zoals langdurige blokkades. De provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat Zuid-Holland en de regio Midden-Holland hebben samen met alle betrokken wegbeheerders, afspraken gemaakt over de gecontroleerde en gecoördineerde inzet van alternatieve routes. Het CAR-routeboek wordt binnen de regio nog niet door alle wegbeheerders gebruikt als basis voor het bepalen van alternatieve routes.

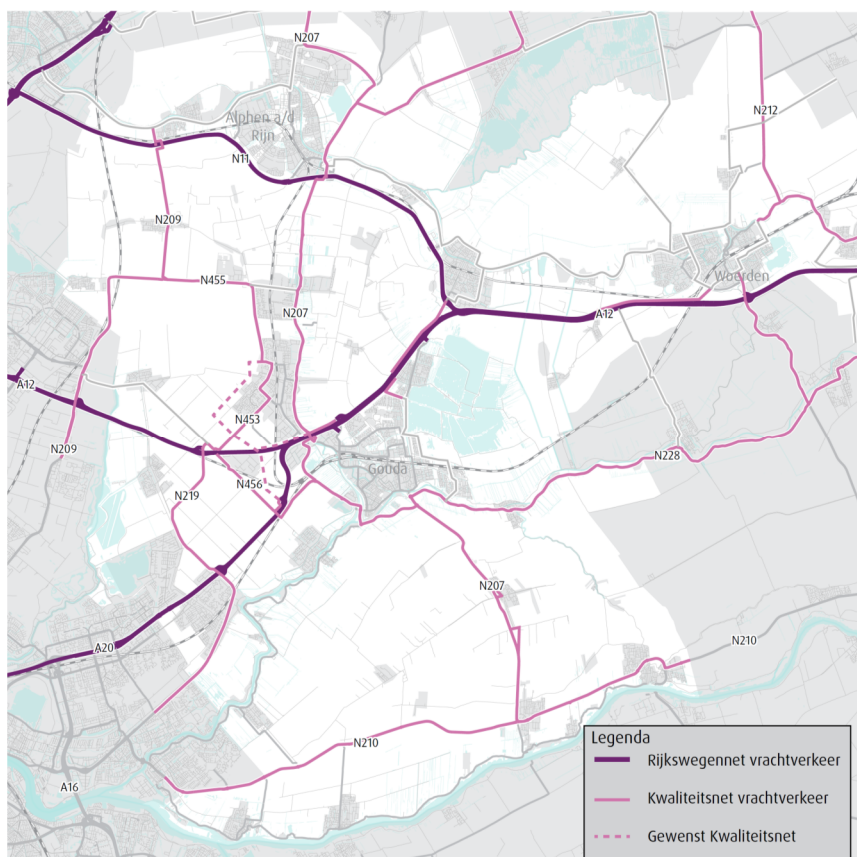
De regio blijft de afstemming en het gebruik van een gezamenlijk verkeersinformatiesysteem en het CAR-routeboek door de wegbeheerders actief stimuleren.

■ **Onderzoek externe ontsluiting Moerkapelle**

Het dorp Moerkapelle is momenteel via de Bredeweg ontsloten op het hoofdwegennet, de A12. Door diverse ontwikkelingen in en rond Moerkapelle is het de verwachting dat de rijksweg A12 en het onderliggend wegennet steeds meer te maken krijgen met congestie. Gevolg is dat de bereikbaarheid van Moerkapelle onder druk komt te staan. Dit heeft gevolgen voor de regionale- en lokale economie. Verder heeft de verkeersdruk een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Uit nader onderzoek moet blijken hoe de bereikbaarheid van Moerkapelle kan worden versterkt

3.2 Speerpunt B: Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken

Aan de basis van dit speerpunt ligt het vaststellen van het wegennetwerk voor goederenverkeer. Figuur 3.2 laat dit zien. Het netwerk is bepaald tijdens de sessies over het goederen- en landbouwverkeer in de regio en sluit aan bij dat van provincie Utrecht⁴ en de Metropoolregio⁵.



Figuur 3.2: Kwaliteitsnetwerk goederen

Daarnaast is het belangrijk om knelpunten te identificeren ten aanzien van kruising of bundeling met langzaam verkeer. Deze knelpunten zijn verder uitgewerkt bij speerpunt H. Met de resultaten van het onderzoek landbouw- en zwaar vrachtverkeer en de netwerkvisie provincie Zuid-Holland worden verder nog knelpunten vastgesteld. De regio staat positief achter ontwikkelingen om de bereikbaarheid voor goederen te verbeteren door bijvoorbeeld een goederenterminal of door het verbeteren van de logistieke corridor A12. Inzet van de regio wordt pas verder uitgewerkt indien er andere initiatieven hiervoor zijn.

⁴ Te zien op: <https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart?book-mark=8ad0a09c477c72f60147ca9486500021>

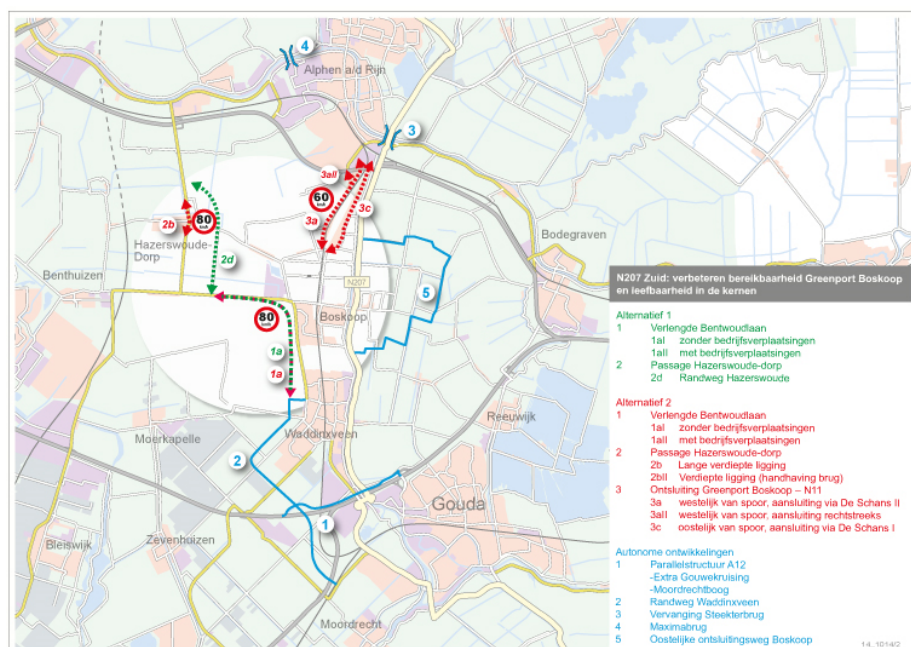
⁵ Regionale uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer 2011-2015, Stadsregio Rotterdam, 2011, http://www.mijs.net/pdf/downloads_pdfs_public/RUVV2011-2015.pdf

3.2.1 Maatregelen

- Onderzoek ontsluiting greenport Boskoop richting A12 en N11

De ontsluiting van de greenportregio Boskoop is een aandachtspunt. De regionale ontsluiting van dit gebied loopt onder andere via de N207 en N209, beide een bottleneck voor het verkeer. Hierbij kan een koppeling worden gezocht met de Gouwe, die groten-deels parallel aan de N207 loopt. De Gouwe is een belangrijke route voor logistiek vervoer in de regio. Grootschalig onderhoud of zelfs verbreding van de Gouwe zijn opties die de komende jaren verder onderzocht dienen te worden.

Onder de noemer corridorstudie N207-Zuid worden voor het wegennet diverse studies en projecten uitgevoerd om het gebied beter te ontsluiten. Zo zijn de provincie en gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen bezig met een planstudie naar de bereikbaarheid van deze regio (zie figuur 3.3). Hieruit blijkt in ieder geval dat een integrale studie van zowel de wegen als het water in het gebied meer bijdraagt aan een oplossing dan een sectorale studie. Onder meer de realisatie van de Randweg Waddinxveen en parallelstructuur A12 moet de bereikbaarheid van het gebied verbeteren. Daarnaast hebben de provincie en gemeenten gezamenlijk als voorkeursvariant de Verlengde Bentwoudlaan aangewezen als eerste stap in het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het gebied. Dit levert echter ook een opgave op om bij Hazerswoude Dorp een oplossing te vinden voor de toenemende verkeersdruk. De 2^e fase planstudie wordt komende jaren verder uitgewerkt, de regio wil hier bij aansluiten.



Figuur 3.3: Varianten voor de verbetering van de bereikbaarheid van de greenport, onderzocht door provincie Zuid-Holland

- Onderzoeken mogelijkheden verduurzaming wegen en de regio als proeftuin voor innovaties gerelateerd aan beheer en onderhoud

Een opgave uit het strategisch kader gaat specifiek in op het beheersen van bodemdaling: "Benutten van de kansen die de regio biedt c.q. die voorbij zullen komen; waaronder: middelen voor beheersen van bodemdaling; voor slim onderhoud en beheer van wegen." De slappe bodem is bij uitstek een probleem wat in regio Midden-Holland speelt en wat zorgt voor hoge onderhoudskosten voor wegen, rioleringen en groenvoorzieningen. Doordat in het gemeentefonds slechts ten dele rekening wordt gehouden met slappe bodem, staan de begrotingen van gemeenten op slappe bodem onder druk en zijn de lasten voor de inwoners vaak hoog. De maatschappelijke en economische schade is groot.

Het Platform Slappe Bodem zet zich hier sinds 2002 voor in. Het blijven agenderen van dit probleem heeft al geleid tot extra bijdrage voor gemeenten met een slechte bodemgesteldheid uit het Gemeentefonds. Het Platform Slappe Bodem zet zich ook de komende jaren in voor continuering en vergroting van deze bijdrage. Een ander doel is kennis vergroten over een slimme aanpak om de negatieve effecten van de slappe bodem te verminderen. Regio Midden-Holland wil via de lijn van het Platform Slappe Bodem deze kennisontwikkeling stimuleren door als proeftuin in het gebied gelegenheid te bieden voor innovaties gerelateerd aan beheer en onderhoud. Het Platform Slappe Bodem biedt een netwerk om met elkaars kracht verbindingen te maken op andere niveaus - zoals het Rijk - en zo doende bijvoorbeeld te komen tot pilots.

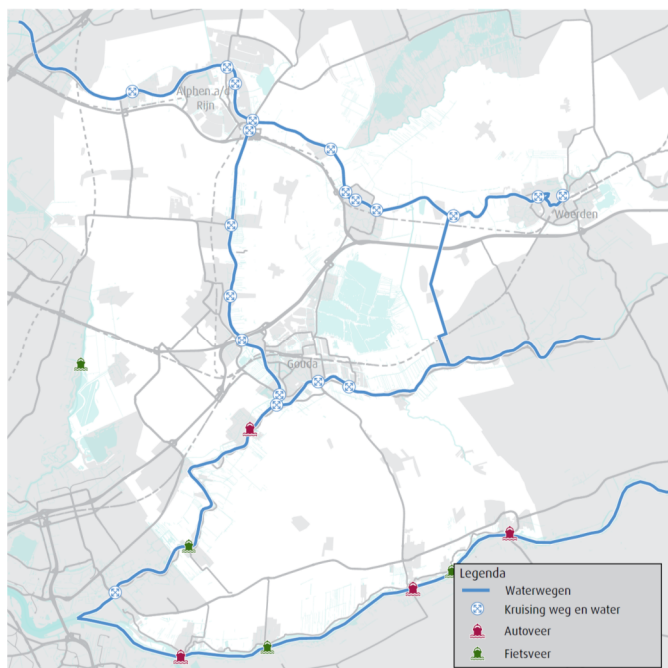
Hiervan zijn al enkele voorbeelden: er draait een pilot op fietspad F441, ten westen van Stolwijk. Daarnaast - buiten de regio, maar wel op soortgelijk type wegen - zijn de N470 en N211 voorbeelden van drukke provinciale wegen die als proeftuin zijn ingericht met allerlei innovatieve maatregelen. Het gaat hierbij om slimme materialen voor het tegengaan van verzakking, in combinatie met energieopwekkende maatregelen. Ook kan gedacht worden aan maatregelen gericht op klimaatadaptatie.

- Opstellen minimale eisen inrichting kwaliteitsnetwerk goederenvervoer
- Eind 2015 is een Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer gedefinieerd⁶, zie ook figuur 3.2. Het kwaliteitsnetwerk moet een basis bieden voor projecten om en aan deze wegen. Hierbij moeten eisen opgesteld worden met betrekking tot breedte, minimale hoogte van viaducten en tunnels zodat goederenvervoer zonder problemen kan passeren.

⁶ Landbouw- en zwaar vrachtverkeer Midden-Holland, Ligtermoet & Partners, 2015

3.3 Speerpunt C: Doorstroming rond brugopeningen bevorderen voor auto en scheepvaart

De bereikbaarheid over water is in toenemende mate een belangrijke concurrentiefactor. Vaarroutes over de Hollandsche IJssel, de Gouwe en de Oude Rijn hebben te maken met bruggen en brugopeningen die soms grote vertraging opleveren. Op figuur 3.4 is te zien welke waterwegen belangrijk zijn in de regio.



Figuur 3.4: Waterwegen in regio Midden-Holland

3.3.1 Maatregelen

■ Onderzoeken mogelijkheden Blauwe Golf

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. 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 sluisen 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.

