



Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

Reactie vragen
Statencommissie Milieu en
Mobiliteit van 28 februari

Inhoud

1.	Inleiding.....	2
	Aanleiding.....	2
	Context.....	2
	Vervolgproces.....	2
2.	Reactie op vragen Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 28 februari 2024.....	3
3.	Voorgestelde inhoudelijke wijzigingen in het Bereikbaarheidsprogramma.....	21

1. Inleiding

Aanleiding

In de commissievergadering Milieu en Mobiliteit van 28 februari 2024 is het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 (Ontwerp BBP) besproken. Vele fracties hebben tijdens de vergadering vragen gesteld over, en reacties gegeven op, het Ontwerp BBP. Tijdens de vergadering is hierover gedebatteerd en heeft de gedeputeerde Mobiliteit vragen beantwoord.

In deze bijlage treft u een beknopte schriftelijke terugkoppeling op de gestelde vragen en ingebrachte reacties. Het is niet bedoeld als vervanging van de verslaglegging van de vergadering. Het is bedoeld om aan te geven op welke wijze uw vragen en reacties leiden tot wijzigingen in het Ontwerp BBP. Deze bijlage geeft beknopt aan waarom uw reactie wel of niet tot een aanpassing leidt.

Context

De bespreking van het Ontwerp BBP in de commissievergadering van 28 februari 2024 was voorafgaand aan de externe participatieperiode, waarin het Ontwerp BBP ter inzage heeft gelegen en is besproken met diverse stakeholders. In deze participatieperiode zijn diverse zienswijzen ingediend. De reactie van de provincie op deze zienswijzen is weergegeven in een Nota van beantwoording. De reacties uit de Statencommissie zijn opgenomen in een apart bestand, omdat dit formeel geen onderdeel is van de externe participatie maar het intern bestuurlijk proces.

Vervolgproces

De input vanuit uw reacties en vanuit het participatieproces wordt verwerkt in het Definitieve Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029. De planning is het Definitieve BBP voor het zomerreces ter besluitvorming in het college van Gedeputeerde Staten te agenderen. In het Definitieve BBP wordt ook de financiële tabel aangepast naar aanleiding van de keuzes in de Kadernota 2025.

Parallel daaraan zijn wij begonnen met het opstellen van de uitvoeringsprogramma's. Op woensdag 3 juli 2024 is een Statendialoogsessie om met u in gesprek te gaan over de hoofdlijnen van de uitvoeringsprogramma's. Het streven is om de uitvoeringsprogramma's in het vierde kwartaal van 2024 vast te stellen.

2. Reactie op vragen Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 28 februari 2024

Partij	Vraag	Reactie
BBB	De doelen niet erg concreet of smart geformuleerd. Bereikbaarheid aan westkant neemt af, wij vragen hiervoor aandacht.	<p>Dit betreft een programma voor zes jaar wat maakt dat we doelen op hoofdlijnen stellen (die ambitieus maar realistisch zijn). Onze doelen op beleidsinzet worden verder uitgewerkt in de uitvoeringsprogramma's en in de programmabegroting.</p> <p>We doen de analyses juist op 2040 om de bereikbaarheidseffecten vroegtijdig in beeld te hebben en eventuele negatieve effecten te mitigeren. De eventuele vermindering van bereikbaarheid in het westen van de provincie heeft daarbij onze aandacht.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van de beleidsdoelen vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>
	Wij zijn voorzichtig met beperkende maatregelen voor autogebruik. Hebben we de gevolgen hier wel goed over in beeld?	<p>Autoverkeer blijven we faciliteren met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. We zien dat de bereikbaarheid met de auto in de provincie goed is, maar in de spits perioden met name in de steden vast kan lopen. Daar is niet altijd ruimte voor capaciteitsuitbreiding. We zetten op die plekken ook bewust in op andere vervoerswijzen die beter passen bij de kenmerken van dat gebied, bijvoorbeeld fiets en OV die per reiziger minder ruimte nodig hebben. We spreken daarbij meer over verleiden en vermijden dan over beperken. Dit doen we door in te zetten op gedragsverandering. Via Goedopweg zetten we in op de werkgevers- en bewonersaanpak om reizigers te stimuleren gebruik te maken van de fiets en het OV (of op andere tijden/ thuis te werken). Daarnaast richten we ons op het stimuleren van het gebruik van de fiets onder specifieke doelgroepen. Hiervoor</p>

		<p>ontwikkelen we interventies om inwoners vaker en langer te laten fietsen. Door tegelijkertijd te investeringen in de fietsinfrastructuur en een goed passende OV-producten aan te bieden, werken we via de vraag en aanbodzijde aan de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem.</p> <p>Ook zetten we in op verkeersmanagement om de doorstroming te verbeteren. Het BBP zet niet in op beperkende maatregelen voor autogebruik.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Het BBP zet in op een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten en keuzevrijheid voor de reiziger.</p>
	Wij zijn geen voorstander van betalen naar gebruik.	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma gaat uit van landelijk beleid van het demissionair kabinet</p> <p>Conclusie We volgen met dit BBP het landelijk beleid. Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	We moeten mogelijk inspelen op functieverandering op het platteland. In hoeverre biedt dit programma daar de ruimte voor?	<p>Wanneer ander provinciaal beleid er aanleiding toe geeft, kunnen ontwikkelingen in het BBP worden meegenomen</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	OV in kleine kernen. Lans breken voor coöperatieve initiatieven voor vervoersarmoede en zelf mobiliteit organiseren. Provincie zou zelf in gesprek moeten gaan met deze initiatieven over de mogelijkheden en wensen.	<p>We zullen bij de uitwerking van publieke mobiliteit in gesprek gaan met lokale initiatieven. Momenteel wordt een plan van aanpak opgesteld, dit nemen we daarin mee. Bij de uitvoering van het plan van aanpak (2e helft 2024 en verder) gaan we deze gesprekken voeren.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van lokale initiatieven vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>
GL	Het had van GroenLinks wel wat progressiever en duurzamer gemogen. Met dit plan wel breed draagvlak. Ten aanzien van het Stomp principe; In het BBP worden de principes al omarmd. Maar niet	<p>De doelstelling komt inderdaad overeen met het STOMP-principe. Het STOMP-principe geeft daarbij een voorkeursvolgorde/prioritering aan, waarbij 'stappen' de eerste is. In het provinciaal bereikbaarheidsbeleid hebben we geen uitgesproken voorkeursvolgorde. We vinden de mix van duurzame en gezonde</p>

