

## **Tekst aanpassingen Concept Mobiliteitsvisie n.a.v. BcVa 9 juli 2025**

In dit document vindt u de teksten die betrekking hebben op de auto en verkeersveiligheid. De groen gemarkeerde tekst zijn toegevoegd in de alinea's n.a.v. de BcVA van 9 juli.

### ***Pagina 9, paragraaf 2.1 Uit de Strategische Agenda 2023-2026***

#### **Mobiliteitsbehoeften veranderen**

De bevolkingssamenstelling verandert, met toenemende vergrijzing en veranderende woonvoorkeuren als gevolg. Steeds meer mensen wonen en werken in (hoog)stedelijke gebieden waardoor die gebieden in omvang groeien. De mobiliteitsbehoeften van mensen verandert daardoor ook; meer publieke mobiliteit, fietsen en lopen en minder gebruik van de auto. Ook is er vanwege de vergrijzing meer vraag naar doelgroepenvervoer.

#### **Uitdagingen: systeem onder spanning**

Door de groei staat bestaande infrastructuur onder druk: wegcongestie, capaciteitsproblemen in het openbaar vervoer en personeelstekorten<sup>1</sup> en financiële (on)mogelijkheden zetten het systeem onder spanning. Ook neemt het vervoer per auto op de langere afstanden nog toe, met blijvende filedruk<sup>2</sup> en beperking van leefbaarheid.

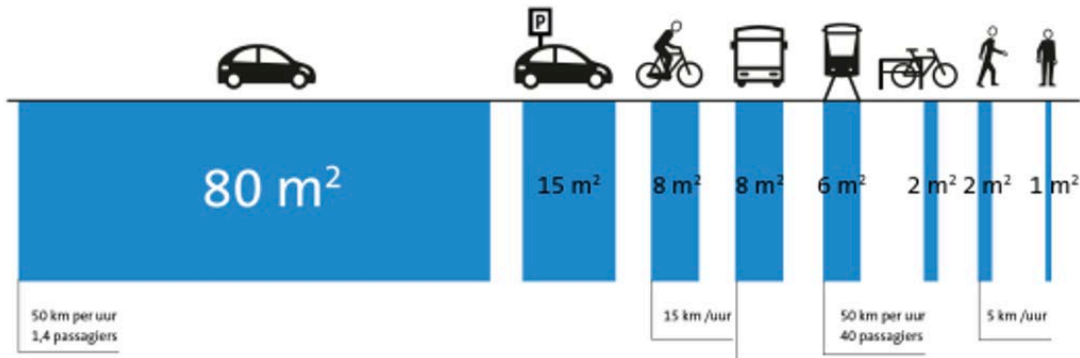
### ***Pagina 16, paragraaf 3.1.2 Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving In combinatie met verstedelijking***

Ruimtelijke ontwikkelingen in de regio vragen om gerichte investeringen in passende mobiliteit. Woningbouw en verbetering van infrastructuur gaan daarbij idealiter hand in hand. Centraal staat de kracht van *nabijheid*: we stimuleren de bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen. Daarbij geven we prioriteit aan ruimte-efficiënte vervoersvormen – dat wil zeggen: vervoer dat weinig ruimte per persoon inneemt. Zie afbeelding 5 voor een vergelijking van het ruimtebeslag per vervoersmiddel.

---

<sup>1</sup> In het OV zullen we de komende tien jaar circa 20% meer chauffeurs nodig hebben. In de haven zijn er nu 6000 vacatures. Dat zal tot 2050 groeien naar een totaal tussen de 10.000 en 25.000 vacatures. Voor veel van deze vacatures is groot rijbewijs nodig.

<sup>2</sup> Automobilisten staan in Rotterdam gemiddeld 63 uur per jaar in de file en daarmee staat de Maasstad van de file-top 945 van steden van de wereld op nummer 26. Den Haag staat op plek 41. Leiden op 68. Bron: 'Vier Nederlandse steden in Wereldwijde file-top 50', Algemeen Dagblad, 6 januari 2025.



### Voor een aantrekkelijke leefomgeving

Deze aanpak combineren we bescherming van het landschap en de inzet op een schone, gezonde leefomgeving. Een aantrekkelijke leefomgeving is ook verkeersveilig. [Het uitgangspunt blijft nul verkeersdoden en -ongevallen](#). Daarom zetten we samen met onze partners in op zowel het structureel terugdringen van ongevallen als de ervaren verkeersonveiligheid – met fysieke ingrepen én gedragsmaatregelen. We prioriteren veilige infrastructuur, zoals gescheiden HOV- en fietsroutes en investeren in langzaam verkeer in de regio. Dit ondersteunt gezonde, duurzame stedelijke omgevingen.

### **Pagina 18 en 19, paragraaf 3.2 Ons droombeeld: stip op de horizon**

#### **Actieve en publieke mobiliteit is vanzelfsprekend**

Reizen is veilig en comfortabel. Actieve en publieke mobiliteit is vanzelfsprekend – net zo luxe en makkelijk als een privéauto. Lopen, fietsen en publieke mobiliteit versterken elkaar en vormen samen de kern van mobiliteit in de regio. Het is aantrekkelijk, toegankelijk, betrouwbaar, schoon, stil en snel, voor iedereen – ongeacht vervoersbehoefte of budget. Autogebruik balanceren we met publieke en actieve mobiliteit om doorstroming te verbeteren, bijvoorbeeld door 30 km/u-zones te combineren met vrije HOV-banen. Tegelijkertijd vindt goederenvervoer 24/7 plaats, maar wel evenwichtig gespreid over de dag. Dat transport verloopt autonoom, schoon en stil. Zo blijft de economie draaien en kunnen mensen genieten van een prettige leefomgeving.

#### **We beschermen wat waardevol is**

Open gebieden blijven open. Midden-Delfland, het Groene Hart en het strand in Wassenaar of Voorne aan Zee blijven onaangetast. We houden de longen van de regio open; voor recreatie en voor de natuur zelf. Tegelijkertijd zorgen we voor uitstekende verbindingen voor publieke en actieve mobiliteit. Iemand zonder auto in hartje Rotterdam kan straks net zo makkelijk een wandeling maken op het strand van Scheveningen. De functies wonen, werken en zorg concentreren we rond mobiliteitsknooppunten. Dat is efficiënt en effectief. Zo blijft elk gebied sterk in zijn eigen functie en houden we het geheel in balans.

## **Pagina 22, paragraaf 3.3 Dromen per gebiedstype**

### **Metropolitaan of hoogstedelijk gebied**

Metropolitaan of hoogstedelijk wonen: een (hoogbouw) appartement in de binnenstad van Rotterdam, Den Haag, Delft, Rijswijk of Zoetermeer. Geen eigen tuin, wel een balkon, dakterras of stadspark om de hoek. Het is leven in een dynamische omgeving met veel bovenregionale<sup>3</sup> voorzieningen, innovatieve woon- en werkplekken (kennis- en diensteneconomie), slimme infrastructuur, groene parken en waterpartijen. Schone, autonome publieke mobiliteit zorgt voor snelle en comfortabele verbindingen in de stad en naar buiten. Steden zijn ontworpen op de menselijke maat: veilige, groene straten nodigen uit tot lopen, fietsen, ontmoeten en ontspannen. Het draait om gebruik van gemeenschappelijk vervoer en veel minder om individueel bezit.

### **Stedelijk wonen en werken**

Stedelijk wonen, zoals bijvoorbeeld in Zoetermeer, Voorburg, Leidschendam-Voorburg of Spijkenisse (Nissewaard): een huis met tuin in een stedelijke omgeving. Veelal laagbouw in combinatie met appartementen. Een winkelcentrum en een parkje op loop- of fietsafstand, net als bijvoorbeeld de huisarts, basisschool, sportvereniging et cetera. Aantrekkelijke voorzieningen en een sterk economisch klimaat. Combinatie van levendige energie van de stad en rust en comfort van een groen, duurzaam woon- en leefklimaat. Reizen naar metropolitane gebieden, mainports en Greenports gaat het snelst via publieke mobiliteit. Binnenstedelijke verplaatsingen gebeuren voornamelijk met de (e-)fiets en lopend. De auto houdt een beperkte rol voor langere afstanden en bestemmingen zonder goede publieke en actieve mobiliteit.

### **Greenports en Mainport**

De wereldhaven van Rotterdam met zijn energie- en logistieke kracht, de innovatieve glastuinbouw van de Greenport, de internationale rechtsorde van Den Haag en het technologische vernuft van TU Delft vormen samen een krachtig samenhangend (eco)systeem dat economische groei, innovatie en duurzaamheid stimuleert. 'Multimodale' bereikbaarheid is voor de Greenports en Mainport van essentieel belang. Dat betekent dat goederenstromen via een combinatie van weg, rails, binnenvaart en door de lucht worden vervoerd, op efficiënte en duurzame wijze, 24/7, evenwichtig verspreid over de 24 uur van een dag. Dit zorgt voor een flexibele en robuuste logistieke keten. Werknemers reizen gemakkelijk van en naar de havens met publieke mobiliteit en de (e)fiets; autobezit is geen voorwaarde om het werk te bereiken.

### **Ruimtelijk wonen en recreëren**

---

<sup>3</sup> Voorzieningen die je alleen kan vinden in Rotterdam of Den Haag. Denk aan een academisch ziekenhuis, de exclusievere winkels, musea, of een universiteit.

Wonen en recreëren in het groen van de metropoolregio Rotterdam Den Haag: genieten van de rust van de natuur én toegang hebben tot de grote steden. Voorne aan Zee, Wassenaar, de polders van Midden-Delfland, Albrandswaard en Pijnacker-Nootdorp; enkele voorbeelden van groenplekken, door uitstekende mobiliteit vlakbij. Voor bewoners blijft de individuele auto belangrijk. Voor reizen naar de stad kiezen bewoners steeds vaker voor een combinatie van vervoersmiddelen. Aan de stadsranden stappen mensen van de autonome, individuele auto eenvoudig over op publieke mobiliteit of een (deel)fiets, wat bijdraagt aan duurzame mobiliteit en de afname van druk op stadscentra. De steden en de meer ruimtelijke gebieden komen steeds dichterbij elkaar.

***Pagina 26 t/m 28, paragraaf 4.2 publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7***

**Systeem van publieke en actieve mobiliteit bestaat uit 3 onderdelen**

Onze droom voor de toekomst: mobiliteit voor iedereen, overal en altijd beschikbaar – ongeacht vervoersbehoefte of budget. Daarom bouwen we aan een samenhangend systeem van publieke en actieve mobiliteit, bestaande uit 3 onderdelen:

**1. Hoogwaardig OV: de standaard**

Metro's, snelle trams en metrobussen<sup>4</sup> (= hoogwaardig OV) vormen het fundament van ons mobiliteitssysteem. Ze verbinden centra en randen van stedelijk gebied met elkaar én met de rest van Nederland. Aantrekkelijk, snel, vaak, betrouwbaar en de hele dag beschikbaar, zodat de keuze voor de auto minder vaak gemaakt wordt. We verbeteren kansrijke bus- en tramlijnen en leggen nieuwe vrijliggende banen aan. Waar nodig krijgt publieke en actieve mobiliteit voorrang, ook ten opzichte van de auto. Ook vragen we het Rijk om de kwaliteit van het nationale spoornetwerk te versterken.

**2. Mobiliteitsknooppunten: het scharnier**

Op kruispunten van hoofdverbindingen ontstaan mobiliteitsknooppunten: overstapplaatsen met goede voorzieningen en een prettige verblijfskwaliteit. Deze locaties stimuleren ruimtelijke ontwikkeling en vormen het scharnier tussen auto, publieke en actieve mobiliteit. Door goede bereikbaarheid en overstapmogelijkheden verleiden we automobilisten richting de stedelijke gebieden hierover te stappen op publieke mobiliteit.

**3. Fietsen, lopen en vraaggestuurd vervoer: fijnmazige toevoeging**

Niet iedereen woont of werkt bij een knooppunt, maar moet er wel komen. We investeren daarom in veilige, snelle fiets- en looproutes, aansluitend op mobiliteitsknooppunten. Voor wie fietsen of lopen geen optie is, bieden we een fijnmazig netwerk van kleinschalig, gedeeld of vraaggestuurd vervoer – betrouwbaar,

---

<sup>4</sup> ook wel Bus Rapid Transit: hoogfrequente, hoogkwalitatieve verbindende buslijnen op een vrij liggende baan of snelwegen.

betaalbaar en afgestemd op de reiziger. Ook reguliere buslijnen maken hiervan deel uit, mits deze goed bezet zijn en/of indien er nog geen voldoende andere vormen van actieve en publieke mobiliteit beschikbaar zijn. We houden expliciet rekening met de behoeften van kwetsbare doelgroepen, bijvoorbeeld via begeleiding met een OV-coach. We spelen in op reizigers die reizen naar de Mainport, Greenports en verder gelegen werklocaties.

NB. We staan open voor innovaties zoals het delen van privéritten via digitale platforms. We volgen vanuit regionaal perspectief de mobiliteitshiërarchie van 'STOMP' – stappen (lopen), trappen (fietsen), openbaar vervoer (collectief vervoer), mobility as a service (deelmobiliteit en slimme mobiliteit), particuliere auto – waarbij we stappen, trappen en openbaar vervoer in samenhang bekijken. Die vormen van vervoer moeten elkaar versterken en voor een samenhangend systeem zorgen. De 21 samenwerkende gemeenten leggen kortom de focus op publieke en actieve mobiliteit.

### **Afstemming met de auto**

Hoe verhoudt het systeem van publieke en actieve mobiliteit zich tot de auto? We ondersteunen het gemeentelijk beleid voor meer 30 km/h-zones: goed voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Tegelijkertijd vraagt publieke en actieve mobiliteit om ruimte en prioriteit op plekken die cruciaal zijn voor het regionale netwerk. Op gemeentelijke hoofdwegen (50 km/h) delen auto, fiets en publieke mobiliteit de ruimte. We hebben scherpe keuzen te maken: wie krijgt waar voorrang? Die keuzen maken we vanuit het netwerkperspectief in de verschillende gebieden, waarbij we letten op:

- De opbouw en samenhang van het mobiliteitsnetwerk;
- De juiste plek en prioriteit en doorstroming van de voor auto op de hoofdwegen.
- De prioriteit voor de fiets en publieke mobiliteit op weg en of kruispunt;
- Verkeersveiligheid is en blijft altijd een randvoorwaarde.
- Goede afstemming tussen wegbeheerders.

We investeren in het wegennet als dit het mobiliteitssysteem als geheel versterkt: voor verkeersveiligheid, voor personen die afhankelijk zijn van de privéauto voor woon-werkverkeer, logistieke betrouwbaarheid of bereikbaarheid van hulpdiensten. Tegelijkertijd onderstrepen we het belang van investeren in fietsinfrastructuur: van brede paden tot veilige, toegankelijke stallingen.

### **Basis op orde met verkeersveiligheid**

We besteden extra aandacht aan verkeersveiligheid en 'we maken een punt van nul' blijft het uitgangspunt. We zetten samen met alle partners in op het blijvend reduceren van zowel de ongevallen als de ervaren verkeers(on)veiligheid. Met zowel fysieke maatregelen als gedragsmaatregelen.

## **Pagina 31, paragraaf 4.4 Volle inzet op technologie**

### **Toepassingen van technologie**

#### *1. Sociale en verkeersveiligheid*

- Sociale veiligheid: slimme camera's, gedragsmaatregelen, verlichting, data-analyse en betere inrichting van voertuigen en knooppunten vergroten de veiligheid.
- Verkeersveiligheid: slimme verkeerslichten, gedragsmaatregelen, voertuigtechnologie, rijtaakondersteuning en snelheidshandhaving maken rijden voor iedereen verkeersveiliger ~~wegen veiliger~~.

#### *2. Benutting van het mobiliteitssysteem*

- Een geïntegreerd systeem: van publieke en actieve mobiliteit vraagt om technologische samenhang in capaciteit, reisinformatie, organisatie, beveiliging en betaling.
- Autonoom vervoer: zelfrijdende voertuigen verhogen de frequentie van bestaande lijnen en maken nieuwe vormen van publieke mobiliteit mogelijk.
- De acceptatie door gebruikers: we hebben oog voor het gedrag van mensen en de acceptatie van nieuwe technologieën door gebruikers.
- Datasturing en AI: 5G, data-analyse en AI optimaliseren reizigersstromen. We sturen op tijd en plaats met comfort, betere aansluitingen en financiële prikkels, en promoten alternatieven voor de privéauto.
- Logistiek: we delen digitale verbindingen en data met de logistieke sector voor meer efficiëntie.

#### *3. Beheer en onderhoud*

- Slimme verbindingen: slimme apparaten, digitale verbindingen en data verbeteren het beheer en onderhoud van infrastructuur en materieel, met focus op veiligheid en duurzaamheid.
- Energietransitie: we benutten bijvoorbeeld OV-infrastructuur, zoals het elektriciteitsnetwerk, om netcongestie te verminderen, onder de noemer 'Energie in het OV'.

## **Pagina 39, paragraaf 5.4 To do-lijst keuze 4**

### **Volle inzet op technologie**

#### **Kennis**

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in samenwerking met kennisinstellingen, vervoerders en marktpartijen:

- Toegepast technologieprogramma: ontwikkelen een langjarig programma dat kennis, inzicht en overzicht biedt in de toepasbaarheid van technologieën voor onze opgaven, met aandacht voor menselijk gedrag en de acceptatie van nieuwe technologieën door gebruikers;
- Koplopersgroep: vormen een koplopersgroep van wegbeheerders en vervoerders. Deze groep past technologie toe die bijdraagt aan sociale veiligheid, verkeersveiligheid, systeembenutting en efficiënt beheer en onderhoud;
- Digitale transitie met reizigers: betrekken reizigers actief bij de digitale transitie. We leggen uit hoe technologie werkt, benoemen de voordelen, staan open voor vragen en bevorderen de acceptatie ervan door gebruikers.

***Pagina 43, paragraaf 6.1 Uitwerking per gebiedstype***

**Ruimtelijk wonen en recreëren**

Rustige gebieden vragen om goede regionale verbindingen. De (elektrische) fiets en privéauto zijn en blijven belangrijk voor iedereen die geen andere keuze heeft. We zetten in op deelmobiliteit, vraaggestuurd OV, P+R-locaties, (H)OV en bereikbaarheid van natuur en recreatie (kust, polders) via fiets en OV-deelfietscombinaties.