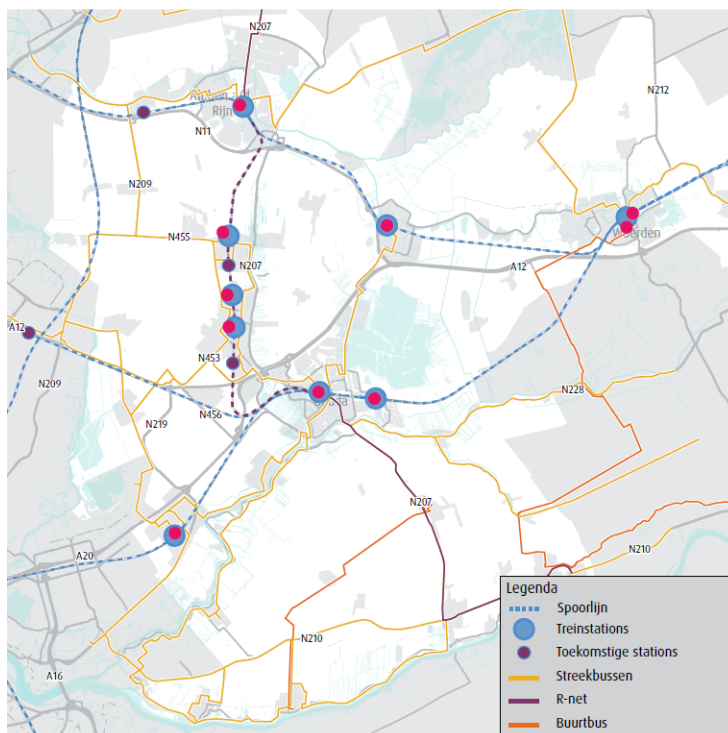
Concrete acties zijn:

- Verdere samenwerking met cluster Blauwe Golf verkennen, in overleg met relevante regionale stakeholders rond scheepvaart, wegverkeer en beheer van bruggen en sluisen.
- Informatie over brugopeningen en reistijden voor wegverkeer delen

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

In de regio Midden-Holland blijft voor- en natransport van het openbaar vervoer een achilleshiel. Dit vraagt om voldoende en goed gesitueerde *parkeerplaatsen* en *fietsenstallingen*. Ook doelgroepgerichte *informatievoorziening* over het openbaar vervoer en de overstapmogelijkheden is van belang.

Allereerst is het huidige en toekomstige ov-netwerk opgesteld (figuur 3.5). Hierop zijn ook de P+R locaties aangegeven (in rode stippen). Daarnaast is er een analyse uitgevoerd naar de mogelijkheden voor een nieuwe P+R of P+B (Park and Bike) in de regio. P+R-locaties zijn er voldoende in de regio. Een uitbreiding van de huidige P+R-locaties is hierbij meer van toepassing, de enige potentiële nieuwe locatie is de Gouweknoop. Bij de ontwikkeling van een nieuw station is het wel aan te bevelen onderzoek te doen naar een combinatie met een P+R-locatie. Voor de aanleg van een P+B-locatie is momenteel geen directe aanleiding. In bijlage 2 is meer informatie over de analyse naar P+B te vinden.



Figuur 3.5: Huidige en toekomstige ov-netwerk

De focus voor Midden-Holland kan daarom beter gezocht worden in het verbeteren van bestaande voorzieningen, vooral in het verbeteren van ketenmobiliteit.

3.4.1 Maatregelen

■ Verbetering fietsenstallingen bij OV-locaties

Het verbeteren van de bestaande faciliteiten moet zich richten op het verbeteren van de kwaliteit en het aantal fietsenstallingen bij stations en haltes.

In principe is de gemeente aan zet bij het realiseren en beheren van fietsenstallingen bij BTM-haltes (bus, tram en metro). Het verschilt daarom ook per gemeente in hoeverre hier richtlijnen voor zijn en in hoeverre deze worden nageleefd. Het CROW heeft onlangs een publicatie uitgegeven met richtlijnen voor kwaliteit en grootte van fietsenstallingen van BTM-haltes⁷. Voor de kwaliteit van de fietsenstallingen bij stations van R-net (zoals Alphen aan den Rijn – Gouda) is ProRail aan zet, voor de bushaltes van R-net en voor haltes langs provinciale wegen is de provincie Zuid-Holland aan zet. Met name rond haltes van R-net liggen hier volgens de regio kansen: hier zijn immers grotere afstanden vanaf het woonadres naar de halte, waardoor de fiets aantrekkelijk is als vervoermiddel (ten opzichte van lopen).

Daarnaast liggen er kansen voor oplaadpunten van elektrische fietsen. De elektrische fiets is sterk in opkomst, zeker in deze regio met de langere afstanden die er vaak zijn (in vergelijking met meer stedelijke gebieden). Het is om die reden belangrijk om (be- waakte) oplaadpunten voor de elektrische fiets te realiseren.

■ Ontwikkeling station Gouweknoop + P+R

Het station Gouweknoop -en de snelle aanleg ervan- is om meerdere redenen van belang. Het biedt bewoners, ondernemers en bezoekers van Westergouwe (een uitbreidingswijk ten westen van Gouda), de Gouweknoop, Gouwe Park, Moordrecht en bedrijventerrein Doelwijk de mogelijkheid de auto te laten staan ten gunste van de trein.

Naast de bereikbaarheid van het omliggende gebied, moet station Gouweknoop snelweggebruikers de mogelijkheid bieden de auto te verruilen voor het openbaar vervoer. Deze overstap richting de Rotterdamse of Haagse regio biedt mogelijkheden de A12 en A20 te ontlasten. Ook voor autoverkeer vanuit de regio richting Rotterdam of Den Haag ligt een station Gouweknoop op een strategische locatie om over te stappen op het openbaar vervoer. Gezien het hoge autogebruik in de regio Midden-Holland en de sterke relatie met Rotterdam en Den Haag biedt een goed P+R of transferium de mogelijkheid om de keten tussen auto en trein te versterken. Het station is ook opgenomen in het Inpassingsplan Gouweknoop van de provincie Zuid-Holland.⁸

Inpassing van het station Gouweknoop op de driesplitsing van sporen (Gouda richting Den Haag, Rotterdam en Alphen aan den Rijn) lijkt qua inpassing en complexe opgave. Aansluiting op het spoor Gouda – Rotterdam nabij de aansluiting A20-Moordrecht lijkt het meest wenselijk om de A20 en Ring Rotterdam te ontlasten, terwijl vanaf die locatie station Gouda ook dichtbij is voor een overstap richting Den Haag of Alphen aan den Rijn. De exacte locatie van het station en de effecten op de spoorwegen moeten nog nader worden onderzocht.

⁷ Kwaliteitsnormen fietsparkeervoorzieningen bus-, tram- en metrohaltes, CROW Fietsberaad publicatie 25, 2015

⁸ Inpassingsplan Gouweknoop, grondgebied Waddinxveen, Provincie Zuid-Holland, 2010.

De regio wil de ontwikkeling van het station Gouweknoop met P+R hoger op de agenda van het Rijk en de provincie krijgen door middel van een lobby.

■ **Uitbreiden P+R-locaties Algeracorridor**

De Algeracorridor is een zwaar belaste corridor, waar de bereikbaarheid van het autoverkeer onder druk staat. Over de Algerabrug rijden grote hoeveelheden bussen, welke kunnen worden benut om de Algerabrug te ontlasten. Vanwege de weidsheid van de Krimpenerwaard is de afstand tot bushaltes soms lang. De combinatie auto-OV biedt mogelijk kansen. Het stimuleren van deze overstap door aanleg van extra P+R-plaatsen kan de druk op de Algeracorridor verlichten.

■ **R-net Schoonhoven – Rotterdam**

De provincie Zuid-Holland staat positief tegenover een nieuwe R-net verbinding tussen Schoonhoven en Rotterdam, naar aanleiding van een uitgevoerde studie in 2015. Vanaf Rotterdam Capelsebrug naar Schoonhoven rijdt nu een reguliere buslijn. Vanaf Schoonhoven rijden de meeste ritten door naar Utrecht Centraal, deze concessie valt onder de bevoegdheid van provincie Utrecht. Vanaf december 2016 is hier een nieuwe vervoerder: Syntus. Om het comfort van reizigers te verbeteren en om een snellere reistijd te behalen is het wenselijk om een hoogfrequente en snelle verbinding aan te leggen tussen Schoonhoven en Rotterdam. Daarnaast kan een verbetering van de busverbinding over de N210 en Algeracorridor zorgen voor een kleine ontlasting van de corridor. Combinatie met P&R faciliteiten kunnen dat effect mogelijk nog vergroten. Mogelijk is hier een relatie te leggen met maatregel 3, het verbeteren van de ontsluiting van de Krimpenerwaard richting de Rotterdamse Regio via de Algeracorridor.

De uitrol van R-net op de verbinding Rotterdam – Schoonhoven moet vooral ook bij de provincie Utrecht op de agenda komen. De provincie Utrecht heeft als concessieverlener voor de busverbinding Rotterdam Capelsebrug – Utrecht in de nieuwe concessie, die tot 2023 loopt, nog geen ontwikkeling naar R-net opgenomen.

- **Onderzoeken mogelijkheden buslijn nieuw station Bleizo richting Moerkapelle Oost**
In 2018 krijgt Bleizo een unieke vervoersknoop: trein, RandstadRail, bus, auto en fiets komen er bij elkaar (zie figuur 3.6). De verwachting is dat het nieuwe knooppunt zo'n 10.000 reizigers per dag zal trekken. Een groter deel van Haaglanden en Stadsregio Rotterdam wordt hierdoor goed bereikbaar vanuit de omgeving. Het openbaar vervoer naar Midden-Holland verbetert door aansluiting op Qliner (snelbus).

Volgens de planning wordt de vervoersknoop eind 2018 geopend. Het station maakt deel uit van het Steden-



Figuur 3.6: toekomstig station Bleizo

baanprogramma. Dit programma stimuleert een samenhangend en hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in Zuid-Holland.

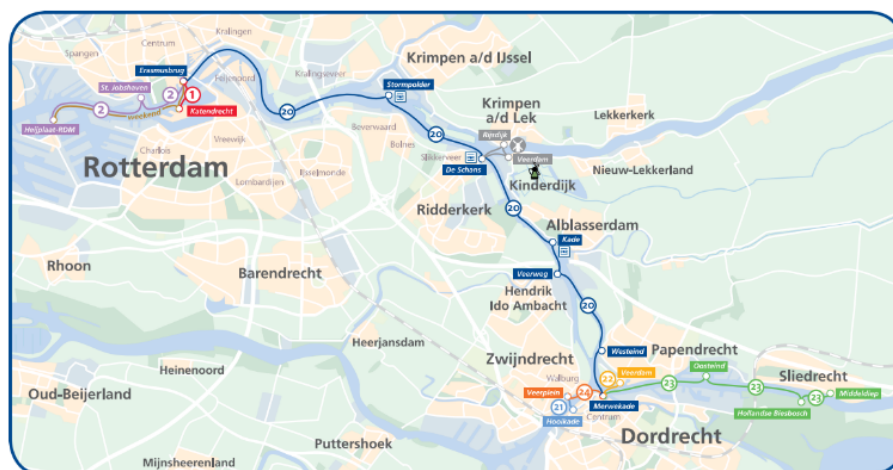
Het is van groot belang dat de vervoersknoop goed wordt aangesloten op de omliggende gebieden. Daarom is deze maatregel opgenomen. Moerkapelle ligt relatief dicht bij het nieuwe station. Een goede aansluiting met het openbaar vervoer is daarom van belang, naar Moerkapelle maar ook naar verder gelegen gebieden, zoals Waddinxveen of Boskoop. Daarom is de maatregel opgenomen om (het oosten van) Moerkapelle via een busverbinding aan te sluiten op station Bleizo, of althans de mogelijkheden daarvoor te onderzoeken.

- Verhogen van kwaliteit overstappunten bus-trein

Om de ketenmobiliteit te verbeteren in Midden-Holland, is het van belang om de kwaliteit van overstappunten tussen bus en trein te verhogen. Dit kan op verschillende manieren: de aansluiting van de vertrek- en aankomsttijden van trein en bus beter op elkaar afstemmen of het verbeteren van het comfort van wachtruimtes en oversteekvoorzieningen.

- Personenvervoer over water nader onderzoeken (bijvoorbeeld over de Lek van en naar Rotterdam)

De waterbus vaart momenteel in Rotterdam en tussen Rotterdam en Dordrecht (zie onderstaand figuur 3.7). In Krimpen aan den IJssel, bij de Stormpolder is er een halte van de waterbus en bij Ridderkerk De Schans sluit de Waterbus aan op het driehoeksveer naar Kinderdijk en Krimpen aan den Lek.



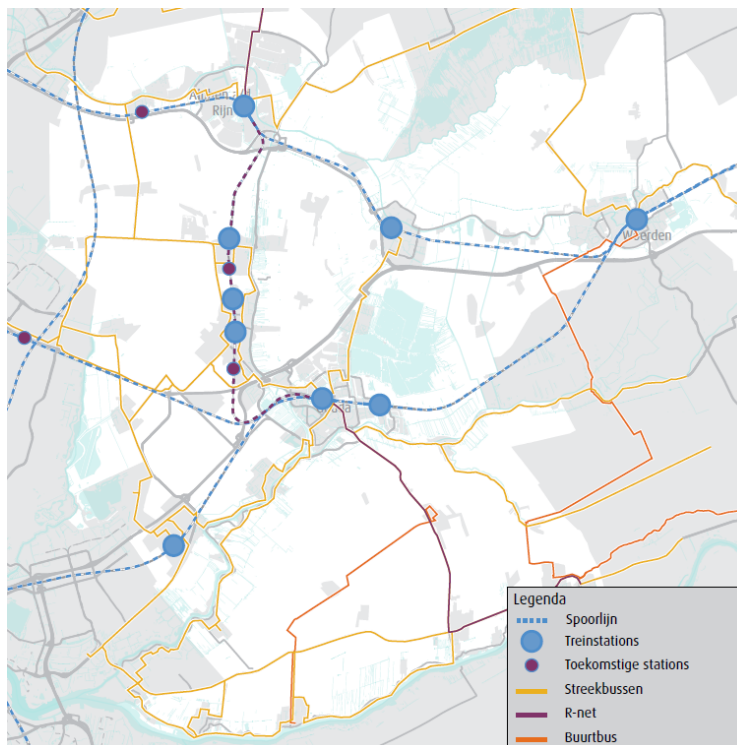
Figuur 3.7: Netwerk Waterbus Dordrecht - Rotterdam

Om de Algeracorrridor en de N210 te ontlasten en toerisme te stimuleren is het wenselijk om de mogelijkheden te onderzoeken om het personenvervoer over water uit te breiden richting Schoonhoven. Vanuit toerisme zijn er kansen voor de verbinding tussen Kinderdijk en Schoonhoven. Voor woon-werk lijken er kansen te liggen tussen Schoonhoven en

Rotterdam. Onderzocht moet worden of er sprake is van voldoende potentie om deze verbinding te realiseren. Hier kan bijvoorbeeld een pilot opgestart worden met water-taxi's richting Rotterdam naar het voorbeeld van de Alphaliner. Dit is een particulier initiatief waarbij werknemers met taxibootjes overgevaren worden. Bij voldoende interesse kan worden overgegaan op een waterbus.