	<p>expliciet meegenomen. Waarom niet? Zou waardevol zijn.</p>	<p>vervoerwijzen belangrijk, passend bij de reiziger of de verplaatsing. Daarom hanteren we niet expliciet het STOMP principe. Dus STOMP past goed bij mobiliteitstransitie, maar niet als leidend beleidsprincipe.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Met dit BBP zetten we in op een gezonde mix van duurzame en gezonde vervoerwijzen zonder daar op voorhand een duidelijke prioritering in te maken.</p>
<p>VVD</p>	<p>Schaalsprong in goede banen leiden. Van mobiliteit naar bereikbaarheid. Vrijheid om buiten eigen gebied te werken en bevinden. Daar hechten wij belang aan. Langer reizen baart ons zorgen. Afhankelijk van mensen buiten de regio, dat moet goed mogelijk blijven. Hoe hebben wij hier meer oog voor?</p>	<p>Het coalitieakkoord benadrukt dat de reiziger keuzevrijheid moet hebben, maar als provincie proberen we hen te verleiden tot duurzaam gedrag dat past binnen de schaarste in het mobiliteitssysteem. Dat is niet alleen nodig omdat ruimte schaars is, maar ook omdat we streven naar een gezonde, leefbare en duurzame leefomgeving. We zetten met ons beleid in op goede fiets- en loopvoorzieningen, goede wegen en goed openbaar vervoer. Bovendien hebben we aandacht voor soepele ketenreizen.</p> <p>Via Goedopweg zetten we bovendien in op de werkgevers- en bewonersaanpak om reizigers te stimuleren gebruik te maken van de fiets en het OV (of op andere tijden/ thuis te werken). Daarnaast richten we ons op het stimuleren van het gebruik van de fiets onder specifieke doelgroepen. Hiervoor ontwikkelen we interventies om inwoners vaker en langer te laten fietsen. Door tegelijkertijd te investeringen in de fietsinfrastructuur en een goed passende OV-producten aan te bieden, werken we via de vraag en aanbodzijde aan de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	<p>OV; goed voor flexibele mogelijkheden. Wel grote nadruk op stedelijk gebied. Geen goede indicatoren om te meten hoe tevreden alle inwoners zijn.</p>	<p>Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is het niet onze intentie om meer nadruk te leggen op het stedelijk gebied. Doordat in stedelijk gebied de grootste nieuwbouwlocaties zijn gepland, krijgt de noodzakelijke OV-infra echter wel de benodigde aandacht in het beleid. We zullen bij de uitwerking van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma nagaan of we een indicator kunnen ontwikkelen in hoeverre de bewoners, ook buiten het stedelijk gebied, tevreden zijn. Voorstel is</p>

		<p>om deze indicator dan niet enkel voor het Openbaar vervoer te ontwikkelen, maar ook voor andere modaliteiten. Dit vereist wel inspanningen in termen van tijd en geld.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. In de uitwerking van de uitvoeringsprogramma's gaan we beleidsindicatoren verder concretiseren.</p>
	Zorgen over bestuurlijke afwegingsruimte vanwege aanscherping van normen als geluid. Blijft minder integrale afwegingsruimte over. Hoe voorkomen we dat het dwangbuizen worden?	<p>Het betreft advieswaarden en zijn als ambitie in de omgevingsvisie opgenomen. Daarmee vormen deze waarden het uitgangspunt voor BBP. Maar is er nog wel afwegingsruimte.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	Zorgen dat autogebruik wordt ontmoedigd. In de stad logisch in het kader van bereikbaarheid. Fietsen en OV stimuleren belang, maar blijven investeren in de auto klinkt te weinig door. Voor stedelijk gebied logisch, maar voor landelijk gebied ligt dit anders. Gebruiker moet vrijheid houden. We willen mensen verleiden ander vervoer te kiezen maar ook investeren in auto.	<p>Het coalitieakkoord benadrukt dat de reiziger keuzevrijheid moet hebben, maar als provincie proberen we hen te verleiden tot duurzaam gedrag dat past binnen de schaarste in het mobiliteitssysteem. Dat is niet alleen nodig omdat ruimte schaars is, maar ook omdat we streven naar een gezonde, leefbare en duurzame leefomgeving. We zetten met ons beleid in op goede fiets- en loopvoorzieningen, goede wegen en goed openbaar vervoer. Bovendien hebben we aandacht voor soepele ketenreizen. Via Goedopweg zetten we bovendien in op de werkgevers- en bewonersaanpak om reizigers te stimuleren gebruik te maken van de fiets en het OV (of op andere tijden/ thuis te werken). Daarnaast richten we ons op het stimuleren van het gebruik van de fiets onder specifieke doelgroepen.</p> <p>Dat wil niet zeggen dat we niet investeringen in de auto. We hebben juist de afgelopen periode tot forse investeringen, ruim 500 mln, in het autonetwerk besloten. Het is nu vooral zaak om deze investeringen te realiseren en vervolgens te kijken waar de focus daarna op zou moeten liggen. Ook voor de auto stelt het BBP ambities ten aanzien van een goede bereikbaarheid.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>

	Klopt het dat er beperkt ruimte is voor ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties? Naast verdichting ook ruimte nodig?	De ruimte in onze provincie is op veel plekken schaars. De omgevingsvisie gaat uit van binnenstedelijk /binnendorps bouwen. We werken dat beleidsuitgangspunt verder uit in dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Daar waar er op andere (type) locaties wordt gebouwd volgt het reguliere proces waarin wij via toetsing van de bereikbaarheidsanalyse oordelen of gebiedsontwikkeling vanuit bereikbaarheid mogelijk is. Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.
	Mogelijk om concretere indicatoren voor de auto op te nemen?	Wij zien dat voor dit programma niet als noodzakelijk of in lijn met de omgevingsvisie. Wel monitoren we de prestatie van ons wegennet en dit zullen we ook in het uitvoeringsprogramma weergeven. Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van de beleidsdoelen vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.
D66	Compliment over het stuk. Toevoeging van lopen/wandelen. Heel mooi. Ook fiets. N-wegen; inrichting CROW richtlijnen voor inrichting. Hoeveel % voldoen aan deze richtlijn?	Het percentage van onze wegen dat voldoet aan de richtlijn was tot op heden geen indicator en daarom is het niet direct beschikbaar. We beschikken wel over de data om dit op termijn te berekenen wat voor het uitvoeringsprogramma op de planning stond. Vandaar de verwijzing naar het uitvoeringsprogramma. Conclusie Bij de uitwerking van beleidsdoelen in de uitvoeringsprogramma's hebben wij aandacht voor het aandeel wegen dat voldoet aan de CROW-norm.
	Betaalbaarheid, bedragen zijn niet geïndexeerd. Hoe gaan we nu afwegen wat we wel en niet doen? Er komen politieke keuzes. D66 voor fiets en OV, maar voorkomen dat we straks als PS het maar uit moeten maken. Hoe komen we tot een consent plan dat ook realistisch is? Oproepen tot realiteitsbesef. Onduidelijk wat de beschikbare middelen zijn voor mobiliteit. Hoe komen we tot een evenwichtige afweging?	GS komt met een voorstel bij de Kadernota 2025 die dan ook met PS besproken zal worden. Indexatie investeringen is al spelregel vanuit Nota Investeringen. Voor de indexatie beheer en onderhoud komen we conform de aangenomen motie bij komende kadernota met een voorstel. De overige beleidsopgaven zijn inderdaad niet geïndexeerd naar toekomstige jaren toe. Het is een terechte waarneming dat in de kadernota misschien keuzes nodig zijn om bepaalde ambities bij te stellen.

		<p>Conclusie Keuzes omtrent betaalbaarheid en indexatie vinden plaats bij het bespreken van de Kadernota.</p>
	<p>Sluit mij aan op opmerkingen over het landelijk gebied. Aansluiten bij lokale initiatieven. Benieuwd hoe de provincie aankijkt tegen deelmobiliteit? We missen visie over het geheel. Behoefte aan bovenlokale coördinatie.</p>	<p>We zullen bij de uitwerking van publieke mobiliteit in gesprek gaan met lokale initiatieven. Momenteel wordt een plan van aanpak opgesteld, dit nemen we daarin mee. Bij de uitvoering van het plan van aanpak (2e helft 2024 en verder) gaan we deze gesprekken voeren.</p> <p>Deelmobiliteit is een onderwerp dat we onder andere oppakken in de samenwerking Goedopweg. In dit samenwerkingsverband wordt ook gekeken welke rol de provincie hierin kan pakken. Deelmobiliteit kan verschillende doelen hebben. Wanneer het ingezet wordt als een aanvulling op ons openbaar vervoer (als publieke mobiliteit) is een rol van de provincie goed denkbaar.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van lokale initiatieven/ deelmobiliteit vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>
CDA	<p>Aanscherping programma nav eerder input. Verkeersveiligheid en leefbaarheid grootste prioriteit! In algemene zin meer de nadruk in plan.</p>	<p>In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma komt op verschillende plekken terug dat verkeersveiligheid en leefbaarheid belangrijke randvoorwaarden zijn bij bereikbaarheid. We zullen kijken of we verkeersveiligheid en leefbaarheid nog nadrukkelijker kunnen opnemen in het definitief Bereikbaarheidsprogramma.</p> <p>Conclusie In het definitief Bereikbaarheidsprogramma wordt waar mogelijk verkeersveiligheid nog meer benadrukt.</p>
	<p>BBP uitgangspunt bij planvorming. Bestaande, nieuwe en tijdelijke situaties. Vooral bij tijdelijke situaties laat het wat te wensen over en zou BBP ook uitgangspunt moeten zijn.</p>	<p>Onze invloed op tijdelijke situaties van derden, bijvoorbeeld gemeenten, is zeer beperkt. De wettelijke verantwoordelijkheden gelden echter te allen tijde voor alle wegbeheerders. Op dit moment zien we hierin geen aanvullende rol voor de provincie.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	<p>Motie goL scholierenfietsroutes. komt verdere uitwerking in het programma terug?</p>	<p>Ja, dit wordt uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma Gezond en veilig.</p>

		Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.
	Ontlasten van kleine kernen met zwaar verkeer. Zijn hier met dit BBP mogelijkheden voor?	In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zijn leefbaarheid en veiligheid belangrijke uitgangspunten bij ons bereikbaarheidsbeleid. Ons bereikbaarheidsbeleid maakt maatregelen niet onmogelijk, mits de provincie een rol heeft. Vaak betreft het lokale wegen waarover de provincie geen bevoegd gezag heeft. Als uitwerking van het collegeakkoord krijgt Landbouwverkeer door woonkernen specifieke aandacht in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Uitwerking vindt plaats in het uitvoeringsprogramma 'Gezonde en veilige mobiliteit'. Ook hiervoor geldt, dat enkel locaties waarbij er een relatie is met het provinciaal wegennet nader bekeken worden. Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.
	Toename woningbouw verschillend. Wordt er dan rekening gehouden met nieuwe of aangepaste ontsluiting? Ook voor de regionale bedrijventerreinen? Is hier aandacht voor?	Voor de bereikbaarheidsanalyses hebben we gekeken naar 2040. Hierin zijn alle nu vastgestelde plannen voor toevoeging van woon- en werklocaties meegenomen. Er is dus rekening gehouden met de toename. Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.
	OV; bereikbaarheid goede manier. Hubs blij mee.	Conclusie Goed om te lezen dat uw zienswijze goed verwoord staat in het BBP
PvdA	Komende jaren niet hetzelfde als afgelopen jaren. Verminderen CO ₂ voor groot deel mobiliteit. Extra woningen investeren in bereikbaarheid en garanderen.	CO ₂ -reductie is een doelstelling in het Bereikbaarheidsprogramma. Dit is een extra grote opgave door de groei van woningen, waardoor er automatisch ook meer vraag naar mobiliteit komt. Centraal in het ruimtelijk beleid staat de ambitie om nieuwe woningbouwlocaties duurzaam bereikbaar te maken: wel de bereikbaarheid garanderen maar meer gericht op korte afstanden, fietsen en openbaar vervoer. Deze ambitie is ook de basis voor het Bereikbaarheidsprogramma. Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.

	<p>Vervoersarmoede weinig concreet benoemd. OV voor alle minima gratis. Gratis voor iedereen moet landelijk worden geregeld.</p>	<p>Vervoersarmoede (zowel financieel als het beschikbaar zijn van OV) is een complex vraagstuk. We onderzoeken momenteel samen met de gemeenten om een kortingsproduct voor minima te ontwikkelen (niet gratis). Niks is gratis dus 'Gratis OV' zou ten koste gaan van andere doelen. Er volgt een Statenbrief over "Toegankelijk en dekkend OV". Daar gaan wij in op onder andere vervoersarmoede en hoe we deze willen aanpakken. Vervoersarmoede wordt daarmee verder uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma 'Publieke mobiliteit'.</p> <p>Conclusie In het BBP houden we vast aan het lopende onderzoek samen met de gemeenten om een kortingsproduct voor minima te ontwikkelen (niet gratis). Verdere uitwerking vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's. Meer info vindt u bovendien in de Statenbrief "Toegankelijk en dekkend OV".</p>
	<p>Voor elke woning 1,5 auto erbij. Dat is een grote uitdaging ook gezien beperkte fysieke ruimte en klimaatdoelen. Waarom zetten we oude beleid voort? Extra investeren OV nodig. Graag reflectie.</p>	<p>Het is logisch dat bij een forse groei van woningbouw ook een groei van het aantal auto's ontstaat. Wat de grote uitdaging is, is om dit te doen met een goede bereikbaarheid binnen de ruimtelijke mogelijkheden. Dit doen we o.a. door het aantrekkelijker maken van alternatieven en door in te zetten op nabijheid. Het Ontwerp BBP zet er daarmee op in dat het aantal autokilometers minder hard groeit dan de groei van woningen en inwoners.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	<p>Hoe CA verwerkt in dit BBP? 12 mln/jaar beschikbaar. Nu niet concreet gemaakt. Hoe is dit verdeeld in programma?</p>	<p>De gelden uit het coalitieakkoord zijn opgenomen in de tabel 3 (p.68) van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. In de kadernota zal worden besloten in hoeverre deze verdeling wordt vastgesteld voor de begroting. Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma bevat daarnaast de doelstellingen voor een betaalbaar openbaar vervoer en een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Welke extra inspanningen er zullen plaatsvinden met de gelden uit het coalitieakkoord, is nog niet opgenomen in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Dit komt doordat het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma een wat hoger abstractieniveau op doelstellingen heeft. De uitwerking welke inspanningen wij doen op betaalbaarheid en bereikbaarheid wordt nader uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's, wanneer het</p>

		<p>Bereikbaarheidsprogramma is vastgesteld. De 12 mln is verwerkt in de regel concessies publieke mobiliteit.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere invulling van de 12 mln/ jaar uit het coalitieakkoord vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>
	<p>Welke mogelijkheden zijn om BBP aan te passen, bij te stellen. Mogelijk actuele motie indienen in volgende PS-vergadering.</p>	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma volgt de vastgestelde kaders uit o.a. de Omgevingsvisie en het NOVEX perspectief Utrecht Amersfoort. Binnen de bestaande inhoudelijke kaders en binnen de financiële kaders kan het Ontwerp BBP worden aangepast. Als die kaders worden aangepast, kan ook het BBP erop worden aangepast.</p> <p>Conclusie Het BBP blijft binnen de vastgestelde kaders voor mobiliteit en bereikbaarheid zoals GS en PS die heeft vastgesteld.</p>
PvdD	<p>Actieplan samen gezonde groei mogelijk maken? Wat betekent dit eigenlijk? Moeten we die groei wel altijd willen? Nieuwe woon en werklocaties? Waar liggen de grenzen van de groei in Utrecht? We willen de provincie ook niet helemaal vol bouwen.</p>	<p>Uitgangspunt is de omgevingsvisie. Samen gezonde groei bereikbaar maken gaat over het op duurzame en gezonde manier faciliteren van de woningbouwopgave door nabijheid als uitgangspunt te kiezen en in te zetten op een mobiliteitstransitie. Hierdoor proberen we de claim op de ruimte tot een minimum te beperken. Om diezelfde reden zetten we ook in op gedragsverandering (ander tijdstip, thuiswerken etc).</p> <p>Met betrekking tot de vraag waar de grenzen van groei liggen: wij baseren ons op de prognoses die nodig zijn om de inwonersgroei in onze provincie te kunnen faciliteren. De keuze om niet of minder woningen te bouwen heeft grote consequenties voor de mobiliteitsopgave.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	<p>STOMP opnemen in BBP. MAaS ook van belang. Veel mobiliteit rond OV knooppunten en hubs. Maak de HUB en Maas diensten aantrekkelijk en zichtbaar in straatbeeld. Voorbeeld Berlijn.</p>	<p>Het STOMP-principe geeft een voorkeursvolgorde/prioritering aan, waarbij 'stappen' de eerste is. In het provinciaal bereikbaarheidsbeleid hebben we geen uitgesproken voorkeursvolgorde. We vinden de mix van duurzame en gezonde vervoerwijzen belangrijk, passend bij de reiziger of de verplaatsing. Daarom</p>

		<p>hanteren we niet expliciet het STOMP principe. Dus STOMP past goed bij mobiliteitstransitie, maar niet als leidend beleidsprincipe.</p> <p>In het kader van publieke mobiliteit zijn we bezig om allereerst te inventariseren wat mogelijk en passend is binnen onze provincie aan MAAS. Hierbij kijken wij ook naar andere regio's (bijvoorbeeld Zeeland en Groningen), het is voor ons interessant hoe publieke mobiliteit bij meer dunbevolkte gebieden van meerwaarde kan zijn.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Met dit BBP zetten we in op een gezonde mix van duurzame en gezonde vervoerwijzen.</p>
	Noodzaak aanpak vervoersarmoede en zijn benieuwd naar motie.	<p>Er volgt een Statenbrief over "Toegankelijk en dekkend OV". Daar gaan wij in op onder andere vervoersarmoede en hoe we dit willen aanpakken. Vervoersarmoede wordt daarmee verder uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma 'Publieke mobiliteit'. Om de middelen zo effectief als mogelijk in te zetten is het wel van belang om bijvoorbeeld eerst te bepalen wat binnen onze provincie voor de inwoners het beste werkt.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van vervoersarmoede vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>
CU	In definitieve programma goed monitoringsprogramma opnemen.	<p>Hoofdstuk 'monitoring en evaluatie' uit het BBP beschrijft hoe we ons beleid gaan monitoren en evalueren. Daar leggen we ook de koppeling met de P&C cyclus. Verdere uitwerking vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van de beleidsdoelen vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>

	Vrijheid en flexibiliteit zijn heel belangrijk. Van A naar dichterbij. Wonen en werken dichterbij elkaar brengen. Dat scheelt heel veel vervoersbewegingen.	Nabijheid is ook een uitgangspunt van de Omgevingsvisie en dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma om de lengte van vervoerbewegingen te beperken en de keuze van vervoerwijze te beïnvloeden. Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.
	Doorfietsroutes voor 2027 en routes met potentie voor 2040. Graag meer ambitie. Fietsbruggen langs de A27 voor 2030.	Het plaatje met doorfietsroutes in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is het eindbeeld voor de langere termijn (2040), afkomstig uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. In het uitvoeringsprogramma zullen we uitwerken met de doorfietsroutes waarmee we de komende jaren aan de slag willen gaan. Dit binnen de middelen en capaciteit die wij en partners beschikbaar hebben. Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. In het uitvoeringsprogramma zullen we uitwerken met de doorfietsroutes waarmee we de komende jaren aan de slag willen gaan.
Volt	Vervoerbeleid EU verwerkt in BBP? Graag reactie en afstemming met HNP en Europese regio's?	Het EU-beleid is bekend en is ook een kader voor het BBP. Dit is nog niet zo expliciet benoemd. We zullen enkele relevante EU-kaders benoemen in het Bereikbaarheidsprogramma op plaatsen waar dat een zinvolle toevoeging is, zoals voor de intermodale en digitale connectiviteit. Conclusie In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt duidelijker de koppeling gemaakt met relevante kader vanuit Europees beleid.
	Zoekende naar visie innovaties stimuleren en faciliteren. Hoe kunnen we leren van andere Europese regio's.	Leren van andere Europese regio's en Europese samenwerkingsprojecten is onderdeel van de werkwijze van de provincie. Dit is niet voor alle thema's zinvol, bijvoorbeeld als wijzelf al leidend zijn in Europa. Op onze inhoudelijke thema's volgen we kansen uit Europese projecten. Momenteel heeft de provincie geen visie op het stimuleren van innovaties die helpt om keuzes te maken. In motie M24-28 van hebben de Staten gevraagd dit uit te werken. In het Bereikbaarheidsprogramma zullen we refereren aan deze visie. Conclusie In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt een link gemaakt met de (nog op te stellen) visie die richting geeft bij inzet op innovaties.

	<p>Verwerken standaarden. Maar wat is visie op digitaliseren en hoe we die kunnen inzetten voor betere mobiliteit?</p>	<p>We zien digitalisering als een kans wat kan bijdragen aan het halen van bereikbaarheidsdoelstellingen. Op het thema digitalisering werken we landelijk samen met Rijk, provincies en gemeenten, maar ook met marktpartijen en serviceproviders. Standaarden worden ook in die context besproken. Het Rijk heeft hiervoor zelfs recent een Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata opgericht, waar wij bij zijn aangesloten. Digitalisering van mobiliteitsdata is daarmee een integraal onderdeel van de provinciale werkwijze. In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is dit nu nog onderdeel van het thema 'benutten', maar digitalisering gaat verder dan dat. Daarom zullen wij een aparte actielijn wijden aan dit thema.</p> <p>Conclusie In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt een specifieke actielijn voor digitalisering opgenomen.</p>
	<p>Veel mensen in Utrecht met kleine beurs. Sociale uitsluiting. 80% huishoudens zonder auto laag inkomen. Is goedkoop OV een mogelijke maatregel? OV pas voor minima aanbieden? Ook mensen tussen 12 en 65. Inzicht krijgen in voordelen en kosten voor deze maatregelen? Gericht onderzoek naar doen? Vragen om toezegging om de inhoud van deze motie alsnog uit te voeren?</p>	<p>Er volgt een Statenbrief over "Toegankelijk en dekkend OV". Daar gaan wij in op onder andere vervoersarmoede en hoe we dit willen aanpakken.</p> <p>Vervoersarmoede wordt daarmee verder uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma 'Publieke mobiliteit'. Om de middelen zo effectief als mogelijk in te zetten is het wel van belang om bijvoorbeeld eerst te bepalen wat binnen onze provincie voor de inwoners het beste werkt.</p> <p>Gericht onderzoek is inderdaad van belang, in het kader daarvan zijn we al gestart met een inventarisatie naar hoe vervoersarmoede aangepakt kan worden. Daarom willen we nu niet zonder meer gratis OV voor alle minima invoeren. Aan 12 mln. zouden we ook niet voldoende hebben. De evaluaties zijn wel input (gratis OV voor ouderen in dit geval), maar we beperken ons niet tot alleen de evaluaties. Uit de evaluaties komt wel zeer bruikbare informatie, zoals de rol van provincie bij minimabeleid.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van vervoersarmoede vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>

UtrechtNu!	<p>Realiteit van de plannen. Bv aanleg Merwedelijn nodig voor ontwikkelen van woningbouw. Gaan we die doelen halen of moeten we realistischer zijn? Zoals laden van elektrische auto's. Heeft gevolgen voor wat mensen gaan doen (en wellicht anders dan wat we wensen).</p>	<p>De komende maanden wordt op basis van de resultaten van de MIRT Verkenning OV en Wonen duidelijk of een aanleg van de Merwedelijn binnen scope en budget mogelijk is. Op 27 maart worden de eerste resultaten met u gedeeld in een dialoogsessie.</p> <p>Ten aanzien van realisme: sommige doelen/ambities kunnen we niet alleen behalen, daar hebben we ook beleid van Rijk en andere overheden voor nodig, ook op thema's buiten bereikbaarheid/mobiliteit (denk aan ruimte, netcongestie). Enkel met die partners samen, en met integraal beleid, kunnen ambities realistisch worden.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	<p>Vervoersarmoede belangrijk thema. OV voor minima van alle leeftijden beschikbaar. Niet alleen ouderen en kinderen.</p>	<p>Er volgt een Statenbrief over "Toegankelijk en dekkend OV". Daar gaan wij in op onder andere vervoersarmoede en hoe we dit willen aanpakken.</p> <p>Vervoersarmoede wordt daarmee verder uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma 'Publieke mobiliteit'. Om de middelen zo effectief als mogelijk in te zetten is het wel van belang om bijvoorbeeld eerst te bepalen wat binnen onze provincie voor de inwoners het beste werkt.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van vervoersarmoede vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>
PVV	<p>Bereikbaarheid belangrijk, ook voor nieuwe gebieden, instellingen, bedrijven en buitengebieden. Veiligheid van belang.</p>	<p>Dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een programma op hoofdlijnen, waarbij we toekomstige (grote) uitbreidingslocaties meenemen in de modellen, maar niet op het niveau van individuele instellingen of bedrijven uitspraken doen over de bereikbaarheid. Wel streven we er met dit programma naar een goede bereikbaarheid van elke plek in de provincie Utrecht, passend bij de kenmerken van het gebied. Plaatsen waar veel mensen dicht bij elkaar wonen en werken worden gekenmerkt door kortere afstanden en een groter en meer divers aanbod aan reismogelijkheden en voorzieningen. De mate van stedelijkheid (dichtheid) en de mate van bereikbaarheid zijn dus onlosmakelijk met elkaar verbonden. In ons beleid vergelijken we de bereikbaarheid van gebieden met een</p>

		<p>eenzelfde verstedelijkingsniveau, waarbij we oog hebben voor een minimale bereikbaarheidskwaliteit. Als blijkt dat er gebieden zijn die achterblijven in de bereikbaarheid, kan dat aanleiding geven een bereikbaarheidsstudie te starten. Het belang van veiligheid is onder andere geborgd in de actielijn 'veilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag'.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	Zorgen over afschaling in OV.	<p>We delen de zorg over afschaling. Afschaling OV geldt momenteel nog voor Qbuzz. Gedeputeerde heeft hier overleg over met Qbuzz. In april is een eerste opschaling toegezegd door Qbuzz.</p> <p>Conclusie we delen uw zorg over afschaling OV. Opschalingen zijn in gang gezet.</p>
	Mensen met kleine beurs niet geïsoleerd raken.	<p>Er volgt een Statenbrief over "Toegankelijk en dekkend OV". Daar gaan wij in op onder andere vervoersarmoede en hoe we dit willen aanpakken. Vervoersarmoede wordt daarmee verder uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma 'Publieke mobiliteit'. Om de middelen zo effectief als mogelijk in te zetten is het wel van belang om bijvoorbeeld eerst te bepalen wat binnen onze provincie voor de inwoners het beste werkt.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van vervoersarmoede vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>
SGP	H6 nieuwe aanpak studies en prioriteren. Te weinig personeel daarom niet op tijd studies uitvoeren. Projecten prioriteren. Minder projecten naar realisaties. Op welke kaders worden keuzes gemaakt? Gaan PS hier niet over? Meenemen in BBP?	<p>Zoals het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma aangeeft heeft onderhoud en vervanging altijd voorrang. Verdere prioritering en de keuzes daarin is in de basis aan het dagelijks bestuur, GS. Wij doen een voorstel in het MIP waarover PS vervolgens besluit. Uiteindelijk besluit PS dus altijd over de aanpassingen.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Via het MIP besluit PS uiteindelijk altijd over aanpassingen.</p>

	Plannen; uitstel van projecten, vraagt om realistische planning.	<p>Klopt. Om die reden stappen we ook af van de trajectaanpak en gaan we studies programmeren op basis van de prioriteiten binnen specifieke thema's. Jaarlijks stellen we de meerjarenplanning op in overleg met de thema's. De prioriteiten bepalen de richting, maar we proberen ook rekening te houden met de onderhoudsplanning waar dat mogelijk is. De resultaten van dit proces worden verwerkt in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM). Per studie wordt een inschatting gemaakt wat de doorlooptijd zal zijn. Daarbij wordt vooral gekeken naar de benodigde doorlooptijd zonder de druk dat er in een bepaald jaar onderhoud nodig is. Om te voorkomen dat we eenvoudige aanpassingen niet meenemen bij het onderhoud, doen we op basis van de onderhoudsplanning wel een quick-scan (snelle beoordeling) per traject voor realisatie.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Door een andere aanpak te hanteren zijn we beter in staat te sturen op een realistische planning.</p>
	Bereikbaarheid regio goed en veilig voor auto en OV. Randwegen bij kleine kernen?	<p>Dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een programma op hoofdlijnen. We zetten op hoofdlijnen in op de transitie naar duurzame en gezonde vormen van mobiliteit waarbij we ons autonetwerk koesteren en waar nodig verbeteren. Verdere uitwerking vindt plaats in de Uitvoeringsprogramma's. In het geval en locatiespecifieke afwegingen, zoals het geval is bij randwegen, vindt uitwerking en afweging plaats in een studietraject. De keuze om randwegen aan te leggen betekent ook dat we op andere opgaven minder kunnen doen.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
SP	OV en fietsverbindingen heel goed. Maar uitbreiding hoofdnet wel zorgen.	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma bevestigt dat alle vervoerwijzen, dus ook de auto, een belangrijk onderdeel uitmaken van de regionale bereikbaarheid en het mobiliteitssysteem. De provincie heeft in het meerjaren investeringsplan (MIP) veel investeringen in het provinciale wegennet gepland. Ook vinden wij noodzakelijke investeringen in het Rijkswegennet belangrijk, zoals de Noordelijke Ring Utrecht, knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht. Het belang</p>

		<p>daarvan brengen wij ook onder de aandacht in de gesprekken die wij voeren met het Rijk.</p> <p>Conclusie: Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
FvD	<p>Zorgen over BBP. Neiging om autobezit te ontmoedigen, is inbreuk op persoonlijk bezit. Auto geeft vrijheid ook plekken slecht bereikbaarheid. Niet deelnemen aan anti-auto agenda. Kwetsbare groepen worden hier ook door geraakt.</p>	<p>Het autobezit wordt met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma niet ontmoedigd. Het coalitieakkoord benadrukt dat de reiziger keuzevrijheid moet hebben, maar als provincie proberen we hen te verleiden tot duurzaam gedrag.</p> <p>Dat wil niet zeggen dat we niet investeren in de auto. We hebben juist de afgelopen periode tot forse investeringen, ruim 500 mln, in het autonetwerk besloten. Het is nu vooral zaak om deze investeringen te realiseren en vervolgens te kijken waar de focus daarna op zou moeten liggen. Ook voor de auto stelt het BBP ambities ten aanzien van een goede bereikbaarheid. Er is simpelweg niet genoeg ruimte om alles met alleen autoverkeer te faciliteren.</p> <p>We hebben in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma specifieke aandacht voor de bereikbaarheid van kwetsbare groepen. Dit is vooral belangrijk voor mensen die geen toegang hebben tot een auto of fiets, of niet in staat zijn om auto te rijden of te fietsen. Het is belangrijk om op korte termijn voor verschillende doelgroepen de mogelijkheden, risico's, baten en kosten van vormen van Publieke mobiliteit in beeld te brengen.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	<p>OV ook belangrijk in Landelijk gebied. Aandacht voor bereikbaarheid in kleine kernen.</p>	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een programma op hoofdlijnen. We willen een voor iedereen goed en toegankelijk openbaar vervoer waarbij we beschikbaarheid van het openbaar vervoer in kleinere kernen en het landelijk gebied verder onderzoeken. Verdere uitwerking vindt plaats in het in het uitvoeringsprogramma waarbij altijd sprake is van maatwerk. Voor elk gebied zal een afweging plaatsvinden tussen het belang van de doorgaande reizigers versus het belang van de instapper.</p>

		<p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
	Lof over uitbreiding U-lijnen. Belangrijk om de Bus een betrouwbare modaliteitsvorm te laten blijven.	<p>Eens over betrouwbaarheid.</p> <p>M.b.t. laden elektrische bussen en netcongestie. De uitrol naar ZE bussen wordt geleidelijk uitgevoerd in de nieuwe concessies. Eis is dat eind 2028 het OV ZE (Zero Emissie) is MITS dit kan gegeven de netcongestie. Als het nodig is wordt er meer tijd voor de transitie genomen.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP.</p>
50+	Ook in kleine kernen toegang tot OV. Overdekte bushaltes op loopafstand hebben de voorkeur.	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een programma op hoofdlijnen. We willen een voor iedereen goed en toegankelijk openbaar vervoer waarbij we beschikbaarheid van het openbaar vervoer in kleinere kernen en het landelijk gebied verder onderzoeken. Verdere uitwerking vindt plaats in het in het uitvoeringsprogramma waarbij altijd sprake is van maatwerk. Voor elk gebied zal een afweging plaatsvinden tussen het belang van de doorgaande reizigers versus het belang van de instapper.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking vindt plaats in het in het uitvoeringsprogramma waarbij altijd sprake is van maatwerk.</p>
	Onderzoeken in particuliere initiatieven zoals automaatje.	<p>We zullen bij de uitwerking van publieke mobiliteit in gesprek gaan met lokale initiatieven.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van lokale initiatieven vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>
	Binnen 100 m zorginstellingen goede OV voorzieningen zijn.	<p>Bij de vervoersplannen houden we rekening met de bereikbaarheid van zorginstellingen in het algemeen. Echter is een toezegging dat alle zorginstellingen binnen 100 m een goede OV-voorziening hebben niet mogelijk. Daarbij is het de vraag wat een zorginstelling is (ziekenhuis/huisarts/woonzorgvoorziening etc).</p>

		<p>Conclusie Bij het jaarlijks opstellen van de vervoersplannen wordt naar onze beleving voldoende rekening gehouden met de OV-bereikbaarheid van zorginstellingen. Binnen 100m van elke zorginstellingen een goede OV-voorziening is daarbij niet mogelijk.</p>
	Laaggeletterden en senioren toegang.	<p>We willen voor iedereen een goed toegankelijk openbaar vervoer. Dus ook voor ouderen, jongeren en mensen met een beperking. We werken daarom aan eenvoudigere en duidelijkere reisinformatie, verbetering van de fysieke toegankelijkheid van haltes en perrons, meer comfort (bijvoorbeeld toiletten) en meer hulp op locatie zodat iedereen met het openbaar vervoer kan reizen. We betrekken mensen met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties bij het maken van nieuw beleid en het nadenken over en bieden van oplossingen. Hiermee sluiten wij aan bij het VN-verdrag Handicap. Het onderwerp werken we nog verder uit in het uitvoeringsprogramma.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. Verdere uitwerking van het thema toegankelijkheid vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p>
	Pleiten voor meer alcoholcontroles nu gebruik in verkeer toeneemt.	<p>We nemen dit mee in de gesprekken met de politie en het Openbaar ministerie. De politie prioriteert echter de handhavingsinzet (er is beperkte capaciteit daarvoor bij de politie). Via onze eigen campagnes en de campagnes van het Rijk zetten we ook in op bewustwording van de gevaren van alcohol in het verkeer.</p> <p>Conclusie Onze beleving is dat uw zienswijze voldoende terugkomt in het BBP. We nemen het onderwerp bovendien mee in de reguliere gesprekken met de politie en het Openbaar Ministerie.</p>

3. Voorgestelde inhoudelijke wijzigingen in het Bereikbaarheidsprogramma

Hoofdstuk/ paragraaf	Aanpassing/ aanvulling	Fractie
Diverse hoofdstukken	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt waar mogelijk verkeersveiligheid nog meer benadrukt	CDA
Hoofdstuk 1 en 2	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt duidelijker de koppeling gemaakt met relevante kader vanuit Europees beleid.	Volt
Hoofdstuk 1 en 2	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt een link gemaakt met de (nog op te stellen) visie die richting geeft bij inzet op innovaties.	Volt
Hoofdstuk 5	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt een specifieke actielijn voor digitalisering opgenomen.	Volt