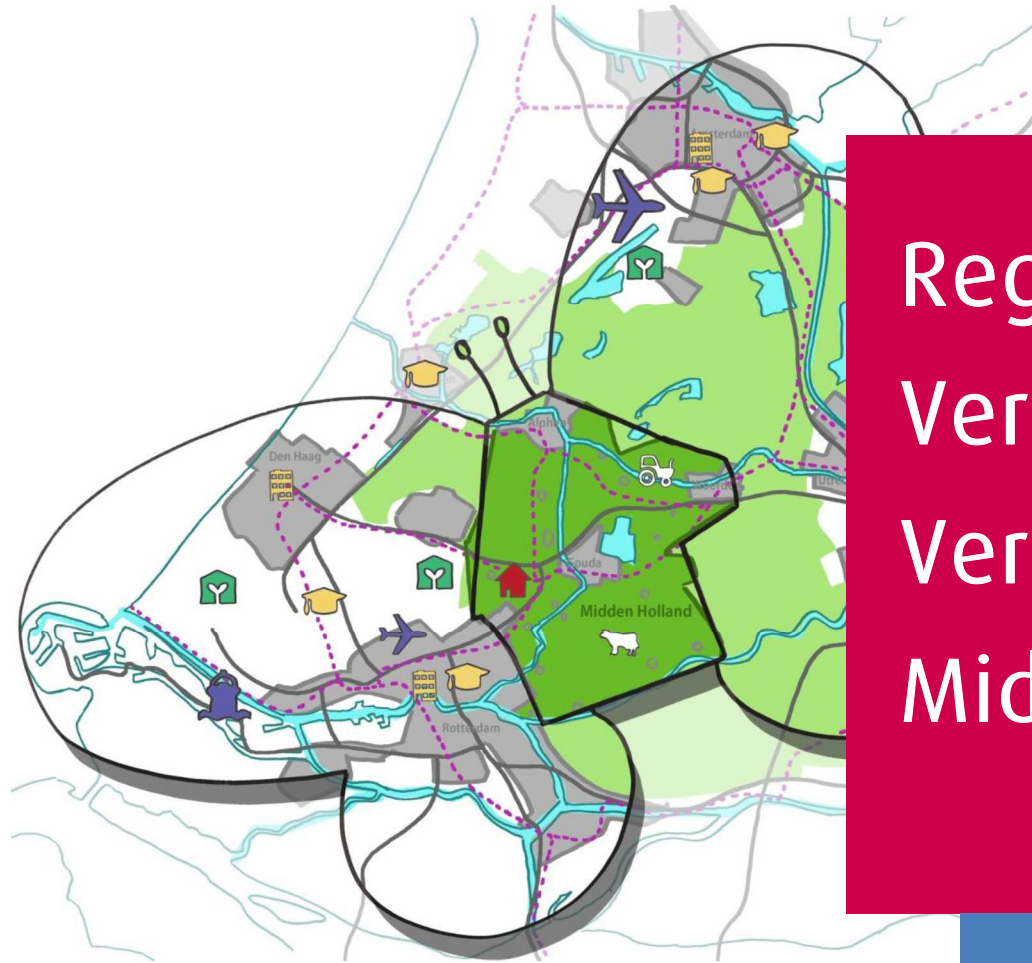




Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Midden-Holland



Regio Midden-Holland
Eindconcept

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Midden-Holland



Datum
Kenmerk
Eerste versie

4 maart 2016
IMH015/Mqt/0114.02

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Regio Midden-Holland Eindconcept	
Titel rapport	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Midden-Holland	
Kenmerk	IMH015/Mqt/0114.02	
Datum publicatie	4 maart 2016	
Projectteam opdrachtgever(s)	Mohamed Kalai	Regio Midden-Holland
	Ricardo Heijne	Gemeente Alphen aan den Rijn
	Peter Koot	Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
	Tino Petradakis	Gemeente Gouda
	Jan van der Heide	Gemeente Krimpenerwaard
	Rick Luimes	Gemeente Waddinxveen
	Durk Jellema	Gemeente Woerden
	Ruud Landa	Gemeente Zuidplas
	Martijn Guichelaar	Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard
	Edwin Kathmann	Provincie Zuid-Holland
	Ruud Arts	Rijkswaterstaat
Projectteam Goudappel Coffeng	Sander van der Eijk, Sjaak Meijerink, Tineke Mateboer	

Samenvatting	I	4	Samenhang met ruimte: gebiedsprofielen	26
1 Regionale samenwerking: kiezen voor kwaliteit	1	4.1	Speerpunten per type gebied	26
1.1 Ambitie: heldere speerpunten	1	4.2	Beleidsrichting per gebiedstype	27
1.2 Actoren: een brede samenwerking	2	5	Visie vertaald naar maatregelen	35
1.3 Proces: drie stappen	2	5.1	Projecten zijn kosteneffectief en integraal	35
1.4 Leeswijzer: van proces naar RVVP	3	5.2	24 projecten om samen aan te werken	37
2 Verkeer en vervoer: waar gaat het om?	4	5.3	Bestuurlijke trekkers	38
2.1 Komen tot opgaven	4	5.4	Factsheets per project	38
2.2 Situatieschets: hoe is het nu?	5	6	Tot slot	62
2.3 Ontwikkelingen: wat gebeurt er?	6			
2.4 Ambitie: waar willen we naartoe?	13			
3 Tien belangrijke regionale speerpunten	14			
3.1 Overzicht van opgaven en speerpunten	14			
3.2 Doorstroming hoofdroutes autoverkeer	16			
3.3 Economische bereikbaarheid goederen	17			
3.4 Doorstroming rond brugopeningen	18			
3.5 Stimuleren van OV-gebruik en ketenmobiliteit	19			
3.6 OV in buitengebied borgen	20			
3.7 Afmaken van het kwaliteitsnetwerk fiets	21			
3.8 Verkeersveiligheid op recreatieve netwerken	22			
3.9 Minimaliseren conflict zwaar en langzaam verkeer	23			
3.10 Flexibel reisgedrag bevorderen door ICT	24			
3.11 Bevorderen van deelgebruik	25			

Samenvatting

Voor u ligt het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) voor de regio Midden-Holland. Dit document vormt het regionale plan op het gebied van verkeer en vervoer voor de periode tot 2025, met een doorkijk tot 2030. Dit RVVP is het resultaat van een intensieve samenwerking met vertegenwoordigers van de regio, de gemeenten, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard, Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. In een tijd waar is gezocht naar de juiste vorm voor samenwerking binnen de regio Midden-Holland, zijn we er trots op dat we gezamenlijk zijn gekomen tot 24 concrete agendapunten waar we de komende jaren aan kunnen werken.

In dit RVVP hebben we ons gefocust op de zaken waar we de komende jaren mee aan de slag moeten of willen. De agendapunten vormen een basis voor de regionale samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende jaren. Deze regionale samenwerking is voor Midden Holland essentieel, maar ook op vrijwillige basis. Een breed draagvlak voor de maatregelen in het RVVP is daarom extra van belang. In het gehele proces van het opstellen van het RVVP is het verwerken van een breed draagvlak de rode draad geweest. Diverse stakeholders uit sectoren als wonen, economie, zorg en onderwijs hebben de gelegenheid gekregen aan te geven aan welke eisen mobiliteit en bereikbaarheid moeten voldoen, om de sociale en economische doelen van de regio te faciliteren.

Ambitie voor mobiliteit in de regio Midden-Holland

In dit RVVP is zo veel mogelijk gefocust op een beperkt aantal speerpunten. Het is daarmee niet een alomvattend verkeer en vervoersplan voor de regio. Vanuit een inventarisatie van trends en ontwikkelingen is de ambitie op het gebied van mobiliteit voor de regio Midden-Holland uitgewerkt in drie hoofdpunten:

- Concurrerend: het bevorderen van de concurrerende regio. Het ondersteunen van de economisch gewenste bereikbaarheidskwaliteit en ontwikkelingen in met name verstedelijkte gebieden.
- Leefbaar, groen en veilig: het bewaken van de groene, leefbare en ook veilige regio. Mobiliteit moet gewenste leefkwaliteiten ondersteunen en mag niet ten koste van het karakter van onze regio gaan.
- Adaptief: het benutten van kansen die voorbij komen – bijvoorbeeld op het gebied van technologie – om de bereikbaarheid van de regio te vergroten of de mobiliteit te verbeteren.

Speerpunten voor beleid

Als antwoord op de hoofdpogaven zijn tien speerpunten voor beleid benoemd. Deze speerpunten geven op hoofdlijnen aan hoe met de opgaven wordt omgegaan.

- A. Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten;
- B. Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken;
- C. Doorstroming rond brugopeningen voor auto en scheepvaart;
- D. Stimuleren OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden;
- E. OV in buitengebied borgen, faciliteren kleinschalig collectief vervoer;
- F. Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes;
- G. Bevorderen van de veiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken;
- H. Minimaliseren conflict tussen zwaar (landbouw-) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers;
- I. Flexibel reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie;

J. Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen.
Voor deze tien speerpunten zijn diverse analyses uitgevoerd om concrete projecten te koppelen aan de speerpunten en hoofdpogaven. De kansrijke projecten zijn uiteindelijk opgenomen in het uitvoeringsprogramma

Uitvoeringsprogramma

Het uitvoeringsprogramma van het RVVP bevat 24 projecten waar de regionale partijen in de periode tot 2025 mee aan de slag gaan. Het uitvoeringsprogramma is opgedeeld in drie delen.

- Lobby-agenda: waarbij het vooral belangrijk is dat het knelpunt hoog op de agenda van het Rijk en/of de provincie komt.
- Samenwerkingsagenda: waarbij de belangrijkste taak is om als regio samen met andere partijen te werken aan de oplossing.
- Uitvoeringsagenda: waarbij de regio (vrijwel) direct tot uitvoering kan overgegaan.

De projecten per agenda zijn in het uitvoeringsprogramma voorzien van een trekker, een kostencategorie en een realisatietermijn. De trekker per project is verantwoordelijk om de komende jaren leiding te nemen om uitvoering te geven aan het project.

Lobby-agenda

De lobby-agenda bevat de volgende projecten:

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

Samenwerkingsagenda

In de samenwerkingsagenda zijn de volgende projecten opgenomen:

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 Landbouwverkeer 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

Uitvoeringsagenda

In de uitvoeringsagenda staan de volgende projecten:

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 bij calamiteiten
22. Verbetering fietsenstallingen bij OV-locaties
23. Stimuleren uitvoering actieplan veiligheid fietsers
24. Onderzoeken mogelijkheden toelaatbare gewichten landbouwverkeer op wegen

Met deze projecten gaat de regio samen met diverse partners aan de slag om samen te werken aan een concurrerend, groen/leefbaar/veilig en adaptief Midden-Holland.

1

Regionale samenwerking: kiezen voor kwaliteit

1.1 Ambitie: heldere speerpunten

Dit Regionale Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) schetst een compact en helder plan met speerpunten voor de regio Midden Holland. Het vormt een basis voor samenwerking en investeringen, en het vergemakkelijkt een gezamenlijk en slagvaardig optreden naar derden toe. Denk dan bijvoorbeeld aan lobbytrajecten. Als regionale partijen willen we ons gezamenlijk committeren aan beleidskeuzes en maatregelen die voortvloeien uit de voorliggende opgaven. Die resulterende compacte en heldere agenda met speerpunten dient als regionale kop op het bredere lokale verkeers- en vervoersbeleid, ingezet door de diverse partijen in de regio.