3.5 Speerpunt E: OV in buitengebied borgen, faciliteren van kleinschalig collectief vervoer

Het OV is van belang voor de bereikbaarheid van buitengebieden en kleine kernen. Vanuit financieel oogpunt ligt verschraving op de loer. We hebben daarom allereerst een basisnetwerk voor lijngebonden OV opgesteld (figuur 3.8).



Figuur 3.8: Huidige en toekomstig ov-netwerk Midden-Holland

Bij dit speerpunt hoort dat informatie over rij- en vertrektijden toegankelijk worden gemaakt via ICT (zie speerpunt I). Ook worden initiatieven vanuit de samenleving ondersteund.

3.5.1 Maatregelen

- Onderzoek naar combineren doelgroepenvervoer en openbaar vervoer

In de wet Maatschappelijke Ondersteuning 2015 zijn de nieuwe taken van gemeenten op het terrein van ondersteuning en zorg aan burgers vastgelegd. Gemeenten hebben in de nieuwe WMO een bredere verantwoordelijkheid voor de deelname van mensen met een beperking aan het maatschappelijke verkeer. Een onderdeel hiervan is het WMO-vervoer, wat valt onder contract- of doelgroepenvervoer.

Gemeenten zijn vanaf 1 januari 2015 verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer. Op 4 november 2015 is een overleg georganiseerd over de integratie van doelgroepenvervoer en kleinschalig OV. In Midden-Holland is een visie voor het doelgroepenvervoer

(Wmo, leerlingen, WSW, dagbesteding, vervoer in het kader van de Jeugdweg) opgesteld in 2014. Op basis van deze visie is gekozen voor een regionaal georganiseerd vervoersysteem voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer.

De regio's en de provincie hebben aangegeven dat ze het heel zinvol vinden om in gezamenlijkheid de mogelijkheden van integratie te verkennen. Er is bereidheid om samen op te trekken en de huidige vervoerder (Arriva) hierin te betrekken.

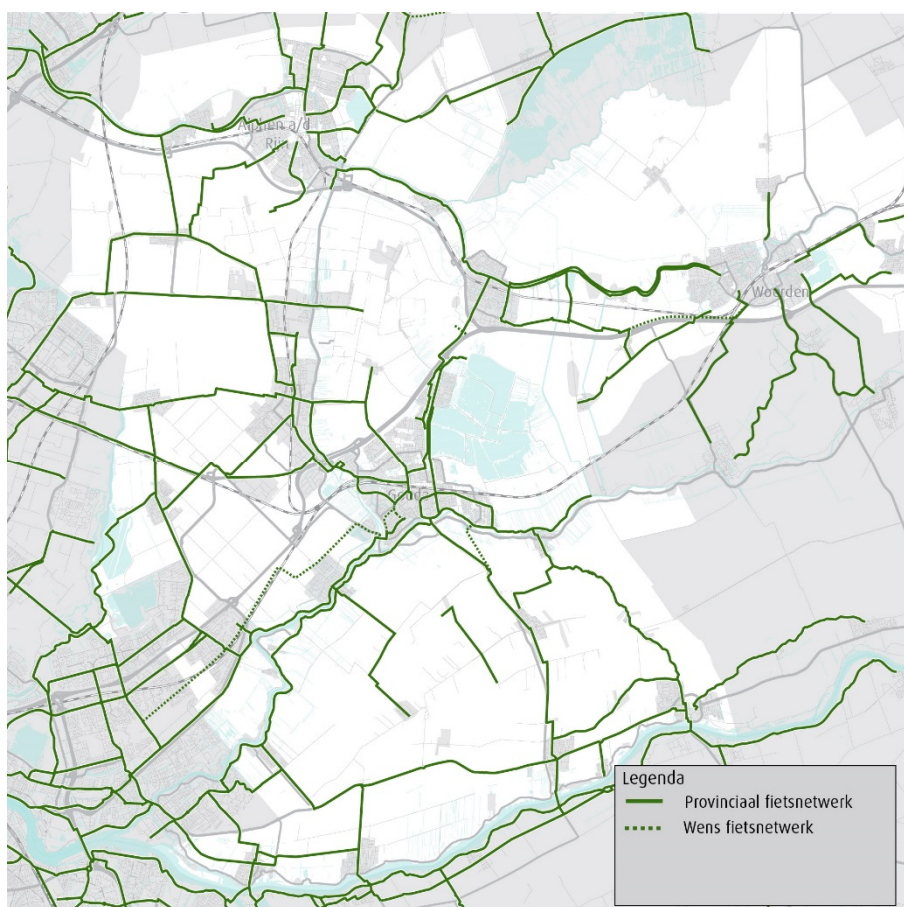
Op dit moment is de wens om één of meerdere pilots gedurende de huidige OV-concessie te starten, bijvoorbeeld in gemeente Krimpenerwaard. Daarnaast is meer onderzoek nodig over de gewenste invulling hiervan en naar de juridische en financiële aspecten. Dit ligt met name bij de provincie.

Het starten van één of meerdere pilots met integratie gedurende de huidige OV-concessie is mogelijk. Op die manier krijgen we gezamenlijk meer grip of een gezamenlijk systeem efficiënter is voor de klant en in gemak minimaal gelijkwaardig is. Ook hier geldt dat het belangrijk is de huidige vervoerder tijdig betrokken wordt.

Deze maatregel past bij de samenwerkingsagenda.

3.6 Speerpunt F: Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes

De regio wil het fietsklimaat verbeteren tussen de kernen. Hiertoe is allereerst een kwaliteitsnetwerk vastgesteld (figuur 3.9). Dit netwerk sluit aan op het provinciale fietsnetwerk.



Figuur 3.9: Kwaliteitsnetwerk fiets in de regio

3.6.1 Maatregelen

- Afmaken fietsroutenetwerk op volgende locaties:
 - Gouda: Koningin Wilhelminaweg/Reigerstraat/Wachtelstraat/Turfsingel/Buurtje
 - Snelfietsroute Rotterdam-Gouda
 - Stolwijk – Gouda: Beijersebocht tot Goverwelle
 - IJsseldijk bij Krimpenerwaard – hierbij gaat het met name om een opwaardering van de huidige fietsverbinding
 - Oversteek N459

Op het kwaliteitsnetwerk (figuur 3.9) ontbreken bovenstaande onderdelen namelijk. Deze zijn in de figuur aangegeven als wens fietsnetwerk. Het aanpassen of toevoegen

van delen op het kwaliteitsnetwerk is een taak van de gemeente en de provincie. De regio stimuleert de aanleg.

De provincie Zuid-Holland werkt aan een uitvoeringsprogramma voor de fiets. Mogelijk komt uit dit programma financiering of prioritering voor deze projecten.

■ Knelpunten qua veiligheid voor fietsers aanpakken⁹:

Door de betrokken gemeenten zijn projecten benoemd waar de veiligheid voor fietsers moet worden verbeterd. Onderstaand overzicht is afkomstig uit deze analyse.

- Ronde Bergambacht > prioriteit, verder in gesprek met DBI (dienst beheer infrastructuur provincie Zuid-Holland)
- Route Moordrecht – Gouda > prioriteit, op de agenda houden
- Tiendweg Lekkerkerk > prioriteit, aanhaken bij project wegbeheerder
- Turboronde Lekkerkerk > prioriteit, verder in gesprek met DBI
- Ronde Mr. Kesperplein Schoonhoven
- Ronde Haastrecht > prioriteit, verder in gesprek met DBI
- West-Vlisterdijk, Vlist: hier zijn maatregelen nodig om de fietsers van de West-Vlisterdijk naar de Oost-Vlisterdijk te krijgen. De Oost-Vlisterdijk is in het kwaliteitsnetwerk opgenomen.

■ Stimuleren uitvoering actieplan veiligheid fietsers

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart heeft een advies opgesteld om de veiligheid voor fietsers te verbeteren: de Modelaanpak Fiets. Het aantal ernstig gewonden bij fietsers neemt namelijk toe, terwijl het aantal doden zich stabiliseert. Op termijn ligt de grootste winst bij het aanpassen van vormgeving van kruispunten, en in het algemeen van infrastructuur. Verschillende gemeenten in de regio hebben een plan opgesteld om de veiligheid van fietsers te verbeteren. De regio stimuleert het maken van een breed gedragen actieplan voor de fiets en de uitvoering daarvan, bijvoorbeeld via de methode die SWOV in opdracht van ANWB heeft ontwikkeld: 'Safe cycling network'.

Naast de actieplannen voor het verbeteren van de veiligheid voor fietsers wil de regio zich inzetten voor eenheid in de inrichting van rotondes. Het CROW heeft in 2015 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de publicatie "Basiskennmerken kruispunten en rotondes"¹⁰ uitgebracht. Middels deze publicatie wordt naar meer eenheid in de inrichting van rotondes gestreefd. Met name de voorrangssituatie voor fietsers op rotondes binnen en buiten de bebouwde kom behoeft daarbij aandacht. De regio wil met alle betrokken wegbeheerders afspraken maken over het uniform vormgeven van rotondes.

⁹ Projectfiches bij knelpunten, van Ligtermoet & Partners en analyse ViaStat door Goudappel Coffeng

¹⁰ Basiskennmerken kruispunten en rotondes, CROW, publicatie 315a, juli 2015

3.7 Speerpunt G: Bevorderen van verkeersveiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken

De verkeersveiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken kan verbeterd worden op verschillende punten. Om deze punten te bepalen is als basis de netwerkkaart Fiets gebruikt (zie ook figuur 3.9). Er is een confrontatie uitgevoerd van de bedrijfsgebieden en het fietsnetwerk. Er zijn hier een aantal conflictpunten gevonden (zie hieronder bij de maatregel).

3.7.1 Maatregelen

- Onderzoek naar mogelijke verbetering inpassing recreatieve routes op bedrijfsterrinen
 - Alphen aan den Rijn: Rijndijk/Eikenlaan (oversteekpunten)
 - Boskoop: Voorweg/Roemer, Reijerskoop (oversteekpunten)
 - Moerkapelle: Parallelweg A12 tussen Noordeinde en Bredeweg
 - Gouda: Parallelweg A12 ter hoogte van Zuidelijke Rondweg
 - Bodegraven: Zuidelijke deel Dammekant, zuidelijke deel Goudseweg, Terrassonsingel
 - Schoonhoven: zuidelijke deel Lopikerweg
 - Moordrecht: Westeinde (fietsers op de rijbaan, hier wordt 3-20% te hard gereden in het weekend)
 - Waddinxveen: vrijliggend fietspad over bedrijventerrein Coenecoop (vanaf station Waddinxveen Triangel tot fietspad Kanaaldijk).

Het doel van de regio is om hiermee mogelijke conflictpunten te voorkomen door zwaar verkeer en fietsverkeer dat met elkaar mengt.

3.8 Speerpunt H: Minimaliseren conflict zwaar verkeer en zwakere verkeersdeelnemers

Het onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen, waarvan de resultaten eind 2015 zijn vastgesteld, is gebruikt als input voor de acties rond dit speerpunt. Ook regionale maatregelen worden hierin meegenomen. Waar nodig verbreden we deze uitkomsten naar overig zwaar verkeer in de regio (Speerpunt B). In het algemeen blijven we landelijke ontwikkelingen volgen, zoals de invoering van het verbeterde trekkertijdschema.

Het Onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen (2015) stelt vijf type knelpunten vast binnen regio Midden-Holland:

1. N-wegen: hoofdbaan of parallelweg? Afweging onduidelijk
2. Binnen bebouwde kom: smalle, drukke wegen
3. Buiten bebouwde kom: smalle wegen, niet draagkrachtig, conflicten met fietsers
4. Sluipverkeer
5. Specifiek knelpunt op plaats

In dit RVVP worden knelpunttypen 2, 4 en 5 buiten beschouwing gelaten. Problemen binnen de bebouwde kom en specifieke knelpunten zijn een zaak van de gemeenten. Het sluipverkeer komt alleen voor op plaatsen die niet op het vastgestelde netwerk staan. Deze krijgen geen plaats binnen het RVVP.

3.8.1 Maatregelen

- Gedragsbeïnvloeding door verkeerseducatie voor fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen

De regio stimuleert de uitvoering van educatieve projecten om fietsers en bestuurders van landbouwverkeer op een verkeersveilige manier aan het verkeer te doen deelnemen, om zodoende het aantal conflicten te verminderen.

Concreet zijn in het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2017-2019 RPV Midden-Holland een aantal projecten genoemd:

- School op Seef (www.schoolopseef.nl)
- TotallyTraffic (www.totallytraffic.nl)

Daarnaast is het lesprogramma VOMOL (Veilig omgaan met landbouwverkeer) genoemd in het onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen (2015). Bij het lesprogramma krijgen 11- en 12-jarigen in een dagdeel praktische kennis en informatie over verkeerssituaties en grote opvallende landbouwvoertuigen van de medewerkers van loon- en grondverzetbedrijven zelf.

- Afweging, landbouwverkeer op hoofdrijbaan of parallelweg op N-wegen uit onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen (2015) oplossen

De provinciale wegen in de regio zijn tot op heden over het algemeen niet opengesteld voor landbouwverkeer, vanwege de doorstroming van het autoverkeer. Landbouwverkeer moet gebruik maken van parallelwegen, waar het in de knel komt met fietsers en ander langzaam verkeer. Voor een aantal locaties zijn conflicten vastgesteld over de positionering van het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan of de parallelweg. De provincie is

bezig met een herziening van het afwegingskader wat hiervoor is gemaakt. Dit zal bijdragen aan het oplossen van de conflicten. Een goed kader voor de afweging dient als uitwerking van een convenant inzake landbouwverkeer uitgevoerd te worden, wat de betreffende partijen samen ondertekenen en uitvoeren.

