

Raadsvoorstel

Onderwerp	Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030
Zaaknummer	-2017-000686
Documentnummer	DOC-2017-005084
Versie	
Auteur	drs. Roelof André Peter Effting r.effting@zoetermeer.nl 079-3469187M
Gemeentesecretaris	Koek, H.M.M.
Directeur	Nood, R. van
Portefeuillehouder	Rosier, M.J.
Medeverantwoordelijke(n)	

Uiterste behandeldatum (+ reden)	n.v.t.
Programma(s)	Inrichting van de stad
Indien geheim	Reden: Termijn:
Eerdere besluitvorming	- Procesvoorstel Samenspraak Mobiliteitsvisie 2030 (2016/000223) - Eindverslag Samenspraakprocedure Mobiliteitsvisie (2017/000514)
Samenvatting	<p>Het huidige verkeer- en vervoerbeleid is gebaseerd op de Nota Mobiliteit Zoetermeer van 2005. Demografische, maatschappelijke, economische en technologische trends en ontwikkelingen hebben de afgelopen jaren geleid tot veranderingen in mobiliteit. De verwachting is dat de komende jaren deze veranderingen zich nog sterker zullen doorzetten waarbij we aan de vooravond staan van grote veranderingen op mobiliteitsvlak. Dit vraagt om een nieuwe mobiliteitsvisie, met een verdere doorkijk, waarbij snel kan worden ingespeeld op deze veranderingen. Een richtinggevende mobiliteitsvisie met veel flexibiliteit en mogelijkheden voor uitwisseling tussen de modaliteiten kan hiervoor zorg dragen. In de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 zijn de visie en beleidsuitgangspunten voor de toekomst ten aanzien van het verkeer- en vervoerbeleid opgenomen. De ambitie van Zoetermeer is om de best bereikbare en verkeersveilige stad van Nederland te worden. Hiertoe zijn in de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 doelstellingen en opgaven geformuleerd om deze ambitie waar te maken. De twee doelstellingen die de stad zich stelt zijn:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Zoetermeer leefbaar en vitaal houden2. Zoetermeer centraal in de MRDH en de Randstad <p>Er liggen kansen voor Zoetermeer om haar prettige leefklimaat en centrale ligging in de regio en Randstad beter te benutten. In Zoetermeer ben je "buiten" midden in de Randstad. Vanuit</p>

	<p>de twee centrale doelstellingen zijn een tiental ambities met opgaven geformuleerd. Voorgesteld wordt om de geformuleerde ambities en de hiertoe benodigde opgaven voor de komende jaren vast te stellen. Met als doel om in te spelen op de snelle veranderingen in de mobiliteit en te zorgen voor een optimale bereikbaarheid van en leefbaarheid in Zoetermeer voor alle modaliteiten en inwoners. De Mobiliteitsvisie is in samenspraak met diverse maatschappelijke organisaties, het bedrijfsleven, regionale partners en buurgemeenten en inwoners tot stand gekomen. De Mobiliteitsvisie is een richtinggevend ontwikkelperspectief dat als basis dient voor een omvangrijk uitvoeringsplan op middellange en lange termijn, waarmee bijvoorbeeld een omgevingsplan kan worden onderbouwd of op grond waarvan beleid op aangrenzende terreinen zoals ruimtelijke inrichting, is aan te passen. De Mobiliteitsvisie wordt daarnaast gebruikt als adviserend kader bij nieuwe planontwikkeling.</p>
Bijlagen + locatie	<p>Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 Eindverslag Samenspraakprocedure Mobiliteitsvisie (inclusief drie bijlagen van de bijeenkomsten) van 16 juni 2017</p>

Raadsbesluit nr. DOC-2017-005084

Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030

De raad van de gemeente Zoetermeer;

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 15 september 2017

besluit

De raad voor te stellen de volgende besluiten te nemen:

1.0 De Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 met de doelstellingen “Zoetermeer leefbaar en vitaal” en “Zoetermeer centraal in de MRDH en de Randstad” vast te stellen.

2.0 De doelstelling “Zoetermeer leefbaar en vitaal” vast te stellen met de volgende opgaven:

2.1 Mobiliteitssysteem en ruimtelijke ambities gaan hand in hand

De mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen en de woningbouwopgave met 10.000-16.000 nieuwe woningen onderzoeken met speciale aandacht voor het hoofdwegennet en de aansluitingen op de A12.