Het lokale beleid van de betrokken actoren bevat projecten die bovenlokaal zijn, of zijn lokale knelpunten die vragen om regionale oplossingen. Dit zijn typisch de projecten die in regionaal verband moeten worden opgepakt. Een gemeente alleen heeft soms onvoldoende draagkracht om deze projecten op te pakken. In samenwerking met regionale partners en binnen het verband van de Regio Midden-Holland ontstaan er kansen en mogelijkheden om kennis te delen, draagvlak te verkrijgen en de slagingskans van projecten te vergroten. Een gezamenlijk programma voor de komende jaren is hierin een belangrijk sturend element, zonder dat daarmee het beleid voor de komende tien jaar in beton is gegoten.

Dit RVVP is een beleidsstuk gericht op een aantal speerpunten. Daarmee is het geen bredere uitwerking van een volledige beleidsagenda verkeer en vervoer. Die brede uitwerking van verkeers- en vervoersbeleid is en blijft een lokale verantwoordelijkheid. Dit RVVP heeft daarmee ook geen wettelijke doorwerkingsplicht voor

gemeentelijke verkeer en vervoer plannen. Dat neemt niet weg dat we het met elkaar zeer wenselijk achten dat lokaal beleid de regionale speerpunten ondersteunt.

De keuze voor een beperkt aantal speerpunten is een bewuste afweging. Door te focussen op een beperkt aantal onderwerpen, is het mogelijk daar alle energie op te richten. Dit komt het resultaat en de kwaliteit ten goede. Dit is de belangrijkste ambitie van allemaal. De regio Midden Holland kiest voor kwaliteit.

1.2 Actoren: een brede samenwerking

Er is gekozen voor een open en flexibele samenwerking, gericht op een goede belangenbehartiging. Tijdens het ontwikkeltraject van dit RVVP zijn er diverse veranderingen geweest binnen het samenwerkingsverband. Het voormalige ISMH is in afgeslankte vorm verder gegaan als Regio Midden Holland. Daarbij is wel nadrukkelijk de samenwerking aangegaan met de gemeenten Alphen aan den Rijn en Woerden, welke voorheen geen onderdeel waren van het ISMH. Daarnaast zijn de vijf gemeenten in de Krimpenerwaard gefuseerd tot één gemeente. De betrokkenheid van deze 'nieuwe' partners en het verkrijgen van een breed draagvlak bij alle betrokken partijen heeft veel aandacht gekregen gedurende het proces.

Het hart van de samenwerking voor de ontwikkeling van dit RVVP was de regionale werkgroep. Hierin waren de volgende partijen vertegenwoordigd:

- Regio Midden-Holland
- Gemeente Alphen aan den Rijn
- Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

- Gemeente Gouda
- Gemeente Krimpenerwaard
- Gemeente Waddinxveen
- Gemeente Woerden
- Gemeente Zuidplas
- Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard
- Provincie Zuid-Holland
- Rijkswaterstaat

Naast de werkgroep is het RVVP tijdens verschillende overleggen en bijeenkomsten besproken. Er zijn onder meer vier ateliers gehouden waarvoor een zeer brede maatschappelijke vertegenwoordiging was uitgenodigd. Zowel de Politie, Arriva, RPV, Fietsersbond, TLN, EVO, Gemeente Krimpen aan den IJssel, VVN, VNO-NCW als beleidsmedewerkers van aanpalende beleidsvelden hebben inbreng geleverd tijdens de verschillende sessies. Deze input is zo veel mogelijk benut om dit RVVP aan te laten sluiten bij (lopende) ontwikkelingen op ander beleidsterreinen.

1.3 Proces: drie stappen

Dit RVVP bestaat uit een drietal onderdelen:

- het Strategisch kader: wat zijn de belangrijkste opgaven?
- de Beleidsvisie: hoe gaan we daar op hoofdlijnen mee om?
- het Uitvoeringsprogramma: wat gaan we dan concreet doen?

Deze onderdelen zijn volgtijdelijk opgeleverd. De definitieve versie van de drie onderdelen is ter kennisgeving voorgelegd aan de colleges en raden van de betrokken gemeenten. In enkele gemeenten zijn de deeldocumenten ook vastgesteld.

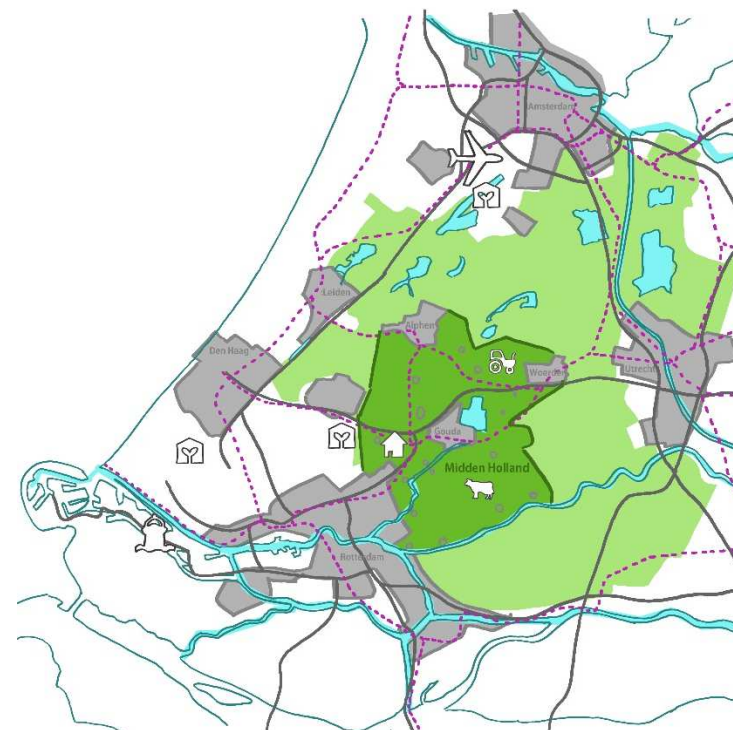
De drie documenten zijn in samenwerking met de betrokken actoren opgesteld. Per stap is er een atelier gehouden waar gezamenlijk stappen zijn gezet om te komen tot een gedragen beleidsplan. Daarnaast is er na vaststelling van het concept van een deelproduct voor alle regionale partners gelegenheid geweest om op het document te reageren.

Een globale weergave van de stappen is in onderstaand figuur weergegeven.



1.4 Leeswijzer: van proces naar RVVP

Vanuit de drie stappen in het proces is dit RVVP tot stand gekomen. De trends en ontwikkelingen in de regio staan omschreven in hoofdstuk 2. Daarin is ook de ambitie voor de regio Midden Holland op het gebied van verkeer en vervoer opgenomen. Het beleid is uitgewerkt in tien speerpunten, deze zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3. De samenhang tussen het beleid en de gebiedstypen is uitgewerkt in hoofdstuk 4. Tot slot is het uitvoeringsprogramma, bestaande uit 24 projecten verdeeld over drie agenda's, toegelicht in hoofdstuk 5.



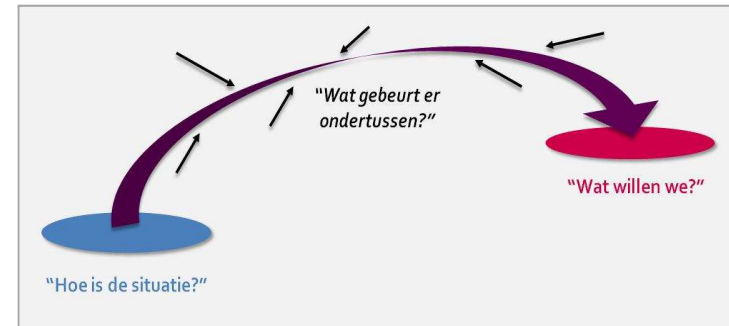
2

Verkeer en vervoer: waar gaat het om?

2.1 Komen tot opgaven

Het RVVP voor de regio Midden Holland vormt de beantwoording van de belangrijkste opgaven en onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer. Om te achterhalen wat de belangrijkste opgaven en onderwerpen voor onze regio zijn, hebben we in aanvang drie kernachtige vragen met elkaar beantwoord:

1. Hoe is de situatie nu? Wat zijn de belangrijkste kenmerken van de regio in relatie tot verkeer en vervoer?
2. Wat gebeurt er ondertussen? Welke trends en ontwikkelingen voorzien we voor de tussenliggende periode? Waar hebben we rekening mee te houden en waar kunnen we op inspelen?
3. Wat willen we? Naar welke gewenste toekomstige situatie (2025/2030) willen we als regio toe? Wat vraagt dat van verkeer en vervoer?



Figuur 2.1: Drie eerste vragen om belangrijke opgaven scherp te kunnen stellen

2.2 Situatieschets: hoe is het nu?

De regio is onderdeel van het groene hart van de Randstad, centraal gelegen tussen de Noord- en de Zuidvleugel. Er is een belangrijke rol weggelegd voor de agrarische sector; zoals de tuinbouw rond de Greenports Boskoop en Oostland en de landbouw en veeteelt in de Krimpenerwaard. Ook heeft het gebied een belangrijke recreatieve functie, die verder reikt dan alleen de eigen inwoners.

Binnen de landbouwgebieden liggen kleine kernen. Hier is de sociale samenhang sterk. De kernen zijn veelal zelfvoorzienend als het gaat om winkelen, sporten en basisonderwijs. Het voortgezet onderwijs is geconcentreerd in de grotere kernen, zoals Gouda, Woerden, Alphen aan de Rijn, Schoonhoven en Nieuwerkerk aan de IJssel. Dat geldt ook voor de zorgvoorzieningen. Dit cultuurhistorisch rijke veenweidegebied leeft op allerlei manieren met water. Dat heeft betrekking op de gevolgen van bodemdaling en de aandacht daarvoor, de mogelijkheden die er zijn voor vervoer over water, de recreatieve kwaliteit van belangrijke vaarwegen, maar ook op de barrièrewerking die hoort bij de rivieren en de bruggen.

Als het gaat om verkeer en vervoer, dan is de regio sterk georiënteerd op de noord- en zuidvleugel van de Randstad. En natuurlijk op de omliggende kernen. In potentie is de auto- en OV-bereikbaarheid uitstekend, vanwege de centrale ligging van het gebied. Gouda is daarin een belangrijk (nationaal) knooppunt. De ligging langs hoofdasen van weg- en water brengt ook potentiële logistieke kwaliteiten met zich mee.

Maar centrale ligging betekent ook dat de corridors druk zijn; er is veel doorgaand verkeer op de nationale hoofdwegen A12, A20 en N11. Dat leidt op piekmomenten tot een verslechtering van de bereikbaarheid. Overigens is er weinig sprake van doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet, wat een belangrijk gegeven is als het gaat om de verkeersveiligheid in de regio.

De vlinder op de kaart is een symbool voor dit gebied en dit RVVP. Een symbool van groen, vrijheid en ruimte. Maar ook een symbool van (stadia van) ontwikkeling en groei. Bovenal een beeld van samenhang met de noord- en zuidvleugel: de twee belangrijke economische gebieden waartussen Midden-Holland zich bevindt.