- Oplossen knelpunten smalle wegen buiten bebouwde kom (veiligheid fietsers en berm schade)

Binnen de regio liggen veel smalle landwegen die door landbouwverkeer worden gebruikt. Door tegemoetkomend verkeer moet verkeer gebruik maken van de berm, wat door de zachte grond berm schade kan veroorzaken. Daarnaast zorgt de combinatie landbouwverkeer met fietsers voor onveilige situaties. Voor de locaties waar sprake is van een knelpunt, deze zijn benoemd in het onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen (2015), moeten oplossingen worden uitgewerkt. De regio ondersteunt het uitwerken van deze maatregelen. Dit kunnen onder andere gedragsmaatregelen zijn. Dit dient als uitwerking van een convenant inzake landbouwverkeer uitgevoerd te worden, wat de betreffende partijen samen ondertekenen en uitvoeren.

- Onderzoeken mogelijkheden toelaatbare gewichten landbouwverkeer op wegen
- De slappe ondergrond in de regio zorgt ervoor dat een aantal wegen minder geschikt is voor zwaar (landbouw)verkeer. De regio gaat een onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor toelaatbare gewichten van landbouwverkeer op wegen, in relatie met de huidige ontheffingverlening. In het onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen (2015) is het versnipperde ontheffingenbeleid als knelpunt aangewezen in de regio. Het vastgestelde hoofdnetwerk Goederenverkeer kan hierbij behulpzaam zijn.

3.9 Speerpunt I: Flexibel en duurzaam reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie

De regio wil graag dat bezoekers en bewoners goed gebruik maken van de huidige voorzieningen en alternatieven. Een belangrijk onderdeel hiervan is een goede informatievoorziening. Daarnaast vindt de regio het belangrijk dat duurzaam reisgedrag wordt gestimuleerd. De maatregelen spelen hierop in.

3.9.1 Maatregelen

■ Dashboard 'Verplaatsen in Midden-Holland'

Ontwikkelen van een dashboard dat o.a. informatie geeft 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 (zie ook speerpunt J)
- nieuwe laadpunten en andere technologische ontwikkelingen.

Een vergelijkbaar platform is Maastricht Bereikbaar. Hier werden bovendien aanbiedingen aan werkgevers gedaan: beloningen voor als werknemers de spits gingen mijden, advisering over het nieuwe werken, probeerperiodes met de e-bike etcetera.

Hierbij hoort een social media strategie en relevante partners moeten in het project worden betrokken. Hierbij kan gedacht worden aan o.a. provincie, NS, KvK, gemeenten, exploitanten parkeergarages, RWS en busmaatschappijen.

Dit is een goede maatregel om bij het Beter Benutten programma aan te laten sluiten. Op deze wijze is namelijk ook het platform in Maastricht "Maastricht Bereikbaar" gedeeltelijk gefinancierd.

■ Geografische informatie en mobiliteitsgerelateerde informatie beschikbaar stellen

De ruimtelijke data en informatie binnen Midden-Holland is versnipperd aanwezig. De regio wil hier een grotere rol in spelen door alle geografische data die kan worden vrijgegeven, vrij te geven voor derde partijen. Een voorbeeld van zo'n portaal is het geoportal van gemeente Zwolle, waarop voor verschillende thema's de informatie beschikbaar is¹¹

■ Faciliteren oplaadpunten voor elektrische auto's

De regio Midden-Holland wil kansen benutten op het gebied van flexibel en duurzaam reisgedrag en dit reisgedrag ook stimuleren. De laatste jaren zijn elektrische auto's sterk in opkomst in Nederland. Deze voertuigen bieden een uitgelezen kans om duurzaam en zuinig te rijden. Er zijn echter wel faciliteiten voor nodig, zoals oplaadpunten, die niet overal voorhanden zijn. In principe ligt de bal hier bij de gemeente, als eerste aanspreekpunt voor het beheren van de openbare ruimte.

In de komende jaren wil de regio Midden-Holland marktpartijen faciliteren die palen in de openbare ruimte willen plaatsen en beheren.

¹¹ Zie <http://www.geopoort.nl/geo-online/>

- Flexibel reizen binnen het bedrijfsleven stimuleren

Om de druk op de snelwegen tijdens de spits te verminderen wil de regio maatregelen rond flexibel reizen invoeren. Bij de Beter Benutten programma's van de MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) zijn initiatieven rond dit thema te vinden, bijvoorbeeld met apps om het spitsmijden te bevorderen. Regio Midden-Holland wil de mogelijkheden om aan te haken bij dergelijke initiatieven onderzoeken en zo nodig zelf een initiatief starten.

- Aansluiten bij stimuleringsproject verduurzamen logistieke bedrijven in de regio

Binnen de regio Midden-Holland is een groot aantal logistieke bedrijven gevestigd. Binnen de logistieke sector zijn diverse ontwikkelingen gaande om duurzamer te ondernemen. De provincie heeft een programma 'Goederenvervoer over water' waar ook aandacht wordt besteed aan het verduurzamen van het goederenvervoer. Hierbij wordt vooral aandacht besteed aan de binnenvaart.

De regio Midden-Holland wil hierin samenwerken met de verschillende bedrijven en wil het verduurzamen van de sector ook stimuleren. Dit gebeurt vanuit de economische sector, maar heeft een sterke relatie met verkeer en vervoer. Wanneer vanuit het platform initiatieven ontstaan die gerelateerd zijn aan verkeer en vervoer, wil de regio hierin aansluiten. Zo kan gedacht worden aan een dependance van het Alpherium, een mogelijk project voor de komende jaren. De regio staat hier positief tegenover.

3.10 Speerpunt J: Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen

Dit speerpunt speelt in op huidige trends als 'Do it yourself': zelforganisatie en deelinitiatieven. We willen dit als regio ondersteunen. Dit sluit aan bij het vorige speerpunt.

3.10.1 Maatregelen

- Aansluiting bij regionaal programma voor verbeterde voorzieningen: om lokale initiatieven voor deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen te stimuleren

In de ruimtelijke agenda voor Midden-Holland is een speerpunt opgenomen, 'regionaal programma voor voorzieningen'. Dit speerpunt is bedoeld om de voorzieningen voor kleine kernen op peil te houden. Hierbij gaat het in eerste instantie om basale voorzieningen zoals basisscholen en supermarkten. Daarnaast zijn dorpshuizen van belang.

Het belangrijkste doel is om de vitaliteit van kleine kernen op peil te houden. Een mogelijke ontwikkeling is die van 'brede buurthuizen', volgens de agenda 'een concentratie van voorzieningen (en 'leven') in de kern van het dorp (sport, winkel, zorg, buurthuis, onderwijs, recreatie).

Deze brede buurthuizen kunnen een functie hebben als mobiliteitsknoop: als halte voor collectief vervoer, ontmoetingsplek of adres voor bezorging. De regio Midden-Holland wil deze initiatieven gerelateerd aan mobiliteit gaan ondersteunen door deel te nemen aan dit regionaal programma. Een voorbeeld hiervan is te vinden via <http://www.samo-biel.nl/>. Dit is een platform waar inwoners van kleine kernen elkaar kunnen vinden voor deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen.

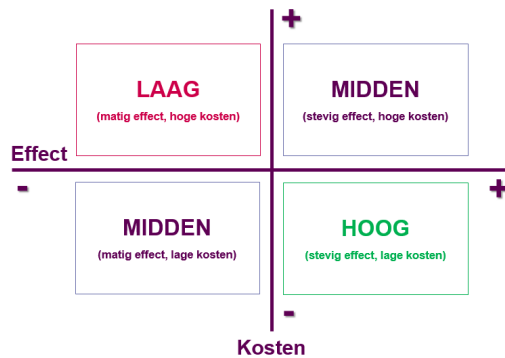
De afstemming met de concessiehouder is daarbij van belang indien initiatieven vanuit de samenleving komen om vervoer op te pakken.

4

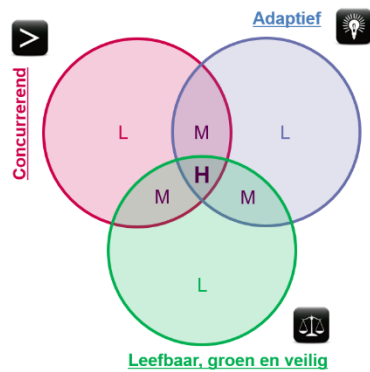
Van groslijst naar agenda

4.1 Methode

Om te bepalen wat de meest kansrijke projecten zijn voor het RVVP Midden-Holland is een analyse uitgevoerd op twee aspecten: kosteneffectiviteit (figuur 4.1) en integraliteit (figuur 4.2).



Figuur 4.1: Methode meten kosteneffectiviteit



Figuur 4.2: Methode meten integraliteit (H=hoog, M=midden, L=laag)

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

Integrale doorwerking betekent: in hoeverre ondersteunen projecten meerdere regionale ambities?

Zijn ze **concurrerend**: ondersteunen van de economisch gewenste bereikbaarheidskwaliteit en ontwikkelingen in m.n. verstedelijkte gebieden en op bedrijvenconcentraties.

Of zijn ze **leefbaar, groen en veilig**: mobiliteit ondersteunt gewenste leefkwaliteiten en gaat niet ten koste van het karakter van onze regio.

Of zijn ze **adaptief**: (Technologische) trends bieden kansen om de bereikbaarheid te vergroten of de mobiliteit te verbeteren.

Nadat voor beide aspecten een oordeel was gegeven, is de kansrijkheid vastgesteld (figuur 4.3).



Figuur 4.3: Bepaling kansrijkheid van de projecten op basis van kosteneffectiviteit en Integrale doorwerking

In bijlage 3 is de beoordeling van de groslijst te zien met beoordeling volgens deze methode. In de volgende paragraaf is het resultaat van de analyse te zien.

De teksten van dit hoofdstuk worden overgenomen in het integrale RVVP Midden-Holland.

4.2 Agenda's

Per type agenda (lobby, samenwerking en uitvoering) staan in tabel 4.1 de meest kansrijke maatregelen benoemd.

Type agenda	Project
Lobby	1. Realisatie directe verbindingen tussen de N11 en A12 in westelijke richting (Bodegravenbogen)
	2. Verbreden A20: Nieuwerkerk aan den IJssel tot Gouwe aquaduct
	3. N210 Algeracorridor: ontsluiting Krimpenerwaard richting Rotterdamse regio verbeteren
	4. Ontwikkeling station Gouweknoop + P+R
Samenwerking	5. Vergroten capaciteit N207 Gouda-west
	6. Onderzoek ontsluiting greenport Boskoop richting A12 en N11
	7. Onderzoeken mogelijkheden verduurzaming wegen en de regio als proeftuin voor innovaties gerelateerd aan beheer en onderhoud
	8. Onderzoeken mogelijkheden Blauwe Golf
	9. R-net Schoonhoven – Rotterdam
	10. Afmaken kwaliteitsnetwerk fiets
	11. Afweging, landbouwverkeer op hoofdrijbaan of parallelweg op N-wegen uit onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen (2015) oplossen
	12. Faciliteren oplaadpunten voor elektrische auto's
	13. Flexibel reizen binnen het bedrijfsleven stimuleren
	14. Onderzoek naar combineren doelgroepenvervoer en openbaar vervoer
	15. Aansluiten bij stimuleringsproject verduurzamen logistieke bedrijven in de regio
16. Aansluiting bij regionaal programma voor verbeterde voorzieningen: om lokale initiatieven voor deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen te stimuleren	
Uitvoering	17. Gedragsbeïnvloeding door verkeerseducatie voor fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen
	18. Oplossen knelpunten smalle wegen buiten bebouwde kom (veiligheid fietsers en bermschade)
	19. Geografische informatie en mobiliteitsgerelateerde informatie beschikbaar stellen
	20. Maatregelen uit tactisch kader Midden-Holland: netwerkregeling Gouda, DRIP's N207, opstelruimte autoverkeer hefbrug Waddinxveen
	21. Afstemming informatie over omleidingen
	22. Verbetering fietsenstallingen bij OV-locaties
	23. Stimuleren uitvoering actieplan veiligheid fietsers
	24. Onderzoeken mogelijkheden toelaatbare gewichten landbouwverkeer op wegen
	25. Onderzoek externe ontsluiting Moerkapelle

Tabel 4.1: Meest kansrijke projecten uitvoeringsprogramma

Hierna is per agendapunt meer informatie uitgewerkt in een factsheet. Per project is daarbij een omschrijving van het project weergegeven met daarbij relevante informatie over het vervolg:

- Stakeholders (trekker, duwer, financier): Wie gaat de komende jaren met dit project aan de slag?
- Kansrijkheid (kostencategorie en integraliteit): Hoe is het project beoordeeld? De kosten zijn hierbij onderverdeeld in voorbereidingskosten (ambtelijke inzet, inhuur, onderzoek etcetera) en realisatiekosten (aanleg van bijvoorbeeld bouw en infra).
- Planning (kort, middellang, lang): Wanneer speelt het project?

Planning agenda's

Voor alle projecten geldt dat de termijn die genoemd wordt in de factsheets vanwege de omvang van projecten gericht is op de realisatie van een oplossing. Voorbereidingen en lobbyactiviteiten kunnen al eerder starten op basis van capaciteit en urgentie.

De planning van projecten wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van recente ontwikkelingen en prioriteiten bij de verschillende trekkers. Hiermee sluit de agenda aan bij het adaptieve karakter van het RVVP.

4.2.1 Lobbyagenda

De lobbyagenda bevat grote projecten waarvoor andere partijen aan zet zijn om deze te realiseren. Middels een actieve lobby gaat de regio het project agenderen bij de betreffende partij, om daar het nut en de noodzaak onder de aandacht te krijgen, maar ook om financiering rond te krijgen. Dit kunnen trajecten van de lange adem zijn, maar ook met een groot regionaal belang.

1

Realisatie directe verbindingen tussen de N11 en A12 in westelijke richting (Bodegravenbogen)

Omschrijving Naar de situatie van de aansluiting rond de N11 – A12 zijn al meerdere onderzoeken gedaan¹². Hieruit blijkt in elk geval dat de situatie een knelpunt is: de aansluiting tussen de N11 en de A12 heeft regelmatig te weinig capaciteit gedurende piekmomenten. Dit heeft een weerslag op de N207. De N207 als geheel tussen Gouda en Alphen aan den Rijn hoort daarmee bij het knelpunt, omdat het gebied sterk met elkaar samenhangt. Bij vertraging op de N207 zijn er ook gevolgen voor de N11 – A12 en vice versa.

Op verschillende punten is hier ook een knelpunt gevonden bij de kruispunten. Hier treedt namelijk overbelasting van de kruispunten op volgens het verkeersmodel. De oplossing ligt mogelijk bij de aanleg van de Bodegravenbogen. De regio wil de realisatie hiervan op de agenda van de provincie Zuid-Holland en het Rijk krijgen: hier ligt daarmee een lobby-taak. De provincie heeft overigens al aanpassingen gedaan aan de N459. Het monitoren van de effecten hiervan – waarmee nu begonnen is – geeft naar verwachting meer duidelijkheid over het nut en de noodzaak van de Bodegravenbogen.

Stakeholders Trekker: Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Duwer: Regio Midden-Holland, Samenwerkingsverband AGW, TLN
Financier (voorstel): Rijksoverheid, Provincie, Gemeenten, Regio

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €100.000 - €400.000

Realisatiekosten: n.t.b.

Effect: groot

Draagt bij aan: concurrerende en leefbare/groene/veilige regio

Planning Lange termijn (>10 jaar)

¹² Corridorstudie N207, Provincie Zuid-Holland, 2006. Verkeersstudie Transformatievisie, Projectbureau Oude Rijnzone, 2005

2

Verbreden A20: Nieuwerkerk aan den IJssel tot Gouwe aquaduct

Omschrijving De A20 is een belangrijke schakel in de ontsluiting van de regio Midden-Holland. Rijk en regio zijn van mening dat het traject A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – knooppunt Gouwe (A20-Oost) een belangrijke verbinding vormt in het verkeerssysteem in de regio Rotterdam. Verkeersanalyses tonen aan dat op dit deel van de A20 fors vertraging wordt geleden tijdens de spitsen. Bij de oprit vanaf de N219 vindt in de avondspits ook overbelasting van het kruispunt plaats.

Op 1 december 2015 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin de minister van Infrastructuur en Milieu wordt opgeroepen om zo snel mogelijk te starten met een onderzoek naar de problemen op de A20 en om de benodigde procedure voor de te nemen maatregelen zo snel mogelijk te starten.

De minister heeft gehoor gegeven aan de oproep van de Tweede Kamer. In 2016 is een onderzoek gestart naar de problemen op de A20. Die resultaten vormden de basis voor de startbeslissing die door de minister op 13 februari 2017 is genomen om een verkenning uit te voeren naar de verbreding van de A20.

De regio is de aangewezen partij om zich in te zetten voor de versnelde verbreding van de A20¹³. Inzet blijft nodig als ondersteuning van de wens om de uiteindelijke verbreding zo snel mogelijk te realiseren.

Stakeholders	Trekker: Gemeente Zuidplas Duwer: Gemeenten, regio, provincie, samenwerkingsverband AGW Financier (voorstel): Rijksoverheid, provincie, gemeenten, regio
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €100.000 - €400.000 Realisatiekosten: n.t.b. Effect: zeer groot Draagt bij aan: concurrerende en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Middellange termijn (5 - 10 jaar)

¹³ Hierin volgen we de Startnotitie Routekaart versnelde verbreding A20-Oost, gemeente Zuidplas, 2015.

3

N210 Algeracorridor: ontsluiting Krimpenerwaard richting Rotterdamse regio verbeteren

Omschrijving Voor de regio Midden-Holland is een goede doorstroming van de Algeracorridor van belang voor onder andere de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard. Dit is namelijk de enige vaste verbinding tussen de westzijde van de Krimpenerwaard en de Rotterdamse regio. Daarom wil de regio meer energie zetten op een structurele oplossing voor dit knelpunt. Hier ligt een lobby-taak. De overbelasting van de kruispunten is bij dit knelpunt ook evident aanwezig (zie bijlage 1). De doorstroming tussen Krimpen aan den IJssel (en achterland) en Rotterdam is al jaren een punt van zorg. De Al-gerabrug wordt nu al dagelijks gebruikt door 45.000 voertuigen. In 2020 wordt een verkeersintensiteit van 58.000 voertuigen per dag verwacht. In 2011 is de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit afgerond waarin onder andere dit knelpunt aan de orde is gesteld. De verkenningsfase is afgesloten met de volgende inhoudelijke hoofdconclusie:

“Op de lange termijn ligt de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem op de nationale Brienenoordcorridor in het bieden van een alternatief voor het lokale en regionale verkeer. Dit kan door op termijn twee nieuwe oeververbindingen in de Oostflank te realiseren. De zoekgebieden voor deze verbindingen liggen tussen Feijenoord en Kralingen ten westen van de Van Brienenoordbrug, en tussen Ridderkerk en de Krimpenerwaard ten oosten ervan. De twee nieuwe oeververbindingen zorgen ook voor een robuuster onderliggend wegennet, het verkleinen van de barrièrewerking van de rivieren en het verminderen van de congestie in de Algeracorridor.”

Nader onderzoek is volgens de studie Rotterdam Vooruit nog nodig naar onder andere de capaciteitsvergroting van de Algeracorridor (Algerabrug inclusief verkeerspleinen en aansluiting A16). Naast de capaciteitsvergroting van het huidige tracé zijn ook alternatieve oplossingen in beeld. Mogelijkheden zijn het realiseren van nieuwe oeververbindingen in de vorm van een brug, tunnel of veerpont. Daarnaast zijn de afgelopen jaren in het kader van Beter Benutten diverse maatregelen uitgewerkt om de bestaande capaciteit optimaal te benutten zonder grootschalige maatregelen te treffen. In een nadere onderzoek moet een breed pakket aan mogelijke oplossingen worden meegenomen.

Stakeholders Trekker: Gemeente Krimpenerwaard
Duwer: Gemeenten, Regio, bedrijven
Financier (voorstel): Rijksoverheid, Provincie, Gemeenten, Regio

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €100.000 - €400.000
Realisatiekosten: n.t.b.
Effect: groot
Draagt bij aan: concurrerende en leefbare/groene/veilige regio

Planning Lange termijn (>10 jaar)

4

Ontwikkeling station Gouweknoop + P+R

Omschrijving Het station Gouweknoop -en de snelle aanleg ervan- is om meerdere redenen van belang. Het biedt bewoners, ondernemers en bezoekers van Westergouwe (een uitbreidingswijk ten westen van Gouda), de Gouweknoop, Gouwe Park, Moordrecht en bedrijventerrein Doelwijk de mogelijkheid de auto te laten staan ten gunste van de trein.

Naast de bereikbaarheid van het omliggende gebied, moet station Gouweknoop snelweggebruikers de mogelijkheid bieden de auto te verruilen voor het openbaar vervoer. Deze overstap richting de Rotterdamse of Haagse regio biedt mogelijkheden de A12 en A20 te ontlasten. Ook voor autoverkeer vanuit de regio richting Rotterdam of Den Haag ligt een station Gouweknoop op een strategische locatie om over te stappen op het openbaar vervoer. Gezien het hoge autogebruik in de regio Midden-Holland en de sterke relatie met Rotterdam en Den Haag biedt een goed P+R of transferium de mogelijkheid om de keten tussen auto en trein te versterken. Het station is ook opgenomen in het Inpassingsplan van de provincie Zuid-Holland voor de Gouweknoop uit 2010¹⁴.

Inpassing van het station Gouweknoop op de driesplitsing van sporen (Gouda richting Den Haag, Rotterdam en Alphen aan den Rijn) lijkt qua inpassing en complexe opgave. Aansluiting op het spoor Gouda – Rotterdam nabij de aansluiting A20-Moordrecht lijkt het meest wenselijk om de A20 en Ring Rotterdam te ontlasten, terwijl vanaf die locatie station Gouda ook dichtbij is voor een overstap richting Den Haag of Alphen aan den Rijn. De exacte locatie van het station en de effecten op de spoorwegen moeten nog nader worden onderzocht.

De regio wil de ontwikkeling van het station Gouweknoop met P+R hoger op de agenda van het Rijk en de provincie krijgen door middel van een lobby.

Stakeholders	Trekker: Gemeente Gouda, gemeente Zuidplas Duwer: Gemeenten, NS, Abellio, (ProRail), regio Financier (voorstel): Rijksoverheid, Provincie, Gemeenten, Regio
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €100.000 - €400.000 Realisatiekosten: n.t.b. Effect: groot Draagt bij aan: concurrerende en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Lange termijn (>10 jaar)

¹⁴ Inpassingsplan Gouweknoop, grondgebied Waddinxveen, Provincie Zuid-Holland, 2010.

4.2.2 Samenwerkingsagenda

De samenwerkingsagenda bevat maatregelen waar de regio samen met andere partijen wil optrekken om een knelpunt op te pakken of project uit te voeren. De partner kan een andere overheid zijn, maar ook een private partij.

Vergroten capaciteit N207 Gouda-west

5

Omschrijving De analyse met het verkeersmodel laat zien dat op de N207 ten zuiden van de A12 vertragingen optreden tijdens de spits. Met name bij de aansluiting met de N456, richting de aansluiting Moordrecht op de A20 neemt de druk toe. Dit komt onder meer door de ontwikkeling van Westergouwe, als uitbreidingswijk ten westen van Gouda. Een aanpak van dit punt is daarom wenselijk. Dit onderschrijft ook de provincie.

Stakeholders Trekker: Provincie Zuid-Holland
Duwer: Gemeente Gouda
Financier (voorstel): provincie, gemeente, regio

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €50.000 - €100.000
Realisatiekosten: > €1.000.000
Effect: groot
Draagt bij aan: concurrerende en leefbare/groene/veilige regio

Planning Korte tot middellange termijn (0 - 10 jaar)

6

Onderzoek ontsluiting greenport Boskoop richting A12 en N11

Omschrijving De ontsluiting van de greenportregio Boskoop is een aandachtspunt. De regionale ontsluiting van dit gebied loopt onder andere via de N207 en N209, beide een bottleneck voor het verkeer. Hierbij kan een koppeling worden gezocht met de Gouwe, die grotendeels parallel aan de N207 loopt. De Gouwe is een belangrijke route voor logistiek vervoer in de regio. Grootschalig onderhoud of zelfs verbreding van de Gouwe zijn opties die de komende jaren verder onderzocht dienen te worden.

Onder de noemer corridorstudie N207-Zuid worden voor het wegennet diverse studies en projecten uitgevoerd om het gebied beter te ontsluiten. Zo zijn de provincie en gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen bezig met een planstudie naar de bereikbaarheid van deze regio. Hieruit blijkt in ieder geval dat een integrale studie van zowel de wegen als het water in het gebied meer bijdraagt aan een oplossing dan een sectorale studie. Onder meer de realisatie van de Randweg Waddinxveen en parallelstructuur A12 moet de bereikbaarheid van het gebied verbeteren. Daarnaast hebben de provincie en gemeenten gezamenlijk als voorkeursvariant de Verlengde Bentwoudlaan aangewezen als eerste stap in het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het gebied. Dit levert echter ook een opgave op om bij Hazerswoude Dorp een oplossing te vinden voor de toenemende verkeersdruk. De 2^e fase planstudie wordt komende jaren verder uitgewerkt, de regio wil hier bij aansluiten.

Stakeholders Trekker: Gemeente Alphen aan den Rijn, provincie Zuid-Holland
Duwer: Gemeente Waddinxveen, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Financier (voorstel): Provincie, regio

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €25.000 - €50.000
Realisatiekosten: n.t.b.
Effect: groot
Draagt bij aan: concurrerende en leefbare/groene/veilige regio

Planning Korte tot middellange termijn (0 - 10 jaar)

7

Onderzoeken mogelijkheden verduurzaming wegen en de regio als proeftuin voor innovaties gerelateerd aan beheer en onderhoud

Omschrijving Een opgave uit het strategisch kader gaat specifiek in op het beheersen van bodemdaling: "Benutten van de kansen die de regio biedt c.q. die voorbij zullen komen; waaronder: middelen voor beheersen van bodemdaling; voor slim onderhoud en beheer van wegen." De slappe bodem is bij uitstek een probleem wat in regio Midden-Holland speelt en wat zorgt voor hoge onderhoudskosten voor wegen, rioleringen en groenvoorzieningen. Doordat in het gemeentefonds slechts ten dele rekening wordt gehouden met slappe bodem, staan de begrotingen van gemeenten op slappe bodem onder druk en zijn de lasten voor de inwoners vaak hoog. De maatschappelijke en economische schade is groot.

Het Platform Slappe Bodem zet zich hier sinds 2002 voor in. Het blijven agenderen van dit probleem heeft al geleid tot extra bijdrage voor gemeenten met een slechte bodemgesteldheid uit het Gemeentefonds. Het Platform Slappe Bodem zet zich ook de komende jaren in voor continuering en vergroting van deze bijdrage. Een ander doel is kennis vergroten over een slimme aanpak om de negatieve effecten van de slappe bodem te verminderen. Regio Midden-Holland wil via de Lijn van het Platform Slappe Bodem deze kennisontwikkeling stimuleren door als proeftuin in het gebied gelegenheid te bieden voor innovaties gerelateerd aan beheer en onderhoud. Het Platform Slappe Bodem biedt een netwerk om met elkaars kracht verbindingen te maken op andere niveaus - zoals het Rijk - en zo doende bijvoorbeeld te komen tot pilots.

Hiervan zijn al enkele voorbeelden: er draait een pilot op fietspad F441, ten westen van Stolwijk. Daarnaast - buiten de regio, maar wel op soortgelijk type wegen - zijn de N470 en N211 voorbeelden van drukke provinciale wegen die als proeftuin zijn ingericht met allerlei innovatieve maatregelen. Het gaat hierbij om slimme materialen voor het tegengaan van verzakking, in combinatie met energieopwekkende maatregelen. Ook kan gedacht worden aan maatregelen gericht op klimaatadaptatie.