2.2 Versterken onderlinge verbondenheid gebieden rond de Stadsring

2.2.1 Een verkenning te starten naar de Stadsring inclusief het project Entreegebied Zoetermeer (zie Raadsbesluit nr. DOC 2017 002698)

2.2.2 Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor verbetering van de onderlinge verbondenheid tussen stadsdelen (zoals bijvoorbeeld een heroverweging van het snelheidsregime op delen van de hoofdwegenstructuur) en te onderzoeken wat het effect is met behulp van het verkeersmodel.

2.3 Verder verbeteren van de verkeersveiligheid

2.4 Kwalitatief krachtig en robuust OV-netwerk opgebouwd vanuit drie hoofdknooppunten

2.4.1 Een verkenning te starten naar de ontwikkeling en optimalisering van het OV-netwerk van Zoetermeer, in samenwerking met vervoerders, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Provincie Zuid-Holland.

2.4.2 Een actieplan op te stellen in samenwerking met de vervoerders en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag om de kwaliteit van de halten/stations en direct omliggende openbare ruimte te verbeteren.

2.4.3 Onderzoek doen naar het opzetten van een monitoringsstrategie voor het functioneren van ketenmobiliteit.

2.4.4 Onderzoek doen naar het opzetten van een Actieplan Ketenmobiliteit .

2.5 Fietsen en lopen stimuleren door goede netwerken en stallingen

2.5.1 De resultaten van het Actieplan Fiets (2014) jaarlijks te blijven monitoren

2.5.2 De fietsnetwerkkkaart uit 2014 jaarlijks te updaten naar de huidige situatie door middel van een herijking van de netwerkniveaus, waarbij de Zoetermeerse netwerken en het metropolitane netwerk bij elkaar worden gebracht en ontbrekende schakels op de fietsnetwerkkkaart worden geactualiseerd.

2.5.3 Het lopen en de integrale toegankelijkheid voor alle doelgroepen (mindervaliden, invaliden, gehandicapten en ouderen met een beperking) te verbeteren door structurele gerichte aandacht hiervoor in projecten, ontwerpen en bij aanbestedingen waarbij regulier overleg plaatsvindt met de (in oprichting zijnde) toegankelijkheidsraad.

2.6 Innovatie en duurzaamheid maximaal stimuleren

2.6.1 Aanvullend onderzoek te doen naar innovatieve en duurzame mogelijkheden om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Zoetermeer te verbeteren en het oprichten van een innovatiefonds (voorstel volgt in jaarschijf 2018).

2.6.2 Innovatieve ontwikkelingen te stimuleren.

3.0 De doelstelling “Zoetermeer centraal in de MRDH en de Randstad” vast te stellen met de volgende opgaven:

3.1 Samenwerking met regionale en maatschappelijke partners intensiveren

3.1.1 Actief participeren in regionale samenwerkingsverbanden teneinde de strategische positie van Zoetermeer in de regio te versterken en bij te dragen aan de groei van de regio

3.1.2 Nieuwe coalities te vormen en bestaande coalities te versterken met het bedrijfsleven en maatschappelijke partners.

3.2 Versterken en robuuster maken OV-netwerk op regionaal niveau

Een regionale studie op te starten met de regiopartners naar het versterken en robuuster maken van het OV-netwerk op regionaal niveau (verbindingen richting Rotterdam, Scheveningen, Leiden en Delft)

3.3 Bestaande en nieuwe regionale noord-zuid autoverbinding onderzoeken

3.3.1 Samen met de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en buurgemeenten een verkenning te starten naar mogelijke maatregelen op de bestaande route tussen de A12 en A4 en de sluiproute door Zoetermeer (inclusief flankerende beleidsmaatregelen) en naar een eventuele nieuwe regionale autoverbinding A12 - N11, teneinde op deze wijze de autobereikbaarheid van de stad en de leefbaarheid in de stad te verbeteren.

3.3.2 Samen met de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en buurgemeenten een verkenning te starten naar mogelijke maatregelen op de bestaande route tussen de A12 en A16 (inclusief flankerende beleidsmaatregelen), teneinde de doorstroming op de N470, N209 en N471 en de leefbaarheid ten zuiden van de A12 te verbeteren.

3.4 Zoetermeer laat zich zien binnen een aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk

3.4.1 De regionale (metropolitane) fietsroutes in samenwerking met de MRDH zowel kwantitatief (qua fijnmazigheid) als kwalitatief te verbeteren door onder andere de realisatie van snelle regionale fietsroutes.

3.4.2 Stallingsvoorzieningen voor alle typen fietsen kwantitatief uit te breiden en kwalitatief te verbeteren waar dit gewenst is door de gebruikers.

4.0. In gesprek te blijven met de stad op het niveau van 'raadplegen' bij het uitvoeren van de opgaven uit de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030.

5.0 De Nota Mobiliteit 2005 in te trekken.

Dit besluit treedt in werking twee weken na de bekendmaking daarvan. Tenzij over dit besluit een inleidend verzoek tot het houden van een referendum wordt gedaan.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad op

de griffier,

de voorzitter,

drs. R. Blokland

Ch.B. Aptroot

Toelichting

1. Aanleiding

Het huidige verkeer- en vervoerbeleid is gebaseerd op de Nota Mobiliteit Zoetermeer die in 2005 is vastgesteld. Deze Nota Mobiliteit gaf een doorkijk naar de jaren waren wij nu staan. Er is op basis van deze nota in de afgelopen jaren veel gerealiseerd. Demografische, maatschappelijke, economische en technologische trends en ontwikkelingen hebben de afgelopen jaren geleid tot veranderingen in mobiliteit. De verwachting is dat de komende jaren deze veranderingen zich nog sterker zullen doorzetten waarbij we aan de vooravond staan van grote veranderingen op mobiliteitsvlak. Dit vraagt om een nieuwe mobiliteitsvisie ,met een verdere doorkijk, waarbij snel kan worden ingespeeld op deze veranderingen. Een richtinggevende mobiliteitsvisie met veel flexibiliteit en mogelijkheden voor uitwisseling tussen de modaliteiten kan hiervoor zorg dragen. In de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 dienen de visie en beleidsuitgangspunten voor de toekomst ten aanzien van het verkeer- en vervoerbeleid te zijn opgenomen. Nieuwe geformuleerde ambities en de hiertoe benodigde opgaven voor de komende jaren dienen te worden vastgesteld. Met als doel om in te spelen op de snelle veranderingen in de mobiliteit en te zorgen voor een optimale bereikbaarheid van en leefbaarheid in Zoetermeer voor alle modaliteiten en inwoners. Zoetermeer heeft met projecten zoals het Entreegebied Zoetermeer, de woningbouwopgave met 10.000-16.000 nieuwe woningen, de Holland Outlet Mall en de uitbreiding en versterking van het OV-netwerk, grote ambities voor de stad waarbij mobiliteitseffecten een belangrijk aspect vormen. Met de opening van het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer in 2018 en de doortrekking van de RandstadRaillijn 4 naar dit station zal Zoetermeer in oostelijke richting beter ontsloten worden wat eveneens mobiliteitseffecten en nieuwe kansen zal bieden voor de stad. Daarnaast hebben er organisatorisch-bestuurlijke veranderingen plaatsgevonden; het Stadsgewest Haaglanden is opgeheven en de Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is opgericht. Door de Vervoersautoriteit MRDH is inmiddels een Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld waarin haar ambities zijn verwoord. De gemeente heeft middels het Hoofdlijnenakkoord “Sprakmakend op Weg” haar ambities ten aanzien van mobiliteit verwoord. Dit alles vraagt om een nieuwe Mobiliteitsvisie 2030 welke de Nota Mobiliteit uit 2005 zal vervangen.

2. Kader

Hoofdlijnenakkoord “Sprakmakend op Weg”

De gemeente Zoetermeer zet de komende vier jaar in op een goed vestigingsklimaat met een uitstekende bereikbaarheid van Zoetermeer. Een goede samenwerking en afstemming op vervoergebied in de Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag is daarbij van groot belang. De ontwikkeling en realisatie van de Vervoersknoop (rond het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer), waardoor de bestaande vervoersnetwerken van Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer met elkaar worden verbonden, speelt daarin een prominente rol. De gemeente Zoetermeer wil zichtbare fysieke maatregelen in buurten en wijken waar iedereen zich veilig voelt en zich goed kan verplaatsen, zoals voldoende verlichting en (in samenwerking met de inwoners) zorgen voor verkeersveiligheid in de wijk. Veilige fietsroutes, goede bereikbaarheid en toegankelijkheid maken daarvan onlosmakelijk deel uit. De gemeente Zoetermeer vindt dat de leefbaarheid in onze stad voor een belangrijk deel wordt bepaald door een duurzame, gezonde leefomgeving. Het nemen van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en het werken aan de vermindering van CO₂-uitstoot horen daarbij. Daarnaast streeft het college naar reductie van geluidhinder als gevolg van verkeersbronnen.

Kadernota Samenspraak

Het college wil deze stad besturen samen met de Zoetermeeders. De basis daarvoor ligt in de kadernota "Samenspraak". Samenspraak is als uitgangspunt genomen in het totstandkomingsproces van de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030. Zie: Eindverslag Samenspraakprocedure Mobiliteitsvisie van 16 juni 2017. In de drie samenspraakverslagen is aangegeven hoe, wat en waar de input van de samenspraak in de visie is terug te vinden.

Vigerende nota's en actieplannen ten aanzien van de mobiliteit

De tot op heden vigerende Nota Mobiliteit Zoetermeer is in 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. Hierbij is destijds akkoord gegaan met de Regionale Nota Mobiliteit van het Stadsgewest Haaglanden en met deelname aan het Mobiliteitsfonds Haaglanden. Hierna zijn achtereenvolgens door de gemeenteraad beleidsplannen vastgesteld ten aanzien van: het parkeren (Integrale kader stellende beleidsnotitie (auto)parkeren en Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2012), de verkeersveiligheid (Actieplan Verkeersveiligheid 2013) en het fietsen (Actieplan Fiets 2014).

Algemene kernboodschap

Het college zet in haar collegeprogramma in op de volgende kernboodschap:

De gemeente Zoetermeer streeft naar een goede bereikbaarheid van de stad in de regio, die bijdraagt aan een duurzaam en veilig leefklimaat voor inwoners en een goed vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

De gemeente Zoetermeer koerst in de nieuwe Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 ook op de doelstellingen die worden genoemd in de Woonvisie, het Actieplan Economie, de bouwagenda en de bouwprogrammering (over de groei van Zoetermeer met 10.000-16.000 nieuwe woningen). In de recente, door de gemeenteraad vastgestelde, actieplannen Verkeersveiligheid en Fiets en in de nota's inzake het parkeerbeleid zijn veel onderdelen van de doelstelling over mobiliteit al concreet uitgewerkt en hieraan wordt momenteel druk gewerkt. Een aantal meer strategische onderwerpen die in de (verdere) toekomst spelen zijn verwoord in de nieuwe Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030, "De best bereikbare stad".

3. Trends en ontwikkelingen

Samenleving en techniek

De maatschappij verandert snel. De opkomst van het nieuwe werken (flexibele werktijden, thuiswerken), sociale media, andere leefstijlen, toenemende individualisering, groeiende deelmaatschappij, wijzigende koopstromen en winkelopeningstijden, online winkelen, andere wijzen van communiceren en vergaderen zorgen voor een veranderend verplaatsingspatroon en verplaatsingsintensiteit. Door snel in te spelen op veranderende trends en ontwikkelingen kunnen bedreigingen worden omgezet in kansen. Stilstaan is geen optie maar snel kunnen meebewegen een voorwaarde. Dit vergt daadkracht en grote flexibiliteit aangezien trends en ontwikkelingen en hun gevolgen voor ons mobiliteitssysteem moeilijk te voorspellen blijven. Er is sprake van demografische ontwikkelingen. Nederland vergriest en tegelijkertijd nemen de levenskwaliteit en de mogelijkheden van senioren toe. Daarnaast gaan de ontwikkelingen van de vervoermiddelen en technologische toepassingen zowel in de voertuigen als op de weg snel. Hierbij kan gedacht worden aan intelligente apps met reisinformatie en reisadvies, (zelfstandig rijdende) smartcars, elektrisch rijden en laden, deelauto's, de opkomst van de elektrische fiets en de introductie van speedpedelecs. Veel technologische ontwikkelingen staan nog in de kinderschoenen maar kunnen de komende jaren grote veranderingen teweeg brengen..

Trek naar de stad

De stad is in trek. De traditionele, bestuurlijke grenzen van steden verliezen steeds meer aan betekenis. Mensen en bedrijven bewegen zich heel anders dan enkele decennia geleden. En die verandering zal zich doorzetten. Dit heeft consequenties op het gebied van wonen, werken en de toelevering van producten (bijvoorbeeld een toename van bezorgdiensten door digitale

aankopen) en daarmee consequenties voor de mobiliteit. De bevolkingsdichtheid in de steden neemt toe en daarmee ook de mobiliteit in de steden en tussen de steden in verstedelijkte regio's. Dit vergroot de druk op onder andere de fysieke ruimte.

Woningbouwopgave Zoetermeer en Entreegebied Zoetermeer

Ook Zoetermeer ervaart de trek naar de stad. Het aantal inwoners van de stad groeit nog steeds en zal naar verwachting binnenkort de mijlpaal van 125.000 inwoners bereiken. Om ook in de toekomst de groeiende woningbehoefte te kunnen invullen zet Zoetermeer in op een ambitieuze woningbouwopgave met 10.000 tot 16.000 nieuwe woningen voor de stad. Een dergelijke verdichting zal ook mobiliteitseffecten met zich meebrengen waar door de wegenstructuur, de OV-structuur en het fietsnetwerk op dient te worden ingespeeld zodat de stad bereikbaar en leefbaar blijft. Het project Entreegebied Zoetermeer kijkt naast ontwikkeling van nieuwe woningen en voorzieningen in het gebied tussen station Zoetermeer en Stadshart ook naar de vormgeving en inrichting van een Stadsring (o.a. Afrikaweg en Europaweg) met een gewijzigde inrichting met bijpassend snelheidsregime alsmede naar de realisatie van een OV-vervoersknoop met busplatform boven de A12. Deze ambities en ontwikkelingen zullen eveneens mobiliteitseffecten kennen welke in goede banen geleid dienen te worden zodat bereikbaarheid en leefbaarheid verbeterd worden.

Verkeersgedrag

We constateren in de afgelopen jaren een toenemend risicovol verkeersgedrag: onvoldoende afstand houden, geen richting aangeven, elkaar geen ruimte geven, geen voorrang geven, door rood rijden of oversteken. Een en ander is vaak het gevolg van onoplettendheid door andere activiteiten in de auto zoals gsm- en routeplannergebruik. Dit heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Het beleid van de gemeente dient naast op infrastructurele maatregelen gericht te zijn op gedrag veranderende maatregelen waarbij bewustwording en handhaving een belangrijke rol spelen. Hierbij zal de komende jaren een vernieuwde aanpak van de verkeersveiligheid door stringenter sturing op het verkeersgedrag noodzakelijk zijn. De gemeente Zoetermeer zal zowel in de regio als bij het rijk blijven aandringen op vernieuwende methoden teneinde het verkeersgedrag te verbeteren en uitvoering geven aan landelijke nieuwe verkeersveiligheidsprogramma's.

4. Doelstellingen, ambities en opgaven

De ambitie van Zoetermeer is om de best bereikbare en verkeersveilige stad van Nederland te worden. Hiertoe zijn in de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 doelstellingen en opgaven geformuleerd om deze ambitie waar te maken. Zoetermeer wil haar positie, als centrale bereikbare stad in de regio, verbeteren. De twee doelstellingen die de stad zich stelt zijn:

1. - Zoetermeer leefbaar en vitaal
2. - Zoetermeer centraal in de MRDH en de Randstad

Vanuit deze twee doelstellingen zijn een tiental ambities met opgaven geformuleerd:

2.0 Doelstelling: "Zoetermeer leefbaar en vitaal"

2.1 Ambitie: Mobiliteitssysteem en ruimtelijke ambities gaan hand in hand

Opgave:

- Mobiliteitsontwikkelingen en de woningbouwopgave van 10.000-16.000 nieuwe woningen met de verschillende ruimtelijke modellen die daar uit voortvloeien door te rekenen met een verkeersmodel. De mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen en de woningbouwopgave met 10.000-16.000 nieuwe woningen onderzoeken met speciale aandacht voor het hoofdwegennet en de aansluitingen op de A12. De ruimtelijke modellen worden in andere beleidsstudies (bijvoorbeeld de omgevingsvisie) verder uitgewerkt waarbij de effecten op het verkeers- en

vervoersysteem integraal worden doorgerekend en benodigde maatregelen worden meegenomen in de planvorming.

2.2 Ambitie: Versterken onderlinge verbondenheid gebieden rond Stadsring

Opgave:

- Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor verbetering van onderlinge verbondenheid tussen stadsdelen (zoals bijvoorbeeld een heroverweging van het snelheidsregime op delen van de hoofdwegenstructuur), en wat het effect is op het functioneren van het wegennetwerk met behulp van het verkeersmodel. Hierbij is een goede doorstroming, goede bereikbaarheid, onderlinge verbondenheid en verkeersveiligheid van groot belang.
-
- Een verkenning te starten naar de Stadsring inclusief het project Entreegebied Zoetermeer (zie Raadsbesluit nr. DOC-2017-002698)

2.3 Ambitie: Verder verbeteren van de verkeersveiligheid, 'Maak van de Nul een Punt'

Opgave:

- Een evaluatie uit te voeren naar in hoeverre de verkeersveiligheidsknelpunten zoals gesignaleerd in het Actieplan Verkeersveiligheid (2013) zijn opgelost en/of er nieuwe knelpunten zijn ontstaan. Daarnaast, op basis van jaarlijkse evaluatie, verder uitvoering geven aan het Actieplan Verkeersveiligheid om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Zowel in de regio als bij het rijk blijven aandringen op vernieuwende methoden teneinde het verkeersgedrag te verbeteren en uitvoering geven aan landelijke nieuwe verkeersveiligheidsprogramma's.
-

2.4 Ambitie: Kwalitatief krachtig en robuust OV-netwerk opgebouwd vanuit drie hoofdknooppunten

Opgaven:

- Een verkenning te starten naar de ontwikkeling en optimalisering van het OV-netwerk van Zoetermeer, in samenwerking met vervoerders, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Provincie Zuid-Holland. In nauwe samenhang met regionale onderzoeken, zoals het Toekomstbeeld OV en de Netwerkvisie RandstadRail van de MRDH, de uitbreidingsplannen OV Den Haag en de uitbreidingsplannen OV Rotterdam.
- Een actieplan op te stellen in samenwerking met de vervoerders en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag om de kwaliteit van de halten/stations en direct omliggende openbare gebied te verbeteren. Dit gaat met name om het voorzieningenniveau, de sociale veiligheid en de uitstraling van de halten/ stations en de direct omliggende openbare ruimte..
- Onderzoek doen naar het opzetten van een monitoringsstrategie voor het functioneren van ketenmobiliteit. Er kan gedacht worden aan: De bezetting van P+R en fietsenstallingen gedurende het jaar (relatie met de P+R Visie van de MRDH), de waardering van reizigers, de herkomst/bestemming van gebruikers.
- Onderzoek doen naar het opzetten van een Actieplan Ketenmobiliteit (eventueel, gekoppeld aan de monitoring onder 1.4.3)

2.5 Ambitie: Fietsen en lopen stimuleren door goede netwerken en stallingen

Opgaven:

- De resultaten van het Actieplan Fiets (2014) jaarlijks te blijven monitoren
- De fietsnetwerkaart uit 2014 te updaten naar de huidige situatie door middel van een herijking van de netwerkniveaus, waarbij de Zoetermeerse netwerken en het metropolitane netwerk bij elkaar worden gebracht en ontbrekende schakels op de fietsnetwerkaart worden geactualiseerd. In deze update wordt bijvoorbeeld ook een alternatief gezocht voor het Katwijkerlaantracé. Daarnaast wordt gezocht naar oplossingen voor de extra belasting op het stedelijk netwerk en snelheidsverschillen op fietspaden.
- Het lopen en de integrale toegankelijkheid voor alle doelgroepen (mindervaliden, invaliden, gehandicapten en ouderen met een beperking) te verbeteren door structurele gerichte aandacht hiervoor in projecten, ontwerpen en bij aanbestedingen waarbij regulier overleg plaatsvindt met de (in oprichting zijnde) toegankelijkheidsraad.

2.6 Ambitie: Innovatie en duurzaamheid maximaal stimuleren

Opgaven:

- Aanvullend onderzoek te doen naar innovatieve en duurzame mogelijkheden om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Zoetermeer te verbeteren. Met behulp van pilots kunnen verschillende mogelijkheden worden uitgetoetst.
- Innovatieve ontwikkelingen te stimuleren bijvoorbeeld door de oprichting van een innovatiefonds.

3.0 Doelstelling: "Zoetermeer centraal in de MRDH en de Randstad"

3.1 Ambitie: Samenwerking met regionale en maatschappelijke partners intensiveren

Opgaven:

- Actief participeren in regionale samenwerkingsverbanden teneinde de strategische positie van Zoetermeer in de regio te versterken en een bijdrage te leveren aan de groei van de regio.
- Nieuwe coalities te vormen en bestaande coalities te versterken met het bedrijfsleven en maatschappelijke partners.

3.2 Ambitie: Versterken en robuuster maken OV-netwerk op regionaal niveau

Opgave:

- Een studie op regionaal niveau is noodzakelijk om op de toenemende vraag naar hoogwaardig openbaar vervoer in te kunnen spelen. Tevens dient het OV-netwerk robuust te zijn zodat er uitwisseling tussen de OV-lijnen in het regionale netwerk kan plaatsvinden bij calamiteiten. Aandachtspunten daarbij zijn de regionale OV-verbindingen richting Rotterdam, Scheveningen, Leiden en Delft. Per richting wordt een regionale verkenning opgestart met de regionale partners. Hierbij wordt aangesloten op lopende regionale onderzoeken, zoals het Toekomstbeeld OV en de Netwerkvisie RandstadRail van de MRDH, de uitbreidingsplannen OV Den Haag en de uitbreidingsplannen OV Rotterdam.

3.3 Ambitie: Nieuwe regionale noord-zuid autoverbinding onderzoeken

Opgaven:

- Samen met de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en buurgemeenten een verkenning te starten naar een nieuwe regionale autoverbinding A12 - N11. Door de bereikbaarheidsproblemen in gezamenlijkheid op te pakken, kan een optimale, gezamenlijke oplossing worden gezocht. Voor Zoetermeer is de doelstelling om doorgaand verkeer in de stad (Australiëweg - Europaweg - Zwaardslotseweg) te verminderen door het aanbieden van een alternatieve route om op deze wijze de autobereikbaarheid van de stad en de leefbaarheid in de stad te verbeteren.
- Samen met de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en buurgemeenten een verkenning te starten naar de regionale autoverbinding A12 - A16. Hierbij wordt de doorstroming op de N470, N209 en de N471 samen met de leefbaarheidseffecten onderzocht. Het is gewenst om deze verkenning in samenhang met de verkenning voor een nieuwe verbinding tussen A12 en N11 te doen.

3.4 Ambitie: Zoetermeer laat zich zien binnen een aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk

Opgaven:

- De regionale (metropolitane) fietsroutes in samenwerking met de MRDH zowel kwantitatief (qua fijnmazigheid) als kwalitatief te verbeteren. In dit kader in samenwerking met de relevante regionale partners verkenningen uitvoeren naar de routes tussen Zoetermeer en Delft, Den Haag, Leiden, Rotterdam, Wassenaar/Noordzeekust, Gouda en Bleiswijk. Het betreft zowel de kwaliteit van het netwerk, als de bewegwijzering.
- Stallingsvoorzieningen voor alle typen fietsen kwantitatief uit te breiden en kwalitatief te verbeteren waar dit gewenst is door de gebruikers.

5. Samenspraak , communicatie, toegankelijkheid en planning

Samenspraak

Op 18 april 2016 heeft de raad het procesvoorstel voor de samenspraak ten behoeve van de Mobiliteitsvisie (raadsbesluit nr. DOC-2016-001401) vastgesteld. In dit procesvoorstel is de inrichting, de doelstelling en het niveau van de samenspraak vastgelegd. Op 16 juni 2017 is een Eindverslag Samenspraakprocedure Mobiliteitsvisie aan de gemeenteraad aangeboden. Dit Eindverslag is opgenomen in bijlage 2 van onderhavig besluit.

Communicatie

Er is tijdens het proces een speciaal e-mailadres geopend om reacties op de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 te verkrijgen. Daarnaast is er gebruik gemaakt van "Facebook" en is een pagina op de internetsite van de gemeente Zoetermeer geopend om de actoren te informeren over het proces van de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030.

Toegankelijkheid en bruikbaarheid voor gehandicapten

De inzet is om het lopen en de integrale toegankelijkheid voor alle doelgroepen (mindervaliden, invaliden, gehandicapten en ouderen met beperking) te verbeteren door structurele gerichte aandacht hiervoor te geven in projecten, ontwerpen en bij aanbestedingen waarbij regulier overleg plaatsvindt met de (in oprichting zijnde) toegankelijkheidsraad.

Planning

Planning vaststelling Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030	
Vaststellen in het college	Na zomerreces
Behandelen in de raad	3 ^{de} kwartaal 2017
Vaststellen in de raad	4 ^{de} kwartaal 2017

datum print: dinsdag 19 september 2017

6 Financiering

Op basis van de Nota Mobiliteit Zoetermeer 2005 is vanaf 2007 gewerkt met jaarschijven van mobiliteitsprojecten. Het Stadsgewest Haaglanden had een Mobiliteitsfonds met een inwonerbijdrage naar rato van inwonertal, voor Zoetermeer € 1,1 miljoen per jaar. Gekoppeld aan het Mobiliteitsfonds bestond het programma voor gemeentelijke projecten en was er sprake van een soort 'trekkingsrecht'. Zoetermeer heeft vanaf 2007 jaarlijks een projectenlijst (de jaarschijf) met een investeringsniveau van € 1 miljoen, na vaststelling door de gemeenteraad, bij het Stadsgewest Haaglanden ingediend. Voor die projecten gold in het algemeen een subsidie van 50% (en soms meer door stapeling vanuit BDU, Quick Wins en andere subsidieregelingen). De eigen investering van Zoetermeer bedroeg jaarlijks maximaal € 500.000. Samen met de inwonerbijdrage kwamen de totale jaarlijkse kosten voor Zoetermeer op € 1,6 miljoen per jaar.

Sinds december 2014 zijn het Stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam opgegaan in de Metropoolregio Den Haag Rotterdam (MRDH). Het Mobiliteitsfonds Haaglanden (inclusief de inwonerbijdrage) vervalt per 1 januari 2018 en treedt een nieuwe Subsidieverordening en Uitvoeringsregeling in werking, waarmee door het Rijk beschikbaar gestelde gelden, de Brede Doeluitkering (BDU), in de hele regio op dezelfde manier wordt ingezet. De nieuwe Subsidieverordening ondersteunt het in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) van de MRDH vastgestelde beleid. Projecten worden objectief beoordeeld op de bijdrage die ze leveren aan de regionale doelstellingen. Door het vervallen van de inwonerbijdrage en het programma gemeentelijke projecten zal geen sprake meer zijn van een soort van 'trekkingsrecht'. Voorgaande betekent dat niet zeker is of en zo ja, hoeveel subsidie aan projecten wordt toegekend.

Voor de mobiliteitsprojecten is tot en met 2018 jaarlijks per saldo een bedrag ad € 500.000,= in de begroting opgenomen. Dit bedrag bestaat uit de jaarlijkse investeringen ad € 1 miljoen minus de bijdrage vanuit de regio ad € 500.000,=. De (hoogte van de) regiobijdrage is vanaf 1 januari 2018 niet zeker en zal bij het (jaarlijkse) voorstel over de jaarschijf van het komende jaar van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aangepast worden aan de omvang van werkelijke toekenning van de regiobijdrage.

Op basis van de Nota Mobiliteit 2005 is in de afgelopen 10 jaar gewerkt met een uitvoeringsprogramma. Het is gewenst om dit met de Mobiliteitsvisie 2030 te continueren. Projecten worden geselecteerd op de aspecten verkeersveiligheid, bereikbaarheid, de beschikbaarheid van financiële middelen en de samenhang met andere projecten en onderhoudswerkzaamheden. Door te werken met een (jaarlijks geactualiseerd) uitvoeringsprogramma kan flexibel ingespeeld worden op de maatschappelijke, politieke en feitelijke actualiteit; bijvoorbeeld ten aanzien van de verkeersafwikkeling en verkeersonveiligheid.

Uit onder andere de uitvoering van de woningbouwprogrammering, de woningbouwopgave voor 10.000-16.000 nieuwe woningen en de invulling van de in de Mobiliteitsvisie genoemde ambities kunnen investeringen rondom mobiliteit voortvloeien. Deze investeringen zullen, voor zover ze niet onder het reguliere Uitvoeringsprogramma Mobiliteit vallen, via de reguliere wijze (via de Perspectiefnota voor het komende jaar c.q. de komende jaren, dan wel via een afzonderlijk raadsvoorstel) worden aangevraagd.

Via de programmabegroting 2016 is eenmalig een budget van € 3 miljoen voor grootschalige mobiliteitsprojecten via het Reserve Investeringsfonds (RIF) gereserveerd. Bij toekomstige voorstellen zal met deze reservering rekening worden gehouden.