



<b>Onderwerp</b> Vaststellen Mobiliteitsbeleid	
Nummer	2021/313959
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Jennissen, H.M.J.
Telefoonnummer	023-5114909
Email	hjennissen@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en duurzaam bereikbare stad zijn. Tegelijkertijd groeit Haarlem ook. Het bereikbaar houden van de groeiende stad vormt een grote uitdaging, waarop oude oplossingen als het verbreden of toevoegen van wegen en parkeerplaatsen geen afdoende antwoord meer bieden. Het vraagt wel om een transitie, waarbij voorrang wordt gegeven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen: de mobiliteitstransitie. Met dit Mobiliteitsbeleid maakt Haarlem de keuze hoe vorm te geven aan de transitie. Met de vaststelling van dit beleid gaat Haarlem de bereikbaarheid anders aanpakken, enerzijds door het beleid toe te passen in projecten, anderzijds door acties te starten die de mobiliteitstransitie versnellen.</p> <p>De fiets en de voetganger krijgen prioriteit. Een snelheid van 30km uur wordt de norm in Haarlem en bij alle nieuwe wegontwerpen, wordt eerst gekeken naar de ruimte voor de fietser en de voetganger. Het HOV wordt evenwichtiger over de stad verdeeld en het autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld op de hoofdroutes en in heel Haarlem wordt gereguleerd parkeren ingevoerd. Uiteindelijk staat of valt de mobiliteitstransitie met het gedrag, een pijler waar vanaf nu ook op wordt ingezet.</p> <p>Het streven is dat in 2030 het merendeel van de korte afstanden binnen Haarlem per fiets of te voet afgelegd worden en zal meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden.</p> <p>De mobiliteitstransitie was uitgewerkt in het concept Mobiliteitsbeleid, dat tot en met 23 april 2021 open stond voor inspraak. Tijdens deze inspraakperiode zijn 94 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen en de opmerkingen uit de Commissie Beheer van 18 maart 2021 hebben ertoe geleid dat het concept Mobiliteitsbeleid op een aantal punten is aangepast. Op 11 plaatsen zijn correcties aangebracht en op 6 punten zijn wijzigingen doorgevoerd.</p>

Behandelvoorstel voor commissie	De commissie Beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	-Vaststellen Structuurvisie openbare ruimte: Haarlem 2040 groen en bereikbaar (2017/477571) in commissie Beheer van 30 november 2017. -Ontwikkelagenda mobiliteitsbeleid (2019/565203) in commissie Beheer van 12 december 2019. -Mobiliteitsbeleid; concept vrijgeven voor inspraak, Besluit B&W 9 februari 2021 (2020/1124018)
Besluit College d.d. 24 augustus 2021	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast.</li> <li>2. Het college stelt de uitvoeringsagenda vast.</li> </ol> <p>de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span></p>
Besluit Raad d.d. .... (wordt ingevuld door de griffie)	<p>De raad der gemeente Haarlem, Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders,</p> <p>Besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De Nota van Beantwoording met de reactie op de zienswijzen vast te stellen;</li> <li>2. Het Mobiliteitsbeleid vast te stellen.</li> </ol> <p>de griffier, <span style="float: right;">de voorzitter,</span></p>

## 1. Inleiding

Haarlem is een groeiende stad, die leefbaar en bereikbaar wil blijven. De combinatie hiervan met een trend van meer mobiliteit per persoon en de opgave die er voor de verschillende stadsdelen ligt, vraagt om een actueel Mobiliteitsbeleid.

Met dit Mobiliteitsbeleid worden ambities uit de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), uit het coalitieakkoord Duurzaam Doen, uit het Klimaatakkoord, uit de Economische Visie en de ambities op het gebied van gezondheid, concreet gemaakt.

Het college van B&W heeft het concept Mobiliteitsbeleid tot en met 23 april 2021 vrijgegeven voor inspraak. Alle 94 ontvangen inspraakreacties zijn verwerkt, wat tot een aantal correcties en



wijzigingen heeft geleid. Met dit besluit wordt het resultaat hiervan, het definitieve Mobiliteitsbeleid, ter vaststelling aangeboden aan de Raad.

## **2. Voorstel aan de raad**

Het college stelt de Raad voor:

1. De Nota van beantwoording met de reactie op de zienswijzen vast te stellen;
2. Het Mobiliteitsbeleid vast te stellen.

## **3. Beoogd resultaat**

Het doel van het Mobiliteitsbeleid is een aantrekkelijk, gezond en bereikbaar Haarlem binnen een metropolitane economie; een stad, die ondanks de groei leefbaar en bereikbaar blijft en waar de klimaatdoelstellingen gehaald worden.

Om dit te kunnen bereiken is een transitie nodig waarin we voorrang geven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen. Wij noemen dit de mobiliteitstransitie.

Het resultaat van de mobiliteitstransitie is dat in 2030 bijna alle (90%) verplaatsingen binnen de stad met een afstand kleiner dan 2,5 km, met de fiets of te voet plaatsvinden en dat meer dan de helft (60%) van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvindt. Het aantal auto's in de stad is in 2030 niet gegroeid.

De verplaatsingen in Haarlem in 2030 vinden plaats op veilige wegen, waar de snelheid in de meeste gevallen terug is gebracht naar 30km/ uur. De wegen die wel nog een snelheid van 50km/ uur hebben, zijn voorzien van een vrijliggend fietspad. Het centrum van de stad is goed bereikbaar, er zijn verschillende overstappunten gerealiseerd waar reizigers uit de auto kunnen overstappen op het OV of op een fiets en in en rondom het centrum zijn nieuwe fietsenstallingen gerealiseerd, waardoor we te voet het centrum in kunnen lopen. Het OV dat nodig is voor de regionale verplaatsingen rijdt via optimale routes, al dan niet via het nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Haarlem heeft er autoluwe gebieden bij, de voormalige ontwikkelzones, en het voetgangersgebied met fietsers te gast is uitgebreid. In Haarlem kunnen (elektrische) auto's niet overal zomaar voor de deur geparkeerd worden. In 2030 is in heel Haarlem gereguleerd parkeren ingevoerd, waar nodig voorzien van een vergunningenplafond.

### *Stappen*

Om het beoogde resultaat te bereiken dienen stappen gezet te worden. De volgende zeven stappen die Haarlem wil gaan zetten zijn uitgewerkt in het mobiliteitsbeleid:

1. Haarlem groeit met behoud van ruimte;
2. Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis;
3. Fiets en voetganger krijgen prioriteit;
4. Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30km/ uur;

5. Evenwichtige verdeling van HOV routes: bereikbaarheid verbeteren, impact spreiden;
6. Bundelen autoverkeer op hoofdroutes;
7. Haarlem zet in op duurzame gedragsverandering.

#### 4. Argumenten

##### 1. *Het Mobiliteitsbeleid sluit aan op verschillende vastgestelde visies*

In verschillende visies, de SOR, het coalitieakkoord Duurzaam Doen, het Klimaatakkoord en de Economische Visie, zijn principes vastgesteld die de basis meegeven om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Omdat de druk op de stad door de groei en de toenemende mobiliteit steeds verder toeneemt, is er inhoudelijk een grote urgentie om het proces van de mobiliteitstransitie daadwerkelijk te versnellen. Hiervoor moeten wel eerst de kaders, waarbinnen de mobiliteitstransitie moet plaatsvinden, worden vastgelegd en dat gebeurt nu via het mobiliteitsbeleid.

Met het vaststellen van het Mobiliteitsbeleid komt het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP) te vervallen en wordt de wegcategorysering uit de SOR geactualiseerd.

##### 2. *Verschillende gemeentelijke plannen hebben kaders op het gebied van mobiliteit nodig om verder te kunnen en vice versa*

Veel projecten en processen in de stad, zoals bijvoorbeeld de ontwikkelzones Oostpoort, Zuid-West en Europaweg hebben behoefte aan kaders uit het Mobiliteitsbeleid. Binnen deze kaders kan dan naar oplossingen/ maatregelen voor het desbetreffende project of proces gezocht worden. De integrale toekomstvisie voor het stationsgebied is een ander voorbeeld dat behoefte heeft aan kaders voor de verdere uitwerking.

Ook specifieke mobiliteitsthema's, zoals verkeersveiligheid, fiets en parkeren, hebben behoefte aan stadsbrede kaders om in lijn daarmee door te kunnen pakken. Kortom het stadsbrede kader van het Mobiliteitsbeleid is op dit moment hard nodig om andere trajecten verder te brengen.

Omgekeerd heeft het Mobiliteitsbeleid deze plannen en de realisatie hiervan nodig, om de gewenste mobiliteitstransitie te kunnen bewerkstelligen.

##### 3. *Haarlem is een betrouwbare partner door duidelijkheid naar omgeving toe te verschaffen*

Bereikbaarheid en mobiliteit gaan over systemen, netwerken en routes en houden zich niet aan gemeente- of provinciegrenzen. Om de bereikbaarheid én leefbaarheid van de regio te kunnen borgen, is ook voor Haarlem samenwerking op meerdere schaalniveaus nodig, op het niveau van de omliggende gemeenten, de provincie en ook de MRA en het Rijk. Met behulp van het Mobiliteitsbeleid kan Haarlem op alle schaalniveaus een betrouwbare partner zijn. Het is dan voor deze regionale partners duidelijk hoe Haarlem de groeiende stad leefbaar en bereikbaar wil houden.



#### 4. *Het Mobiliteitsbeleid past binnen de Omgevingsvisie*

Het Mobiliteitsbeleid heeft de SOR als kader en heeft de principes uit de SOR verder uitgewerkt. Het is de bedoeling dat de Omgevingsvisie eind 2021 wordt vastgesteld. In deze visie en het bijbehorende raadsbesluit zal aangegeven worden welke delen van de SOR worden overschreven/ aangepast door de Omgevingsvisie. In het Mobiliteitsbeleid is reeds voorgesorteerd op de Omgevingsvisie en valt inhoudelijk en met betrekking tot de uitvoeringsagenda onder de opgave 'Duurzaam Bereikbare Stad' uit de Omgevingsvisie.

#### 5. *Participatie en inspraak hebben het beleid mede gevormd*

De participatie heeft vanwege Corona digitaal plaatsgevonden en de inbreng is meegenomen in het concept Mobiliteitsbeleid. Van de participatiesessies is een verslag gemaakt. Het Mobiliteitsbeleid is een nieuw beleidsstuk en in Haarlem is het gebruikelijk om over nieuw beleid een participatietraject te organiseren. Omdat de mobiliteitsprincipes reeds door onder andere de SOR waren meegegeven en de overgang naar een duurzaam, veilig en slim mobiliteitssysteem een gegeven was, luidde de vraag, die bij de participatie centraal stond: hoe kan de overgang naar een duurzaam, veilig en slim mobiliteitssysteem, ook wel mobiliteitstransitie genoemd, vormgegeven worden? Omdat het Mobiliteitsbeleid beleid op hoofdlijnen voor de gehele stad is, is ervoor gekozen om voor de participatie belangengroepen en wijkraden uit te nodigen.

Nadat het concept Mobiliteitsbeleid was vrijgegeven voor inspraak, hebben de inwoners van Haarlem en andere belanghebbenden zes weken de tijd gehad om hun zienswijzen in te dienen. In deze periode heeft de gemeente 94 zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen en opmerkingen uit de commissie Beheer hebben ertoe geleid dat het concept Mobiliteitsbeleid binnen de basis op een aantal punten wordt aangepast. Op 11 plaatsen worden correcties aangebracht en op 6 punten worden wijzigingen doorgevoerd. De correcties hebben voornamelijk betrekking op het juist intekenen van de kaarten en op het meer helder omschrijven, zoals bijvoorbeeld het duidelijker omschrijven wat bedoeld wordt met de studie waarin ook gekeken wordt naar de Gedempte Oostersingelgracht en Amsterdamsevaart. Bij de wijzigingen is de tekst inhoudelijk anders of is er een aanvulling gedaan op de bestaande tekst. De belangrijkste wijziging heeft plaatsgevonden in het onderdeel 'fiets'. De structuur van het fietsnetwerk was niet helder, de kaart was niet compleet en de eisen voor inrichting bleken niet overal werkbaar.

Een overzicht van de correcties en wijzigingen is terug te vinden in bijlage 2 bij dit raadsbesluit.

#### 6. *De uitvoeringsagenda en financiële middelen*

Om de gewenste resultaten uit het Mobiliteitsbeleid in 2030 daadwerkelijk te bereiken, is het van belang dat het beleid wordt toegepast in projecten en processen van de gemeente. Daarnaast zijn in de uitvoeringsagenda maatregelen opgenomen om de transitie vorm te geven. Hierin worden drie fasen onderscheiden:

- 1) Fase 1: Lopende projecten optimaal benutten en voorbereiding fase 2 en 3 (korte termijn 2021-2022);

- 2) Fase 2: Doorpakken met belangrijke mobiliteitsprojecten (middellange termijn 2023-2025);
- 3) Fase 3: Bestendigen en uitbouwen mobiliteitstransitie (lange termijn 2026 en verder).

Voor fase 1 zijn een aantal nieuwe acties opgenomen, die afhankelijk zijn van het beschikbaar komen van financiële middelen bij de begrotingsbehandeling 2022. Het gaat hier om de volgende zeven acties:

1. Actie-agenda '30 km/u als norm in de stad' (o.a. pilot/ontwerp GOW 30), inclusief quick wins: snelheid rustige woonstraten en wijken (< 6000 mvt /etmaal) terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u;
2. Quick wins verkeersveiligheid (o.a. actiegerichte aanpak verwijderen obstakels van fietspaden en beter benutten landelijke campagnekalender);
3. Ondersteunen mobiliteitstransitie-initiatieven in de stad (o.a. opschalen succesvolle pilot 'Groenplek & Fietsrek');
4. Pilot wijkhubs om leerervaringen op te doen voor deelmobiliteit. Bijvoorbeeld i.c.m. uitbreiden voetgangersgebied Vijfhoek;
5. Onderzoek snorfietzers naar de rijbaan;
6. Opzet gedragsaanpak mobiliteitstransitie;
7. Opzetten monitoringsplan mobiliteitstransitie.

Daarnaast zal voor het realiseren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte een aanvullend bedrag aangevraagd worden voor de periode tot en met 2022.

Financiële middelen die nog nodig zijn voor fase 2 en 3 zijn onderwerp van onderhandeling voor de nieuwe coalitie.

De uitvoeringsagenda wordt vanuit de gemeente gemanaged en de formatie is (deels) al voorgesorteerd op het oppakken van taken uit het uitvoeringsprogramma door onder andere het beschikbaar stellen van capaciteit voor de fietsambtenaar.

Het opstellen van mobiliteitsplannen van ontwikkelzones maakt geen onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma. Voor deze trajecten is apart budget binnen de ontwikkelstrategie geregeld. Voor de projecten, die reeds opgenomen zijn in het uitvoeringsprogramma van de SOR, Actieplan Fiets en voor IP-projecten geldt ook dat zij reeds hun eigen budgetten geregeld hebben.

#### 7. *Beleidsevaluatie*

Met een toename van het aantal inwoners in de ontwikkelzones neemt ook het aantal verplaatsingen toe in de stad. Doel is om in te zetten op een groei van wandel-, fiets- en OV-verplaatsingen in de stad en om het aantal autoverplaatsingen in de stad niet toe te laten nemen. Dit gebeurt op twee manieren:

1. Bij nieuwbouwontwikkelingen wordt ingezet op autoluw ontwikkelen.



## 2. Maatregelenpakket op basis van het Mobiliteitsbeleid: de uitvoeringsagenda.

Met behulp van monitoring en evaluatie wordt tussentijds gekeken hoe de mobiliteitstransitie zich ontwikkelt. Tweejaarlijks worden de mobiliteitsontwikkelingen in Haarlem gemonitord en geëvalueerd. De ontwikkelingen in gebruik en aanbod van de verschillende vervoerswijzen en de voortgang van de uitvoering van projecten en gebiedsontwikkelingen worden in kaart gebracht en indien nodig kan er bijgestuurd worden om de doelen daadwerkelijk te bereiken.

## 5. Risico's en kanttekeningen

### 1. *Snelheid mobiliteitstransitie is afhankelijk van beschikbare middelen*

De ambities uit het Mobiliteitsbeleid zijn hoog. Om de gewenste resultaten te behalen en de doelen te bereiken is een uitvoeringsagenda opgesteld. Deze uitvoeringsagenda is deels gevuld met acties waar via de SOR, het IP of het Actieplan fiets al middelen voor zijn gereserveerd. Voor een aantal projecten is echter nieuwe financiering nodig. Dit kan door:

- Nieuwe middelen vrij te geven
- Middelen uit andere projecten te halen
- Slim uitvoeren (werk met werk)
- Bijdragen van derden, bijvoorbeeld subsidies van de provincie Noord-Holland en het Rijk.

Echter, de zekerheid over deze middelen is er nog niet. Hoe meer middelen beschikbaar zijn, hoe meer ingezet kan worden op de mobiliteitstransitie en hoe sneller de doelen gehaald worden. Bij de tweejaarlijkse monitoring en evaluatie zal dit een terugkerend aandachtspunt zijn. Dan wordt de balans opgemaakt en in beeld gebracht wat nodig is om de gewenste resultaten te behalen.

### 2. *Het Mobiliteitsbeleid heeft nog niet alle antwoorden*

In het Mobiliteitsbeleid zijn de samenhangende keuzes gemaakt over hoe de mobiliteitstransitie te realiseren. Echter het Mobiliteitsbeleid heeft niet alle antwoorden op alle mobiliteitsvragen. Voor een aantal vragen is verder onderzoek of verdere uitwerking van de gemaakte keuzes noodzakelijk. Het Mobiliteitsbeleid is de kapstok voor vervolgpunten, die op kortere of langere termijn ter besluitvorming aan bestuur of raad voorgelegd zullen worden.

In verschillende trajecten is in het verleden vaak naar het Mobiliteitsbeleid verwezen als de plek waar de uitspraken over mobiliteit plaats vinden. De zorg is dat de verwachting is gecreëerd dat het Mobiliteitsbeleid op alle huidige mobiliteitsvragen al het antwoord heeft, terwijl voor een aantal antwoorden verdere uitwerking nodig is, hetzij in vervolgpunten, hetzij in studies.

### 3. *Dilemma 30 km/ uur als standaard versus aantrekkelijkheid HOV*

In het Mobiliteitsbeleid wordt het besluit genomen om 30km/ uur de standaardsnelheid te laten zijn binnen de Haarlemse gemeentegrenzen. Een aantal wegen vormt hier een uitzondering op, namelijk:

1. De hoofdontsluitingsstructuur voor het autoverkeer;
2. De wegen waarover de HOV-lijnen lopen;
3. Indien er een noodzaak toe is voor de bereikbaarheid van de nooddiensten.

In een aantal zienswijzen werd de uitzondering voor de HOV-lijnen ter discussie gesteld, vooral voor het in de SOR benoemde centraal stedelijke gebied. Deze insprekers vinden dat de wegen waarover de HOV-lijnen lopen geen uitzondering moeten zijn op het snelheidsregime van 30km/ uur. De motivatie voor deze zienswijzen is:

- Leefbaarheid: als voetganger/ fietser voelt een bus met een snelheid van 50km/ uur onveilig en Haarlem wordt een lappendeken van snelheden.
- Sluipverkeer: daar waar het snelheidsregime 50km/ uur blijft, zal het voor de auto aantrekkelijk blijven om ook deze route te nemen in plaats van de hoofdontsluitingsstructuur.

Echter, de keerzijde van de medaille is dat het HOV een belangrijke pijler is voor de mobiliteitstransitie, die tot doel heeft de leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid in de hele stad te vergroten. Het streven is dat in 2030 het HOV en de (e)fiets 60% van de regionale werkverplaatsingen voor hun rekening nemen. Hiervoor is het belangrijk dat het HOV een aantrekkelijk alternatief is voor de auto en daarom comfortabel, snel en betrouwbaar door Haarlem rijdt. Hoe meer reizigers in het HOV, des te minder reizigers in de auto. Dat draagt uiteindelijk het beste bij aan de doelen die we met het Mobiliteitsbeleid voor de hele stad willen bereiken.

Om het hogere doel van de leefbare en bereikbare stad niet uit het oog te verliezen, is besloten om niet in te zetten op het verlagen van de snelheid van de HOV-routes in het centraal stedelijk gebied. Hiermee blijft de snelheid van het HOV gelijk aan die van de hoofdautoroutes door het centraal stedelijk gebied, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het HOV als alternatief voor de auto. Wel wordt voor een aantal routes, afhankelijk van de locatie, bijvoorbeeld door het kernwinkelgebied of bij het station, op termijn bekeken of een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/ uur mogelijk is, waarbij de aantrekkelijkheid van het HOV als product behouden blijft.

### 4. *Het Mobiliteitsbeleid maakt gebruik van gegevens uit het pre-Corona tijdperk en doet uitspraken over het post-Corona tijdperk*

Het opstellen van het Mobiliteitsbeleid is gestart in december 2019. Voordat het onderzoek naar de mobiliteit in Haarlem was afgerond, was de wereld en zeker ook de mobiliteitswereld enorm veranderd. Er stonden geen files meer, het thuiswerken was van de een op de andere dag enorm gegroeid en het openbaar vervoer werd nauwelijks meer gebruikt. Op het moment dat het Mobiliteitsbeleid ter besluitvorming naar de Raad wordt gestuurd, drukt de situatie rondom Corona





nog steeds een stempel op de mobiliteit. Deze situatie levert de volgende twee kanttekeningen op bij het Mobiliteitsbeleid:

1. Het bestudeerde verkeerssysteem van Haarlem is het systeem van het pre-Corona tijdperk.
2. Hoe de situatie er in het post-Corona tijdperk uit zal zien is nog enigszins onzeker.

Dit beleid is gebaseerd op de nu beschikbare gegevens. De verwachting is dat een deel van de gedragsverandering met betrekking tot mobiliteit uit het Corona-tijdperk vastgehouden kan worden en dat dit de mobiliteitstransitie versnelt. Toch blijft dit Mobiliteitsbeleid met de bijbehorende stappen noodzakelijk om de groeiende stad bereikbaar te houden en om de klimaatdoelstellingen te realiseren.

Monitoring en evaluatie maken een essentieel onderdeel uit van het Mobiliteitsbeleid. Belangrijk is dat er op basis van de dan beschikbare gegevens op de juiste manier wordt bijgestuurd om de doelstellingen te behalen.

## **6. Uitvoering**

Op het moment dat het Mobiliteitsbeleid is vastgesteld door de Raad is dit de nieuwe werkwijze van de gemeente Haarlem. Concreet betekent dit:

- Het Mobiliteitsbeleid is het kader voor de beleidsstukken op het gebied van mobiliteit, die nog uitgewerkt zullen worden, zoals deelmobiliteitsbeleid en fietsbeleid.
- In projecten van de gemeente of waar de gemeente aan meewerkt wordt dit beleid de richtlijn voor handelen.
- De lijst met maatregelen uit Fase 1 van de uitvoeringsagenda wordt opgepakt.
- De projecten uit fase 2 en 3 worden in de volgende coalitieperiode geprioriteerd en waar nodig, wordt gezocht naar extra financiële middelen.

## **7. Bijlagen**

- Bijlage 1: Nota van beantwoording
- Bijlage 2: Overzicht van correcties en wijzigingen
- Bijlage 3: Mobiliteitsbeleid
- Bijlage 4: Uitvoeringsagenda