Stakeholders	Trekker: Gemeente Krimpenerwaard, gemeente Bodegraven Duwer: HHSK, regio, hoogheemraadschappen, Deltares, TU Delft, provincie Zuid-Holland en marktpartijen. Financier (voorstel): Rijk, provincie, gemeenten en marktpartijen
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €100.000 - €400.000 Realisatiekosten: n.t.b. Effect: groot Draagt bij aan: adaptieve en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Middellang tot lange termijn (>5 jaar)

8

Onderzoeken mogelijkheden Blauwe Golf

Omschrijving Vaarroutes over de Hollandsche IJssel, de Gouwe en de Oude Rijn hebben te maken met bruggen en brugopeningen die zowel voor de scheepvaart als voor het autoverkeer geregeld leiden 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. 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 sluisen 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.

Concrete acties zijn:

- Verdere samenwerking met cluster Blauwe Golf verkennen, in overleg met relevante regionale stakeholders rond scheepvaart, wegverkeer en beheer van bruggen en sluisen.
- Informatie over brugopeningen en reistijden voor wegverkeer delen.

Stakeholders	Trekker: Gemeente Waddinxveen, provincie Zuid-Holland Duwer: Gemeenten Financier (voorstel): Provincie Zuid-Holland, Beter Benutten
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €25.000 - €50.000 Realisatiekosten: n.t.b. Effect: redelijk groot Draagt bij aan: concurrerende, adaptieve en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Korte termijn (< 5 jaar)

9

R-net Schoonhoven – Rotterdam

Omschrijving De provincie Zuid-Holland staat positief tegenover een nieuwe R-net verbinding tussen Schoonhoven en Rotterdam, naar aanleiding van een uitgevoerde studie in 2015. Vanaf Rotterdam Capelsebrug naar Schoonhoven rijdt nu een reguliere buslijn. Vanaf Schoonhoven rijden de meeste ritten door naar Utrecht Centraal, deze concessie valt onder de bevoegdheid van provincie Utrecht. Vanaf december 2016 is hier een nieuwe vervoerder: Syntus. Om het comfort van reizigers te verbeteren en om een snellere reistijd te behalen is het wenselijk om een hoogfrequente en snelle verbinding aan te leggen tussen Schoonhoven en Rotterdam. Daarnaast kan een verbetering van de busverbinding over de N210 en Algeracorridor zorgen voor een kleine ontlasting van de corridor. Combinatie met P&R faciliteiten kunnen dat effect mogelijk nog vergroten. Mogelijk is hier een relatie te leggen met maatregel 3, het verbeteren van de ontsluiting van de Krimpenerwaard richting de Rotterdamse Regio via de Algeracorridor.

De uitrol van R-net op de verbinding Rotterdam – Schoonhoven moet vooral ook bij de provincie Utrecht op de agenda komen. De provincie Utrecht heeft als concessieverlener voor de busverbinding Rotterdam Capelsebrug – Utrecht in de nieuwe concessie, die tot 2023 loopt, nog geen ontwikkeling naar R-net opgenomen.

Stakeholders Trekker: Provincie Zuid-Holland
Duwer: Arriva, Connexion, Syntus, gemeente Krimpenerwaard
Financier (voorstel): Provincie Zuid-Holland

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €50.000 - €100.000
Realisatiekosten: n.t.b.
Effect: redelijk groot
Draagt bij aan: concurrerende regio

Planning Middellange termijn (5 – 10 jaar)

10

Afmaken kwaliteitsnetwerk fiets

Omschrijving Afmaken fietsroutenetwerk op volgende locaties:

- Gouda: Koningin Wilhelminaweg/Reigerstraat/Wachtelstraat/Turfsingel/Buurtje
- Snelfietsroute Rotterdam-Gouda
- Stolwijk - Gouda: Beijersebocht tot Goverwelle
- IJsseldijk bij Krimpenerwaard: hierbij gaat het met name om een opwaardering van de huidige fietsverbinding.
- Oversteek N459

Op het kwaliteitsnetwerk ontbreken bovenstaande onderdelen. De provincie Zuid-Holland werkt aan een uitvoeringsprogramma voor de fiets. Mogelijk komt uit dit programma financiering of prioritering voor deze projecten.

Stakeholders Trekker: Provincie Zuid-Holland, gemeenten, regio
Duwer: HHSK
Financier (voorstel): Provincie, Gemeenten, Regio

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €50.000 - €100.000
Realisatiekosten: > €1.000.000
Effect: redelijk groot
Draagt bij aan: concurrerende en leefbare/groene/veilige regio

Planning Middellange termijn (5-10 jaar)

11

Afweging, landbouwverkeer op hoofdrijbaan of parallelweg op N-wegen uit onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen (2015) oplossen

Omschrijving De provinciale wegen in de regio zijn tot op heden over het algemeen niet opengesteld voor landbouwverkeer, vanwege de doorstroming van het autoverkeer. Landbouwverkeer moet gebruik maken van parallelwegen, waar het in de knel komt met fietsers en ander langzaam verkeer. Voor een aantal locaties zijn conflicten vastgesteld over de positionering van het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan of de parallelweg. De provincie is bezig met een herziening van het afwegingskader wat hiervoor is gemaakt. Dit zal bijdragen aan het oplossen van de conflicten. Een goed kader voor de afweging dient als uitwerking van een convenant inzake landbouwverkeer uitgevoerd te worden, wat de betreffende partijen samen ondertekenen en uitvoeren.

Stakeholders Trekker: Regio Midden-Holland
Duwer: Regio Holland-Rijnland, gemeenten, provincie(s), CUMELA, LTO, TLN, VVN, Fietsersbond, ROV, HHSK
Financier (voorstel): Provincie Zuid-Holland, HHSK, gemeenten

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €25.000 - €50.000
Realisatiekosten: n.t.b.
Effect: groot
Draagt bij aan: concurrerende en leefbare/groene/veilige regio

Planning Korte tot middellange termijn (0 - 10 jaar)

12

Faciliteren oplaadpunten voor elektrische auto's

Omschrijving De regio Midden-Holland wil kansen benutten op het gebied van flexibel en duurzaam reisgedrag en dit reisgedrag ook stimuleren. De laatste jaren zijn elektrische auto's sterk in opkomst in Nederland. Deze voertuigen bieden een uitgelezen kans om duurzaam en zuinig te rijden. Er zijn echter wel faciliteiten voor nodig, zoals oplaadpunten, die niet overal voorhanden zijn. In principe ligt de bal hier bij de gemeente, als eerste aanspreekpunt voor het beheren van de openbare ruimte.

In de komende jaren wil de regio Midden-Holland marktpartijen faciliteren die palen in de openbare ruimte willen plaatsen en beheren.

Stakeholders	Trekker: Gemeenten Duwer: Regio Midden-Holland, bedrijfsleven Financier (voorstel): Bedrijfsleven
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €50.000 - €100.000 Realisatiekosten: n.t.b. Effect: zeer groot Draagt bij aan: adaptieve en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Korte termijn (<5 jaar)

13

Flexibel reizen binnen het bedrijfsleven stimuleren

Omschrijving Om de druk op de snelwegen tijdens de spits te verminderen wil de regio maatregelen rond flexibel reizen invoeren. Bij de Beter Benutten programma's van de MRDH (Metropoolregio Rotterdam - Den Haag) zijn initiatieven rond dit thema te vinden, bijvoorbeeld met apps om het spitsmijden te bevorderen. Regio Midden-Holland wil de mogelijkheden om aan te haken bij dergelijke initiatieven onderzoeken en zo nodig zelf een initiatief starten.

Stakeholders	Trekker: Regio Midden-Holland Duwer: Gemeenten, werkgevers, provincie, Metropoolregio Rotterdam - Den Haag Financier (voorstel): Bedrijven, Beter Benutten
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €25.000 - €50.000 Realisatiekosten: n.t.b. Effect: redelijk groot Draagt bij aan: concurrerende en adaptieve regio
Planning	Korte termijn (<5 jaar)

14

Onderzoek naar combineren doelgroepenvervoer en openbaar vervoer

Omschrijving Gemeenten zijn vanaf 1 januari 2015 verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer. Op 4 november 2015 is een overleg georganiseerd over de integratie van doelgroepenvervoer en kleinschalig OV. In Midden-Holland is een visie voor het doelgroepenvervoer (Wmo, leerlingen, WSW, dagbesteding, vervoer in het kader van de Jeugdweg) opgesteld in 2014. Op basis van deze visie is gekozen voor een regionaal georganiseerd vervoersysteem voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer.

De regio's en de provincie hebben aangegeven dat ze het heel zinvol vinden om in gezamenlijkheid de mogelijkheden van integratie te verkennen. Er is bereidheid om samen op te trekken en de huidige vervoerder (Arriva) hierin te betrekken. Op dit moment is de wens om één of meerdere pilots gedurende de huidige OV-concessie te starten. Daarnaast is meer onderzoek nodig over de gewenste invulling hiervan en naar de juridische en financiële aspecten. Dit ligt met name bij de provincie.

Het starten van één of meerdere pilots met integratie gedurende de huidige OV-concessie is mogelijk, bijvoorbeeld in gemeente Krimpenerwaard. Op die manier krijgen we gezamenlijk een beter beeld bij de mogelijkheden en de vraag of een gezamenlijk systeem efficiënter is voor de klant en in gemak minimaal gelijkwaardig is. Ook hier geldt dat het belangrijk is de huidige vervoerder tijdig betrokken wordt. Deze maatregel past bij de samenwerkingsagenda.

Stakeholders Trekker: Regio Midden-Holland, provincie Zuid-Holland, regio Holland-Rijnland
Duwer: Gemeenten, Arriva, Provincie Zuid-Holland
Financier (voorstel): Provincie Zuid-Holland

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €25.000 - €50.000
Realisatiekosten: n.t.b.
Effect: redelijk groot
Draagt bij aan: adaptieve en leefbare/groene/veilige regio

Planning Korte termijn (<5 jaar)

15

Aansluiten bij stimuleringsproject duurzamen logistieke bedrijven in de regio

Omschrijving Binnen de regio Midden-Holland is een groot aantal logistieke bedrijven gevestigd. Binnen de logistieke sector zijn diverse ontwikkelingen gaande om duurzamer te ondernemen. De provincie heeft een programma 'Goederenvervoer over water' waar ook aandacht wordt besteed aan het verduurzamen van het goederenvervoer. Hierbij wordt vooral aandacht besteed aan de binnenvaart.

De regio Midden-Holland wil hierin samenwerken met de verschillende bedrijven en wil het verduurzamen van de sector ook stimuleren. Dit gebeurt vanuit de economische sector, maar heeft een sterke relatie met verkeer en vervoer. Wanneer vanuit het platform initiatieven ontstaan die gerelateerd zijn aan verkeer en vervoer, wil de regio hierbij aansluiten. Zo kan gedacht worden aan een dependance van het Alpherium, een mogelijk project voor de komende jaren. De regio staat hier positief tegenover.

Stakeholders	Trekker: Regio Midden-Holland Duwer: Regio Holland-Rijnland, gemeenten, provincie(s), CUMELA, LTO, TLN, bedrijven in regio, HHSK Financier (voorstel): Bedrijven
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €25.000 - €50.000 Realisatiekosten: n.t.b. Effect: groot Draagt bij aan: concurrerende, adaptieve en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Korte termijn (<5 jaar)

16

Aansluiting bij regionaal programma voor verbeterde voorzieningen: om lokale initiatieven voor deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen te stimuleren

Omschrijving In de ruimtelijke agenda voor Midden-Holland is een speerpunt opgenomen, 'regionaal programma voor voorzieningen'. Dit speerpunt is bedoeld om de voorzieningen voor kleine kernen op peil te houden. Hierbij gaat het in eerste instantie om basale voorzieningen zoals basisscholen en supermarkten. Daarnaast zijn dorpshuizen van belang.

Het belangrijkste doel is om de vitaliteit van kleine kernen op peil te houden. Een mogelijke ontwikkeling is die van 'brede buurthuizen', volgens de agenda 'een concentratie van voorzieningen (en 'leven') in de kern van het dorp (sport, winkel, zorg, buurthuis, onderwijs, recreatie).

Deze brede buurthuizen kunnen een functie hebben als mobiliteitsknoop: als halte voor collectief vervoer, ontmoetingsplek of adres voor bezorging. De regio Midden-Holland wil deze initiatieven gerelateerd aan mobiliteit gaan ondersteunen door deel te nemen aan dit regionaal programma. Een voorbeeld hiervan is te vinden via <http://www.samobiel.nl/>. Dit is een platform waar inwoners van kleine kernen elkaar kunnen vinden voor deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen. De afstemming met de concessiehouder is daarbij van belang, indien initiatieven vanuit de samenleving komen om vervoer op te pakken.

Stakeholders	Trekker: Regio Midden-Holland Duwer: Gemeenten, provincie Zuid-Holland, Arriva Financier (voorstel): Regio Midden-Holland
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €25.000 - €50.000 Realisatiekosten: n.t.b. Effect: gematigd Draagt bij aan: adaptieve en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Korte termijn (<5 jaar)

4.2.3 Uitvoeringsagenda

In de uitvoeringsagenda staan zeer concrete maatregelen benoemd waarmee de regio Midden-Holland of de betrokken gemeenten snel aan de slag kunnen.

17

Gedragsbeïnvloeding door verkeerseducatie voor fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen

Omschrijving De regio stimuleert de uitvoering van educatieve projecten om fietsers en bestuurders van landbouwverkeer op een verkeersveilige manier aan het verkeer te doen deelnemen, om zodoende het aantal conflicten te verminderen. Concreet zijn in het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2017-2019 RPV Midden-Holland een aantal projecten genoemd:

- TotallyTraffic (www.totallytraffic.nl)
- School op Seef (www.schoolopseef.nl).

In het kader van dit programma wordt het educatieve project VOMOL (Veilig omgaan met landbouwverkeer) aangeboden, waarin 11- en 12-jarigen in een dagdeel praktische kennis en informatie op doen over verkeerssituaties en grote opvallende landbouwvoertuigen van de medewerkers van loon- en grondverzetbedrijven zelf.

Stakeholders	Trekker: Regio Midden-Holland Duwer: Gemeenten, ROV, loon- en grondverzetbedrijven Financier (voorstel): ROV Zuid-Holland
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €25.000 - €50.000 Realisatiekosten: €100.000 - €400.000 Effect: redelijk groot Draagt bij aan: adaptieve en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Korte termijn (<5 jaar)

18

Oplossen knelpunten smalle wegen buiten bebouwde kom (veiligheid fietsers en berm-schade)

Omschrijving Binnen de regio liggen veel smalle landwegen die door landbouwverkeer worden gebruikt. Door tegemoetkomend verkeer moeten weggebruikers gebruik maken van de berm, wat door de zachte grond bermschade kan veroorzaken. Daarnaast zorgt de combinatie landbouwverkeer met fietsers voor onveilige situaties. Voor de locaties waar sprake is van een knelpunt, deze zijn benoemd in het onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen (2015), moeten oplossingen worden uitgewerkt. Dit kunnen onder andere gedragsmaatregelen zijn. De regio ondersteunt het uitwerken van deze maatregelen. Dit dient als uitwerking van een convenant inzake landbouwverkeer uitgevoerd te worden, wat de betreffende partijen samen ondertekenen en uitvoeren.

Stakeholders	Trekker: Regio Midden-Holland Duwer: Regio Holland-Rijnland, gemeenten, CUMELA, LTO, TLN, VVN, Fietsersbond, ROV, HHSK Financier (voorstel): Provincie Zuid-Holland, HHSK, gemeenten
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €50.000 - €100.000 Realisatiekosten: > €1.000.000 Effect: redelijk groot Draagt bij aan: concurrerende en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Middellange termijn (5 - 10 jaar)

19

Geografische informatie en mobiliteitsgerelateerde informatie beschikbaar stellen

Omschrijving De ruimtelijke data en informatie binnen Midden-Holland is versnipperd aanwezig. De regio wil hier een grotere rol in spelen door alle geografische data die kan worden vrijgegeven, vrij te geven voor derde partijen. Een voorbeeld van zo'n portaal is het geoportal van gemeente Zwolle, waarop voor verschillende thema's de informatie beschikbaar is.

Stakeholders Trekker: Regio Midden-Holland
Duwer: Gemeenten
Financier (voorstel): Regio Midden-Holland, gemeenten

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €25.000 - €50.000
Realisatiekosten: €50.000 - €100.000
Effect: redelijk groot
Draagt bij aan: adaptieve regio

Planning Korte termijn (<5 jaar)

20

Maatregelen uit tactisch kader Midden-Holland: netwerkregeling Gouda, DRIP's N207, opstelruimte autoverkeer hefbrug Waddinxveen

Omschrijving In het Tactisch Kader Operationeel Verkeersmanagement Zuidvleugel is een analyse uitgevoerd naar mogelijke punten voor het beter benutten van het wegennet. Zo kunnen knelpunten op een slimme manier worden opgelost door bijvoorbeeld het beter afstellen van verkeerslichten of dynamische route informatie. Het tactisch kader is opgesteld om gezamenlijk de Zuidvleugel van de Randstand bereikbaar, leefbaar en economische vitaal te houden. De ambitie van de regio is om nog meer in te zetten op het beter benutten van de wegen in de regio.

Hieruit zijn drie projecten naar voren gekomen binnen de regio Midden-Holland:

- netwerkregeling Gouda: verbeteren van de doorstroming op de Goudse Poort en Burgemeester van Reenensingel. Mogelijke maatregelen zijn prioriteit voor de hoofdrichting middels een groene golf en eventueel (beperkt) doseren op de zijtakken;
- DRIP's N207: informeren verkeer over brugopeningen Gouwe middels dynamische informatieborden, zodat verkeer een routeadvies krijgt waarmee de vertraging kan worden beperkt.
- Vergroten opstelruimte autoverkeer bij de hefbrug van Waddinxveen: doorgaand verkeer op N207 zal dan minder hinder ondervinden van de wachtrij als gevolg van een brugopening. De gemeente Waddinxveen onderzoekt momenteel met de provincie Zuid-Holland de optimale oplossing voor dit knelpunt, in relatie met het geplande groot onderhoud aan de N207.

De regio Midden-Holland wil continueren met het uitvoeren van deze projecten. Mogelijke financiering kan komen vanuit de provincie Zuid-Holland, die geld beschikbaar heeft gesteld aan diverse gemeenten voor het uitvoeren van dergelijke kleine maatregelen.

Stakeholders Trekker: Gemeenten Waddinxveen en Gouda, provincie Zuid-Holland
Duwer: Regio en provincie Zuid-Holland
Financier (voorstel): Gemeenten, provincie Zuid-Holland

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: < €25.000
Realisatiekosten: €400.000 - €1.000.000
Effect: redelijk groot
Draagt bij aan: concurrerende, adaptieve en leefbare/groene/veilige regio

Planning Korte termijn (<5 jaar)

21

Afstemming informatie over omleidingen

Omschrijving Het delen van informatie over afsluitingen en omleidingen tussen wegbeheerders en gebruikers is een aandachtspunt. Wegbeheerders komen regelmatig bijeen om hierover afstemming te plegen (RegioRegie). Vanwege de onderlinge afhankelijkheid is het van belang dat allen actief participeren in het afstemproces. De afstemming wordt idealiter ondersteund met een gezamenlijk verkeersinformatiesysteem. Het gebruik van dit systeem door alle wegbeheerders moet worden geharmoniseerd, zodat de afstemming van omleidingen en wegwerkzaamheden wordt verbeterd. Momenteel gebruiken de meeste wegbeheerders in Zuid-Holland het verkeersinformatiesysteem 'Local Traffic Control' (LTC) voor het plannen en afstemmen van wegwerkzaamheden en evenementen. Er loopt een aanbestedingsproces ondersteund door BEREIK!, om met meerdere wegbeheerders gezamenlijk voor langere periode een verkeersinformatiesysteem in te kopen.

Daarnaast is onderdeel van een betere doorstroming het hebben van alternatieve routes bij calamiteiten. Voor de regio zijn deze routes vastgelegd in het CAR-routeboek Midden-Holland. Dit document richt zich op het zo goed mogelijk geleiden van verkeer in Midden-Holland onder bijzondere omstandigheden, zoals langdurige blokkades. De provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat Zuid-Holland en de regio Midden-Holland hebben samen met alle betrokken wegbeheerders, afspraken gemaakt over de gecontroleerde en gecoördineerde inzet van alternatieve routes. Het CAR-routeboek wordt binnen de regio nog niet door alle wegbeheerders gebruikt als basis voor het bepalen van alternatieve routes.

De regio blijft de afstemming en het gebruik van een gezamenlijk verkeersinformatiesysteem en het CAR-routeboek door de wegbeheerders actief stimuleren.

Stakeholders Trekker: Regio Midden-Holland
Duwer: Gemeenten, Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, HHSK
Financier (voorstel): Rijkswaterstaat

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: < €25.000
Realisatiekosten: €25.000 - €50.000
Effect: redelijk groot
Draagt bij aan: concurrerende en adaptieve regio

Planning Korte termijn (<5 jaar)

22

Verbetering fietsenstallingen bij OV-locaties

Omschrijving Het verbeteren van de bestaande faciliteiten moet zich richten op het verbeteren van de kwaliteit en het aantal fietsenstallingen bij stations en haltes. In principe is de gemeente aan zet bij het realiseren en beheren van fietsenstallingen bij BTM-haltes (bus, tram en metro). Het verschilt daarom ook per gemeente in hoeverre hier richtlijnen voor zijn en in hoeverre deze worden nageleefd. Het CROW heeft onlangs een publicatie uitgegeven met richtlijnen voor kwaliteit en grootte van fietsenstallingen van BTM-haltes. Voor de kwaliteit van de fietsenstallingen bij stations van R-net is ProRail aan zet, voor de bushaltes van R-net en voor haltes langs provinciale wegen is de provincie Zuid-Holland aan zet. Met name rond haltes van R-net liggen hier volgens de regio kansen: hier zijn immers grotere afstanden vanaf het woonadres naar de halte, waardoor de fiets aantrekkelijk is als vervoermiddel (ten opzichte van lopen).

Daarnaast liggen er kansen voor oplaadpunten van elektrische fietsen. De elektrische fiets is sterk in opkomst, zeker in deze regio met de langere afstanden die er vaak zijn (in vergelijking met meer stedelijke gebieden). Het is om die reden belangrijk om (bewaakte) oplaadpunten voor de elektrische fiets te realiseren.

Stakeholders	Trekker: Regio Midden-Holland Duwer: Gemeenten, provincie Zuid-Holland, ProRail Financier (voorstel): ProRail, gemeenten, provincie Zuid-Holland
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: €50.000 - €100.000 Realisatiekosten: > €1.000.000 Effect: groot Draagt bij aan: concurrerende en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Korte termijn (<5 jaar)

23

Stimuleren uitvoering actieplan veiligheid fietsers

Omschrijving Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart heeft een advies opgesteld om de veiligheid voor fietsers te verbeteren: de Modelaanpak Fiets. Het aantal ernstig gewonden bij fietsers neemt namelijk toe, terwijl het aantal doden zich stabiliseert. Op termijn ligt de grootste winst bij het aanpassen van vormgeving van kruispunten, en in het algemeen van infrastructuur. Verschillende gemeenten in de regio hebben een plan opgesteld om de veiligheid van fietsers te verbeteren. De regio stimuleert het maken van een breed gedragen actieplan voor de fiets en de uitvoering daarvan, bijvoorbeeld via de methode die SWOV in opdracht van ANWB heeft ontwikkeld: 'Safe cycling network'.

Naast de actieplannen voor het verbeteren van de veiligheid voor fietsers wil de regio zich inzetten voor eenheid in de inrichting van rotondes. Het CROW heeft in 2015 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de publicatie "Basiskennmerken kruispunten en rotondes"¹⁵ uitgebracht. Middels deze publicatie wordt naar meer eenheid in de inrichting van rotondes gestreefd. Met name de voorrangssituatie voor fietsers op rotondes binnen en buiten de bebouwde kom heeft daarbij aandacht. De regio wil met alle betrokken wegbeheerders afspraken maken over het uniform vormgeven van rotondes.

Stakeholders	Trekker: Gemeenten Duwer: Regio Midden-Holland, VVN, Fietsersbond Financier (voorstel): Gemeenten
Kansrijkheid	Vorbereidingskosten: < €25.000 Realisatiekosten: €100.000 - €400.000 Effect: redelijk groot Draagt bij aan: adaptieve en leefbare/groene/veilige regio
Planning	Korte termijn (<5 jaar)

¹⁵ Basiskennmerken kruispunten en rotondes, CROW, publicatie 315a, juli 2015

24

Onderzoeken mogelijkheden toelaatbare gewichten landbouwverkeer op wegen

Omschrijving De slappe ondergrond in de regio zorgt ervoor dat een aantal wegen minder geschikt is voor zwaar (landbouw)verkeer. De regio gaat een onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor toelaatbare gewichten van landbouwverkeer op wegen, in relatie met de huidige ontheffingverlening. In het onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen (2015) is het versnipperde ontheffingenbeleid als knelpunt aangewezen in de regio. Het vastgestelde hoofdnetwerk Goederenverkeer kan hierbij behulpzaam zijn.

Stakeholders Trekker: Regio Midden-Holland
Duwer: Regio Holland-Rijnland, gemeenten, CUMELA, LTO, TLN, HHSK
Financier (voorstel): Regio Midden-Holland

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €25.000 - €50.000
Realisatiekosten: €50.000 - €100.000
Effect: groot
Draagt bij aan: leefbare/groene/veilige regio

Planning Korte termijn (<5 jaar)

25

Onderzoeken externe ontsluiting Moerkapelle

Omschrijving Door diverse ontwikkelingen rondom Moerkapelle met onder meer de ontwikkeling van de wijk de Jonge Veenen en bedrijventerrein Glasparel, neemt de verkeersdruk op de Bredeweg toe. Aangezien deze weg de enige aansluiting is van Moerkapelle op het hoofdwegennet, ontstaat een bereikbaarheidsknelpunt. Onderzoek moet worden verricht naar de mogelijkheid om de ontsluiting te versterken, mogelijk door het aanleggen van een tweede externe ontsluitingsweg.

Stakeholders Trekker: Gemeente Zuidplas
Duwer: Gemeente Waddinxveen, provincie Zuid-Holland
Financier (voorstel): provincie, gemeente

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €25.000 - €50.000
Effect: Middel
Draagt bij aan: Concurrerende regio

Planning Middellange termijn (5 - 10 jaar)

Bijlage 1

Aanvullende analyses doorstroming autoverkeer

In deze bijlage staat toelichting bij de analyses van de projecten van de groslijst gerelateerd aan speerpunt A: Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten.

Bij dit speerpunt is een analyse uitgevoerd naar kruispunten. In het verkeersmodel is per kruispunt te zien of er overbelasting plaatsvindt. Op enkele punten is er inderdaad overbelasting gevonden.