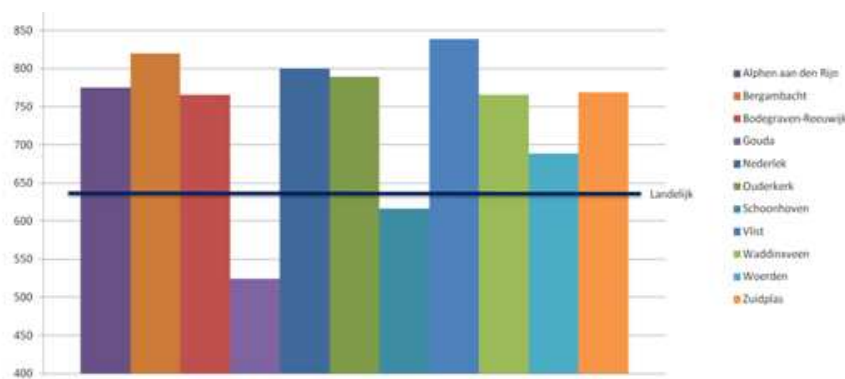
Figuur 2.2: De vlinder op de kaart: drukke corridors doorsnijden de regio

2.3 Ontwikkelingen: wat gebeurt er?

Op basis van data over mobiliteit in de regio is een aantal opvallende ontwikkelingen en trends voor de regio Midden Holland op een rij gezet. Naast de analyse van beschikbare data, is ook geïnterviewd welke landelijke ontwikkelingen van invloed zijn op deze regio.

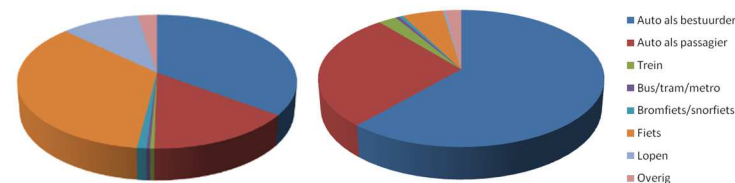
2.3.1 Hoog autobezit, goed functionerende wegen

Het autobezit in de regio ligt hoog. Alleen Gouda en Schoonhoven hebben een lager autobezit dan landelijk. Dat past bij de beschikbare infrastructuur en de ligging van de kernen ten opzichte van de grote steden, werkgelegenheidsgebieden en voorzieningen.



Figuur 2.3: Autobezit per 1000 inwoners

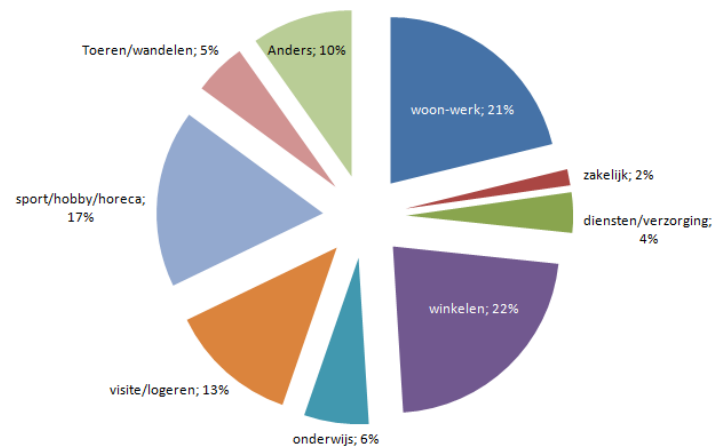
Als we kijken naar het vervoerwijzegebruik (modal split), dan zien we dat een hoog autobezit zich -met name op externe relaties naar buiten de gemeenten- vertaalt naar een hoog autogebruik. Autobestuurder en autopassagier zijn samen goed voor meer dan 90% van de externe verplaatsingen. Binnen de kernen is dat beeld wat minder extreem; maar gaat het toch ook al snel om de helft. Fietsen is daarnaast een belangrijke modaliteit.



Figuur 2.4: Modal split intern (links) en extern (rechts)

Waar gaan al die externe verplaatsingen naartoe of waar komen mensen vandaan? Er is sprake van veel functionele samenhang en ritten over en weer. Rotterdam en Utrecht zijn de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden, gevolgd door Den Haag en andere steden in de Randstad. Opvallend is sterke relatie met Nieuwkoop; omdat inwoners uit Nieuwkoop hier in de regio werken, winkelen of van voorzieningen gebruik maken.

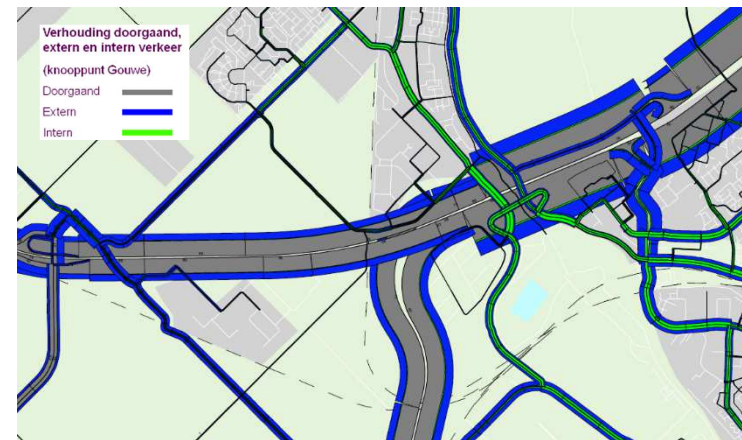
Een ander belangrijk onderdeel van de statistiek zijn de verplaatsingsmotieven waarmee mensen in de regio reizen (figuur 2.5). Deze percentages gelden voor een gemiddelde werkdag, over alle modaliteiten bezien. Slechts een kwart van de verplaatsingen is gerelateerd aan woon-werk of zakelijke mobiliteit; ongeveer gelijk aan winkelen. Dat betekent dat er behoorlijk veel verplaatsingen gemaakt worden met sociaal-recreatieve motieven voor ogen; zoals sporten of visite of toeren en wandelen. Alleen tijdens de spitsen is het werk voor meer dan 50% van de mensen de reden waarom ze onderweg zijn.



Figuur 2.5: Verplaatsingsmotieven in de regio

Op de snelwegen is 2/3 van het autoverkeer doorgaand ten opzichte van de regio Midden-Holland. Daar hebben we met dit RVVP niet direct invloed op. Wel zorgt dit verkeer zoals gezegd voor verslechtering van de verkeersafwikkeling en daarmee de bereikbaarheid. Op 1/3 van het verkeer op de snelwegen hebben we mogelijk wel invloed. Dat verkeer is aan de regio gerelateerd. Dit verkeer is voor het overgrote deel extern georiënteerd, van of naar een locatie buiten de regio.

Uit modelanalyse blijkt dat er weinig tot geen doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zit. Daarnaast is er ook weinig intern verkeer dat gebruik maakt van de snelwegen. Daaruit kunnen we opmaken dat de hiërarchie van wegen doorgaans goed functioneert.



Figuur 2.6: Verhouding doorgaand, extern en intern verkeer rond knooppunt Gouwe

2.3.2 Trends waar we rekening mee moeten houden

Als we de ontwikkelingen doortrekken naar de toekomst, wat zijn dan de belangrijkste trends waar we rekening mee moeten houden? Tijdens een gezamenlijk trendatelier met stakeholders en ambtenaren zijn de belangrijkste toekomstige trends benoemd. Van invloed op mobiliteit en verkeer en vervoer in de regio Midden-Holland zijn vooral de trends in figuur 2.7.



Verstedelijking

Groei van bevolking in de steden, krimp in het achterland



Sociale Innovatie

Zelforganisatie, de buurt regelt het zelf



ICT en technologische ontwikkeling

Alles is online, ontwikkeling naar Smart Mobility



Deeleconomie

Delen van transport en voorzieningen, connectiviteit met elkaar



Gezondheid

Vergrijzing en een stijging van zorgkosten, voorkomen i.p.v. genezen

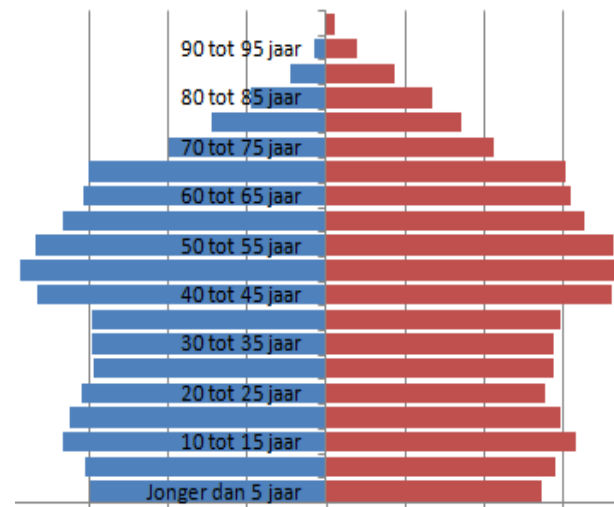


Schaalvergroting

Landbouw, goederenvervoer, onderwijs

Figuur 2.7: Belangrijke trends

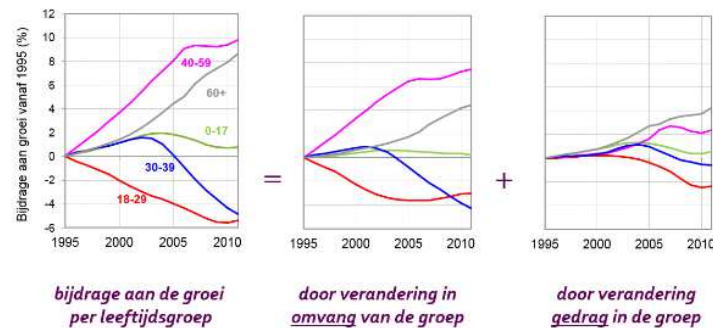
De wereld verandert sterk. Dat betekent dat er meer relevante trends zijn dan de zes in figuur 2.7. Deze zes zijn geïdentificeerd als de belangrijkste, daarbij rekening houdend dat elke trend zijn tegentrend heeft.



Figuur 2.8: Bevolkingsopbouw 2014. Bron: CBS

De bevolkingsopbouw verandert ondertussen sterk. Het CBS laat bovenstaand beeld zien voor 2014, en spreekt trendverwachtingen uit naar 2030. Naar verwachting groeit de bevolking met ongeveer 3,5%. Daarbinnen zien we een afname van jongeren en een afname van 40 tot 60-jarigen. Het aantal 60-plussers neemt echter sterk toe met ongeveer 40%. Ook zijn er steeds meer kleine huishoudens, die zelfstandig mobiel willen zijn.

Als resultaat hiervan verwachten we een lichte mobiliteitsgroei; met daarbinnen, door de afname van het aandeel 40-60 jarigen, relatief minder woon-werkverkeer. We verwachten een relatief sterke stijging van het sociaal-recreatieve verkeer en met name een sterke stijging van het aantal mobiele ouderen.



Figuur 2.9: Jongeren en autobezit

Er zijn veel vragen over jongeren en autobezit en -gebruik. Bovenstaande grafieken in figuur 2.9 laten zien welke impact demografie heeft gehad op het landelijke autobezit. De linker figuur toont per leeftijdscategorie de bijdrage aan de groei van het autobezit. De belangrijkste notie is dat ouderen relatief sterk bijdragen aan de groei van het autobezit, waar jongere doelgroepen juist verantwoordelijk zijn voor een afname van het autobezit. Dat heeft te maken met het groter en kleiner worden van de leeftijdscategorieën. De middelste figuur geeft dat weer. Maar deels heeft dat ook te maken met ander gedrag door de doelgroepen. Dat geeft de rechter figuur weer. 60-plussers gaan meer autorijden. Jongeren gaan minder autorijden.

Over het algemeen geldt dat jongeren de aanschaf van een auto uitstellen; doordat ze langer studeren of langer bij hun ouders wonen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft het over 'niet auto-loos maar auto-later'.

