

## Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2025-2030 Gemeente Albrandswaard

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Albrandswaard

gelezen de tekstinhoud van "Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2025-2030 Gemeente Albrandswaard"  
d.d. 10 december 2024

Besluit:

### Artikel I

"Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2025-2030 Gemeente Albrandswaard" opgenomen in Bijlage A wordt vastgesteld.

### Artikel II

Dit besluit treedt in werking per 13-08-2025.

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Albrandswaard **10 december 2024**.

*Diegenen die mogen ondertekenen*

*Niet getekend proef-exemplaar*

## Bijlage A Bijlage bij artikel I

# Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2025-2030 Gemeente Albrandswaard

## 1 Inleiding

Het uitvoeringsprogramma mobiliteit vormt een essentiële bouwsteen voor het verwezenlijken van de ambities zoals omschreven in de mobiliteitsvisie en streeft naar een

toekomstbestendige, duurzame, leefbare en goed bereikbare gemeente. Het uitvoeringsprogramma is zorgvuldig gestructureerd rond drie hoofdthema's die samen een integrale aanpak vormen: Duurzame inrichting en leefbaarheidsverbetering, Parkeren en ruimte-efficiëntie, en Multimodale bereikbaarheid. Elk van deze thema's biedt het fundament om de mobiliteitsuitdagingen van Albrandswaard aan te pakken en verdere groei op een duurzame manier te ondersteunen.

Het eerste hoofdthema, **Duurzame inrichting en leefbaarheidsverbetering**, richt zich op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid in de gemeente. Hierin staan maatregelen centraal zoals het herinrichten van schoolzones, het omvormen van doorgaande wegen naar 30 km/u en het voorkomen van sluisverkeer. Deze projecten zorgen voor een veiligere en aantrekkelijkere leefomgeving, met speciale aandacht voor de bescherming van kwetsbare weggebruikers en het vergroenen van het straatbeeld.

Het tweede thema, **Parkeren en ruimte-efficiëntie**, speelt in op de noodzaak om beschikbare ruimte optimaal te benutten. Dit omvat onder meer het stimuleren van wonen dicht bij metrohaltes, het verweven van functies zoals wonen en werken, en het implementeren van een duurzaam parkeerbeleid. Door ruimte-efficiëntie als uitgangspunt te nemen, wordt niet alleen

eenduidig met parkeren omgegaan maar wordt ook de bereikbaarheid verbeterd zonder de kwaliteit van de openbare ruimte aan te tasten.

Het derde hoofdthema, **Multimodale bereikbaarheid**, legt de focus op het ontwikkelen van een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem dat de verschillende vervoersopties beter

met elkaar verbindt. Denk hierbij aan het verbeteren van de infrastructuur voor langzaam verkeer, het stimuleren van duurzame (deel)mobiliteit, en het voorbereiden op smart mobility. Dit thema bevat ook projecten die de overstap naar duurzamer vervoer vergemakkelijken, zoals de ontwikkeling van mobiliteitshubs en de implementatie van innovatieve technologieën.

Onder elk van deze hoofdthema's zijn specifieke acties uitgewerkt, die op hun beurt zijn vertaald in concrete projecten en maatregelen. Deze aanpak waarborgt een duidelijke planning en prioritering, zodat Albrandswaard de komende jaren effectief kan inspelen op de mobiliteitsbehoeften van nu en richting de toekomst. Het programma streeft naar een integrale uitvoering waarbij samenwerking met bewoners, ondernemers en (regionale) partners een centrale rol speelt. Zo wordt de ambitie om een duurzame, leefbare, veilige en goed bereikbare gemeente te zijn, stap voor stap gerealiseerd.

## 2 Duurzame inrichting en leefbaarheidsverbetering

### Hoofdthema 1: duurzame inrichting en leefbaarheidsverbetering

#### A. Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte

##### *1. Inrichten van veilige schoolzones*

Deze actie richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen, te weten 10 schoollocaties in Albrandswaard. Dit doen we door de infrastructuur aan te passen en het duidelijk en herkenbaar markeren van schoolzones in de inrichting. Daarnaast worden waar mogelijk schoolroutes veiliger gemaakt, zodat kinderen veilig naar school kunnen lopen of fietsen.

##### **Ambitie**

Het ontwerp van veilige schoolzones gebeurt in samenspraak met de scholen en verkeerskundigen. Ook kijken we naar de mogelijkheden voor digitale markering van schoolzones voor in-car-waarschuwingen.

Budget: €300.000

Planning: 2025-2027

## *2. Aanpassingen aan haltes voor toegankelijkheid*

We willen onze bushaltes toegankelijker maken voor alle gebruikers waaronder ouderen en mensen met een beperking. De haltes worden voorzien van verhoogde perronbanden, geleidelijnen en de juiste markering.

### **Ambitie**

De aanpassingen worden uitgevoerd in samenwerking met belangengroepen voor mensen met een beperking en ouderenorganisaties. Daarnaast wordt er nauw samengewerkt met de RET en de buurtbusvereniging.

Budget: €150.000

Planning: 2026-2028

## *3. Verkeerskundige bijdrage aan integrale herinrichtingsopgaven inclusief vergroening*

Deze actie omvat de verkeerskundige ondersteuning bij herinrichtingsprojecten vanuit andere beleidsdomeinen. De integrale herinrichting houdt rekening met de veiligheid van alle weggebruikers, de verbetering van de leefbaarheid, het bevorderen van duurzame mobiliteit en het vergroenen van het straatbeeld. Verkeerskundige bijdragen omvatten het herontwerpen van straten, het implementeren van snelheidsbeperkende maatregelen en de vergroening. Concreet gaat het in deze projecten om Ghijsseland, de Binnenbaan en de Warnaar.

### **Ambitie**

De verkeerskundige ondersteuning leveren we in samenwerking met andere relevante beleidsdomeinen. Waar nodig maken we gebruik van input van bewoners en lokale ondernemers om ervoor te zorgen dat het ontwerp tegemoetkomt aan de behoeften van alle betrokkenen in de fysieke uitwerking.

Budget: €500.000

Planning: 2025-2029

## B. Inrichten van doorgaande wegen als GOW30

### *4. Gebiedsontsluitingswegen 30 km/u*

We kiezen ervoor om diverse doorgaande wegen in de gemeente in te richten als GOW30 (gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur). Dit doen we om de verkeersveiligheid te verbeteren, de leefbaarheid te vergroten en het rijgedrag van automobilisten beter af te stemmen op de omgeving. De gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u dwingt bestuurders tot een lagere snelheid, wat bijdraagt aan een veiliger

verkeersklimaat, met name in gebieden waar veel fietsers en voetgangers aanwezig zijn. Bovendien zorgen deze zones voor een betere balans tussen verkeersafwikkeling en de woon- en leefomgeving, wat aansluit bij onze bredere visie op duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.

Hiernaast kiezen we er bewust voor om het inrichten van deze GOW30-wegen te koppelen aan de planning van regulier onderhoud en beheer. Dit principe van "werk met werk maken" levert meerdere voordelen op. Door integratie van deze werkzaamheden, werken we risicogestuurd

aan het veiliger maken van de infrastructuur en kunnen we efficiënter omgaan met tijd en middelen, waardoor we kosten besparen. We minimaliseren de overlast voor bewoners en weggebruikers, omdat de benodigde aanpassingen gecombineerd worden met onderhoudswerkzaamheden die toch al gepland staan. Dit zorgt voor een betere planning en coördinatie, waardoor de verkeershinder beperkt blijft en we als gemeente tegelijkertijd duurzame

verbeteringen in de infrastructuur realiseren.

### C. Sluipverkeer tegengaan

#### *5. Knip autoverkeer Hofhoek*

Een fysieke aanpassing in de Hofhoek wordt gerealiseerd, waarbij een knip voor het autoverkeer wordt gerealiseerd. Dit voorkomt sluipverkeer er ontstaat ruimte voor een kwalitatieve inrichting van het metrogebied. We sluiten hierbij aan op andere projecten in de metro-omgeving van Poortugaal.

#### **Ambitie**

De knip voor het autoverkeer in de Hofhoek zorgt dat er meer ruimte komt voor de fietser en voetganger en heeft daardoor een relatie bij verbetering en versterking van de metrohaltes als toegangspoorten.

Budget: €400.000

Planning: 2029-2030

#### *6. Verkeerscirculatie Albrandswaard*

Er wordt een studie uitgevoerd naar de verkeerscirculatie waaronder de inprikkers van de Groene Kruisweg om te bepalen of er aanpassingen nodig zijn om verkeer door de wijken tegen te gaan en de leefbaarheid te verbeteren. Ook bekijken we bijvoorbeeld de permanente afsluiting van de Tijsjesdijk en verkeer door het buitengebied.

#### **Ambitie**

Verkeerscirculatieonderzoek is cruciaal omdat het helpt bij het begrijpen en verbeteren van de verkeersstromen in de omgeving van de Groene Kruisweg. Dit onderzoek identificeert knelpunten, patronen, en effecten van verkeersbewegingen op de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Budget: €50.000

Planning: 2028-2029

### **3 Parkeren en ruimte-efficiëntie**

#### **Hoofdstuk 2: Parkeren en ruimte-efficiëntie**

#### A. Wonen dicht bij metrohaltes

#### *7. Uitgangspunt verankeren in de omgevingsvisie*

Deze actie richt zich op het beleidsmatig vastleggen van een voorkeurspositie voor woningbouwprojecten binnen 500 meter van metrohaltes. Dit draagt bij aan het verminderen van autoafhankelijkheid en stimuleert het gebruik van openbaar vervoer. Door nieuwe woningen nabij metrohaltes te realiseren, wordt ook de druk op parkeerplaatsen verlicht. Het beleid vereist een nauwe samenwerking met ontwikkelaars en andere belanghebbenden, zoals de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de provincie Zuid-Holland.

#### **Ambitie**

We haken aan bij integrale sessies in het proces van de omgevingsvisie. Hierbij verankeren we de uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie om de doelen en ambities die hierin zijn opgenomen te behalen.

#### B. Verwevenheid van functies stimuleren

#### *8. Verankeren van functiemenging in de omgevingsvisie*

Functiemenging omvat het combineren van wonen, werken en recreëren in dezelfde gebieden. Dit leidt tot een vermindering van mobiliteitsbehoeften. Door deze functies te verweven, wordt het autoverkeer verminderd. Men hoeft immers minder ver te reizen voor werk of vrijetijdsbesteding. Dit beleid zal in de omgevingsvisie worden verankerd, met speciale aandacht voor het aantrekken van voorzieningen en de bereikbaarheid met duurzame vervoersmiddelen.

#### **Ambitie**

We haken aan bij integrale sessies in het proces van de omgevingsvisie. Hierbij verankeren we de uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie om de doelen en ambities die hierin zijn opgenomen te behalen.

### C. Duurzaam parkeerbeleid

#### *9. Parkeerbeleid vastleggen in het omgevingsplan*

Het vastleggen van een duurzaam parkeerbeleid is essentieel voor het beheer van parkeerruimte binnen de gemeente. Parkeerbeleid heeft namelijk een directe impact op de inrichting van de ruimte en het functioneren van gebieden. Door het beleid in het omgevingsplan op te nemen, gelden deze als regels met een juridische status. De parkeerbehoefte wordt zo transparant afgestemd op ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, bedrijvigheid en infrastructuur. Hierdoor is het ook mogelijk te komen tot een integrale benadering van ruimtelijke ordening, waarbij parkeerbeleid in samenhang met andere beleidsvelden wordt opgenomen. Dit zorgt voor consistentie en voorkomt conflicten tussen verschillende beleidsdoelen.

#### **Ambitie**

De beleidsregels uit de nota parkeernormen volgt het omgevingsplanproces om onderdeel uit te maken van het omgevingsplan. De regels krijgen hiermee een juridische status.

#### *10. Onderzoeken naar parkeerregulering*

Op basis van tweejaarlijkse onderzoeken naar parkeerdruk in verschillende wijken beoordelen we of parkeerregulering (zoals betaald parkeren of parkeren met vergunning) noodzakelijk is en wat het effect is.

#### **Ambitie**

Dit onderzoek omvat het verzamelen van gegevens over de impact op de omgeving bij het invoeren van parkeerreguleringsmaatregelen. Op basis van de resultaten kunnen nieuwe maatregelen worden voorgesteld of bestaande maatregelen worden bijgesteld.

#### *11. Actualiseren van parkeerdrukmetingen*

Tweejaarlijkse metingen van de parkeerdruk worden uitgevoerd in specifieke gebieden om trends en veranderingen te monitoren. Deze gegevens worden gebruikt om het parkeerbeleid aan te passen en te verbeteren. Door tijdige updates wordt de gemeente in staat gesteld om proactief te reageren op toenemende parkeerproblemen, zoals overlast, overvolle straten of onrechtmatig parkeren.

#### **Ambitie**

De parkeerdrukmetingen worden in samenwerking met een extern onderzoeksbureau tweejaarlijks opgezet en uitgevoerd.

Budget: €10.000 per twee jaar

Planning: Tweejaarlijks vanaf 2025

#### *12. Herijking van parkeernormen*

In 2029 evalueren we de parkeernormen om deze indien nodig te herzien. Zo blijven we in lijn met de actuele mobiliteitsbehoeften binnen Albrandswaard. Dit betreft normen voor autoverkeer, fietsparkeerplaatsen en eventueel parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen. Door de normen regelmatig aan te passen, kan de gemeente inspelen op nieuwe trends, zoals een toenemend gebruik van deelmobiliteit of een afname van autobezit.

#### **Ambitie**

De herijking zal plaatsvinden in samenwerking met mobiliteitsexperts en op basis van landelijke adviezen/richtlijnen en lokale kennis.

Budget: €5.000

Planning: Elke drie jaar, start in 2029

#### **4 Multimodale bereikbaarheid**

##### **Hoofdt thema 3: multimodale bereikbaarheid**

###### A. Bereikbaarheid is multimodaal op basis van STOMP-principe

###### *13. Ontwikkelen loopbeleid*

De gemeente ontwikkelt een loopbeleid dat ervoor zorgt dat lopen een centrale rol krijgt in de mobiliteitsstrategie. Dit omvat verbeteringen aan trottoirs, oversteekplaatsen en bewegwijzering voor voetgangers. Het beleid zal worden afgestemd op bestaande netwerken in relatie tot bestaande fietsnetwerken voorzieningen.

###### **Ambitie**

Intensieve samenwerking en betrokkenheid van belangengroepen, bewoners en bedrijven is nodig bij de planning en uitvoering van maatregelen, bijvoorbeeld door participatietrajecten.

Budget: €25.000

Planning: 2025-2026

###### B. Een multimodaal netwerkkader

###### *14. Ontbrekende schakels in het langzaam verkeersnetwerk*

We ontwikkelen een kaart die de ontbrekende schakels in het netwerk voor langzaam verkeer (fietspaden en voetpaden) in kaart brengt. Deze kaart biedt inzicht in waar de infrastructuur verbeterd moet worden om fietsen en wandelen aantrekkelijker te maken. Door hiaten in het netwerk te identificeren, kunnen we strategische investeringen voorstellen om de bereikbaarheid en veiligheid voor langzaam verkeer te verbeteren. We maken fietsen en lopen aantrekkelijker door directe en prettige routes.

###### **Ambitie**

De kaart ontwikkelen we door middel van samenwerking met verkeersdeskundigen, mobiliteitsadviseurs. De gegevens verzamelen we via (bestaande) tellingen, andere beschikbare (regionale) databronnen en verplaatsingsgegevens van voetgangers en fietsers.

Budget: €15.000

Planning: 2026-2027

###### C. Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem

###### *15. Werkgebonden personenmobiliteit gemeente*

We ontwikkelen zelf beleid om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen voor werkgerelateerde reizen binnen de gemeente te stimuleren. Dit omvat het stimuleren van fietsen, openbaar vervoer, en deelmobiliteit voor gemeenteambtenaren. Door intrinsieke en extrinsieke prikkels aan te bieden, willen we duurzamer vervoer stimuleren.

###### **Ambitie**

Het beleid wordt geïmplementeerd in afstemming met de HR-afdeling.

###### *16. Stimuleren van werkgebonden mobiliteit bij externe organisaties*

Deze actie richt zich op het stimuleren van duurzame mobiliteit voor werknemers van bedrijven in de gemeente. Door samen te werken met Zuid-Holland Bereikbaar en bedrijven wordt gestreefd naar een vermindering van het autogebruik en de introductie van duurzamere vervoersopties zoals carpoolen, fietsen, en OV-gebruik. De gemeente biedt mogelijkheden aan bedrijven die willen overstappen op duurzame mobiliteitsoplossingen, en er worden workshops georganiseerd om bedrijven te ondersteunen bij het opstellen van mobiliteitsbeleid en bijbehorende -oplossingen.

## **Ambitie**

In een de samenwerking met Zuid-Holland bereikbaar geven we bedrijven inzichten in de reismogelijkheden van medewerkers, fiscale mogelijkheden en mogelijke oplossingen. Daarbij worden bedrijven gestimuleerd om hun werknemers te motiveren duurzamer te reizen ook vanuit bijvoorbeeld de rapportageplicht werkgebonden personenmobiliteit.

Budget: €50.000

Planning: 2026-2027

### *17. Onderzoek reguleren logistiek dorpskernen*

Een onderzoek naar het beperken van de impact van goederenverkeer op woonwijken en dorpskernen. Denk hierbij aan het minimaliseren van geluidsoverlast, uitstoot, ruimtegebruik en verkeersbewegingen om zo de leefbaarheid te verbeteren.

## **Ambitie**

In dit onderzoek trekken we samen op met logistieke bedrijven, bewoners en logistiek adviseurs vanuit Zuid-Holland bereikbaar.

Budget: €25.000

Planning: 2027

### *18. Actualiseren laadvisie*

Dit project omvat het actualiseren van de bestaande laadvisie voor elektrische voertuigen (EV's), waarbij nieuwe ontwikkelingen zoals snelladen, VPA, salderingsregeling en andere actualiteiten. Eind 2025 loopt de gezamenlijke concessie vanuit de samenwerkende gemeenten in Zuid-Holland af. Dit is een uitstekend moment om ook de eigen laadvisie te herijken en te actualiseren, passend bij de nieuw te vormen concessie.

## **Ambitie**

We ontwikkelen de nieuwe concessie in samenwerking met gemeenten in de provincie Zuid-Holland. We kijken daarbij ook vraaggestuurd naar wensen voor extra laadcapaciteit waarbij wel een juiste balans moet zijn tussen elektrisch laden en regulier parkeren. Waar mogelijk onderzoeken we ook hoe slim laden kan worden toegepast om de belasting op het energienet te beperken. Denk daarbij ook bijvoorbeeld aan bi-directioneel laden en de samenwerking met ondernemers. Ook nemen we hier het onderzoek naar verlengd privaat laden in mee.

Budget: €5.000

Planning: 2026

## **D. Duurzame deelmobiliteit/MaaS**

### *19. Ontwikkeling deelmobiliteit en MaaS*

In samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) wordt beleid ontwikkeld voor de verdere integratie van deelmobiliteit (zoals deelauto's, scooters en fietsen) in de mobiliteitsmix. Het doel is om deelmobiliteit aantrekkelijker en toegankelijker te maken voor inwoners door het beschikbaar stellen van goede en zichtbare faciliteiten, het aanbod te verbreden en het ontwikkelen van pilotprojecten om het gebruik te stimuleren.

## **Ambitie**

De gemeente werkt samen met de alle stakeholders om goed aanbod te faciliteren. Het aanbod moet van toegevoegde waarde zijn en niet tot overlast leiden in de openbare ruimte.

### *20. Ontwikkeling van fysieke hubs voor deelmobiliteit*

Er worden mobiliteitshubs opgezet op strategische locaties waar deelmobiliteit toegankelijk wordt gemaakt. De hubs worden, indien nodig, uitgerust met laadpunten en faciliteiten voor gebruikers.

#### **Ambitie**

Vanuit bestaande (of mogelijke toekomstige) vervoersstromen bekijken we waar behoefte is aan fysieke hubs in de openbare ruimte. Deze hubs moeten gestructureerd deelmobiliteit kunnen aanbieden, de hinder in de openbare ruimte minimaliseren en in de keten (first en last-mile) waarde toevoegen.

Budget: €50.000

Planning: 2025-2026

#### *21. Uitvoering van verkeersveiligheidscampagnes*

Verkeersveiligheidscampagnes zijn nodig om bewustwording te creëren rondom verkeersveilig gedrag. De campagnes richten zich op verschillende doelgroepen, zoals automobilisten, fietsers, voetgangers en jongeren. Doelstellingen zijn het terugdringen van verkeersongevallen, het stimuleren van veilig rijgedrag, en het bevorderen van duurzaam vervoer zoals fietsen en lopen.

#### **Ambitie**

De campagnes worden ontwikkeld in samenwerking met verkeersveiligheidsorganisaties, scholen, politie.

Budget: €45.000

Planning: Tweejaarlijks vanaf 2025

#### E. Inzetten op sensibilisering

#### *22. Verkeerseducatie programma's*

Het opzetten van educatieve programma's voor jongeren en scholieren om hen bewust te maken van verkeersveiligheid. Deze programma's bestaan uit theorielessen, praktijkoefeningen zoals fietsvaardigheidstrainingen, en gastlessen van verkeersveiligheidsexperts. Het doel is om risicogroepen veilig te laten deelnemen aan het verkeer, zowel als voetganger, fietser als bestuurder. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de rol van duurzaamheid in mobiliteit, waarbij kinderen worden aangemoedigd om vaker te lopen of te fietsen.

#### **Ambitie**

De programma's worden uitgevoerd in samenwerking met scholen, verkeersveiligheidsorganisaties, politie, en verenigingen.

Budget: €30.000

Planning: Tweejaarlijks vanaf 2026

#### F. Voorbereidingen Smart Mobility

#### *23. Verkeersborden- en besluitenscan*

We zijn als wegbeheerder in de basis verantwoordelijk voor het 'up to date' houden van onze verkeersborden en -besluiten. Vanuit landelijke en Europese regelgeving en afspraken is het belangrijk dat dit op orde is omdat het onder andere een basis vormt voor de ontwikkeling van autonoom rijden. Door een uitgebreide scan uit te voeren van bestaande verkeersborden -besluiten zorgen we er als gemeente voor dat we onze verantwoordelijkheden nakomen.

#### **Ambitie**

Het project wordt uitgevoerd in samenwerking met technologische bedrijven, verkeersdeskundigen en overheidsinstanties. Doel is uiteindelijk een pilot om te testen hoe autonoom rijden functioneert in specifieke gebieden met geoptimaliseerde verkeersborden en signalen.

Budget: €25.000

Planning: 2026

#### G. Entreepunten versterken

##### *24. Versterken van metrohaltes en gebieden*

We zetten verder in op het verbeteren van de infrastructuur en de toegankelijkheid van metrohaltes in de gemeente. Het doel is om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren door de haltes sociaal veiliger, aantrekkelijker en toegankelijker te maken voor alle reizigers, inclusief ouderen en mensen met een beperking. Er worden voorzieningen toegevoegd zoals betere verlichting, overdekte fietsenstallingen en duidelijke bewegwijzering. Daarnaast wordt voor een meer aantrekkelijke omgeving project gecombineerd met vergroening.

#### **Ambitie**

De verbeteringen worden uitgevoerd in samenwerking met de vervoerder(s), architecten en mobiliteitsadviseurs. Er wordt specifiek aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit.

Budget: €505.000

Planning: 2026

##### *25. Bewegwijzering langzaam verkeer*

We doen onderzoek naar het verbeteren van bewegwijzering voor fietsers en voetgangers, met name tussen belangrijke vervoersknooppunten zoals metrohaltes en recreatie- en verblijfsgebieden. Het onderzoek moet ertoe leiden dat de huidige bewegwijzering wordt geoptimaliseerd en uitgebreid om reizigers beter te begeleiden van en naar hun bestemming. Er wordt gebruik gemaakt van zowel fysieke borden als digitale hulpmiddelen, zoals navigatie-apps, die gekoppeld zijn aan de infrastructuur van langzaam verkeer.

#### **Ambitie**

Deze maatregel wordt in samenwerking met regionale toerisme, bijbehorende organisatie en aanbieders van apps uitgevoerd. Naast fysieke bewegwijzering mikken we op het juist en tijdig implementeren van deze routes via bekende apps en planners.

Budget: €25.000

Planning: 2028

## II Overzicht Documentenbijlagen

*Bijlagen uitvoeringsprogramma mobiliteit* /join/id/regda-  
ta/gm0613/2025/690384b6725c427583079f05558214f0/nld@2025-  
08-12;09392843