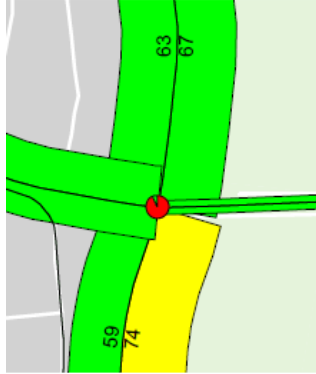
Dit zijn de volgende maatregelen:

- Studie naar effectiviteit Bodegravenboog en omgeving: knelpunten N207 Gouda – Alphen aan den Rijn, N459 richting A12 bij Bodegraven

Avondspits, oprit richting zuiden op A12



Waddinxveen N207-Kerkweg-oost-Brugweg, avondspits:



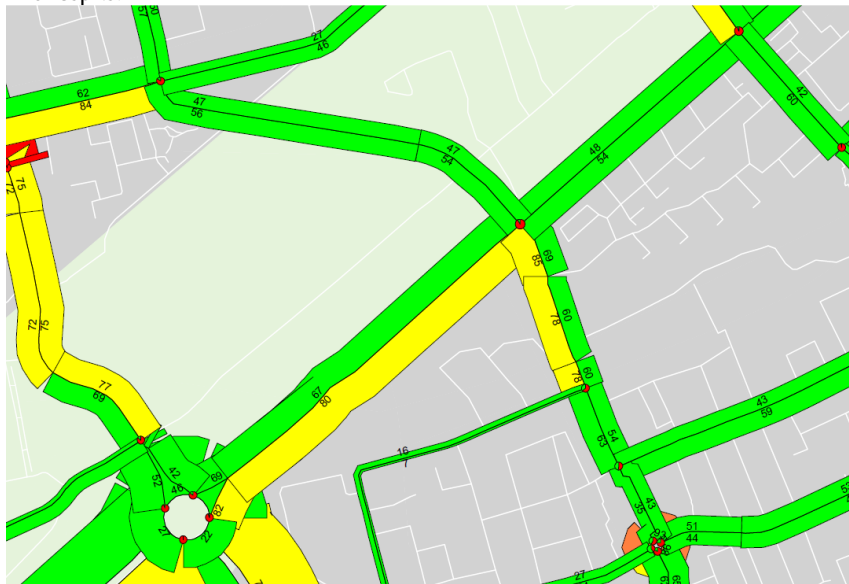
- Verbreden A20: Nieuwerkerk aan den IJssel tot Gouwe aquaduct

Zuid avondspits, N219 oprit richting noord:



- N210 Algeracorridor: ontsluiting Krimpenerwaard richting Rotterdamse regio verbeteren

Avondspits:



Bijlage 2

Aanvullende analyse P+R en P+B

Op basis van CROW handboek P+R (2015) zijn basiseisen voor P+R locaties vastgesteld:

- Ov-frequentie van bus 6x per uur is minimum voor binnenstadbezoekers, Minimum frequentie trein is 2 of 4 keer per uur voor forenzen (verschillende bronnen).
- Gunstige reistijdverhouding deur tot deur. Reistijdverhouding kleiner dan 1,3 (maximaal 30% extra reistijd)
- Beschikbaarheid en goede vindbaarheid parkeerplaatsen en informatie hierover beschikbaar
- Veiligheid
- P+R locatie ligt dicht bij stedelijk hoofdwegennet en is zonder vertraging bereikbaar
- Loopafstand maximaal 300 meter naar opstappunt aanvullend vervoer

Op basis van verschillende bronnen¹⁶ zijn basiseisen voor P+B's locaties (overstappunten van auto op fiets) vastgesteld:

Structuur:

- 10 tot 20 minuten fietsen is ideaal – 2,5 tot 5 kilometer fietsen tot het centrum
- Steden met omvang tussen 50.000 – 200.000 inwoners
- Steden die minder auto's in de stad willen
- Aantoonbare parkeer- of bereikbaarheidsproblematiek: bv. Met historische binnenstad, fijnmazig en onoverzichtelijk stratenpatroon
- Logische route van de invalswegen naar het centrum of plaats van bestemming
- Duidelijk kostenvoordeel
- Aansluiting aantrekkelijk, comfortabel en veilig stedelijk fietsnetwerk

Faciliteiten:

- Gebruikers moeten snel en gemakkelijk over een fiets kunnen beschikken. Dat kan een huur/leenfiets zijn, maar ook een eigen fiets die daar gestald is of een vouwfiets die wordt meegenomen.
- Garantie van fietsbeschikbaarheid.

¹⁶ Onder andere een artikel uit Verkeerskunde (nr 3, 2014), P+Fiets, snel en fris de stad in, Frans de Kok (ANWB) en Hans Voerknecht (CROW-KpVV), 2014

- Fiets en auto moeten veilig gestald kunnen worden, zo mogelijk met een vorm van bewaking.
- Een mogelijkheid is de P+Fiets te combineren met P+R. Deze combinatie lijkt echter beperkt kansrijk. Een bezwaar kan zijn dat de overheid vaak zwaar geïnvesteerd heeft in het ov en de P+R. Het toevoegen van een succesvolle P+Fiets van enige substantie kan dan een concurrent zijn voor het ov. Bovendien lijkt het moeilijker om hier marktpartijen in geïnteresseerd te krijgen.

Concluderend zien we dat bij bijna elk station in de regio een P+R aanwezig is. Gezien de basiseisen voor P+R's is het niet een must om ook bij elk nieuwe (klein) station een P+R te vestigen. In de regio zijn geen P+B locaties te vinden. De basiseisen laten zien dat alleen bij Gouda mogelijk een P+B locatie succesvol kan zijn.

Bijlage 3

Beoordeling maatregelen Groslijst

In onderstaande tabellen zijn de uitkomsten weergegeven van de beoordeling van de maatregelen op de Groslijst. Voor de beoordeling is de methode gehanteerd zoals toegelicht in hoofdstuk 4.1.

De kosten en het effect zijn beoordeeld op een schaal 1 tot 6. Daarbij is staat 1 voor lage kosten of een klein effect. 6 staat voor hoge kosten en een groot effect.

De beoordeling van de integrale doorwerking is beoordeeld met 1 of 0. 1 staat voor wel effect op deze regionale ambitie. Bij 0 heeft dit geen effect.

	Maatregel	Kosteneffectiviteit			Integrale doorwerking				Kansrijkheid	Agenda
		Kosten	Effect	kostenef- fectiviteit	Concur- rerend	adap- tief	leef- baar	Score		
Speerpunt A	Realisatie directe verbindingen tussen de N11 en A12 in westelijke richting (Bodegravenbogen)	4	5	midden	1	0	1	2	Gemiddeld kansrijk	Lobby
	Alphen aan den Rijn: N207 tussen aansluitingen N231/N11	6	2	laag	1	0	0	1	Niet kansrijk	
	Ontlasten van onderliggend wegennet ten Zuiden van de Oude Rijn tussen Woerden en Nieuwerbrug	6	5	midden	1	0	0	1	Niet kansrijk	
	Verbreden A20: Nieuwerkerk aan den IJssel tot Gouwe aquaduct	4	6	midden	1	0	1	2	Gemiddeld kansrijk	Lobby
	N219 tussen rotonde Zuidplaspweg en aansluiting A20	6	3	laag	1	0	1	2	Niet kansrijk	
	N210 Algeracorridor: ontsluiting Krimpenerwaard richting Rotterdamse regio verbeteren	4	5	midden	1	0	1	2	Gemiddeld kansrijk	Lobby
	N210 bij Schoonhoven	6	4	midden	1	0	0	1	Niet kansrijk	
	Vergroten capaciteit N207 Gouda-west	6	5	midden	1	0	1	2	Gemiddeld kansrijk	Samenwerking
	N11 tot A11 omvormen	6	5	midden	1	0	0	1	Niet kansrijk	
	Maatregelen uit tactisch kader Midden-Holland: netwerkregeling Gouda, DRIP's N207, opstelruimte hefbrug Waddinxveen	5	4	midden	1	1	1	3	Zeer kansrijk	Uitvoering
Afstemming informatie over omleidingen bij calamiteiten	2	4	hoog	1	1	0	2	Zeer kansrijk	Uitvoering	
Onderzoek externe ontsluiting Moerkapelle	2	4	hoog	1	0	0	1	Gemiddeld kansrijk	Uitvoering	
Speerpunt B	Onderzoek ontsluiting greenport Boskoop richting A12 en N11	2	5	hoog	1	0	1	2	Zeer kansrijk	Samenwerking

	Maatregel	Kosteneffectiviteit			Integrale doorwerking				Kansrijkheid	Agenda
		Kosten	Effect	kosten-effectiviteit	Concurrerend	adaptief	leefbaar	Score		
Speerpunt C	Onderzoeken mogelijkheden Blauwe Golf	2	4	hoog	1	1	1	3	Zeer kansrijk	Samenwerking
Speerpunt D	Verbetering fietsenstallingen bij OV-locaties	6	4	midden	1	0	1	2	Gemiddeld kansrijk	Uitvoering
	Ontwikkeling station Gouweknoop + P+R	4	5	midden	1	0	1	2	Gemiddeld kansrijk	Lobby
	Uitbreiden P+R-locaties Algeracorridor	4	3	laag	1	0	0	1	Niet kansrijk	
	R-net Schoonhoven - Rotterdam	3	4	hoog	1	0	0	1	Gemiddeld kansrijk	Samenwerking
	Onderzoeken mogelijkheden buslijn nieuw station Bleizo richting Moerkapelle Oost	1	2	midden	0	0	1	1	Niet kansrijk	
Speerpunt E	Verhogen van kwaliteit van overstappunten bus-trein	3	2	midden	1	0	0	1	Niet kansrijk	
	Personenvervoer over water nader onderzoeken (bijvoorbeeld over de Lek van en naar Rotterdam)	1	2	midden	0	0	1	1	Niet kansrijk	
Speerpunt E	Onderzoek naar combineren doelgroepenvervoer en openbaar vervoer	2	4	hoog	0	1	1	2	Zeer kansrijk	Uitvoering
Speerpunt F	Afmaken kwaliteitsnetwerk fiets <i>Gouda: Koningin Wilhelminaweg/Reigerstraat/Wachtelstraat/Turfsingel/Buurtje</i> <i>Ijsseldijk bij Krimpenerwaard</i> <i>Snelfietsroute Rotterdam-Gouda</i> <i>Stolwijk - Gouda: Beijersebocht tot Goverwelle</i>	6	4	midden	1	0	1	2	Gemiddeld kansrijk	Samenwerking

	Maatregel	Kosteneffectiviteit			Integrale doorwerking				Kansrijkheid	Agenda	
		Kosten	Effect	kostenef- fectiviteit	Concur- rerend	adap- tief	leef- baar	Score			
Speerpunt F	Knelpunten qua veiligheid voor fietsers aanpakken: <i>Rotonde Bergambacht</i> <i>Route Moordrecht - Gouda</i> <i>Middelblok en IJsseldijk Krimpenerwaard</i> <i>Tiendweg Lekkerkerk</i> <i>Turborotonde Lekkerkerk</i> <i>Rotonde Mr. Kesperplein Schoonhoven</i> <i>Rotonde Haastrecht</i> <i>Nieuwe Gouwe O.Z., Burge- meester Jamessingel Gouda</i> <i>West-Vlisterdijk, Vlist</i>	5	5	midden	0	0	1	1	Niet kansrijk		
	Stimuleren uitvoering actieplan veiligheid fietsers	4	4	midden	0	1	1	2	Gemiddeld kansrijk	Uitvoering	
	Speerpunt G	Onderzoek naar mogelijke verbetering inpassing recreatieve routes op bedrijfstreinen: <i>Alphen aan den Rijn: Rijndijk/Eikenlaan (oversteekpunten)</i> <i>Boskoop: Voorweg/Roemer, Reijerskoop (oversteekpunten)</i> <i>Moerkapelle: Parallelweg A12 tussen Noordeinde en Bredeweg</i> <i>Gouda: Parallelweg A12 ter hoogte van Zuidelijke Rondweg</i> <i>Bodegraven: Zuidelijke deel Dammekant, zuidelijke deel Goudseweg, Terrassonsingel</i> <i>Schoonhoven: zuidelijke deel Lopikerweg</i> <i>Moordrecht: Westeinde</i>	1	1	midden	0	0	1	1	Niet kansrijk	

	Maatregel	Kosteneffectiviteit			Integrale doorwerking				Kansrijkheid	Agenda
		Kosten	Effect	kosteneffectiviteit	Concurrerend	adaptief	leefbaar	Score		
Speerpunt H	Gedragsbeïnvloeding door verkeerseducatie voor fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen	4	4	midden	0	1	1	2	Gemiddeld kansrijk	Samenwerking
	Afweging, landbouwverkeer op hoofdrijbaan of parallelweg op N-wegen uit onderzoek Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen oplossen	2	5	hoog	1	0	1	2	Zeer kansrijk	Samenwerking
	Oplossen knelpunten smalle wegen buiten bebouwde kom (veiligheid fietsers en bermschade)	6	4	midden	1	0	1	2	Gemiddeld kansrijk	Samenwerking
	Onderzoeken mogelijkheden toelaatbare gewichten landbouwverkeer op wegen	3	5	hoog	0	0	1	1	Gemiddeld kansrijk	Uitvoering
Speerpunt I	Dashboard 'Verplaatsen in Midden-Holland'	4	2	laag	1	1	0	2	Niet kansrijk	
	Geografische informatie en mobiliteitsgerelateerde informatie beschikbaar stellen	3	4	hoog	0	1	0	1	Gemiddeld kansrijk	Samenwerking
	Faciliteren oplaadpunten voor elektrische auto's	3	6	hoog	0	1	1	2	Zeer kansrijk	Samenwerking
Speerpunt J	Aansluiting bij regionaal programma voor verbeterde voorzieningen: om lokale initiatieven voor deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen te stimuleren	2	3	midden	0	1	1	2	Gemiddeld kansrijk	Uitvoering

Aanvullingen n.a.v. Atelier 13 januari

		Het beschikbaar stellen van informatiebronnen en stimuleren van ITS-toepassingen								
I	ITS									
B	Mogelijkheden verduurzaming wegen, regio als proeftuin voor innovaties voor beheer en onderhoud	4	5	midden	0	1	1	2	Gemiddeld kansrijk	Samenwerking
I	Flexibel reizen binnen het bedrijfsleven stimuleren	2	4	hoog	1	1	0	2	Zeer kansrijk	Samenwerking
B	Opstellen minimale eisen inrichting kwaliteitsnetwerk goederenvervoer	2	2	midden	1	0	0	1	Niet kansrijk	
I	Aansluiten bij stimuleringsproject verduurzamen logistieke bedrijven in de regio	2	5	hoog	1	1	1	3	Zeer kansrijk	Uitvoering

Aanvullingen n.a.v. consultatie medio 2016

Ontsluiting bedrijventerrein Zuidplas	Betreft geen gezamenlijk regionaal OV-doel vallend onder de beleidsspeerpunten D of E. Dergelijke wensen worden jaarlijks besproken in het reguliere concessieoverleg van regio, provincie en vervoerder.
Haalbaarheidsonderzoek nieuwe verbinding tussen N210/Tiendweg en Noord/Lekdijk	Op dit moment wordt onderzoek verricht naar nut en noodzaak. Bij herijking van het uitvoeringsprogramma kan de verbinding, indien van toepassing, worden meegenomen in het maatregelenoverzicht wanneer het aansluit bij een van de beleidsspeerpunten van de regio.

Vestiging Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T (020) 420 92 17
F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl