



# VIJFHEERENLANDEN VOORUIT

MOBILITEITSVISIE VIJFHEERENLANDEN 2020-2040

## Inhoud

Mobiliteitsvisie 2040 – Vijfheerenlanden .....	2
Aanleiding .....	2
Doelstelling en visie .....	3
1. Toekomstige trends en ontwikkelingen .....	4
2. overig beleid en visies .....	6
3. Digitale enquête .....	7
4. Doelstellingen .....	8
5. Verkeersnetwerken per modaliteit .....	11
6. Afsluiting .....	14

# Mobiliteitsvisie 2040 – Vijfheerenlanden

## Aanleiding

Voor u ligt de Mobiliteitsvisie 2040 voor Vijfheerenlanden. Met deze visie geven we richting aan het uiteindelijke Mobiliteitsplan 2020 – 2030. Deze visie is het eerste onderdeel van het Mobiliteitsplan. De vervolgstappen zullen worden genoemd in hoofdstuk 6. De Mobiliteitsvisie heeft een langere doorkijk dan het nog op te stellen Mobiliteitsplan. Zo kunnen we bij het nog op te stellen beleid rekening houden met, en vorm geven aan de nog (deels onbekende) toekomst.

De gemeente Vijfheerenlanden is per 1 januari 2019 ontstaan uit een fusie tussen de gemeenten Leerdam, Vianen en Zederik. De gemeente Vijfheerenlanden maakt onderdeel uit van de Provincie Utrecht, terwijl vóór de fusie de gemeenten Leerdam en Zederik behoorden tot de Provincie Zuid-Holland. Door de fusie is harmonisatie van beleid noodzakelijk, vandaar dat een nieuw samenhangend Mobiliteitsplan wordt opgesteld.

De Mobiliteitsvisie vormt de basis van het Mobiliteitsplan. Het Mobiliteitsplan beschrijft het beleid voor de komende 10 jaar van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. Het plan schetst onder andere de gewenste infrastructuur met aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor alle typen verkeer: bussen, vrachtauto's, personenauto's, fietsers en ook de voetgangers. Ook beschrijft het Mobiliteitsplan op hoofdlijnen welke maatregelen nodig zijn om in 2030 de gestelde doelen te behalen. Samen vormt dit de leidraad voor investeringen in de komende jaren.

Het nieuwe Mobiliteitsplan wordt het beleidskader voor verkeer- en vervoeropgaven binnen de gemeente.

Het einddoel is een door de gemeenteraad vastgesteld, toekomstbestendig Mobiliteitsplan voor de periode 2020 – 2030 waarin de integrale visie op verkeers- en vervoersbeleid is opgenomen. Het Mobiliteitsplan is geslaagd als er een breed gedragen bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak is onder alle betrokken partijen.

## Doelstelling en visie

### Hoofdoelstelling:

De gemeente Vijfheerenlanden kiest voor een duurzaam verkeer- en vervoerssysteem en streeft een optimaal netwerk na voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

### Visie Bereikbaarheid:

De gemeente Vijfheerenlanden zet in op:

- Een goede bereikbaarheid van de kernen door inzet van fietsnetwerken tussen de kernen en snelfietspaden naar omliggende steden
- Op het gebied van OV: gestrekte lijnen tussen de hoofdkernen en het omliggende gebied met goede (fiets-)opstappunten en een goede bediening van de eerste en laatste kilometer, voor alle gebruikers, bijvoorbeeld een flexibel OV-netwerk in en tussen de kernen
- Doorstroming van de rijkswegen ter voorkoming van overlast op het onderliggend wegennet

### Visie Leefbaarheid

De gemeente Vijfheerenlanden zet in op:

- Het verminderen van overlast van vrachtverkeer en landbouwverkeer
- Het autoluwer maken van binnensteden met als alternatief de fiets en het OV
- Het verminderen van overlast door autoverkeer

### Visie Verkeersveiligheid:

De gemeente Vijfheerenlanden zet in op een veilige verkeersstructuur conform de eisen van Duurzaam Veilig Verkeer (DVV) en een veilige omgeving voor voetgangers en fietsers

## 1. Toekomstige trends en ontwikkelingen

Er ligt een uitdaging voor de mobiliteit in Vijfheerenlanden. De Mobiliteitsvisie biedt een visie op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst eruit gaat zien. Voor de ontwikkeling van een visie op de mobiliteit is het daarom van belang om inzicht te krijgen in de trends en ontwikkelingen die zich (gaan) voordoen en die van invloed zijn op de mobiliteit. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie en de technologische ontwikkelingen die razendsnel gaan. Wij delen deze ontwikkelingen op in drie trends: de Groene, de Blauwe en de Grijs trend. De Groene trend heeft de (landelijke) klimaatdoelstellingen als uitgangspunt. De Blauwe trend heeft de focus op de technologische ontwikkelingen en de Grijs trend richt zich op de veranderende bevolkingssamenstelling en dan vooral de vergrijzing ervan.

Onze gemeente heeft in haar Strategische visie o.a. aandacht voor (groei-)kansen voor de bevolkingssamenstelling en een duurzame en schone economie, waarbij de mobiliteit voor haar inwoners goed geregeld is. De hier genoemde trends sluiten daarbij aan.

### Groene trend

De deelmobiliteit. Het bezit van voertuigen is niet meer belangrijk, wel de beschikbaarheid erover. Dit is nu al merkbaar in de grote steden op het gebied van mobiliteit, maar ook bij andere producten en diensten. Zo kan tegenwoordig al de hele inboedel worden geleased en diensten naar gebruik worden afgenomen. Voor de mobiliteit kiest men voor de meest efficiënte verplaatsing en het bezit van een voertuig wordt van ondergeschikt belang. Betrouwbaarheid van de reis moet dan wel gewaarborgd zijn. Vormen van voertuigen leasen, delen of inzetten als dienst nemen toe.



Duurzaamheid. Door de energietransitie neemt het gebruik van duurzame voertuigen toe. Voorbeelden hiervan zijn elektrische voertuigen (auto's, fietsen, steps). De fiets als vervoerswijze wordt ook steeds belangrijker, bijvoorbeeld bij de bezorging van pakketjes.

De Groene trend zal zijn weerslag hebben in hoe wij omgaan met o.a. parkeernormen, vergunningen, ontheffingen en het aanbod van e-laadpalen.

### Blauwe trend

Zelfsturende voertuigen. De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen, zowel voor particulier gebruik als voor bijvoorbeeld de transportsector.



Data en digitalisering. Door het verzamelen van data wordt ook het mobiliteitsgedrag gestuurd. Het verzamelen en delen van data zal een steeds belangrijkere rol gaan spelen in de communicatie naar de weggebruikers vóór en tijdens de reis.

Smart Mobility. Door betere technologie in voertuigen en meer data kunnen we met behulp van nieuwe informatie op een nog betere en slimmere manier reizen.

De Blauwe trend zal zijn weerslag hebben in hoe wij omgaan met bijvoorbeeld sluipverkeer en verkeersomleidingen bij werkzaamheden.

### **Grijze trend**

Diversiteit in de maatschappij. Het aantal ouderen neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler (per oudere neemt het aantal verplaatsingen toe). Vooral het aantal (elektrische) fietsbewegingen onder ouderen stijgt, waardoor het bijvoorbeeld belangrijk is dat er voldoende ruimte is op de fietspaden.



Mondigheid. Onder andere vanuit de omgevingswet krijgen burgers steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft vooral effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen.

De Grijze trend zal zijn weerslag hebben in hoe wij omgaan met o.a. nieuwe (fiets-)infrastructuur en bijbehorende voorzieningen zoals stallingsmogelijkheden.

Per regio of gemeente verschilt de mate van invloed van de verschillende trends. Zo zal de blauwe trend een grotere invloed hebben in sterk verstedelijkte gebieden, terwijl de grijze trend een grotere invloed zal hebben in een gemeente met een meer landelijk karakter. Zelfs binnen de gemeente Vijfheerenlanden zal de ene trend een grotere rol spelen in de kernen Leerdam en Vianen en de andere trend in de kleinere kernen.

## 2. overig beleid en visies

Gemeentelijk mobiliteitsbeleid volgt het landelijke en regionale beleid. Daarom is het belangrijk om het beleid van de hogere overheden te verankeren in het lokale beleid. Het beleid van die hogere overheden laat wel ruimte over voor maatwerk op lokaal niveau.

### Bovenlokaal beleid

In 2012 is de nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In deze Structuurvisie wordt ingezet op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren.

Zowel landelijk als provinciaal wordt ingezet op duurzaam vervoer en verkeersveiligheid. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) 2019 staat dan ook: *we willen snel van A naar B; maar nadrukkelijk in een goed ingerichte, schone en veilige omgeving*. Openbaar vervoer en fietsmaatregelen krijgen dan ook veel aandacht in dit plan.

De concept Provinciale Omgevingsvisie Utrecht is uitgewerkt op basis van een koersdocument waarbij aan de hand van vier thema's de koers wordt uitgezet. De thema's zijn: Ruimte voor duurzame ontwikkeling (wonen, werken, mobiliteit en landbouw); Gezonde en veilige samenleving; Energieneutraal, klimaatbestendig en waterrobuust; Aantrekkelijke leefomgeving (natuur, erfgoed, landschap). Bereikbaarheid is slim, schoon en veilig. Er wordt ingezet op een goed bereikbare provincie per fiets, openbaar vervoer en auto in een verkeersveilige omgeving. Centraal in het beleid staat de bereikbaarheidskwaliteit (welke en hoeveel woon- en werkbestedingen liggen binnen een bepaalde reisduur binnen bereik?).

### Concept-Strategische visie Vijfheerenlanden

Voor een toekomstvaste en duurzame gemeente Vijfheerenlanden is het van belang dat vooral de duurzame vervoerswijzen zoals fiets en elektrisch rijden, of andere vervoerswijzen op niet-fossiele brandstoffen, een belangrijke plaats innemen. Het mobiliteitsdoel van de concept-Strategische Visie is: "een duurzaam bereikbare en leefbare gemeente, met volop aandacht voor de veiligheid van alle verkeersdeelnemers".

Vanuit leefbaarheid of veiligheid kan het voor een optimaal netwerk voor langzaam verkeer en openbaar vervoer van meerwaarde zijn dat ook maatregelen worden genomen voor het gemotoriseerd verkeer (auto, vrachtauto of landbouwverkeer).

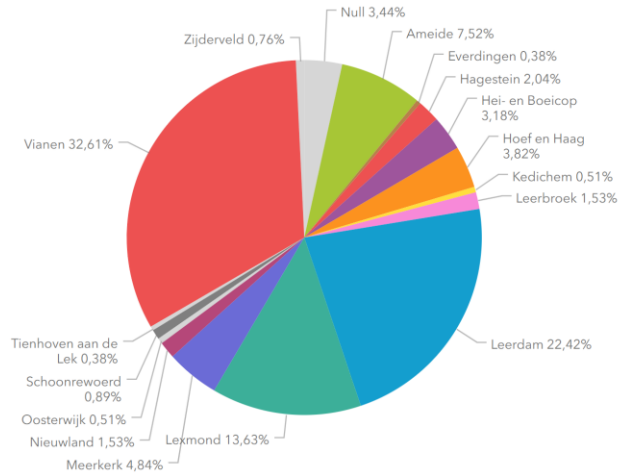
Gemeente Vijfheerenlanden sluit met haar Mobiliteitsvisie aan bij de concept-Strategische visie die op haar beurt weer aansluit op het bovenlokale beleid, waarbij voor onze gemeente de nadruk ligt op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

### 3. Digitale enquête

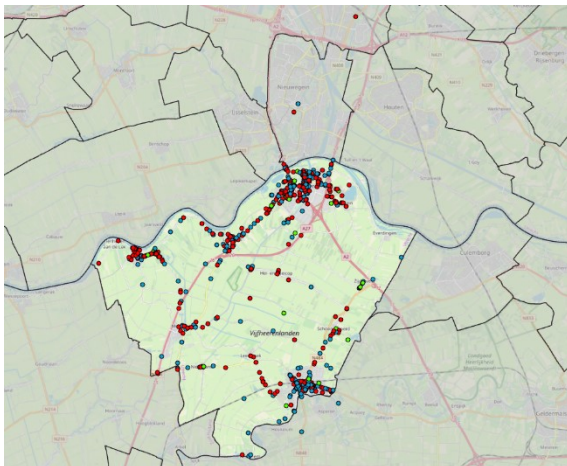
Van 1 juli tot en met 11 augustus 2019 heeft de gemeente een enquête breed uitgezet om de wensen en knelpunten op te halen bij de inwoners van de gemeente Vijfheerenlanden. Deze enquête kon zowel digitaal als analoog worden ingevuld.

Vanuit de verschillende kernen in de gemeente Vijfheerenlanden zijn knelpunten en wensen doorgegeven. In totaal zijn er op deze enquête 786 reacties ontvangen.

Uit deze reacties blijkt dat de meeste wensen en knelpunten betrekking hebben op het fietsverkeer, de ervaren snelheid van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid.



Figuur 1 Grafiek woonplaats van ingevulde reacties



De resultaten van de enquête zijn net als de andere stappen getoetst bij de klankbordgroep van het Mobiliteitsplan. Hierin zijn o.a. uitgenodigd: Fietsersbond, LTO, Cumela, omliggende gemeenten, Waterschap en Provincie Utrecht.

De inwoners van Vijfheerenlanden geven aan dat de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan zich vooral moeten focussen op het stimuleren van fietsgebruik, openbaar vervoer en het verhogen van de verkeersveiligheid.



## 4. Doelstellingen

Op basis van het de aangeven trends, de rijks-, regionale en lokale beleidsontwikkelingen en de resultaten van de enquête zijn de doelstellingen geformuleerd.

### Hoofddoelstelling:

De gemeente Vijfheerenlanden kiest voor een duurzaam verkeer- en vervoerssysteem en streeft een optimaal netwerk na voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

De 3 aspecten van de hoofddoelstelling zijn de rode draad van de Mobiliteitsvisie, de drie aspecten zijn:

- Maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren
- Maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren
- Maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten

### Kernopgave 1: Bereikbaarheid

- Het verbeteren van fiets- en openbaarvervoer-voorzieningen zorgt voor een goede bereikbaarheid van de kernen in de gemeente Vijfheerenlanden. De bereikbaarheid voor het auto- en vrachtverkeer mag als gevolg van maatregelen voor fiets of openbaar vervoer niet verslechteren.



- In overleg met het Rijk blijvende aandacht voor de kwaliteit van de doorstroming op de rijkswegen (A2, A27 en A15) en een optimaal aansluitende verkeersstructuur, ter ontlasting van mogelijk doorgaand verkeer door o.a. de

kernen Vianen, Leerdam en Meerkerk. Omdat de problematiek in de verschillende kernen verschillend van aard is, is er voor iedere kern een eigen aanpak noodzakelijk. Er wordt gezocht naar maatwerk. Doorgaand verkeer wordt uit kernen geweerd wanneer de wegen om die kern het verkeer goed kunnen verwerken. Als de wegen om de kern niet geschikt zijn voor doorgaand verkeer, dan zijn aanpassingen nodig aan de bestaande infrastructuur in de kern. Aanpassingen aan de bestaande infrastructuur moet in alle gevallen ook een verbetering voor het fietsverkeer of het openbaar vervoer betekenen.

- Verbetering van het (snel)fietsroutenetwerk tussen de kernen binnen de gemeente maar ook als verbinding tussen kernen binnen de gemeente met belangrijke locaties buiten de gemeente.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid door de spoorbarrière te verkleinen. Doordat de spoorwegovergangen relatief vaak dicht zijn in de spits, vormen deze een aanzienlijke barrière (dichtligtijden). Maatregelen ter verbetering hiervan dienen niet alleen een bijdrage te leveren aan een goede ontsluiting van Broekgraaf, maar dienen ook bij te dragen aan een betere bereikbaarheid en een betere doorstroming van het verkeer.
- Optimale veiligheid en bereikbaarheid rondom de spoorwegovergangen.

Waar mogelijk het OV-aanbod optimaliseren met minimaal het behoud van het aanbod dat we nu al hebben. Verbindingen waar we ons voor moeten inzetten zijn de buslijnen richting het Utrecht

Science Park en (in samenwerking met andere overheden) de verbinding Breda – Gorinchem - Utrecht.

#### Visie Bereikbaarheid:

De gemeente Vijfheerenlanden zet in op:

- Een goede bereikbaarheid van de kernen door inzet van fietsnetwerken tussen de kernen en snelfietspaden naar omliggende steden
- Op het gebied van OV: gestrekte lijnen tussen de hoofdkernen en het omliggende gebied met goede (fiets-)opstappunten en een goede bediening van de eerste en laatste kilometer, voor alle gebruikers, bijvoorbeeld een flexibel OV-netwerk in en tussen de kernen
- Doorstroming van de rijkswegen ter voorkoming van overlast op het onderliggend wegennet

#### Kernopgave 2: Leefbaarheid

- Heldere keuzes in de routing van het vrachtverkeer en landbouwverkeer en die routes geschikt maken voor dit verkeer. Met name het weren van vracht- en landbouwverkeer door de kernen zoals Lexmond en Ameide. Dit kan door bijvoorbeeld nieuwe routes aan te leggen of door beperking van de huidige routes door de kernen (met daarbij aanvullende maatregelen voor lokale bedrijven).



- Vergroten van de ruimte voor fietsers en voetgangers in de binnensteden door het beperken van het autogebruik (autoluwe binnensteden).
- Verbeteren van de oversteekbaarheid van de ontsluitingswegen, vooral in de kernen. Voorbeelden zijn de gebiedsontsluitingswegen in Vianen en

Leerdam.

- Vermindering van (de overlast van) snelheidsovertreders, met name in het buitengebied (60 km/h gebieden met veel lange stukken rechte weg).
- Vermindering van (de overlast van) sluipverkeer in de kernen.
- Aandacht voor een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte voor kinderen, ouderen en minder validen.
- Fietsverkeer draagt bij aan de levendigheid en de sociale controle van de omgeving. Daarnaast is het een geschikte manier om het toeristische landschap te verkennen.
- Het autoluwer maken van de binnensteden met als alternatief de fiets en het OV

#### Visie Leefbaarheid

De gemeente Vijfheerenlanden zet in op:

- Het verminderen van overlast veroorzaakt door vrachtverkeer en landbouwverkeer
- Het autoluwer maken van binnensteden met als alternatief de fiets en het OV
- Het verminderen van overlast veroorzaakt door autoverkeer

### Kernopgave 3: Verkeersveiligheid

- Het aanbieden van een heldere en veilige verkeersstructuur conform de eisen van Duurzaam Veilig Verkeer (DVV) (een al in de jaren 90 gestart initiatief van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten). In een aantal kernen in de gemeente is op dit vlak verbetering mogelijk.



(fiets en voetganger) en gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen.

- Verbeteren van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen en schoolroutes, onder andere door het aanbrengen van schoolzones en verkeerseducatie en -voorlichting.
- Verbetering van de verkeersveiligheid op locaties waar veel langzaam verkeer

Visie Verkeersveiligheid:

De gemeente Vijfheerenlanden zet in op een veilige verkeersstructuur conform de eisen van Duurzaam Veilig Verkeer en een veilige omgeving voor voetgangers en fietsers

## 5. Verkeersnetwerken per modaliteit

De gestelde doelstellingen zorgen voor verandering van de netwerken in de huidige situatie. In onderstaande figuren is de huidige situatie van de netwerken in beeld gebracht. Per vervoerswijze wordt aangegeven welke impact deze doelstellingen in grote lijnen hebben op de netwerken.

### Fietsverkeer



Om het gebruik van de fiets te stimuleren en te vergroten dient het fietsnetwerk verbeterd te worden. Dit kan allereerst door de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk te realiseren en het netwerk fijnmaziger te maken. Daarnaast moeten de bestaande fietsinfrastructuren die nu niet voldoende ruimte bieden voor de verwachte toekomstige groei aan fietsers in verschillende soorten en maten en snelheden verbeterd worden, bijvoorbeeld door het verbreden van fietspaden. Ten slotte moet er ingezet worden op snelfietsroutes (fietsnelwegen) met zo min mogelijk kruisingen met het gemotoriseerde verkeer. De meest kansrijke verbindingen zijn die vanaf de kernen (Vianen/Leerdam) richting het noorden (Utrecht) en het zuiden (Gorinchem). Ook het schoolfietsverkeer en het recreatieve fietsverkeer maken deel uit van het fietsnetwerk.

### Openbaar vervoer



Het openbaar vervoer is een belangrijk alternatief voor de auto. Het gebruik ervan dient daarom gestimuleerd te worden. De belangrijkste verbinding is richting het noorden (Utrecht). Het aanleggen van nieuwe treinstations of zelfs een nieuwe tramverbinding kan het gebruik van openbaar vervoer stimuleren. Daarom blijft de gemeente zich in regionaal verband inzetten voor het verbeteren van het openbaar vervoer, met goede aansluitingen en verbindingen. Door het strekken van de lijnen gaat de snelheid omhoog en daarmee is het OV een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Daarbij is het voor de gemeente Vijfheerenlanden belangrijk dat er geschikte en veilige overstappunten zijn en dat deze aansluiten op de knooppunten. Het bieden van een goed (vraagafhankelijk) openbaarvervoernetwerk in en tussen de kernen en naar de knooppunten toe en het faciliteren van goede fietsstallingsmogelijkheden zijn hierbij randvoorwaarden. Het beperken van het aantal overstapmomenten is bij het strekken van de lijnen een belangrijk aandachtspunt. Het openbaar vervoer moet toegankelijk zijn voor het buitengebied en de kleine kernen door inzet van een flexibel OV-netwerk.

## Voetgangers



Gezien de doelstelling voor de verkeersveiligheid is er bij voetgangers speciale aandacht voor de kwetsbare groepen. Dit betekent concreet dat waar veel kwetsbare groepen zich verplaatsen, goede infrastructuur nodig is. Denk hierbij aan omgevingen van scholen, zorgvoorzieningen en winkelcentra in de kernen.

## Gemotoriseerd verkeer

Het aanleggen van extra wegen voor gemotoriseerd verkeer is niet de primaire oplossing om aan de doelstellingen te voldoen. Extra voorzieningen voor gemotoriseerd verkeer dienen alleen gerealiseerd te worden als hiermee ook de positie van het openbaar vervoer of het langzaam verkeer en/of de leefbaarheid verbeterd wordt.

Door het optimaliseren van locaties waar relatief veel langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer elkaar kruist wordt zowel de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer als de oversteekbaarheid van het langzaam verkeer verbeterd. Denk hierbij aan kruisingen van gebieds-ontsluitingswegen in de kernen.



Het feit dat verbeteringen in de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de leefbaarheid primair worden gezocht in maatregelen op het gebied van openbaar vervoer en fietsen, betekent niet dat de aanleg van een nieuwe route voor autoverkeer (bijvoorbeeld een randweg) niet mogelijk is. In sommige gevallen kan de aanleg van een nieuwe weg weldegelijk bijdragen aan het bereiken van een van deze drie aspecten van onze hoofdoelstelling.

Het parkeerbeleid van de gemeente moet zowel bijdragen aan de gastvrijheid van de winkelkernen en de toeristische attracties in de gemeente, als aan de leefbaarheid van de woonwijken. Ook kan het parkeerbeleid een instrument zijn om het reisgedrag van bewoners en bezoekers van de gemeente te beïnvloeden.

## Vracht- en landbouwverkeer



De bevoorrading van winkels gebeurt steeds vaker met grotere voertuigen. In de huidige situatie is vracht- en landbouwverkeer in een aantal kernen toegestaan. Om de leefbaarheid in de kernen te vergroten kan het realiseren van city-hubs (overslagpunten naar kleinere voertuigen) een oplossing bieden.

Daarnaast wordt het landbouwverkeer steeds groter en zwaarder. In samenspraak met belangenorganisaties zoals CUMELA en LTO dient afgewogen te worden op welke wegen dit verkeer zich het beste kan verplaatsen en welke aanpassingen daarvoor nodig zijn. Op deze wijze kunnen wegen binnen de gemeente gefaciliteerd worden voor groot en zwaar verkeer.

## Niet netwerkgebonden maatregelen

Het Mobiliteitsplan biedt een breder beeld dan alleen de netwerkgebonden verkeersonderwerpen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement maar ook educatie en voorlichtingsmaatregelen (bijvoorbeeld verkeerseducatie op scholen). Ook monitoringsmaatregelen kunnen een plek krijgen in het Mobiliteitsplan (zoals een parkeeronderzoek of de plaatsing van dynamische snelheidsborden).

## 6. Afsluiting

Samenvattend speelt de gemeente Vijfheerenlanden met haar mobiliteitsbeleid in op de huidige trends in de samenleving. Hierbij houden we rekening met het beleid van andere overheden zoals de Nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de MIRT en de POVI. Het mobiliteitsbeleid sluit ook aan op de eigen (concept) Strategische Visie.

De hoofddoelstelling van het mobiliteitsbeleid is het streven naar een duurzaam verkeer- en vervoerssysteem met een optimaal netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De belangrijkste aspecten bij deze doelstelling zijn bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Nu in deze visie de belangrijkste lijnen zijn uitgezet, kunnen ze worden uitgewerkt in modules en kunnen de maatregelen worden vastgelegd in een uitvoeringsplan. In de modules wordt de visie per modaliteit uitgewerkt in concrete maatregelen. In het uitvoeringsplan worden de maatregelen geprioriteerd en wordt aangegeven wanneer welke maatregel wordt uitgevoerd. Op deze wijze weten we wat ons de komende tien jaar te doen staat om te komen tot een bereikbare, leefbare en verkeersveilige gemeente Vijfheerenlanden.