In dit deel van het Groene Hart zien we ook tal van recreatietrends. De vrije tijd van mensen staat onder druk. Dat zien we terug in kortere vakanties en de neiging om steeds vaker dagrecreatie dicht bij huis op te zoeken. De vergrijzings- en gezondheidstrends vertalen zich in een behoefte om meer recreatief te bewegen. Dit gebied leent zich daarvoor. De trend van zelforganisatie zien we terug in een groeiend aantal kleinschalige voorzieningen om te overnachten; ondersteund via webplatforms zoals Airbnb.

Het effect op mobiliteit is vooral dat we steeds meer fietsers en wandelaars zien; die ook steeds vaker ouder zijn. Dagrecreatie in de regio neemt toe. Dit moet op de juiste manier gefaciliteerd worden.



Figuur 2.10: Meer fietsers en wandelaars door vergrijzing en toename dagrecreatie

Met de opkomst van nieuwe technologieën ontstaan allerlei mogelijkheden om het verkeer verder te optimaliseren. Denk aan zuiniger omgaan met energie, schone brandstoffen, beter verdelen van de beschikbare (weg)capaciteit en het slim combineren van verschillende mobiliteitsopties. Virtuele en fysieke bereikbaarheid versmelten steeds meer. Reistijd wordt werktijd en vrije tijd.

Slimmere voertuigen en andere brandstoffen stellen nieuwe eisen aan de infrastructuur. Ook deze regio heeft behoefte aan infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Het mobiliteitsaanbod wordt vraaggestuurd. In plaats van een leaseauto krijg je straks een persoonsgebonden mobiliteitsbudget te gebruiken zoals jij wilt, inspelend op verschillende leefstijlen en behoeften. Je eigen auto kan je delen met je burens, het bezitten van een auto wordt mogelijk minder belangrijk. Mensen gaan hun mobiliteit steeds flexibeler organiseren via internet en aanbieders van mobiliteitsdiensten, waarbij comfort, gemak en kwaliteit voorop staan.

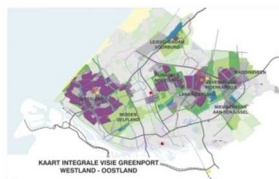
2.3.3 Hoe gaan we hiermee om?

Naast de landelijke trends die we waarnemen, zijn we in de regio ook zelf met van alles bezig. Van ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele aanpassingen tot actuele keuzes in mobiliteitsbeleid. Het RVVP sluit hierop aan. In onderstaand kader staan de acht belangrijkste regionale ontwikkelingen benoemd.

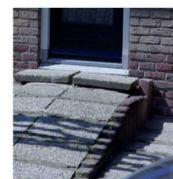
Al deze ontwikkelingen zouden we het liefst vertaald zien in een helder beeld van de ontwikkeling van de mobiliteit, tussen nu en 2030. We leven echter in een tijd van snelle ontwikkeling en veel onzekerheid. Demografische trends zijn wellicht een gegeven, maar de impact van technologische en economische trends is onduidelijker dan voorheen. De boodschap is helder: we weten niet hoe de toekomst gaat zijn.



Zuidplaspolder: belangrijke regionale opgave voor de ontwikkeling van woningen en glastuinbouw.



Greenports Boskoop en Oostland: de ontwikkeling van greenports rondom Boskoop en Oostland (Zuidplaspolder)



Bodemdaling: er wordt een actieplan opgesteld om de gevolgen van de bodemdaling in de regio op te vangen



Maak van de nul een punt: middels campagnes wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid.



Centrumgebieden: verstedelijking zorgt voor toename van de druk op de centra van alle kernen. Is dit houdbaar?



R-net: het programma R-net wordt uitgerold in de Randstad.



Fietsen: verbindingen tussen de kernen en faciliteiten bij overstappunten worden verbeterd



Beter Benutten: het Rijk stelt via dit programma geld beschikbaar voor het verbeteren van de bereikbaarheid

Tegelijkertijd willen we wel uitgaan van een gemiddelde groei, al was het alleen maar om te kunnen toetsen in hoeverre onze netwerken de groei aankunnen. Dat zouden we een 'stresstest' kunnen noemen. Het verkeersmodel laat een groei zien van gemiddeld 15% tussen nu en 2025. Die groei vindt vooral plaats op het hoofdwegennet. In de krimpgebieden wordt zelfs een kleine afname van autoverkeer verwacht.

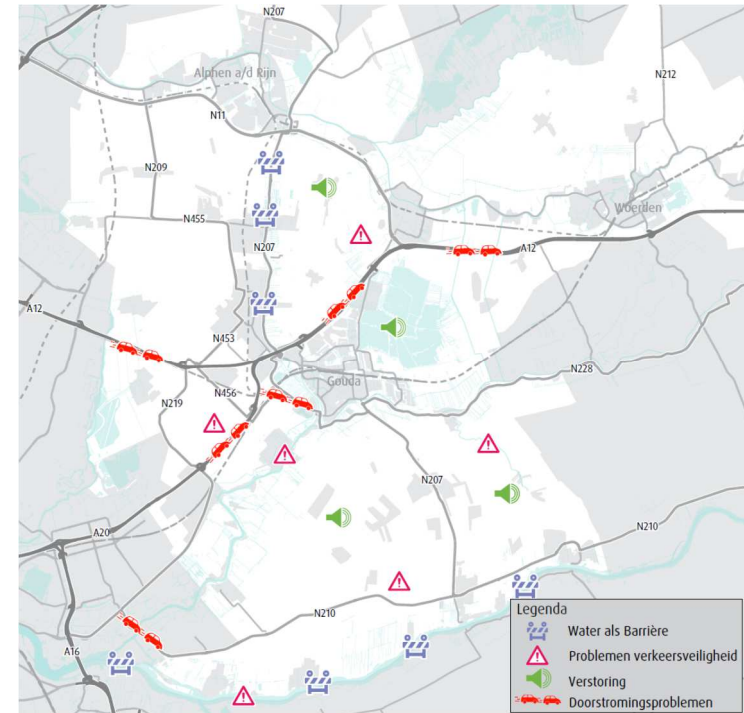
Welke knelpunten zien we van hieruit ontstaan? De kaart hiernaast (figuur 2.11) geeft een globaal overzicht. Op basis van de bestaande situatie, huidige intensiteiten en gebruik, trends en voorspelde groei zien we vier soorten knelpunten:

Op het gebied van **bereikbaarheid** zijn dat:

- Congestie en verkeersafwikkelingproblemen op het hoofdwegennet.
- Barrières van waterwegen - kruisingen van weg- en water- met als gevolg o.a. verkeersafwikkelingsproblemen rond bruggen. Diezelfde barrièrewerking geldt ook voor de scheepvaart.

In het **buitengebied** zien we ook knelpunten:

- Druk op de verkeersveiligheid, o.a. als gevolg van ontmoetingen tussen autoverkeer en zwaar (landbouw)verkeer enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds.
- Potentiële verstoring van rust en leefkwaliteit in stiltegebieden of in kleinere kernen.



Figuur 2.11: Belangrijkste regionale knelpunten

2.4 Ambitie: waar willen we naartoe?

Waar willen we naartoe? Hoe verhouden trends en ontwikkelingen zich tot de ambities van Midden-Holland? Als regio hebben we een viertal duidelijke ambities uitgesproken als focus voor dit RVVP:

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

Van mobiliteit vraagt dat enerzijds een goede externe bereikbaarheid, doorstroming op hoofdassen en gerichte versterking van faciliteiten voor logistiek en transport. Anderzijds willen we dit gebied op plekken liefst onbereikbaar houden of tenminste met zo weinig mogelijk doorgang; met het oog op het groene karakter en de recreatieve kwaliteiten. Ook de kleinere kernen willen we goed bereikbaar hebben op lokale en regionale schaal, maar vooral niet belasten met meer verkeer dan nodig. Het gaat steeds om de balans tussen enerzijds het bevorderen van de bereikbaarheid en anderzijds het bewaken van de kwaliteiten van het gebied.

Voor welke opgaven stelt ons dat? In elk geval voor de opgave om een gezamenlijke beleidsagenda met speerpunten te voeren. Daarmee beogen we de samenwerking -publiek en privaat- binnen onze regio te versterken en onze opgaven beter te verbinden met de agenda's in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Dat willen we doen op een adaptieve manier; werken met de onzekerheden die er zijn.

De opgaven voor het RVVP vallen uiteen in drie soorten:



Concurrerend: Het bevorderen van de concurrerende regio.
Het ondersteunen van de economisch gewenste bereikbaarheidskwaliteit en ontwikkelingen in met name verstedelijkte gebieden.



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



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

3

Tien belangrijke regionale speerpunten

3.1 Overzicht van opgaven en speerpunten

De ambities van de regio zorgen voor drie typen opgaven, die zijn gericht op:

- Een concurrerende regio;
- Een leefbare, groene en veilige regio;
- Een adaptieve regio.

Deze typen zijn uitgewerkt in een aantal deelopgaven. Deze deelopgaven zijn nog steeds strategisch, abstract van aard. Daarom hebben we hieraan tien speerpunten gekoppeld. Deze speerpunten zijn de punten waarop de regio gaat inzetten.

Deze speerpunten omvatten niet alle mogelijke mobiliteitsopgaven in de regio. Dat is een bewuste keuze, samen met de stakeholders uit de regio gemaakt. De regio wil haar middelen inzetten op de plaatsen waar dat het meest nodig en gewenst is.

Op de volgende pagina is een overzicht te zien van de opgaven en de gekoppelde speerpunten. De daaropvolgende pagina's bevatten per speerpunt een nadere uitleg.

De speerpunten bieden een basis voor de projecten die de regio in de komende jaren gaat uitvoeren, of waar de regio voor wil gaan lobbyen. Deze projecten zijn in hoofdstuk 5 opgenomen.

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

Figuur 3.1: Opgaven en speerpunten waar de regio Midden-Holland de komende jaren op gaat inzetten

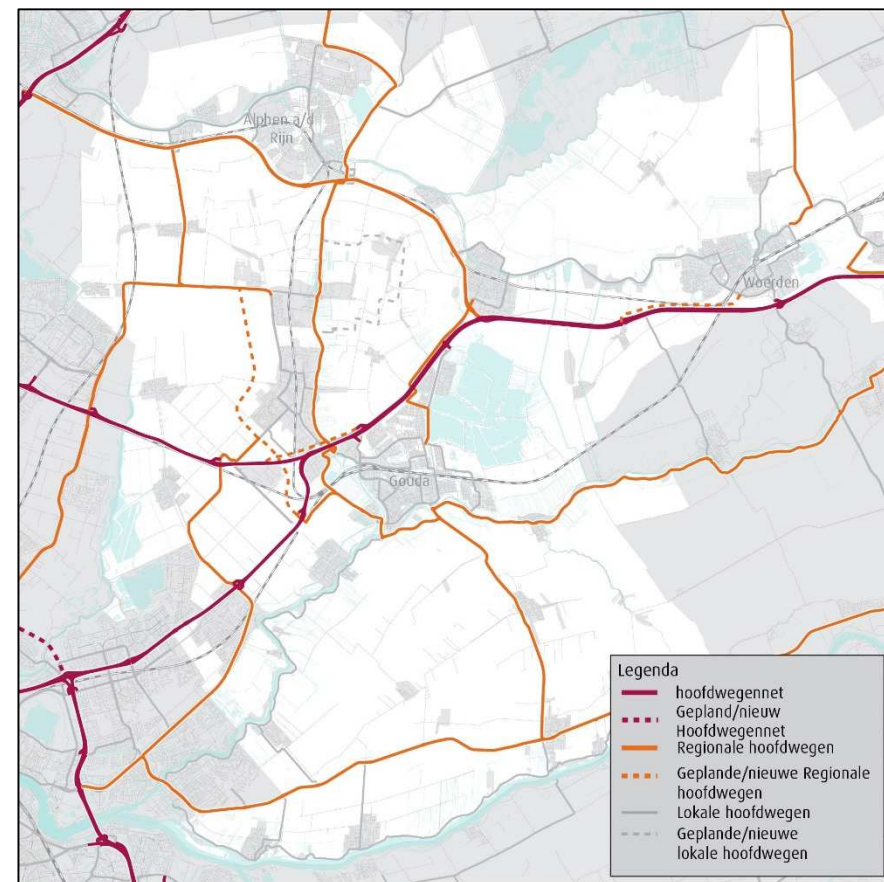
3.2 Doorstroming hoofdroutes autoverkeer

Een goed functionerende regionale hoofdstructuur voor autoverkeer staat aan de basis van de bereikbaarheid van de regio Midden-Holland. Daarom zet de regio in op een robuust wegennetwerk door inzet op:

- Goede verkeersafwikkeling bij en op aansluitingen, aanpak van de huidige knelpunten.
- Betere spreiding van het verkeersaanbod over de uren van de dag.
- Slim gebruik technologische hulpmiddelen voor het beter benutten van beschikbare capaciteit.

Aansluitend op dit speerpunt is een hoofdwegennet vastgesteld voor de regio (figuur 3.2). Op deze kaart zijn de belangrijkste routes voor het regionale autoverkeer opgenomen. Daarnaast zijn enkele nieuwe routes opgenomen. Deze worden reeds gerealiseerd of hiervoor is op korte termijn de realisatie voorzien. Daarom maken die projecten verder geen onderdeel uit van de projecten in het uitvoeringsprogramma.

Inzetten op een robuust wegennetwerk door goede infra & slim gebruik van het wegennet



Figuur 3.2: Hoofdwegennet autoverkeer regio Midden-Holland

3.3 Economische bereikbaarheid goederen

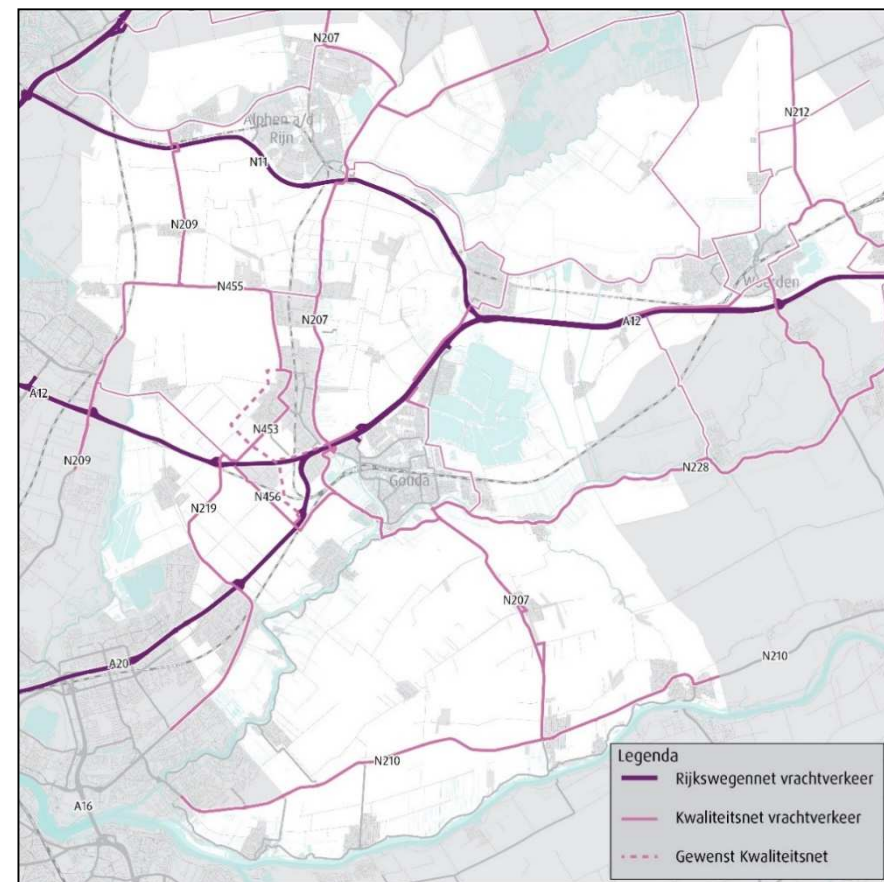
De regio Midden-Holland is door haar ligging in de Randstad een interessante vestigingslocatie voor de logistieke sector. Vervoer van goederen en landbouwproducten - en dus een goede bereikbaarheid - is essentieel voor de economische vitaliteit van de regio.

De doorstroming op het hoofdwegennet (*zie speerpunt A: Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten*) is weliswaar de basis, maar ook de verbindingen tussen de bedrijventerreinen, greenports, stedelijke centra en het hoofdwegennet moeten geschikt zijn voor het vrachtverkeer. Figuur 3.3 laat het vastgestelde kwaliteitsnetwerk voor vrachtverkeer zien. Dit kwaliteitsnetwerk is overgenomen uit het Onderzoek landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen¹ en bedoeld om gerichte kwaliteitseisen te kunnen stellen aan de fysieke inrichting, het gebruik en de verkeersafwikkeling voor zwaar verkeer.

De regio streeft voor landbouwverkeer naar een zo goed mogelijk hoofdrouthenetwerk waar het voldoende ruimte heeft en bij voorkeur beschikt over eigen infrastructuur. In het kader van het Onderzoek landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen is voor het landbouwverkeer een separaat netwerk opgesteld, mede vanwege de overweging dat vrachtverkeer te allen tijde gebruik kan maken van de hoofdwegenstructuur en het landbouwverkeer niet.

Goede ontsluiting van bedrijventerreinen en greenports waarborgen

¹ Ligtermoet & Partners, december 2015



Figuur 3.3: Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer

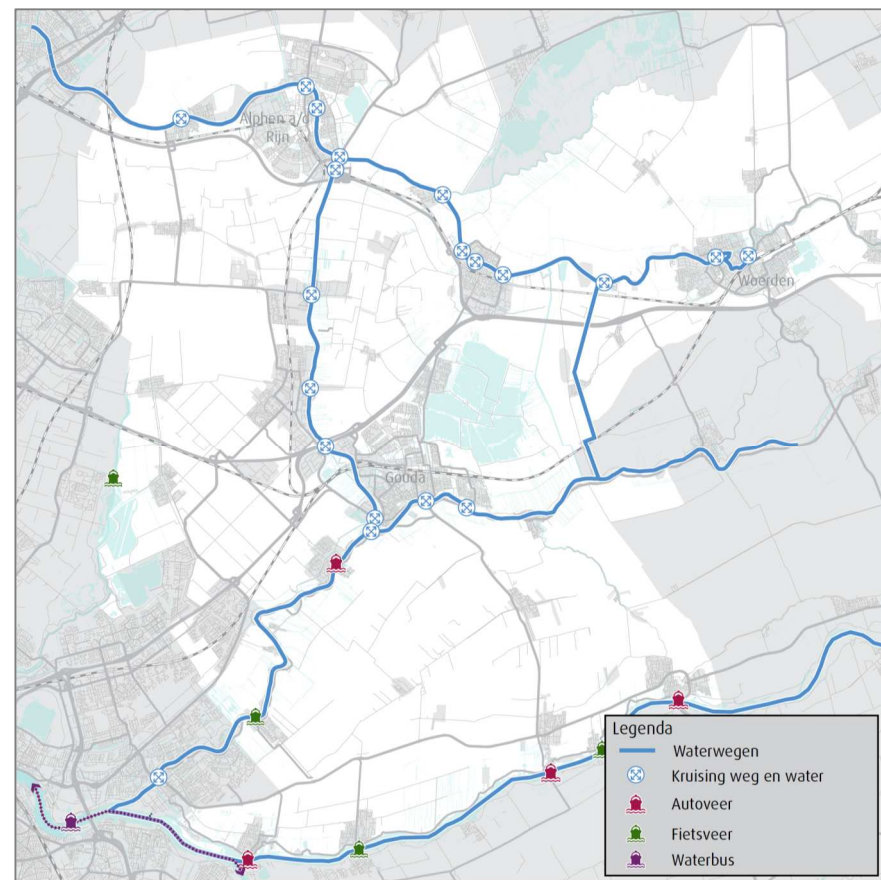
3.4 Doorstroming rond brugopeningen

De bereikbaarheid over water is in toenemende mate een belangrijke concurrentiefactor voor de logistieke centra en greenports in Midden-Holland. Vaarroutes over de Hollandsche IJssel, de Gouwe en de Oude Rijn hebben te maken met bruggen en brugopeningen. Zowel voor de scheepvaart als voor het autoverkeer leidt dit geregeld tot lange wachttijden en onvoorspelbare reistijden.

Door schippers en automobilisten te voorzien van actuele informatie over brugopeningen, wordt hen de kans geboden om hun reis te optimaliseren. Het afstemmen van brugopeningen (*Blauwe Golf*) levert in pilots - waaronder de Steekterbrug in Alphen aan den Rijn en Coenecoopbrug in Waddinxveen - soms zelfs een halvering van de reistijd op voor de binnenvaart.

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

Opening van bruggen afstemmen op de afwikkeling van het wegverkeer, met actuele informatie



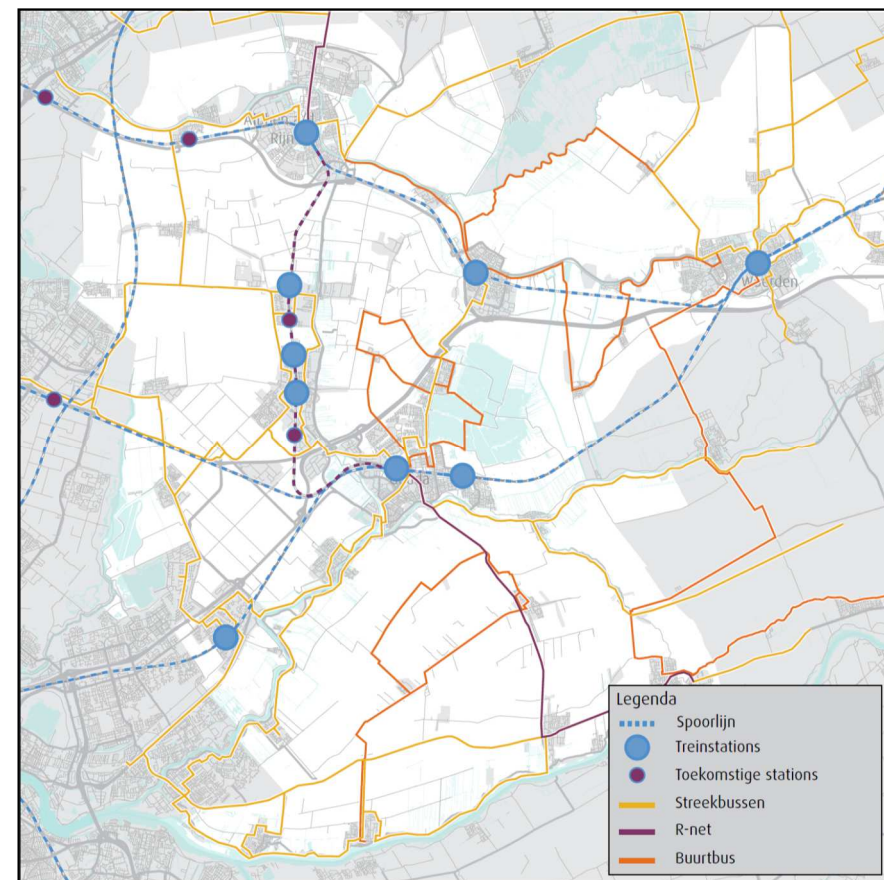
Figuur 3.4: Waterwegen in regio Midden-Holland

3.5 Stimuleren van OV-gebruik en ketenmobiliteit

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

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

First & Last Mile faciliteren als regio: openbaar vervoer moet een goed alternatief worden en zijn



Figuur 3.5: Netwerk voorzieningen openbaar vervoer Midden-Holland

3.6 OV in buitengebied borgen

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

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

Behouden van een basisnetwerk voor openbaar vervoer, met oog voor oplossingen op maat voor buitengebieden



Figuur 3.6: Groene Hart Hopper: een vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer in de regio



Figuur 3.7: Belbus Schoonhoven: Sinds eind 2014 operationeel

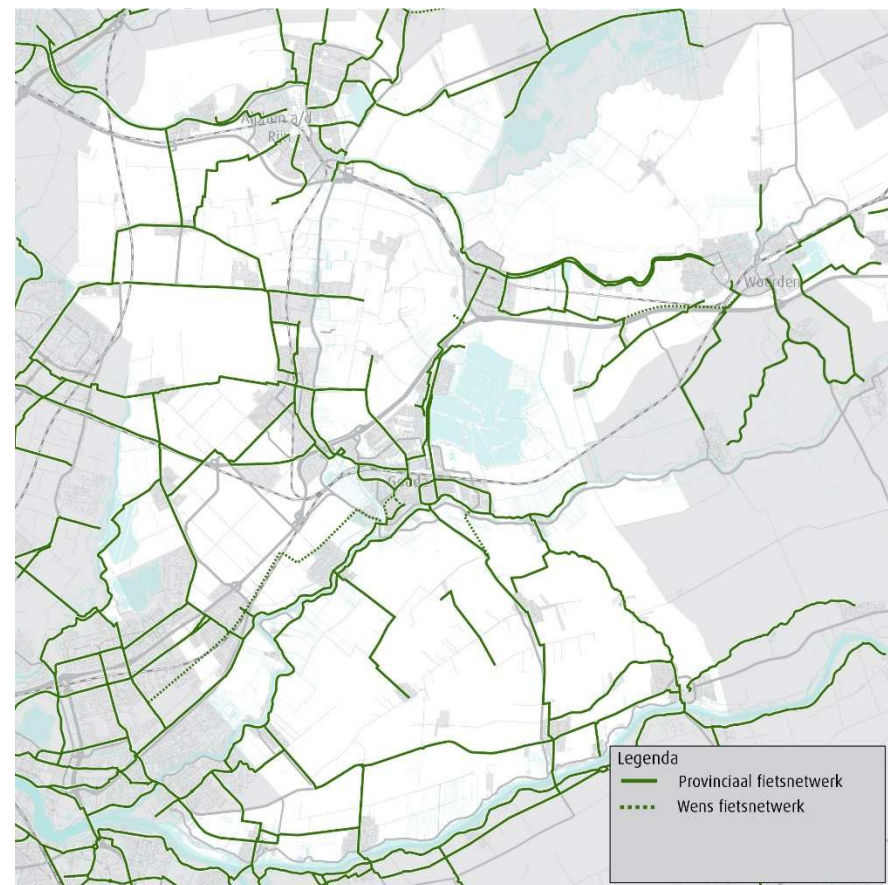
3.7 Afmaken van het kwaliteitsnetwerk fiets

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

Hiervoor is een kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes vastgesteld (figuur 3.8). Dit netwerk bevat de hoofdfietsroutes tussen de kernen, van en naar regionale zorg- en onderwijsinstellingen en van en naar de regionale bedrijventerreinen. Ook de aansluiting van fietsroutes op het OV-netwerk behoeft uitwerking, ter bevordering van de overstap tussen fiets en OV (*speerpunt D*). Naast het utilitaire netwerk bestaat het kwaliteitsnetwerk uit de belangrijkste recreatieve fietsroutes. Aan de netwerkdelen worden eisen gesteld ten aanzien van vorm, functie en gebruik. Bijzondere aandacht gaat uit naar kansen voor elektrisch fietsen en snelfietsroutes; die een verbindende functie in het netwerk hebben.

Het gemeentelijke Actieplan Fiets – wat een aantal gemeenten al heeft opgesteld – is voorts van belang om de veiligheid in de regio voor fietsers te verbeteren.

Fietsklimaat in de regio verbeteren door het netwerk van fietsroutes uit te bouwen en te verbeteren



Figuur 3.8: Kwaliteitsnetwerk fietsroutes regio Midden-Holland

3.8 Verkeersveiligheid op recreatieve netwerken

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

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

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

Veilig fietsen op recreatieve routes in de regio verbeteren



Figuur 3.9: Veiligheid recreatief fietsen en wandelen is een speerpunt voor de komende jaren

3.9 Minimaliseren conflict zwaar en langzaam verkeer

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

Het Onderzoek Landbouwverkeer is eind 2015 opgeleverd: hierin is op zoek gegaan naar knelpunten en oplossingen voor landbouwverkeer in de regio. Bij het onderzoek zijn zowel gemeenten als ook vertegenwoordigers van land- en tuinbouworganisaties, Hoogheemraadschap en provincie betrokken. Uit het onderzoek blijkt dat er in de regio veel knelpunten zijn tussen landbouwverkeer en fiets- en wandelverkeer. De regio wil hier aan beide zijden een bijdrage aan leveren: zowel educatie aan fietsers als het verminderen van de knelpunten in de infrastructuur.

Veilig fietsen door landbouwverkeer en fietsers zoveel mogelijk te scheiden of zich bewust van elkaar te maken



Figuur 3.10: Conflicten tussen zwaar landbouwverkeer en fietsers op smalle wegen komen regelmatig voor



Figuur 3.11: School op Seef: een voorbeeld van een educatieproject uit de regio

3.10 Flexibel reisgedrag bevorderen door ICT

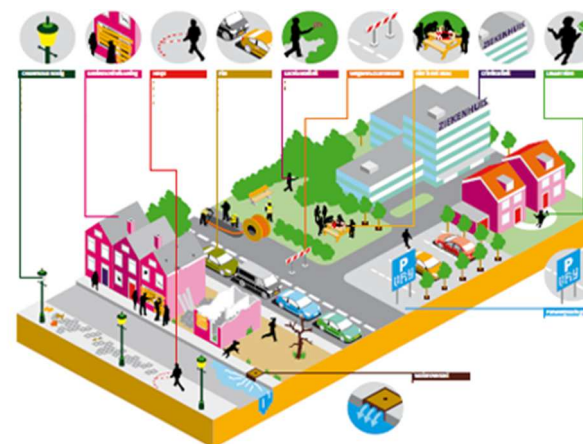
Er is steeds meer data beschikbaar (*Big Data*). Social media worden een integraal onderdeel van ons leven. Niet alleen voor contacten, maar bijvoorbeeld ook voor winkelen (*connectedness*). Ook voorwerpen worden gekoppeld aan internet. Een parkeerplaats is straks te boeken door de sensor die registreert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

Gedragsbeïnvloeding begint bij bewustwording en kennis. Relevante informatie over bestaande en nieuwe alternatieven is echter sterk versnipperd. Daarnaast is informatie op het web vaak achterhaald. *Gebundelde, relevante en actuele informatie* geeft de inwoner en bezoeker van de regio grip op alle alternatieven. De regio wil een rol spelen in het beschikbaar stellen van deze actuele informatie. Om zo in te spelen op de trends die we nu al zien.

Nieuwe technologieën aanboren om zo verkeer te spreiden over de dag en duurzaam rijden mogelijk te maken



Figuur 3.12: Nieuwe technologieën, zoals hier het gebruik van de elektrische auto, winnen terrein



Figuur 3.13: Informatie komt beschikbaar over allerhande voorwerpen en onderwerpen in de omgeving

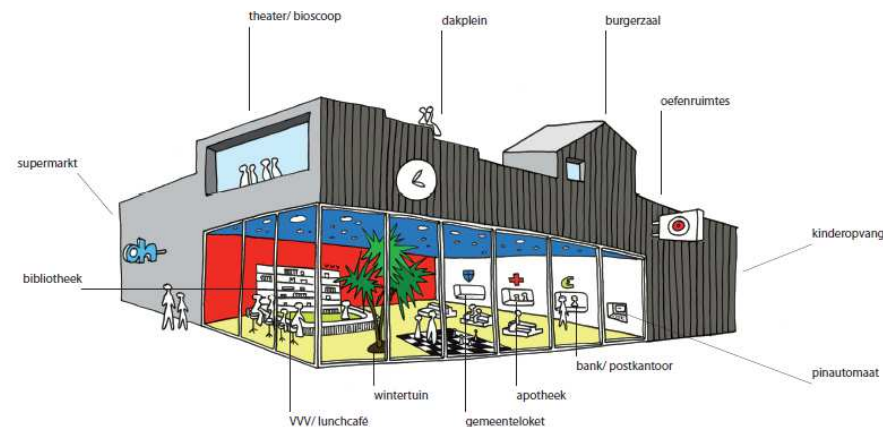
3.11 Bevorderen van deelgebruik

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

In de *ruimtelijke agenda voor Midden-Holland* wordt het 'brede buurthuis' genoemd als een middel om de vitaliteit van kernen en het aanbod van basisvoorzieningen te ondersteunen. Deze brede buurthuizen kunnen mogelijk ook een functie hebben als mobiliteitsknoep; als halte voor collectief vervoer, ontmoetingsplek of adres voor bezorging.

Platforms als Hopper aangevuld met regionale informatievoorziening (zie *speerpunt 1*) dragen bij aan het zichtbaar maken van deelinitiatieven in onze regio.

Sociale samenhang bevorderen, delen van mobiliteitsvoorzieningen om vitaliteit kleine kernen te borgen



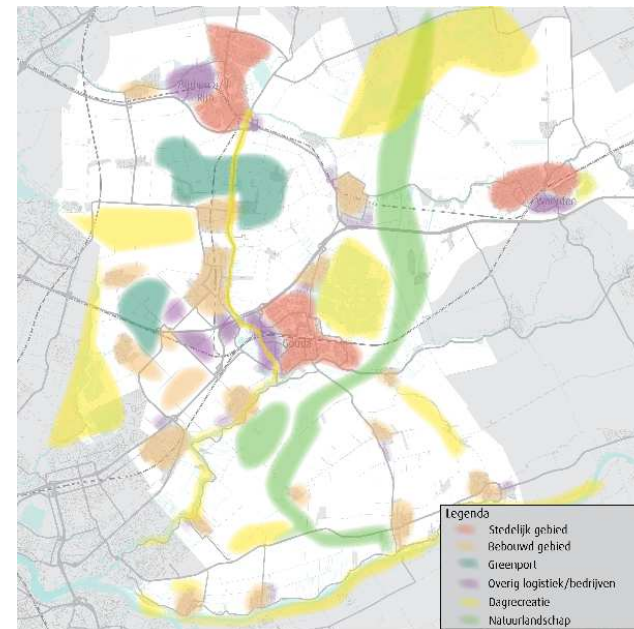
Figuur 3.14: Mogelijke invulling van het brede buurthuis (volgens de ruimtelijke agenda Midden-Holland)

4

Samenhang met ruimte: gebiedsprofielen

4.1 Speerpunten per type gebied

De speerpunten zijn niet 1-op-1 van toepassing op de gehele regio. Om de speerpunten te concretiseren hebben we ze gebiedsspecifiek gemaakt en gekoppeld aan de **gebiedstypen** (figuur 5.1). *Hoe gaan we in elk van de gebiedstypen om met mobiliteit? Aan welk van de opgaven besteden we gericht aandacht bij verdere uitwerking?* Door als samenwerkende gemeenten in de regio elk van de gebiedstypen in de basis op een zelfde manier te behandelen, ontstaat eenheid in mobiliteitsbeleid. De regio is ingedeeld in zeven gebiedsprofielen. Elk profiel heeft zijn eigen kenmerken en eigenschappen.



Figuur 5.1: Typen gebieden binnen regio Midden-Holland

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

Tabel 5.1: Nadruk op speerpunten per gebiedstype

4.2 Beleidsrichting per gebiedstype

Met behulp van de gebiedsindeling zoals in figuur 5.1 weergegeven, geven we weer in hoeverre al dan niet extra beleidsinzet gepleegd wordt op de diverse modaliteiten: “In dit type gebied gaan we op deze manier met mobiliteit om...”

Voor de modaliteiten maken we op regionaal niveau onderscheid in auto-, trein-, keten-, bus-, fiets-, landbouwverkeer, zwaar verkeer en scheepvaartverkeer. De speerpunten hebben niet altijd betrekking op alle gebiedstypen. In tabel 5.1 is te zien welke speerpunten passen bij elk gebiedstype.

Aan de hand van de relatie tussen de speerpunten en de gebiedstypen is vervolgens bepaald wat daarmee wordt gedaan. In onderstaand kader zijn de mogelijkheden weergegeven per modaliteit: stimuleren, geen extra inzet en niet van toepassing. Daarnaast kijken we naar interne (binnen het gebiedstype), regionale (regio Midden-Holland) en externe (van buiten de regio) verplaatsingen.

Per modaliteit



Stimuleren, extra beleidsinzet



Geen extra inzet, wel onderdeel



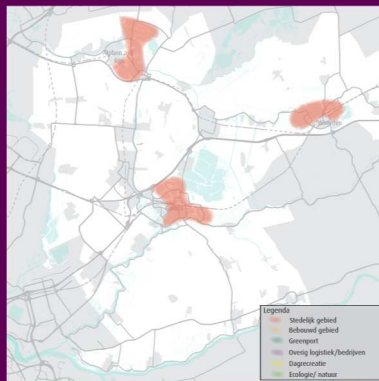
Niet van toepassing

4.2.1 Stedelijke gebieden

In het stedelijk gebied wordt op veel modaliteiten ingezet en op veel speerpunten. De focus ligt hierbij op het stimuleren van fietsen en lopen en het openbaar vervoer. Het uiteindelijke doel is om de steden rustig en leefbaar te houden, terwijl de bereikbaarheid hier niet onder te lijden heeft. De steden moeten concurrerend zijn, we zetten dus in op de speerpunten die hiermee te maken hebben. Ook biedt de stad een uitstekende mogelijkheid om adaptieve, nieuwe technologieën in te zetten.

Gebiedskenmerken:

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



Gebiedsspecifieke keuzes:

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

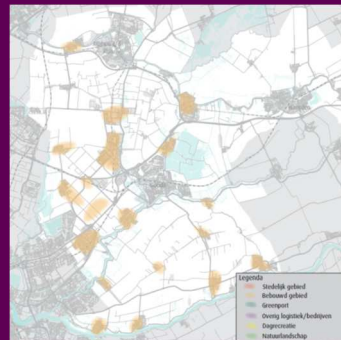
P+R			
	<i>intern</i>	<i>regionaal</i>	<i>extern</i>

4.2.2 Overige bebouwde gebieden

In het bebouwde gebied zetten we vooral in op de regionale verplaatsingen. Het is belangrijk dat inwoners uit de woonkernen gemakkelijk kunnen reizen op de fiets, met de auto en het ov tussen alle kernen. De economische bereikbaarheid is daarom minder belangrijk, omdat het meer om woongebieden gaat. We zetten bij de maatregelen in op snelle fietsroutes en op nieuwe manieren om het openbaar vervoer toch te kunnen laten rijden van en naar deze gebieden. De sterke sociale samenhang helpt ons daarbij.

Gebiedskenmerken:

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



Gebiedsspecifieke keuzes:

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

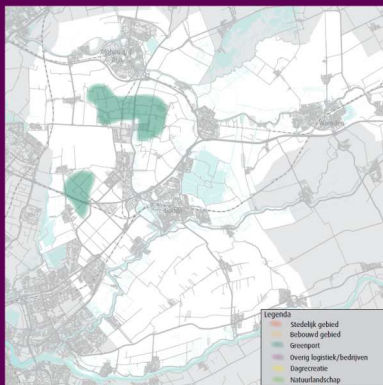
	☐	☒	☒
	☐	☐	☒
P+R	☐	☒	☒
	☐	☒	☐
	☒	☒	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☒
	☐	☐	☐
	<i>intern</i>	<i>regionaal</i>	<i>extern</i>

4.2.3 Greenports

Er zijn twee greenports in het gebied. Zij zijn van essentieel belang voor de bedrijvigheid en economische vitaliteit van het gebied. De bereikbaarheid regionaal en extern is daarom van belang voor het goederenvervoer. We zetten daarom in op dit (concurrerende) speerpunt. Daarnaast willen we aandacht voor de veiligheid op de toegangswegen tot deze gebieden. De combinatie tussen zwaar verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers komt hier regelmatig voor.

Gebiedskenmerken:

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



Gebiedsspecifieke keuzes:

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

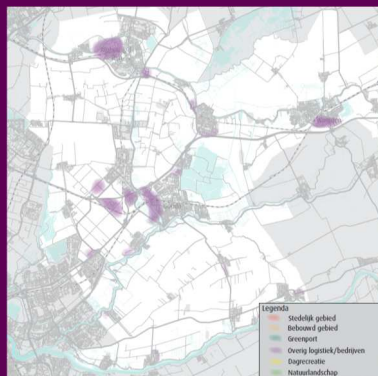
P+R			
	<i>intern</i>	<i>regionaal</i>	<i>extern</i>

4.2.4 Overige logistiek en bedrijven

In de regio zijn verschillende bedrijventerreinen gevestigd. De bereikbaarheid per ov is hier wat minder van belang. De regio wil daarom inzetten op de bereikbaarheid voor goederen en per fiets. Dit zorgt ook voor conflicten tussen deze groepen met een verminderde fietsveiligheid tot gevolg. Inzetten op meer veiligheid is daarom ook van belang.

Gebiedskenmerken:

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



Gebiedsspecifieke keuzes:

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

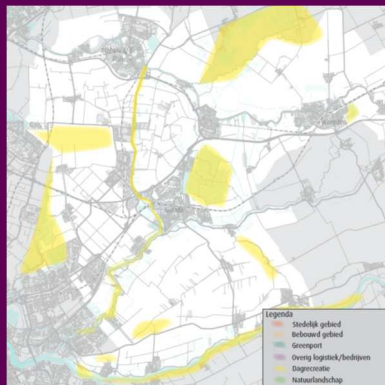
	☐	☒	☒
	☐	☐	☐
P+R	☐	☐	☐
	☐	☒	☐
	☐	☒	☐
	☐	☐	☐
	☐	☒	☒
	☐	☐	☒
	<i>intern</i>	<i>regionaal</i>	<i>extern</i>

4.2.5 Dagrecreatiegebieden

De verschillende gebieden in de regio waar veel dagrecreatie plaatsvindt zijn op veel manieren bereikbaar. Soms gaat het om fietsroutes, soms zijn gebieden beter per auto bereikbaar of is de bus geschikt. Over het algemeen gaat het om kleinere aantallen (in vergelijking met het stedelijk gebied). We zetten in op speerpunten rondom veiligheid, groen, een leefbare omgeving. Daar hoort veiligheid van fietsers en voetgangers bij en het verder ontwikkelen van openbaar vervoervoorzieningen in en rond deze gebieden.

Gebiedskenmerken:

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



Gebiedsspecifieke keuzes:

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

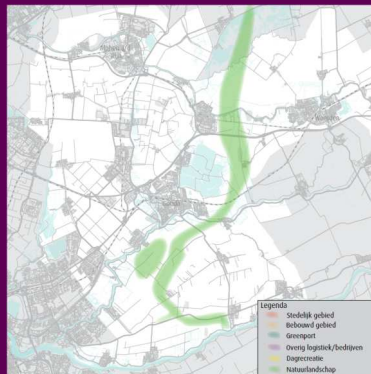
P+R			
	<i>intern</i>	<i>regionaal</i>	<i>extern</i>

4.2.6 Natuur en ecologie

Het natuurlandschap in de regio moet beschermd worden tegen teveel verkeer. Het gebied is niet toegankelijk, behalve voor voetgangers. De natuurwaarden zijn maatgevend voor het mobiliteitsbeleid.

Gebiedskenmerken:

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



Gebiedsspecifieke keuzes:

- Gebied waar de natuurwaarden maatgevend (moeten) zijn voor mobiliteitsbeleid
- Ontoegankelijkheid, m.u.v. voetgangers
- Tegengaan van barrierewerking
- Beperken geluidsoverlast.

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

4.2.7 Overig landelijk gebied

Het landelijk gebied is niet bedoeld voor het doorgaande verkeer. De verplaatsingen zijn daarom vooral intern en regionaal. Het ov neemt naar verwachting af door de lage bevolkingsdichtheid. De regio zet vooral in op de fiets en de landbouwverkeer.

Gebiedskenmerken:

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

Gebiedsspecifieke keuzes:

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

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

5

Visie vertaald naar maatregelen

5.1 Projecten zijn kosteneffectief en integraal

Het is van belang dat de regio een korte, slimme agenda heeft waar ze de komende jaren uit kan putten voor projecten. Om die reden is de visie van de regio – zoals in de vorige hoofdstukken is uitgelegd – vertaald naar maatregelen.

Hiervoor is eerst een groslijst opgesteld. Uit deze groslijst zijn de meest kosteneffectieve en integraal doorwerkende projecten gekozen. Alleen die zijn opgenomen in dit RVVP en dienen als concrete agenda waar de regio in de komende jaren mee aan de slag gaat.

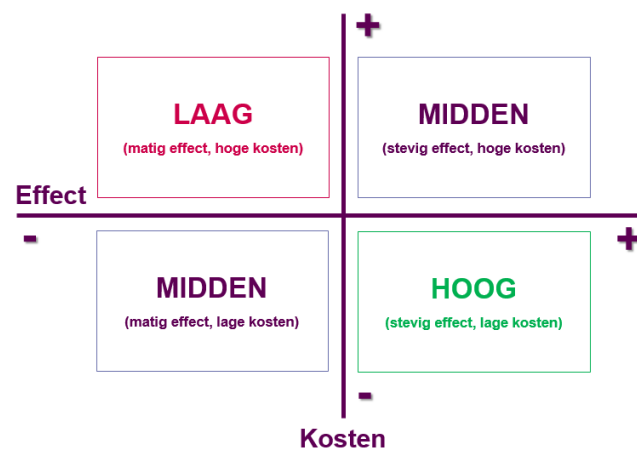
De keuze voor de projecten is vervolgens getoetst tijdens een atelier met stakeholders uit de regio, met de werkgroep van de verschillende betrokken gemeenten en met de provincie Zuid-Holland.



Figuur 5.1: De zeer kansrijke en gemiddeld kansrijke projecten zijn opgenomen in de concrete agenda waar de regio mee aan de slag gaat

Om te bepalen wat de meest kansrijke projecten zijn voor het RVVP Midden-Holland is een analyse uitgevoerd op twee aspecten: kosteneffectiviteit (figuur 5.2) en integraliteit (figuur 5.3).

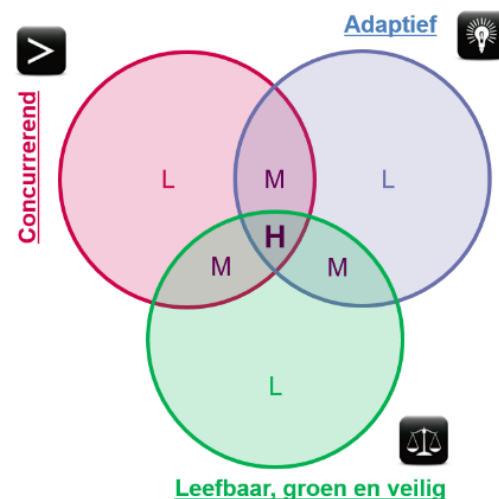
Kosteneffectiviteit is hierbij: in hoeverre zijn projecten effectief in wat zij beogen? Zijn de kosten die daarvoor moeten worden gemaakt in verhouding tot de resultaten?



Figuur 5.2: Methode meten kosteneffectiviteit

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.



Figuur 5.3: Methode meten integraliteit (H=hoog, M=midden, L=laag)

Nadat voor beide aspecten een oordeel was gegeven, is de kansrijkheid vastgesteld (figuur 5.1). Daar zijn 24 projecten uit naar voren gekomen, die in de volgende paragraaf zijn toegelicht.

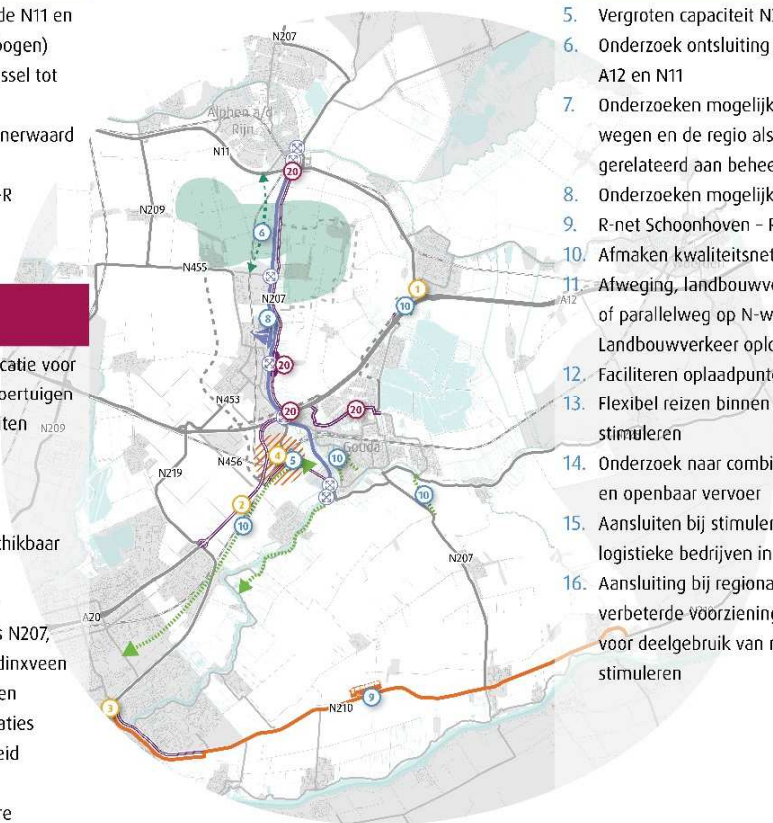
5.2 24 projecten om samen aan te werken

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

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



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 Landbouwverkeer 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

5.3 Bestuurlijke trekkers

Regio Midden-Holland is sinds dit jaar een netwerksamenwerking waarbij de deelnemende gemeenten zelf de regio vormen. In lijn hiermee en vanuit de gedachte dat sommige gemeenten extra affiniteit of betrokkenheid hebben bij een bepaald project, zijn in die gevallen gemeentelijke trekkers aangewezen in het RVVP. Een gemeente wordt - als zij dit wenst - door het regionaal bestuurlijk overleg aangewezen als initiatiefnemer om vooruitgang te boeken op dat project.

In de praktijk betekent dit dat een wethouder namens het overleg aangewezen kan worden als bestuurlijk trekker van een project en in afstemming met de voorzitter t.a.v. betreffend project namens de regio kan spreken en hierover terugkoppeling verzorgt aan de collega's in het regionaal overleg. Met name bij lobby-projecten leeft deze wens. Regionale besluiten (o.a. over regionale budgetten en subsidies) worden altijd genomen in, door, met instemming van of na akkoord van het regionaal bestuurlijk overleg of de voorzitter.

De trekkende gemeente organiseert daarbij benodigde extra capaciteit in eerste instantie binnen de eigen gemeente en gaat daar zo nodig

over in gesprek met de regiogemeenten via het Regionaal Secretarissenoverleg (RSO).

De voorzitter en de secretaris zijn aanspreekpunt voor de regionale projecten die hen toebedeeld worden, alsmede de integraliteit en coördinatie van het RVVP.

5.4 Factsheets per project

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, financier): Wie is de komende jaren initiatiefnemer in de regio om voortgang met dit project te boeken?
- Kansrijkheid (kostencategorie en integraliteit): Hoe is het project beoordeeld?
- Planning (kort, middellang, lang): Wanneer speelt het project?

5.4.1 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 gedaan². 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)

² 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 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.

De regio is de aangewezen partij om zich in te zetten voor een versnelde verbreding van de A20³. Inzet blijft immers nodig om te ondersteunen bij de studie en een versnelling van de uiteindelijke verbreding te organiseren.

Stakeholders Trekker: Gemeente Zuidplas
Duwer: Gemeenten, regio, provincie, samenwerkingsverband AGW
Financier (voorstel): Rijksoverheid, provincie, gemeenten, regio

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

Planning Lange termijn (>10 jaar)

³ 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 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.

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 2010⁴. 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)

⁴ Inpassingsplan Gouweknoop, grondgebied Waddinxveen, Provincie Zuid-Holland, 2010.

5.4.2 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 zowel een andere overheid zijn, als ook een private partij.

5

Vergroten capaciteit N207 Gouda-west

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	Vorbereidingskosten: €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 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	Middellange tot lange termijn (>5 jaar)

8

Onderzoeken mogelijkheden Blauwe Golf

Omschrijving 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 sluizen en bruggen. Het project 'Blauwe Golf verbindend' faciliteert de informatievoorziening tussen vaarwegbeheerders, de scheepvaart (Fairway Information Systems en Blauwe Golf, Verbindend) en het wegverkeer (NDW en Blauwe Golf, Verbindend). Blauwe Golf is overdraagbaar voor toepassing in nog niet bij het cluster aangesloten regio's. Als Midden-Holland verkennen we mogelijkheden om ons aan te sluiten bij het cluster.

Concrete acties zijn:

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

Stakeholders Trekker: Gemeente Waddinxveen, provincie Zuid-Holland
Duwer: Gemeenten
Financier (voorstel): Provincie Zuid-Holland, Beter Benutten

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €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, Connexxion, 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 Landbouwverkeer 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, Fietzersbond, 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 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 Voorbereidingskosten: €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 heeft gekozen voor een nieuwe aanbesteding met de looptijd van 1 jaar en 1 maand en de mogelijkheid deze met maximaal 3 keer een periode van 1 jaar te verlengen. De belangrijkste reden voor deze korte looptijd is dat men tijd nodig heeft voor het ontwikkelen en organiseren van het regionale systeem voor meerdere doelgroepen. Dat is ook de reden voor het toevoegen van een extra maand. Dan lopen de contracten voor het leerlingenvervoer en het Wmo-vervoer gelijktijdig af.

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 het plan 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 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. Er is een gezamenlijke werkgroep opgericht om bovenstaande aspecten uit te werken. Deze werkgroep komt in 2016 eens per maand samen om de voortgang te bespreken.

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 verduurzamen 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 hierin aansluiten. Zo kan gedacht worden aan een dependance van het Alpherium op het sluiseland bij Gouda, 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.samobi.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)

5.4.3 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 2014-2016 RPV Midden-Holland een aantal projecten genoemd:

- School op Seef (www.schoolopseef.nl)
- TotallyTraffic (www.totallytraffic.nl)
- Lesprogramma VOMOL (Veilig omgaan met landbouwverkeer) waarin 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.

Stakeholders Trekker: Regio Midden-Holland
Duwer: Gemeenten, ROV, loon- en grondverzetbedrijven
Financier (voorstel): ROV Zuid-Holland

Kansrijkheid Voorbereidingskosten: €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 bermschade)

Omschrijving	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 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 Landbouwverkeer, 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 geoportaal 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	Vorbereidingskosten: €25.000 - €50.000 Realisatiekosten: €50.000 - €100.000 Effect: redelijk groot Draagt bij aan: adaptieve regio
Planning	Korte termijn (<5 jaar)

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 een 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	Vorbereidingskosten: < €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 Voorbereidingskosten: €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 "Basiskkenmerken kruispunten en rotondes"⁵ 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.

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)

⁵ Basiskkenmerken 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 Landbouwverkeer (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	Vorbereidingskosten: €25.000 - €50.000 Realisatiekosten: €50.000 - €100.000 Effect: groot Draagt bij aan: leefbare/groene/veilige regio
Planning	Korte termijn (<5 jaar)

6

Tot slot

Met dit Regionaal Verkeer- en Vervoerplan wordt invulling gegeven aan het Regionaal programma verkeer en vervoer van Regio Midden-Holland. Dit RVVP is opgesteld voor de lange termijn en legt een stevige en gedragen basis neer om de uitdagingen van de komende jaren tegemoet te treden. Wij zijn er van overtuigd dat de projecten uit dit RVVP breed bijdragen aan de doelen van onze Regio. Ze verdienen aandacht en uitvoering. Daar zal de energie in de komende jaren op gericht zijn.

Tegelijk zijn wij ervan bewust dat het RVVP een levend document is dat onderhoud vergt. Er zullen immers altijd nieuwe ontwikkelingen zijn. Periodiek zullen we daarom de balans opmaken. Hoe lopen de projecten? Vragen de projecten en het uitvoeringsprogramma om aanscherping of bijstelling? De agenda's bieden hier binnen de afwegingskaders van het RVVP voldoende ruimte en flexibiliteit voor. De Regio neemt hiervoor verantwoordelijkheid en rapporteert periodiek richting betrokken partijen. Wanneer ambities verschuiven of maatregelen in overwegende mate niet meer blijken te voldoen aan de regionale wensen, dan zal evaluatie en zo nodig een bijstelling van het RVVP overwogen worden.

Vestiging Amsterdam

De Ruyterkade 143

1011 AC Amsterdam

T (020) 420 92 17

F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng