



Mobiliteitsvisie Zuidplas

voor een aantrekkelijk, duurzaam, ondernemend en gezond Zuidplas
november 2025

Inhoudsopgave

Deel A Visie

Introductie	4
Het verkeer in Zuidplas	6
Wat komt er op ons af?	12
Visie: de koers naar 2040	16

Aparte bijlage: deel B Uitvoering

Uitvoeringsprogramma

Vooraf

Voor u ligt de mobiliteitsvisie: de langetermijn visie op verkeer en vervoer in onze gemeente. Hiermee willen we ervoor zorgen dat Zuidplas een fijne plek blijft om te wonen, werken en recreëren: nu en in de toekomst. Belangrijk, want er komen grote ontwikkelingen op onze gemeente af en het wordt steeds drukker in de regio.

In Zuidplas zijn we op veel verschillende manieren met mobiliteit bezig. We maken afspraken met onze regionale partners over het bereikbaar houden van onze dorpen en het buitengebied. En over het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen, zoals Cortelande. In onze dorpen nemen we maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren en het openbaar vervoer aantrekkelijk en toegankelijk te maken. We werken daarbij samen met bijvoorbeeld de provincie, regio Midden-Holland, scholen, politie, ondernemers en agrariërs.

De gesprekken met inwoners over de gebiedspaspoorten hebben ons veel informatie gegeven over wat er leeft per dorp. Daarnaast hebben we met lokale organisaties en ondernemers gesproken. Ze gaven aan dat we niet alleen moeten werken aan een visie op lange termijn, maar ook aan het 'hier en nu'. De uitvoeringsagenda in deze mobiliteitsvisie geeft daar een helder overzicht van. Zo kunnen we nu al aan de slag met wat er nodig is voor een veilige en bereikbare gemeente.

In deze mobiliteitsvisie gaan we uit van het 'STOMP-principe'. Dat betekent dat we meer inzetten op lopen, fietsen en openbaar vervoer. Bijvoorbeeld bij het inrichten van nieuwe woongebieden. Niet alleen goed voor de veiligheid en leefbaarheid, maar ook voor onze bereikbaarheid op lange termijn.

Vanuit deze visie kunnen we de komende jaren samen aan de slag gaan.

Namens het College van Burgemeester en Wethouders,
Wethouder Daan de Haas





Deel A-Visie

1. Introductie

Er zijn verschillende aanleidingen voor het maken van een nieuwe mobiliteitsvisie

De belangrijkste aanleiding is de groei van onze gemeente. We bouwen in en aan de dorpen en maken plannen voor een nieuw dorp. Hierbij hanteren we het uitgangspunt 'eerst bewegen, dan bouwen'. Dat is makkelijker gezegd dan gedaan: we hebben een heldere visie nodig over wat we daar precies mee bedoelen. We willen ons blijven ontwikkelen op een manier die past bij Zuidplas en zorgen voor een aantrekkelijke, duurzame, ondernemende en gezonde leefomgeving.

Daarnaast zijn er veel ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. Bijvoorbeeld rond duurzame mobiliteit, nieuwe vervoersvormen en verkeersveiligheid. De vorige mobiliteitsvisie is gemaakt in 2015. Sindsdien is er veel veranderd. Daarom maken we een nieuwe visie.

Een derde aanleiding is dat 'verkeer en vervoer' in veel projecten en beleid een grote rol speelt. Bijvoorbeeld bij maatschappelijke voorzieningen of economie. Het werken aan diverse projecten en beleid vraagt om een samenhangende, langetermijnvisie op mobiliteit.

Tot slot zien we dat de druk op de openbare ruimte de laatste jaren toeneemt. Verschillende ruimte-vraagstukken moeten er een plek krijgen: van parkeren tot groen en van spelen tot water. Dat vraagt om een heldere visie en het maken van goede afwegingen.

In deze mobiliteitsvisie is mobiliteit geen doel op zich, maar draagt bij aan het woon-, werk- en leefklimaat in Zuidplas. Je goed en veilig kunnen verplaatsen is een belangrijke voorwaarde voor een fijn leven en een aantrekkelijke gemeente!

De mobiliteitsvisie is een strategische langetermijnvisie

Deze visie is een nadere uitwerking van de omgevingsvisie en de gebiedspaspoorten voor Zevenhuizen, Moerkapelle en Moordrecht. Het gebiedspaspoort van Nieuwerkerk aan den IJssel is nog in ontwikkeling, maar we hebben wel al een aantal belangrijke bevindingen uit dit proces kunnen meenemen. Ook de beleidsstukken voor het nieuwe dorp Cortelande zijn als basis voor deze visie gebruikt.

De mobiliteitsvisie is een visie op hoofdlijnen. Deze visie geeft voor de komende 10 tot 15 jaar richting bij:

- nieuwe (gebieds)ontwikkelingen
- (her)inrichting van bestaande gebieden en openbare ruimte
- de lobby en samenwerking in de regio

Verdere uitwerking van de mobiliteitsvisie gebeurt in concretere plannen, beleid of projecten. Bijvoorbeeld in het fietsroutenetwerk, het wegencategoriseringsplan of de Nota Parkeernormen.

Er werken veel partijen aan mobiliteit

Mobiliteit stopt niet bij de gemeentegrenzen. Een goed functionerend mobiliteitssysteem vraagt allereerst om een samenhangende (boven)regionale aanpak. Veel vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer worden ook al in regionaal verband opgepakt. We werken samen met partijen als de provincie, regio Midden-Holland, Rijkswaterstaat, NS, ProRail, Qbuzz, buurgemeenten, politie, bedrijven, scholen en organisaties zoals de Fietzersbond. In deze visie wordt benoemd hoe we met verschillende partijen werken aan de uitvoering van de verschillende speerpunten.

Hoe kwam de mobiliteitsvisie tot stand?

Bij het opstellen van de gebiedspaspoorten hebben veel inwoners laten horen wat zij belangrijk vinden in de dorpen. Ook op het gebied van mobiliteit. Hun inbreng is samengevat in een participatielogboek per dorp. Dat hebben we gebruikt bij het opstellen van deze visie. De hierin benoemde aandachtspunten worden in hoofdstuk 2 en 3 van de mobiliteitsvisie toegelicht. Voor Nieuwerkerk aan den IJssel hebben we gebruik gemaakt van de tussentijdse versie van het participatielogboek.

De mobiliteitsvisie is daarnaast opgesteld vanuit een analyse van data en beleid. We hebben overlegd met een ambtelijke werkgroep, de gemeenteraad en lokale partijen. Hierbij hebben partijen aangegeven dat zij

in de mobiliteitsvisie ook graag aandacht willen voor het hier en nu (en niet alleen voor de toekomst). Ook werd gevraagd de focus niet alleen op inwoners te leggen, maar ook op andere groepen zoals bijvoorbeeld ondernemers en agrariërs.

De mobiliteitsvisie heeft zes weken ter inzage gelegen. In die periode is ook gesproken met lokale en regionale partijen. Met alle inbreng is de visie aangescherpt.

Bij deze mobiliteitsvisie hoort een aantal bijlagen

De mobiliteitsvisie is aangevuld met een uitvoeringsprogramma en een achtergronddocument. In het uitvoeringsprogramma zijn maatregelen opgenomen waarmee we uitvoering willen geven aan de visie.

Het achtergronddocument geeft extra informatie over de mobiliteitsvraagstukken in deze mobiliteitsvisie en bevat een verslag van alle participatiemomenten.



2. Het verkeer in Zuidplas

Zuidplas: een landelijke gemeente in een verstedelijkt gebied

Onze gemeente ligt in de Zuidelijke Randstad; een verstedelijkte regio en een belangrijke economische motor in Nederland. Zuidplas heeft een centrale positie tussen de steden Rotterdam, Gouda, Zoetermeer, Delft en Den Haag. Tegelijkertijd ligt onze gemeente bij het Groene Hart, en heeft Zuidplas een landelijk en waterrijk karakter. Je kunt hier aantrekkelijk en rustig wonen in de bestaande dorpen Nieuwerkerk aan den IJssel, Zevenhuizen, Moerkapelle en Moordrecht en straks in het nieuwe dorp Cortelande. Elk dorp heeft hierin zijn eigen oriëntatie en mogelijkheden. Zuidplas heeft daarnaast een mooi en uitgestrekt buitengebied.

Met het station in Nieuwerkerk aan den IJssel, verschillende buslijnen, twee snelwegen, verschillende provinciale wegen, diverse fietsverbindingen en de Hollandsche IJssel is de gemeente verbonden met de regio. Ook de treinstations buiten onze gemeentegrenzen (in Lansingerland, Waddinxveen en Gouda) en de metrostations in Nesselande en Capelle aan den IJssel spelen een rol in onze bereikbaarheid.

Wie verplaatst zich in Zuidplas?

Onze gemeente telt bijna 50.000 inwoners. De afgelopen jaren is het aantal inwoners sterk gegroeid. Onze bevolking is relatief jong: er zijn veel kinderen en jongeren. Zij gaan naar school, sport en vrienden of spelen op straat. Bijna 20% van onze inwoners is boven de 65 jaar oud (en dit aantal groeit)¹.

Ongeveer de helft van de inwoners is tussen de 25 en 65 jaar oud. Een groot deel van hen werkt; de werkloosheid en het aantal mensen met een uitkering is laag. Veel mensen werken in de buurt van hun huis: zo'n 70% werkt op maximaal 15 kilometer afstand.

In Zuidplas vind je een groot aantal bedrijven en bedrijventerreinen waar dagelijks werknemers en goederen zich van en naartoe verplaatsen. Daarnaast komen er bezoekers naar Zuidpas om te recreëren.

Hoe verplaatsen mensen zich?

In Zuidplas worden verschillende vervoersvormen gebruikt. De keuze is afhankelijk van de gebruiker en de verplaatsing. De auto en fiets zijn in onze gemeente de meest gebruikte vervoermiddelen. Daarnaast vinden ook veel verplaatsingen te voet plaats.

Op de volgende pagina's leest u een korte analyse van de huidige situatie, per type vervoersvorm.





Voetgangers

Lopen is een belangrijke manier van verplaatsen in Zuidplas

Circa 15% van de verplaatsingen vindt te voet plaats². Lopen gebeurt vooral veel binnen de dorpen. De voetganger is een diverse groep mensen (wandelaars, kinderwagens, rollator/ rolstoelgebruikers, skaters, hardlopers) waar we rekening mee willen houden.

Voetgangers zijn een kwetsbare doelgroep

Risicolocaties voor voetgangers zijn bijvoorbeeld bij oversteekpunten van 50 km/uur wegen en plekken waar veel ouderen of kinderen komen (zoals schoollocaties en verzorgingstehuizen). De voetganger is (ook in 30 km/uur gebieden) een kwetsbare doelgroep ten opzichte van de snelheid en 'massa' van het autoverkeer.

Wat vinden inwoners en ondernemers?³

Veel mensen wandelen graag in hun directe woonomgeving en in het buitengebied (ommetjes). Hierbij is aandacht gevraagd voor het onderhoud van trottoirs en wandelpaden (toegankelijkheid) en voor de verkeersveiligheid.



Fietsers

Veel mensen fietsen in Zuidplas

Er wordt veel gefietst in Zuidplas, zowel binnen de dorpen als naar de omliggende regio en het buitengebied. De afstanden tussen de dorpen en naar steden om ons heen zijn relatief kort. Dat maakt de fiets in Zuidplas een aantrekkelijk vervoermiddel. Meer dan een kwart van onze verplaatsingen gebeurt dan ook op de fiets⁴. We gebruiken (steeds meer) verschillende type fietsen met variërende snelheden en verschil in actieradius.

Fietsroutes volgen vaak doorgaande autoroutes

Op bijna alle wegen in Zuidplas kan gefietst worden. In de dorpen en het buitengebied liggen fietsverbindingen op of naast de doorgaande wegen. Daarnaast zijn er vrijliggende recreatieve fietspaden in het landschap.

Er zijn ontbrekende schakels

Daarom werken we aan een aantrekkelijk fietsroutenetwerk. Daarbij is de inzet om de kwaliteit van de bestaande fietsverbindingen te verbeteren en ontbrekende schakels te realiseren. Ook moet Cortelande goed ingebed worden in het fietsroutenetwerk.

Wat vinden inwoners en ondernemers?³

Veel mensen ervaren fietsen als een veilige en prettige manier van verplaatsen. De fiets is voor hen een belangrijk vervoermiddel, ook voor het woon-werk verkeer, mits er goede en directe verbindingen zijn. Inwoners fietsen graag een rondje langs de Hollandsche IJssel, Ringvaart en door de recreatiegebieden. Bepaalde (kruis)punten worden wel als onoverzichtelijk of onveilig ervaren.



2. Bron: onderzoek mobiliteitsconcept Vijfde Dorp (2023)

3. Bronnen: gebiedspaspoorten en overleggen met lokale partijen

4. Bron: onderzoek mobiliteitsconcept Vijfde Dorp (2023)



Openbaar vervoer

Zuidplas heeft een treinstation

Dit bevindt zich in Nieuwerkerk aan den IJssel. Het station wordt laag beoordeeld qua reizigerstevredenheid (derde van onderen van alle stations in Nederland). ProRail werkt aan een reconstructie van het station en kijkt daarbij ook naar een verdichting van de stationsomgeving. Momenteel stopt hier twee keer per uur (in beide richtingen) de sprinter Rotterdam - Gouda. In het verleden was dit (in de spits) vier keer per uur. Inwoners en bezoekers van Zuidplas maken ook gebruik van de trein en metro in buurgemeenten.

Er zijn verschillende buslijnen door de dorpen

Alle dorpen worden door buslijnen aangedaan, maar niet allemaal even goed. Zo is het oostelijk deel van Moerkapelle niet goed verbonden. Dit geldt ook voor de nieuwe woonwijken EsseZoom en Koningskwartier. De buslijnen hebben bovendien een beperkte frequentie. Het zijn buslijnen vanuit de verschillende dorpen, waardoor de bus niet echt snelheid kan maken op het traject.

Reizigers lopen of fietsen naar het OV, of komen met de auto

Toch zijn niet alle gebieden in Zuidplas goed toegankelijk met het openbaar vervoer. De loop- en fietsafstanden naar de haltes zijn dan te lang.

Wat vinden inwoners en ondernemers?³

Inwoners zien graag een opknappbeurt van het station in Nieuwerkerk aan den IJssel.

Daarnaast wordt er gevraagd om een hogere frequentie van de trein en een betere bediening en verbinding van de verschillende wijken door de buslijnen.



Deelmobiliteit

Er zijn enkele deelauto's in de gemeente

Bijvoorbeeld bij station Nieuwerkerk aan den IJssel. Daarnaast komt ook particulier autodelen voor in Zuidplas: dat betekent dat inwoners hun auto via een app ter beschikking stellen.

Er is ook een aantal deelfietsen in de gemeente (bij het station, op bedrijventerrein Gouwepark en in Zevenhuizen). Deze deelfietsen worden (vanuit de openbaar vervoersafspraken) door vervoersmaatschappij Qbuzz aangeboden. Op dit moment is er geen OV-fiets in Zuidplas.

Het aandeel deelmobiliteit is laag

Als je kijkt naar het Nederlands gemiddelde, zijn er in Zuidplas weinig deelauto's. Er wordt gewerkt aan een Regionale Visie Deelmobiliteit en bijbehorend Actieprogramma (voor onder andere deelfietsen en deelauto's).

Wat vinden inwoners en ondernemers?

Uit de 'Interessescan deelmobiliteit (2024)' blijkt dat 24% van de respondenten uit Zuidplas deelmobiliteit wil uitproberen en 26% dit misschien wil. De interesse is het hoogst onder de groep van 18-29 jarigen.



Auto

Er zijn veel huishoudens met een auto

Gemiddeld telt Zuidplas 1,35 auto per huishouden. Dit is per dorp en per doelgroep verschillend. In Moerkapelle is het autobezit het hoogst, in Moordrecht het laagst. Ongeveer 50% van onze verplaatsingen gebeurt met de auto⁵. Daarnaast zijn er ook verplaatsingen met de motor.

Zuidplas kent verschillende type wegen

Deze hebben een verschillende functie in het wegennet. Zo zijn er wegen met een verkeersfunctie en wegen met een ontsluitende functie of verblijfsfunctie. Door onze gemeente lopen twee rijkswegen: de A20 en A12. Die worden beheerd door Rijkswaterstaat. De N219 en de N457 zijn de provinciale wegen in onze gemeente. Daarnaast zijn er de lokale wegen. Hiervoor is gemeente Zuidplas verantwoordelijk.

De bereikbaarheid is vaak goed

Zuidplas ligt in de Zuidelijke Randstad en is veelal goed te bereiken met de auto. In de spits is er echter regelmatig een langere reistijd. De grootste vertragingen doen zich voor op de rijks- en provinciale wegen en de aansluitingen van onze lokale wegen op deze wegen. Door de verkeersdruk in de spits zijn er in Zuidplas een aantal sluiproutes in beeld. Hier ervaren mensen verkeersoverlast als gevolg van het oneigenlijk gebruik van deze wegen.

Wat vinden inwoners en ondernemers?

Veel mensen ervaren een goede bereikbaarheid van Zuidplas. Zij geven ook knelpunten aan: als wegen vollopen, op specifieke kruispunten en onoverzichtelijke plekken. De beleving van de vertraging is soms groter dan de meting van de vertraging.



Vracht- en landbouwverkeer

Vrachtverkeer maakt gebruik van de autowegen

Het vrachtverkeer gebruikt hetzelfde wegennet als de auto. Vanzelfsprekend is het percentage vrachtverkeer op bedrijventerreinen of bij grote bedrijven groter. Soms zijn bedrijven ontstaan en uitgebreid op locaties die (nu) minder geschikt zijn voor vrachtverkeer.

Landbouwverkeer (en bijvoorbeeld loonwerkers met groot materieel) is op dit moment op de provinciale wegen in Zuidplas veelal niet toegestaan. Alleen bij de aansluiting van de N219 op de A20 rijdt het landbouwverkeer op de provinciale weg.

Bedrijventerreinen liggen gunstig

Veel bedrijventerreinen hebben een goede ligging voor het vrachtverkeer. Ze liggen bij provinciale wegen en in de nabijheid van aansluitingen op rijkswegen. Maar door vertragingen in de spits zijn sommige bedrijventerreinen op die momenten minder goed bereikbaar.

Op smallere wegen: soms lastige situaties

De combinatie van vracht- en landbouwverkeer met fietsers en wandelaars is in de dorpen en in het buitengebied niet altijd veilig.

Wat vinden inwoners en ondernemers?

In Zevenhuizen, Moordrecht, Nieuwerkerk en Moerkapelle ervaren inwoners soms overlast van zwaar verkeer in het dorpshart (doorgaand verkeer, bevoorradings van winkels). Ondernemers vragen aandacht voor doorgaande routes (voor het landbouwverkeer) en de bereikbaarheid van bedrijven op drukke momenten.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen neemt de laatste jaren iets toe

Na jaren van daling sinds 2000, is het aantal verkeersongevallen in Zuidplas de laatste jaren weer iets toegenomen. Dit is een landelijke trend. Overigens is ook het aantal inwoners de afgelopen jaren gestegen. Vooral kwetsbare weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, zijn vaak de dupe: zij behoren tot 53% van de geregistreerde slachtoffers⁶.

We doen veel om veiligheid te verbeteren

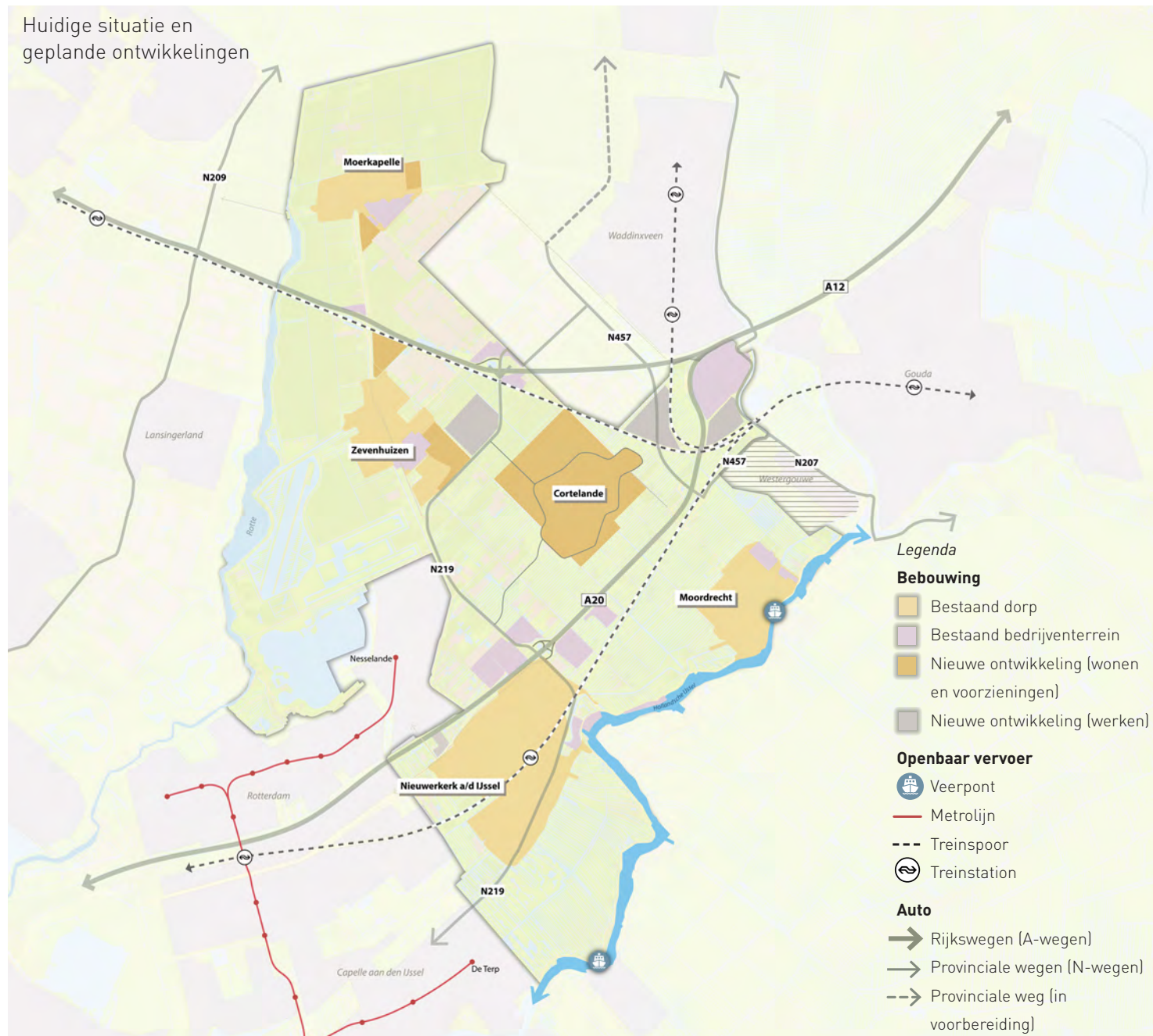
Met een risicogestuurde aanpak worden plekken waar risico's zijn, proactief aangepakt. Bijvoorbeeld door een slimme inrichting van de straat, handhaving, voorlichting en educatie. De gemeente is ambassadeur van 'maak een punt van nul' en onderschrijft daarmee de ambities van het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid om te streven naar nul verkeersslachtoffers.

Wat vinden inwoners en ondernemers?

In gesprekken met inwoners komt verkeers-veiligheid vaak ter sprake. Mensen maken zich zorgen over drukke wegen, onveilige oversteek-plaatsen en gereden snelheden, vooral in de dorpen. Er is een wens om straten in de dorpen veiliger en soms ook autoluwer te maken. Per dorp zijn in de gebiedspaspoorten specifieke knelpunten benoemd. Tegelijkertijd vinden mensen het belangrijk dat hun dorp of bedrijf goed bereikbaar is.



Huidige situatie en
geplande ontwikkelingen



3. Wat komt er op ons af?

Ontwikkelingen in Zuidplas

Onze gemeente is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Deze groei zet de komende jaren door. Zowel in de bestaande dorpen als met de komst van het nieuwe dorp Cortelande. Dit dorp zal circa 8.000 woningen en twee nieuwe bedrijventerreinen krijgen. Voor Cortelande is een 'Mobiliteitsconcept' opgesteld waarin wordt ingezet op het voorkomen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit. Ook wordt uitgegaan van een goede bereikbaarheid met alle vervoersvormen volgens het STOMP-principe (zie gele kader). Mobiliteit is vanaf het begin een belangrijke pijler van deze gebiedsontwikkeling. Zuidplas heeft samen met haar partners afspraken vastgelegd over de infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn om de mobiliteit van dit nieuwe dorp op een goede manier te organiseren. Een nieuw station staat inmiddels op de agenda (groslijst) van de NOVEX Zuidelijke Randstad.

Ook in de omgeving van Zuidplas staan de ontwikkelingen niet stil

Het aantal inwoners en bedrijven in de hele regio neemt de komende jaren toe. In Gouda is bijvoorbeeld de nieuwe wijk Westergouwe in ontwikkeling, met zo'n 4.500 nieuwe woningen. Gemeente Gouda heeft de Deelovereenkomst Mobiliteit Zuidplaspolder ook ondertekend (zie volgende pagina). Waddinxveen voorziet een verdere ontwikkeling van de bedrijvigheid in het westelijk deel van hun gemeente (bij de nieuw

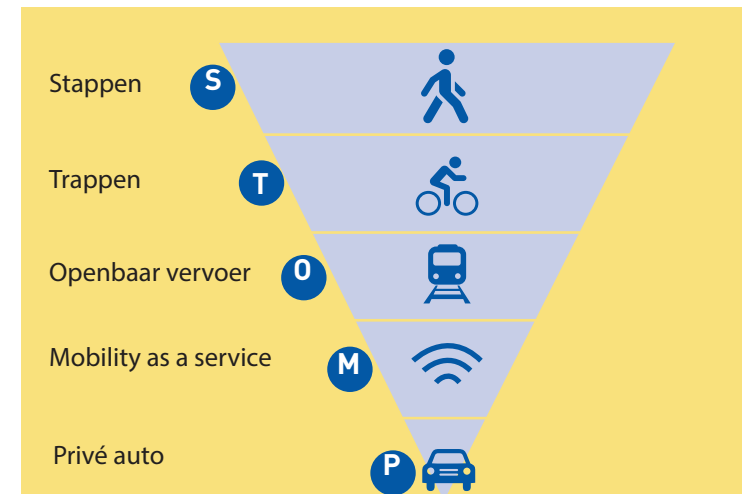
te realiseren verlengde N207). Woonwijk de Triangel is inmiddels gebouwd. Gemeente Zuidplas heeft in 2024 met gemeente Waddinxveen een intentieovereenkomst afgesloten. Doel is om afstemming te zoeken en samen te werken aan de mobiliteitsopgaven in het gebied tussen Moerkapelle, Cortelande en Waddinxveen.

Samen met onze regionale partners spannen we ons in om de bereikbaarheid op peil te houden

In 2025 is de Mobiliteitstafel gestart. Aan deze tafel onderzoekt Zuidplas de mobiliteitsopgaven, samen met Rijkswaterstaat, de provincie en (in overleg met) buurgemeenten. Deze opgaven worden gerelateerd aan de ruimtelijke en structurele ontwikkelingen in de regio. We voeren gesprekken over onder andere de mobiliteitsopgave voor Zuidplaspolder, de impact van de verbreding van de A20 en de noodzaak van een nieuw station tussen Gouda en Zuidplas.

Opgave:

De groei van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen (in Zuidplas en de regio) zorgt voor een grotere mobiliteitsvraag. Het leidt ook tot extra verkeer op de wegen. Dat heeft impact op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in onze gehele gemeente. Hier willen we met deze mobiliteitsvisie (en op basis van de al gemaakte afspraken) op inspelen.

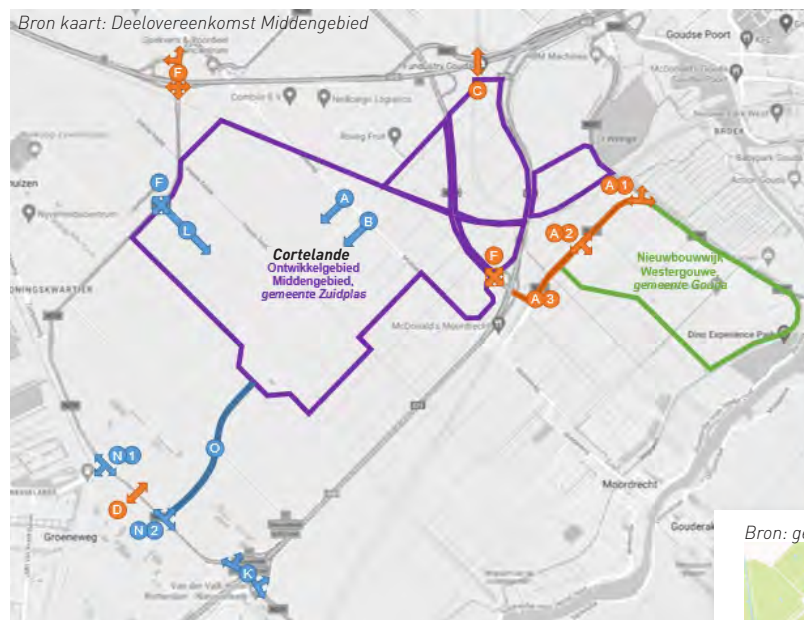


Het STOMP-principe is een ontwerpprincipie uit de verkeerskunde. Het wordt gebruikt bij stedenbouwkundige plannen. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en ten slotte de Privéauto. Bij het STOMP-principe begin je, bij het ontwerpen van mobiliteitsoplossingen, met de maatregelen voor voetgangers en fietsers. Daarna volgen de andere vervoersvormen. Door deze volgorde toe te passen, staat 'de actieve mens' centraal bij een ontwikkeling en krijgen leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en duurzaamheid hierin een belangrijke rol. Zo werken we aan een fijne leefomgeving!

Deelovereenkomst Mobiliteit Zuidplaspolder

In de deelovereenkomst hebben we afspraken gemaakt met provincie, gemeente Gouda en gemeente Rotterdam over een infra- en mobiliteitspakket van maatregelen voor de ontsluiting van het nieuwe dorp Cortelande. Het gaat onder andere om maatregelen aan de N219 en de N457 en het realiseren van een 'modal shift' bij de ontwikkeling van het nieuwe dorp. Dat betekent dat mensen hier veel alternatieven hebben voor de auto. Hierbij hoort ook een goed aanbod van deelmobiliteit, het realiseren van goede fietsverbindingen naar belangrijke OV-locaties en voorzieningen, en hoogwaardig openbaar vervoer in Zuidplaspolder. Deze afspraken worden in projecten en onderzoeken uitgewerkt en gelden als uitgangspunt voor de ontwikkeling van Zuidplas.

Bron kaart: Deelovereenkomst Middengebiet



Zuid Holland Bereikbaar

Zuid-Holland Bereikbaar is een samenwerkingsverband tussen verschillende overheden en infrabeheerders in Zuid-Holland. In 2025 zijn Zuid-Holland Bereikbaar en Regio Midden-Holland samen een aanpak gestart. Dit wordt de gebiedsaanpak 'Duurzaam bereikbaar Midden-Holland'. Het doel is een duurzaam mobiliteitssysteem in de regio.

De aanpak richt zich op gedragsverandering, goede afspraken met werkgevers, slimme logistiek en heldere communicatie.

Bron: gemeenten Gouda en Zuidplas (t.b.v. onderbouw station)



Landelijke ontwikkelingen

Naast groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, zijn er andere ontwikkelingen om rekening mee te houden:

- Vergrijzing: er zijn steeds meer oudere inwoners. Zij reizen soms op andere tijdstippen (buiten de spits) en kiezen soms andere vervoermiddelen.
- Er zijn steeds meer type voertuigen op de weg: zoals bakfietsen, fat bikes, steps en speed pedelecs. Snelheden zijn niet altijd 'duidelijk' (op het fietspad bijvoorbeeld niet altijd lager dan op de weg).
- Dankzij digitalisering kunnen mensen vaker thuiswerken. Dit voorkomt verkeersbewegingen. Daarnaast wordt er meer gebruik gemaakt van online winkels en diensten. Ook is het mogelijk om mobiliteitsgedrag meer te sturen door data.
- Er is steeds meer pakketbezorging. Dat betekent bijvoorbeeld steeds meer busjes in de wijken.
- We zien (bij jongeren) een verschuiving van 'bezit' naar 'gebruik' van voertuigen. Jongeren hebben steeds minder behoefte om een auto aan te schaffen.
- Er is sprake van verduurzaming van het vervoer: denk aan elektrisch rijden, zero-emissie zones en deelmobiliteit.

Opgave:

Veranderingen in mobiliteit en gedrag kunnen helpen om mobiliteit slimmer, duurzamer en gezonder in te richten. Hier willen we goed op kunnen inspelen. De groei van het aantal ouderen betekent bijvoorbeeld dat er meer aandacht nodig voor is toegankelijkheid, zoals bij lopen, fietsen en openbaar vervoer. En de toename van verschillende type voertuigen vraagt om herbezinning: wie geef je welke plek op de weg?

Ontwikkelingen in de dorpen

Naast de gemeentebrede en regionale opgaven is er (vanuit de gebiedspaspoorten) ook inzicht in de belangrijkste opgave per dorp. Hoewel de dorpen ieder een eigen identiteit hebben komt een aantal gezamenlijke opgaven naar voren:

- De behoefte aan meer ruimte voor fietsers en voetgangers binnen de dorpen.
- De vraag naar beter openbaar vervoer tussen de dorpen en naar omliggende gemeenten.
- Het verminderen van overlast door (doorgaand) autoverkeer.

In de kolom hiernaast zijn per dorp specifieke aandachtspunten uit de gebiedspaspoorten opgenomen.



Zevenhuizen en Oud Verlaat

- Verminder barrières en zorg voor betere verkeersveiligheid op de Burgemeester Klinkhamerweg, Dorpsstraat en N219
- Levendig centrum met ruimte voor de voetganger en fiets (en aandacht voor mindervaliden)
- Goede mobiliteit voor jongeren en senioren
- Beter openbaar vervoer (naar Nesselande, Waddinxveen)
- Behoud van het dorpse, groene karakter

Moordrecht

- Versterken van het openbaar vervoer (en stimuleren van alternatieven voor de auto)
- Verminderen van doorgaand autoverkeer
- Verbeteren en versterken van de (recreatieve) fietsroutes (richting het buitengebied, Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel)

Moerkapelle

- Meer groen in het dorp en goede fiets- en voetgangersverbindingen binnen en buiten het dorp
- Betere bereikbaarheid met alle vervoermiddelen, zeker met de geplande uitbreiding van het dorp
- Goede mobiliteit voor jongeren en senioren
- Verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers, in combinatie met landbouw- en vrachtverkeer

Nieuwerkerk aan den IJssel (voorlopig)

- Versterken OV (hogere frequentie van de trein, opknappen van het station, betrouwbare bus)
- Maak fietsen en wandelen in het dorp veiliger
- Verbeter de verkeersveiligheid en verminder barrières (Hollandsche IJssel / A20 / spoor / N219)



4. Visie: koers naar 2040

De gemeente Zuidplas staat de komende jaren voor grote opgaven. We gaan meer woningen bouwen (onder andere het nieuwe dorp Cortelande) en er komt ruimte voor nieuwe bedrijven. Daardoor ontstaat een grotere mobiliteitsbehoefte. Ook in de regio om ons heen groeit het aantal inwoners en arbeidsplaatsen.

De bereikbaarheid van onze gemeente staat onder druk door (de regionale) groei en de files op de wegen. Tegelijkertijd vinden we het belangrijk dat de dorpen vitaal blijven en hun eigen karakter behouden. Dit betekent dat we op een andere manier naar mobiliteit moeten en willen kijken. De gemeente kan daarbij niet alles zelf oplossen: dit vraagt ook wat van onze inwoners, partners en ondernemers.

Ons doel: we willen een veilige, leefbare en duurzame gemeente zijn en blijven

We werken aan een gemeente waar alle mensen zich goed en prettig kunnen verplaatsen: van jong tot oud, met of zonder beperking en ook als je minder geld te besteden hebt. Een gemeente waar je de keuze hebt hoe je je wilt verplaatsen. Een gemeente waar ruimte is voor ontmoeting en ondernemerschap. Met een gezonde, aangename en duurzame leefomgeving voor onze inwoners en de volgende generaties.

Dit staat in onze omgevingsvisie. Met deze mobiliteitsvisie sluiten we daarbij aan en bepalen we de koers voor het (mobiliteits)beleid van de komende jaren.

We zetten in de mobiliteitsvisie van Zuidplas in op vier ambities:

- 1 Ruimte voor groei en ontwikkeling (en overlast beperken)
- 2 Goede verbindingen tussen dorpen en met de regio
- 3 Gezonde, aantrekkelijke en leefbare dorpen
- 4 Iedereen kan zich goed en veilig verplaatsen: van jong tot oud

Deze ambities werken we op de volgende pagina's uit.

Ruimte voor groei en ontwikkeling

De vraag naar (betaalbare) woningen is groot. Daarom zetten we in Zuidplas, in de regio en vanuit het rijk in op de bouw van veel nieuwe woningen. In onze gemeente werken we aan grotere en kleinere woningbouwprojecten in en aan de dorpen. Ook werken we aan de ontwikkeling van het nieuwe dorp Cortelande. Daarnaast is er ook een aantal bedrijventerreinen in ontwikkeling.

Vanuit onze omgevingsvisie werken we bij al deze ontwikkelingen aan een omgeving die aantrekkelijk, duurzaam, ondernemend en gezond is. Dat vraagt allereerst om een goede afweging van de verschillende belangen en functies in onze leefomgeving.

Hierbij is ook een goede mobiliteitsaanpak cruciaal. Zo zijn nieuwe woningen en bedrijven bereikbaar, werken we aan een prettige en veilige leefomgeving en voorkomen we overlast voor de mensen eromheen.

Speerpunten

1.1 Slim ruimtegebruik

Door slim met de ruimte om te gaan kunnen we de mobiliteitsvraag en druk op de wegen verminderen. Bijvoorbeeld door wonen en werken dichtbij elkaar te plaatsen of door het stimuleren van thuiswerken.

1.2 Eerst bewegen dan bouwen

Bij grotere ontwikkelingen is de bereikbaarheid met alle vervoerswijzen van belang. Daarom maken we vooraf een goed onderbouwd mobiliteitsplan. Dat biedt een goede basis om een ontwikkeling mogelijk te maken.

Lees op de volgende pagina's de uitwerking van de speerpunten.

1.1 Slim ruimtegebruik

De druk op de ruimte is groot en we hebben te maken met verschillende opgaven. Er is ruimte nodig voor groen, ondernemen, woningen, voorzieningen, verkeer, spelen, bewegen en ontmoeting. Daarom moeten we slim met onze ruimte omgaan. Het goed organiseren (en waar mogelijk verminderen) van de mobiliteitsvraag helpt daarbij. We stimuleren ook gezonde en duurzame vervoermiddelen (die bij voorkeur weinig ruimte innemen). Denk bijvoorbeeld aan deelauto's en fietsen. Ook de motor neemt weinig ruimte in beslag.

We maken slimme keuzes in onze ruimtelijke inrichting

Bijvoorbeeld door op gunstige locaties woningen te bouwen (bij stations of voorzieningen). Zo beperken we de mobiliteitsvraag en de druk op het wegennet. Dit is echter niet altijd mogelijk: daarvoor is de vraag naar woningen te groot. Het stimuleren van thuiswerken en andere momenten of manieren van verplaatsen speelt ook een rol in het verkleinen van de mobiliteitsvraag.

Bij ontwikkelingen kijken we breed naar mobiliteit

Alle vervoerswijzen en een goede mix van vervoersmiddelen zijn hierbij belangrijk. We werken daarbij volgens het STOMP-principe (zie uitleg op pagina 11). Dat betekent dat we inzetten op een goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers en met het openbaar vervoer. Daarnaast zorgen we ook voor goede voorzieningen voor deelmobiliteit en de privé-auto. Die 'brede kijk' geldt zowel in nieuwe als bestaande wijken.

Parkeernormen die passen bij de locatie

We willen de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk benutten. Parkeren neemt veel ruimte in beslag en auto's zijn de laatste decennia steeds groter geworden. Daarom willen we met onze parkeernormen meer gaan 'sturen'. Het doel is om het aanbod van parkeerplaatsen beter in lijn te brengen met de vraag. We nemen actief maatregelen om het parkeergedrag te beïnvloeden door alternatieve vervoermiddelen te stimuleren.

Voor de parkeernormen gebruiken we in de basis de provinciale gegevens over autobezit (privéauto's en zakelijke leaseauto's) als gegevensbron. Omdat niet alle autogebruik, zoals private leaseauto's en bedrijfsauto's die bewoners thuis parkeren, in deze cijfers zijn opgenomen maar wél parkeerdruk veroorzaken, vullen we de bezit cijfers aan met het daadwerkelijke autogebruik in de dorpen. Zo bepalen we de totale parkeerbehoefte, zorgen we voor het juiste aantal parkeerplekken en gaan we tegelijkertijd slim met de ruimte om. Door deze aanpak ontstaan ook meer mogelijkheden voor ontwikkelingen.

Bij het inrichten van de openbare ruimte willen we dat er een goede balans ontstaat in het gebruik ervan: naast autoparkeren moet er bijvoorbeeld ook voldoende ruimte zijn voor fietsparkeren, groen, spelen, lopen en fietsen. Ook hier hebben we aandacht voor in de nieuwe Nota Parkeernormen en in de Nota Omgevingskwaliteit.

Strategische locaties voor laadpalen

Het aantal emissievrije voertuigen (zonder uitstoot) stijgt de komende jaren en hier willen we pro-actief op inspelen. Om een wildgroei aan (verschillende) laadpalen tegen te gaan, werken we aan laadpalen op strategische locaties.

Hier werken we aan

- Toepassen van het STOMP-principe (bij nieuwe ontwikkelingen en in bestaande wijken)
- Een nieuwe Nota Parkeernormen
- Regionaal strategisch plan elektrisch laden

Zo werken we samen

De gemeente gaat over de indeling van het grondgebied en de inrichting van openbare ruimte. Door regels op te stellen, (woningbouw)initiatieven te begeleiden en samenwerking te stimuleren, zorgen we dat de keuzes die worden gemaakt bijdragen aan onze ambities. Samenwerking en afwegingen tussen de verschillende beleidsvelden binnen de gemeente is hierbij belangrijk.

1.2 Eerst bewegen dan bouwen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouw of bedrijvigheid) werken we vanuit het principe 'eerst bewegen, dan bouwen'. Dat betekent dat mobiliteit en nieuwbouw in een gelijk tempo worden opgepakt. En dat de bereikbaarheid op orde is als het gebied (volledig) in gebruik wordt genomen. Hierbij zetten we nadrukkelijk in op actieve mobiliteit (lopen en fietsen), openbaar vervoer en deelmobiliteit. Een goede bereikbaarheid met de auto blijft daarnaast van belang.

Bij ontwikkelingen werken we met een mobiliteitsplan

Een mobiliteitsplan is een middel om mobiliteit vroeg in een planproces te betrekken. Zo wordt mobiliteit een toekomstbestendig en samenhangend onderdeel van de ontwikkeling.

In een mobiliteitsplan staan alle ruimtelijke uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling. Hierbij kijken we naar een evenwichtige bereikbaarheid met alle vervoersvormen. Het mobiliteitsplan wordt gebaseerd op het STOMP-principe (zie pagina 11) en kan per dorp, doelgroep of locatie verschillen. Een goed onderbouwd MPvE vormt de basis om een ontwikkeling mogelijk te maken. Ook bij kleinere ontwikkelingen hebben we oog voor de bereikbaarheid met verschillende vervoersvormen. Voor

iedere ontwikkeling moet een beoordeling plaatsvinden van de effecten op mobiliteit en parkeren. En van de manier waarop hiermee wordt omgegaan.

Hier werken we aan

- Werken met een mobiliteitsplan volgens het STOMP-principe.

Zo werken we samen

De gemeente ontwikkelt soms zelf plannen of dit gebeurt vanuit ontwikkelende partijen. Daarbij stelt de gemeente eisen, heeft ambities en toetst plannen. Een goede samenwerking tussen afdelingen in het gemeentehuis en met diverse betrokken partijen is hierbij cruciaal. Zo wordt mobiliteit tijdens het hele planproces onderdeel van de gesprekken, de afweging en de beoordeling.



2

Goede verbindingen tussen dorpen en met de regio

De komende jaren groeit de gemeente Zuidplas flink. Het wordt drukker. Dat heeft invloed op de bereikbaarheid. Tegelijkertijd neemt de mobiliteitsbehoefte toe. Bijvoorbeeld voor het woon-werkverkeer binnen de gemeente en naar de regio. Goede verbindingen zijn dan van groot belang.

We blijven ons daarom inzetten voor een goede bereikbaarheid en verbindingen tussen de dorpen en met de regio. We willen dat inwoners, werknemers en bezoekers hierbij voldoende keuze hebben voor hun verplaatsingen. Door genoeg andere keuzes dan de auto aan te bieden, beperken we (extra) druk op de wegen en houden we onze gemeente en regio in de toekomst bereikbaar. Dat is hard nodig.

Dit is een bovenlokale opgave: we kunnen dit als gemeente Zuidplas niet alleen. Daarom is een goede regionale samenwerking hierbij erg belangrijk.

Speerpunten

2.1 Hoogwaardig fietsroutenetwerk

We willen het fietsroutenetwerk verbeteren en uitbreiden, zodat de fiets een goed en aantrekkelijk alternatief voor de auto kan zijn.

2.2 Versterken van het openbaar vervoer

We werken met onze partners aan een hoogwaardig ov-aanbod met de trein. Ook werken we (met onze regionale partners) aan verschillende mobiliteitshubs, betere dienstverlening van de bus en goed ingerichte P&R-locaties.

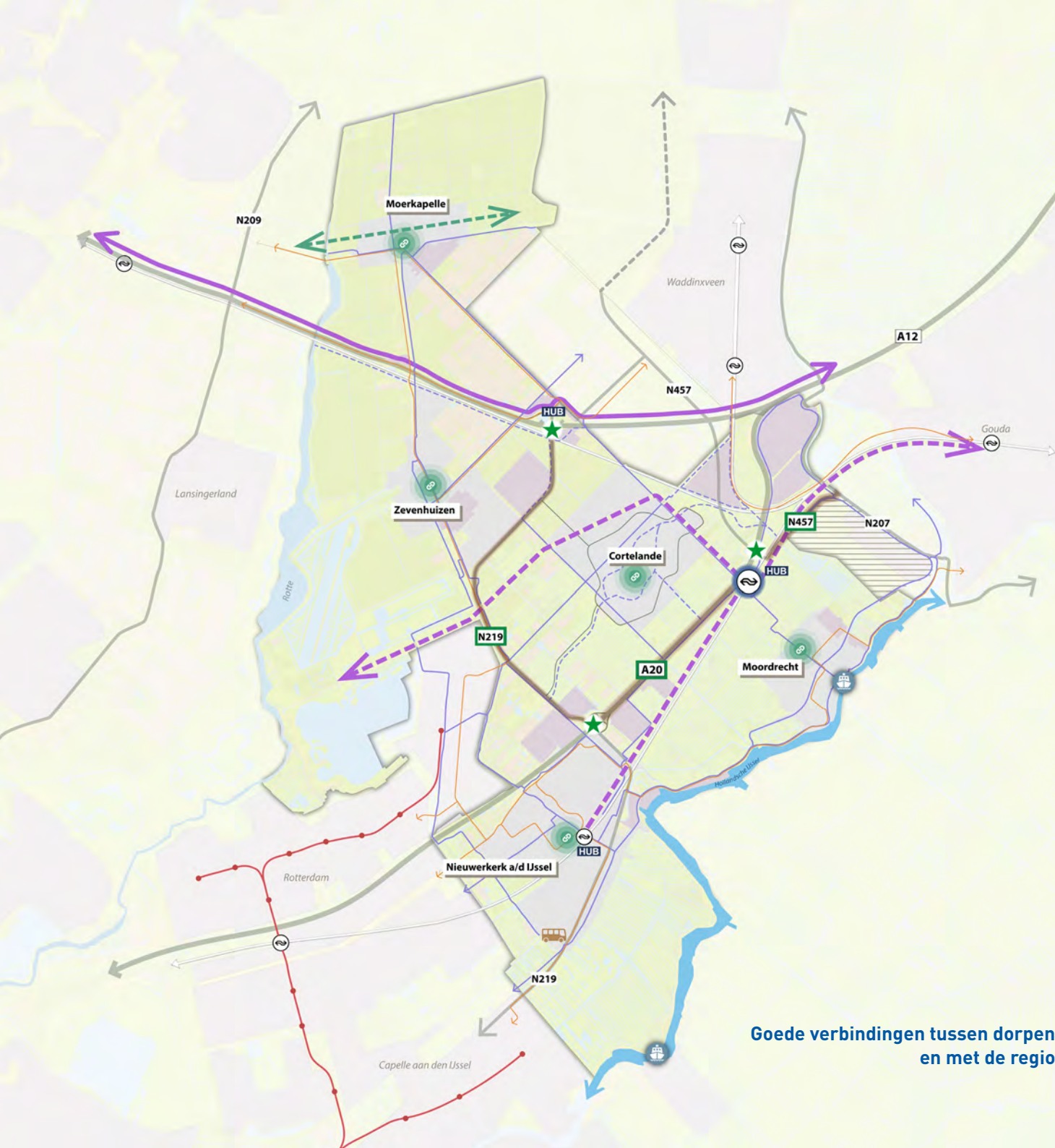
2.3 Autobereikbaarheid op peil

Samen met regionale partners werken we aan het verminderen van problemen op de provinciale en rijkswegen. Ook zetten we in op goede aansluitingen vanuit onze dorpen op deze regionale wegen.

2.4 Bedrijvigheid goed bereikbaar

Bedrijventerreinen moeten toegankelijk en bereikbaar zijn met verschillende vervoersvormen. Voor landbouwverkeer is het belangrijk dat er doorgaande routes door Zuidplas beschikbaar zijn.

Lees op de volgende pagina's de uitwerking van de speerpunten.



Legenda

Hoogwaardig fietsnetwerk

- Bestaande doorfietsroute
- Gewenste doorfietsroute
- Bestaande hoofdfietsroute
- Gewenste hoofdfietsroute
- Veerpont

Versterken van het openbaar vervoer

- Spoor (trein)
- Bestaand treinstation
- Gewenst treinstation
- Metro
- Busnetwerk
- Gewenste bushalte
- Onderzoekgebied mobiliteitshub
- Ketenmobiliteit versterken

Autobereikbaarheid op peil

- Snelwegen (A-wegen)
- Autowegen (N-wegen)
- Verbeteren aansluiting
- Verbeteren ontsluiting Moerkapelle
- Verbeteren doorstroming A/N-weg

Bedrijvigheid goed bereikbaar

- Bedrijventerrein bestaand/nieuw

**Goede verbindingen tussen dorpen
en met de regio**

2.1 Hoogwaardig fietsnetwerk

We willen dat het gebruik van de fiets in Zuidplas steeds aantrekkelijker is. Een groot deel van onze inwoners werkt dichtbij huis. Ook de afstanden naar school of voorzieningen zijn vaak niet lang. Zeker op kortere afstanden (tot circa 15 kilometer) moet het pakken van de fiets daarom een logische én prettige keuze zijn.

Dat doen we door te werken aan goede fietsroutes, ook voor woon-werk verkeer en routes naar scholen. Binnen Zuidplas en naar de regio kunnen mensen zich dan veilig, comfortabel en snel met de fiets (en bijvoorbeeld de snorscooter) verplaatsen. De fiets is zo steeds belangrijker in ons mobiliteitssysteem. Daarmee kunnen we ook de autowegen ontlasten.

Het fietstroutenetwerk krijgt een kwaliteitsimpuls

We zetten ons in voor een goed fietsnetwerk in Zuidplas met doorgaande verbindingen, hoofd fietsroutes in en tussen de dorpen en recreatieve fietsroutes. Daarom werken we er de komende jaren stap voor stap aan om het netwerk voor fietsers te verbeteren.

Het is daarbij belangrijk dat (dagelijkse) voorzieningen, haltes en station(s) goed bereikbaar zijn met de fiets. Ook moeten hier goede stallingsmogelijkheden zijn. Bij de inrichting van fietsroutes houden we rekening met sociale veiligheid, toenemende drukte op fietspaden en met verschillende type fietsen (zoals speed pedelecs en bakfietsen).

We werken aan doorfietsroutes: tussen de dorpen, met omliggende dorpen en steden

Doorfietsroutes zijn de belangrijkste regionale fietsverbindingen. Hier kunnen fietsers zonder veel onderbrekingen en hinder grote afstanden afleggen. De routes zijn daardoor geschikt voor woon-werkverkeer en vormen een goed alternatief voor de (drukke) autoroutes.

Hier werken we aan

- Een goed fietsroutenetwerk
- Onderdeel hiervan zijn routes van en naar stations, bushaltes en voorzieningen
- Provinciale doorfietsroute Rotterdam-Gouda (via Capelle aan den IJssel en Nieuwerkerk aan den IJssel)
- Provinciale doorfietsroute Delft/Den Haag - Gouda (via Cortelande)

Zo werken we samen



De gemeente draagt zorg voor het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen in de gemeente. Om dit in beeld te brengen hebben we eerst een plankaart met het gewenste fietsroutenetwerk opgesteld. Dit willen we stap voor stap realiseren en het netwerk waar nodig verbeteren. We werken hierbij samen met onze regionale partners (zoals provincie en buurgemeenten) om ervoor te zorgen dat routes op elkaar aansluiten en er doorfietsroutes worden gevormd. We spelen hierbij slim in op kansen die zich voordoen en gaan actief op zoek naar geld, zoals subsidies.



2.2 Versterken van het openbaar vervoer

Zuidplas ligt in de zuidelijke Randstad en is gericht op steden als Rotterdam, Den Haag en Gouda. Goed openbaar vervoer is belangrijk voor sterke verbindingen met de regio en tussen dorpen. Dat geldt ook voor het nieuwe Cortelande. Die ontwikkeling biedt kansen voor een betere aansluiting van Zuidplas op het OV-systeem.

We liggen centraal, maar onze gemeente heeft ook een landelijk karakter. Hier staan buslijnen onder druk. Het versterken en in stand houden van het openbaar vervoer biedt inwoners, van jong tot oud, een (alternatieve) mogelijkheid om zich te verplaatsen. Ook de mensen die geen fiets of auto gebruiken. Openbaar personenvervoer over water zien we in onze gemeente niet als kansrijk. Dat komt omdat de Waterbus in deze regio vooral de stedelijke gebieden aandoet. Buiten de bebouwde kom van onze dorpen heeft dit te weinig toegevoegde waarde.

We willen goed openbaar vervoer voor alle inwoners

Daarom zetten we in op goede busverbindingen tussen de dorpen en met de regio. Behoud van de huidige buslijnen is ons uitgangspunt. We vinden het belangrijk dat bussen effectief rijden, met een hogere frequentie en betrouwbaarheid. Specifieke aandacht heeft de verkenning naar een bushalte langs de N219 bij Esse Zoom. We willen de fietsverbindingen en stallingsplaatsen bij bushaltes verbeteren en hebben aandacht voor de locaties van en voorzieningen bij bushaltes.

We versterken de verbinding met de trein

De reizigersbeleving van station Nieuwerkerk aan den IJssel moet beter. Het station wordt daarom opgeknapt. We zetten erop in om de frequentie van treinen te verhogen en de stationsomgeving te versterken. Zo wordt het een aantrekkelijke omgeving waar reizigers zich op hun gemak voelen. Ook kun je hier op verschillende vervoersvormen overstappen.

Zuidplas en Gouda zetten in op een nieuw treinstation Gouda-Zuidplas. Dit biedt een noodzakelijke mobiliteitsoplossing voor toekomstige bewoners van Cortelande en Westergouwe (in Gouda). Het levert ook een grote bijdrage aan de bereikbaarheid van onze gemeente (bijvoorbeeld van Moordrecht en verschillende bedrijventerreinen).

Stimuleren van ketenmobiliteit

We willen het combineren van fietsen, lopen of auto met openbaar vervoer gemakkelijker maken. Dat heet ketenmobiliteit. Daarom zetten we in op goede P+R-locaties, publieke mobiliteit, deelmobiliteit en alternatief openbaar vervoer (bijvoorbeeld via kleinschalige, innovatieve oplossingen). De betekenis van deze begrippen wordt op de volgende pagina toegelicht.

We willen ook (een regionaal netwerk van) mobiliteitshubs inrichten, waar verschillende vervoersvormen handig bij elkaar komen. Zo kunnen we bijvoorbeeld de bereikbaarheid van Moerkapelle (en Waddinxveen) vergroten. Bij de hubs kunnen ook lifters een plek krijgen.

Hier werken we aan

- Verhogen treinfrequentie en kwaliteit station Nieuwerkerk aan den IJssel (en omgeving)
- Nieuw treinstation Gouda – Zuidplas
- Verbeteren kwaliteit en frequentie van bussen en verkenning bushalte bij Esse Zoom (N219)
- Versterken publieke mobiliteit en inrichten mobiliteitshubs
- Fiets- en loopverbindingen van en naar (en voorzieningen bij) stations en bushaltes

Zo werken we samen

De verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer ligt bij het Rijk, provincie en vervoersmaatschappijen (zoals NS en Qbuzz). We werken veel samen (ook met regionale partners) om het openbaar vervoer te verbeteren. Met de gemeente Gouda ondernemen we actie om het nieuwe treinstation op de agenda te krijgen bij het Rijk, NS en andere betrokkenen.

ProRail werkt aan een verbetering van station Nieuwerkerk aan den IJssel. Vanuit de gemeente willen we hierop aansluiten met het versterken van het gebied eromheen. We werken als gemeente ook aan de bereikbaarheid van station en bushaltes. In regionaal verband doen we onderzoek naar deelmobiliteit en publieke mobiliteit.

Wat is.... ketenmobiliteit?

Ketenmobiliteit betekent dat je tijdens één reis meerdere vervoermiddelen gebruikt. Bijvoorbeeld: je reist met de auto naar een treinstation, pakt daar de trein en tenslotte neem je een deelfiets naar je eindbestemming. Door verschillende vervoermiddelen te combineren wordt reizen soepeler en efficiënter.

Ketenmobiliteit maakt het mogelijk om verder te komen dan met één vervoermiddel mogelijk is. Het verbetert de bereikbaarheid van gebieden en draagt bij aan een duurzamer mobiliteitssysteem. Dat komt doordat mensen sneller en makkelijker kunnen kiezen voor het openbaar vervoer of andere duurzame vervoermiddelen.

Wat is.... een mobiliteitshub?

Het begrip 'mobiliteitshub' is redelijk nieuw. In deze mobiliteitsvisie definiëren wij het als volgt: 'een plek waar verschillende vormen van vervoer samenkomen en overstappen op een andere vervoersvorm eenvoudig is. Zo maken we ketenmobiliteit mogelijk.'

Een hub kan variëren in schaal en locatie en kan dienen als ontmoetingsplek of verblijfslocatie. Bijvoorbeeld door verschillende voorzieningen op de hub (pakket-afhaalpunt, horeca, kiosk). Iedere locatie is anders en vereist een specifieke uitwerking. Een goed netwerk met hubs kan bijdragen aan het gebruik van alternatieven voor de auto (voor een gedeelte van de reis). Dit netwerk legt verbindingen tussen de dorpen in Zuidplas en met de omliggende gemeentes in de regio.

In Zuidplas onderscheiden we de volgende typen hubs:

- *Buurthub*: een buurthub bezit een verzameling van vervoermiddelen waar buurtbewoners gebruik van kunnen maken (vooral deelauto, mogelijk deelfiets). Dit biedt een alternatief voor de (privé)auto. Een buurthub is een optie voor Cortelande. Maar ook in bestaande dorpen is het op termijn een optie.
- *Wijkhub (dorpshub)*: de wijkhub is wat groter dan de buurthub. Het is een kleinschalige opstaplocatie in landelijk gebied en/of dorp. Je stapt over van auto of fiets naar bijvoorbeeld OV of deelmobiliteit. Er ontstaat een bundeling van voorzieningen op dorpsniveau. Zuidplas wil onderzoeken of een wijk- of dorpshub in de bestaande dorpen tot ontwikkeling kan komen.
- *Regionale hub*: een regionale hub is een herkenbare en aangename overstaplocatie. Het voornaamste doel is om reizigers (vooral forensen en bezoekers) te laten overstappen van de auto op de trein of bus naar stedelijke gebieden zoals Rotterdam, Den Haag en Gouda. Een regionale hub is groter dan een buurt- en wijkhub en moet een groter gebied verzorgen. Stations(omgeving) Nieuwerkerk aan den IJssel en het gewenste nieuwe treinstation zijn te al duiden als regionale hub. Zuidplas wil onderzoeken of een regionale hub in de omgeving van Moerkapelle / Waddinxveen bij de A12 wenselijk is. Daarbij wordt uitgegaan van busvervoer.

Wat is.... publieke mobiliteit?

Publieke mobiliteit omvat alle vormen van vervoer die door de overheid worden georganiseerd, zoals openbaar vervoer, maar ook deelmobiliteit en flexvervoer (zoals taxibusjes). Er kan hierbij gedacht worden aan (semi) vraagafhankelijke vervoer. Publieke mobiliteit kan de reiziger meer flexibiliteit en keuzemogelijkheden bieden en tegelijkertijd de kosten voor de overheid verlagen.

Provincie Zuid-Holland ziet vooral kansen voor publieke mobiliteit in landelijk gebied. Zuidplas wil met provincie, Qbuzz en Regio Midden-Holland verkennen wat de mogelijkheden voor publieke mobiliteit in de regio zijn en zoekt naar mogelijkheden om een pilot op te zetten.



2.3 Autobereikbaarheid op peil

In de gemeente Zuidplas is de auto op dit moment de belangrijkste manier van verplaatsen. We zien daarbij wel wat verschillen tussen de dorpen.

Ook in de toekomst blijft de auto een belangrijk onderdeel van ons mobiliteitssysteem. De autobereikbaarheid staat echter onder druk. Daarom blijven we ons inzetten voor een goede en stabiele bereikbaarheid met de auto (en de motor) en het verminderen van piekbelasting (bijvoorbeeld door het spreiden van drukte).

We willen bestaande problemen op de doorgaande routes verminderen

Het gaat hierbij om de knelpunten en vertragingen op provinciale wegen en rijkswegen. Over de aanpak hiervan hebben we in regionaal verband aan aantal afspraken gemaakt (zie pagina 12). Daarnaast willen we dat de bestaande dorpen en het nieuwe dorp Cortelande goed aansluiten op deze doorgaande wegen, zodat er goede verbindingen zijn met de regio en tussen de dorpen.

We werken vanuit een wegencategoriseringsplan

Daarmee maken we inzichtelijk welke functie de verschillende wegen hebben in het gehele netwerk: stromen, uitwisselen, verblijven. Ook kunnen de wegen ook op een passende manier worden ingericht. We kiezen daarbij op welke wegen bijvoorbeeld doorstroming of de verblijfskwaliteit centraal staat. Hier kan dan soms ook de snelheid omlaag worden gebracht (bijv 30 km/u).

Hier werken we aan

- Uitwerken Deelovereenkomst Middengebied, Bestuurlijke Overeenkomst Verbreding A20, Intentie-overeenkomst Waddinxveen
- Verbeteren auto-ontsluiting Moerkapelle
- Verbeteren aansluiting Zevenhuizen op N219
- Onderzoek functioneren N219 (gedeelte tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Capelle aan den IJssel)
- Vernieuwen wegencategoriseringsplan

Zo werken we samen

De gemeente gaat over het lokale wegennetwerk en de inrichting daarvan. Met de provincie en de rijksoverheid hebben we aan aantal afspraken gemaakt en hebben we contact over het op peil houden van de provinciale wegen en snelwegen. Vanuit de regionale mobiliteitstafel zullen er – naast bovenstaande plannen / afspraken – aanvullende maatregelen en afspraken over noodzakelijke verbeteringen worden vastgesteld. De aansluitingen van onze lokale wegen op regionale wegen moeten we gezamenlijk oppakken.



2.4 Bedrijvigheid goed bereikbaar

De gemeente heeft veel agrarisch gebied, een grote (glas)tuinbouwsector, verschillende bedrijventerreinen en verspreid liggende bedrijven. Goede bereikbaarheid is voor veel bedrijven en hun werknemers essentieel.

Het verschilt per bedrijf en sector welke vorm van bereikbaarheid belangrijk is. Bij dienstverlening is een goede bereikbaarheid met de fiets en openbaar vervoer vaak onmisbaar. Bij agrarisch gebied gaat het bijvoorbeeld om landbouwverkeer en vrachtverkeer.

We willen dat bedrijventerreinen op meerdere manieren bereikbaar zijn

Onze bedrijventerreinen moeten bereikbaar zijn met verschillende vervoersvormen. Dit versterkt de concurrentiepositie en de mogelijkheden voor werknemers (ook de mensen zonder auto).

Een goede autobereikbaarheid, bijvoorbeeld via het hoofdwegennet, is van belang. Daar blijven we ons voor inzetten.

Bedrijventerreinen zijn nu vaak slecht toegankelijk voor fiets en met het openbaar vervoer. Daarom willen we hier extra op inzetten. Deelmobiliteit kan hierop een goede aanvulling zijn. Op de bedrijventerreinen wordt ook aandacht besteed aan sociale veiligheid voor fietsers en het mobiliteitsgedrag.

Wanneer we verkeersmaatregelen nemen, combineren we dat bij voorkeur met het groener, prettiger en klimaatadaptiever maken van de bedrijventerreinen.

We werken aan veilige, doorgaande routes voor landbouwverkeer

Landbouw- en loonwerkersverkeer bestaat uit verschillende type voertuigen: groter en kleiner en met verschillende snelheden. Die verschillen vragen om een specifieke aanpak. We willen zorgen voor goede landbouwroutes, waar veilig gereden wordt. Daarbij zetten we erop in dat het landbouwverkeer niet door de dorpen rijdt. Hierdoor hebben de inwoners van de dorpen minder last van dit type verkeer. Bij nieuwe ontwikkelingen moet er aandacht zijn voor doorgaande landbouwroutes.



Hier werken we aan

- Betere bereikbaarheid van bedrijventerreinen met verschillende vervoersvormen
- Werkgeversaanpakken voor duurzaam mobiliteitsgedrag
- Veilige routes voor landbouwverkeer



Zo werken we samen



De gemeente inventariseert het routenetwerk voor landbouwverkeer en onderzoekt logische en veilige logistieke routes. Dat doen we in overleg met agrariërs en andere bedrijven.

De gemeente is verantwoordelijk voor het lokale wegennet en zijn in overleg met de provincie en het rijk over de aansluitingen op en doorstroming van de snelwegen en provinciale wegen. In samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar onderzoeken we hoe we duurzaam mobiliteitsgedrag kunnen versterken met werkgeversaanpakken.

Gezonde, aantrekkelijke en leefbare dorpen

Onze dorpen zijn fijne plekken om te wonen, te werken en te verblijven. Dat willen we zo houden en versterken!

We vinden het belangrijk dat de dorpen gezond, aantrekkelijk en leefbaar zijn. Met een prettige en groene leefomgeving, die een positieve invloed heeft op de fysieke en mentale gezondheid van onze inwoners.

Bij het verkeer en vervoer in alle dorpskernen hebben we daarom aandacht voor de aspecten gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. We zorgen in de dorpen en wijken voor een goede balans van 'verkeer' met andere ruimtevragestukken.

We zetten in op de volgende speerpunten:

Speerpunten

3.1 Verbeteren verkeersveiligheid

We verbeteren de veiligheid door lagere rijsnelheden in de dorpen, een gerichte aanpak van risicolocaties en de inzet op handhaving en gedrag.

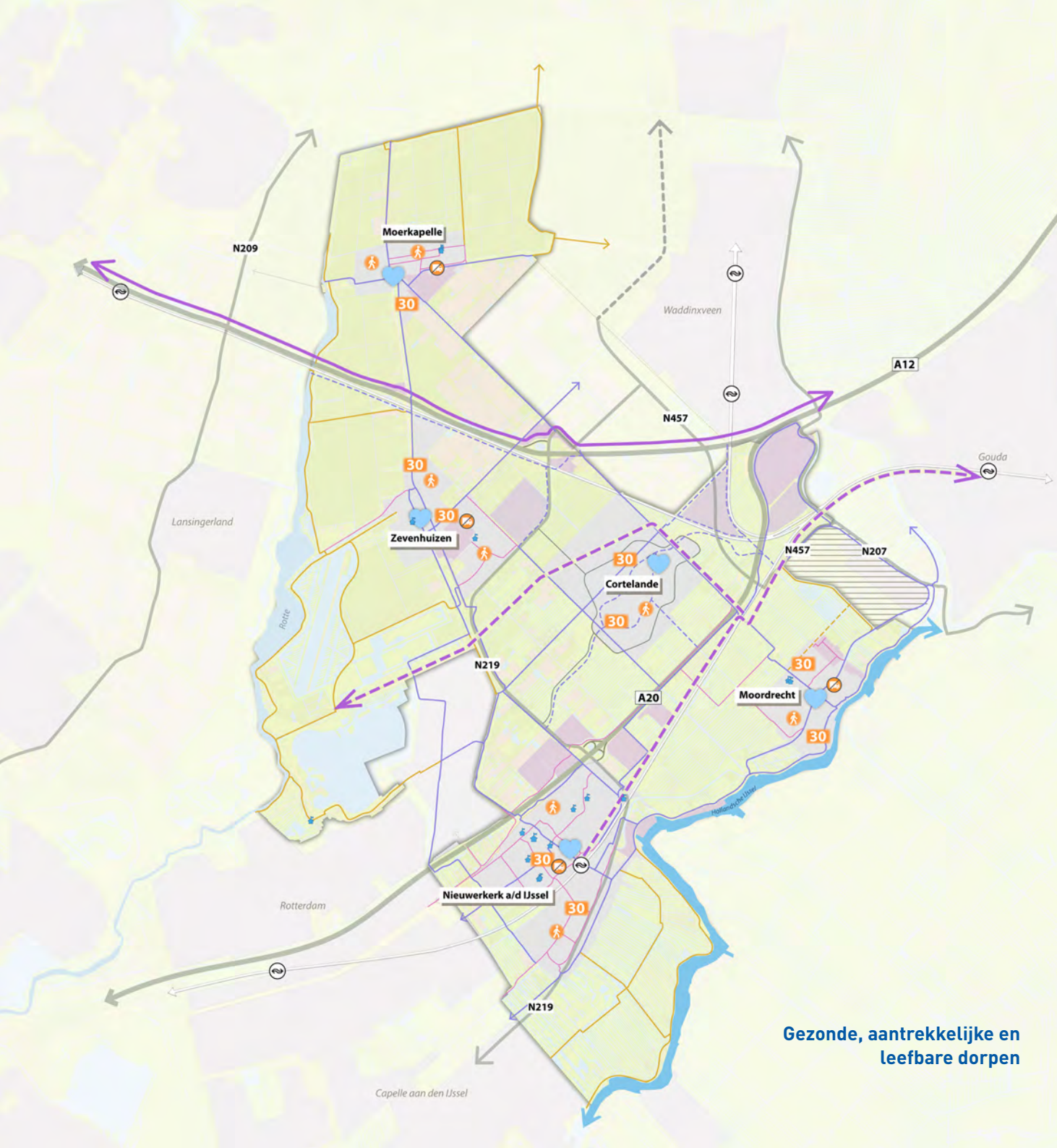
3.2 Koesteren van het dorpse karakter

We zetten (vanuit onze omgevingsvisie) in op gezonde, levendige en aantrekkelijke dorpen en dorpscentra. De verblijfskwaliteit staat centraal. Hier richten we onze mobiliteit op in.

3.3 Stimuleren van lopen en fietsen

We bevorderen lopen en fietsen in de dorpen en naar het buitengebied. Dit draagt bij aan het verminderen van autoverkeer, aantrekkelijke en veilige dorpen en de gezondheid van inwoners.

[Lees op de volgende pagina's de uitwerking van de speerpunten.](#)



Gezonde, aantrekkelijke en leefbare dorpen

Legenda

Verbeteren verkeersveiligheid

-  Verkeersveilige schoolomgeving
-  Uitgangspunt is 30 km/u binnen bebouwde kom

Koesteren van het dorpse karakter

-  Hart van het dorp
-  Verminderen overlast zwaar verkeer

Stimuleren van lopen en fietsen

-  Bestaande doorfietsroute
-  Gewenste doorfietsroute
-  Bestaande hoofdfietsroute
-  Gewenste hoofdfietsroute
-  Bestaande recreatieve fietsroute
-  Gewenste recreatieve fietsroute
-  Secundaire fietsroute
-  Stimuleren van lopen

3.1 Verbeteren verkeersveiligheid

Veilig deelnemen aan het verkeer is een belangrijke eis vanuit de gemeente. De gemeente Zuidplas is ambassadeur van 'maak een punt van nul' en onderschrijft daarmee de ambities van het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid⁷ om te streven naar nul verkeersslachtoffers. Dit betreft doden en ernstig gewonden. Elk slachtoffer is er één te veel.

We werken vanuit een aanpak van risicolocaties van verkeersveiligheid

Het doel is om onze wegen veiliger te maken, met name op locaties waar kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) risico lopen. Hier zetten we specifiek en preventief (zo vroeg mogelijk) op in. Daarnaast richten we ons op veilige schoolzones.

Daarnaast is het belangrijk om het verkeersgedrag veiliger te maken

Het gedrag van weggebruikers is een belangrijk aspect om het verkeer veiliger te maken. Dat vraagt iets van onze inwoners en bezoekers. We stimuleren dit met gedragscampagnes en verkeerseducatie. Bijvoorbeeld door verkeerslessen op basisscholen. Zo zorgen we ervoor dat ook kinderen en jongeren weten wat ze moeten doen in het verkeer.

We richten wegen duurzaam veilig in

Hierbij werken we vanuit 'Duurzaam Veilig': een principe waarbij de functie, inrichting en het gebruik

van de weg met elkaar in overeenstemming zijn. We vernieuwen ons wegcategoriseringsplan, zodat we per weg een passende keuze qua inrichting kunnen maken (bijvoorbeeld 30 km/u, 60 km/u, fietsstraat). Door de maximale snelheid op een aantal plekken naar beneden te brengen, kunnen we de verkeersveiligheid verder vergroten. Soms ontstaat zo ook meer ruimte, bijvoorbeeld voor groen, fietsen, lopen of spelen.

Hier werken we aan

- Aanpak risicolocaties verkeersveiligheid en schoolzones
- Gedragscampagnes en verkeerseducatie
- Wegcategoriseringsplan gebaseerd op Duurzaam Veilig
- Inzet op 30 km/u in de dorpen



Zo werken we samen



De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van haar wegen. We werken hierbij met een wegcategoriseringsplan en de aanpak risicolocaties. Hierbij zoeken we samenwerking in het gemeentehuis om, bij onderhoud van wegen of ontwikkelprojecten, de inrichting van de weg waar mogelijk te verbeteren.

We onderhouden contact met de provincie over de veiligheid op provinciale wegen. De veiligheid van snelwegen is de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Daarnaast vindt afstemming met de politie plaats over handhaving en uitwisseling van gegevens.

Samen met de regio, VVN Zuidplas (en met subsidie van de Provincie) werken we met gedragscampagnes aan het veiliger maken van het gedrag van verkeersdeelnemers. In overleg met scholen wordt gewerkt aan het onderwerp verkeerseducatie.

3.2 Koesteren van het dorpse karakter

Het karakter van onze dorpen is een belangrijk kenmerk van Zuidplas. De dorpscentra vormen het hart van de dorpse gemeenschappen. Hier zijn veel winkels en voorzieningen aanwezig, worden activiteiten georganiseerd en ontmoeten mensen elkaar. De gemeente zet in op het verbeteren van de leefbaarheid in de dorpen, in de centra en in de woonwijken. Zo zorgen we voor een gemeente waar mensen graag wonen, werken en ontspannen.

In de dorpen en wijken staat leefbaarheid en veiligheid centraal

De auto is een belangrijk onderdeel van ons dorpse leven. Maar we vinden het wel belangrijk dat doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk om de dorpskernen heen wordt geleid. Ook willen we de maximale snelheid in de dorpen zoveel mogelijk terugbrengen naar 30 km/u. Daarbij willen we de openbare ruimte in de dorpen fijn en veilig inrichten voor fietsers en voetgangers. Zo werken we aan krachtige, leefbare wijken en nodigen we mensen uit om in beweging te blijven.

In de dorpscentra werkt de gemeente aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat⁸

Die staat op sommige plekken onder druk. Bijvoorbeeld in de Dorpsstraat van Moerkapelle en van Moordrecht. Ook in het centrumgebied van Zevenhuizen en bij het centrum en stationsgebied van Nieuwerkerk aan den IJssel werken we aan meer verblijfskwaliteit. Dat heeft

invloed op hoe we met verkeer en parkeren omgaan. Bijvoorbeeld door de dorpscentra autoluw te maken. De aanpak verschilt per dorp (en is een nadere uitwerking van de gebiedspaspoorten).

Bedrijvigheid houdt de dorpen levendig

Maar bevoorrading kan op sommige locaties, bijvoorbeeld in de dorpscentra, leiden tot onoverzichtelijke en hinderlijke situaties. Daarom onderzoeken we een logisch netwerk van logistieke routes, laad- en losplekken en mogelijk venstertijden (tijdsblokken) voor bevoorrading met vrachtverkeer.

In de wijken zijn steeds meer bestelbusjes en bezorgdiensten te vinden. Ook is het soms lastig om er met grotere voertuigen te parkeren. Dit is een aandachtspunt bij de inrichting van straten en wijken. We willen daarom dat grote vrachtwagens buiten de dorpen kunnen parkeren.

Hier werken we aan

- Inzet op 30 km/u in de dorpen (vanuit het wegencategoriseringsplan) en versterken verblijfsklimaat in de centra
- Logische routes, locaties en afspraken voor bevoorrading van winkels en bezorgdiensten
- Nota Parkeernormen en onderzoek vrachtwagenparkeren

Zo werken we samen



De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. De gemeente kan bijvoorbeeld de maximale snelheden aanpassen en goede laad- en loszones inrichten. Een goede samenwerking met winkels en bedrijven in de dorpen is hierbij ook van belang.



3.3 Stimuleren van lopen en fietsen

Lopen en fietsen zijn belangrijke manieren van verplaatsen in Zuidplas: ruim 40% van de verplaatsingen gebeurt te voet of met de fiets. Zeker in de dorpen, waar de afstanden kort zijn. Lopen en fietsen is gezond, duurzaam en goedkoop en het neemt weinig ruimte in. Het is goed voor de lokale economie en de zelfstandigheid van kinderen en ouderen.

Daarom willen we lopen en fietsen in de gemeente en in de dorpen zo veel mogelijk stimuleren. En het neerzetten als een logische, alternatieve keuze voor de auto op kortere en middellange afstanden.

We maken lopen en fietsen gemakkelijk

We richten wegen goed in, met ruimte voor de langzame(re) verkeersdeelnemers. Daarnaast willen we het fietsrouten netwerk versterken. Daarbij zetten we in op korte en meer directe verbindingen (kortsluitroutes), het weghalen van barrières en goede fietsvoorzieningen. Bijvoorbeeld fietsenstallingen. We werken ook met gedragscampagnes (zoals 'Doortrappen') om meer mensen veilig te laten fietsen en lopen. Ook spannen we ons in voor een goede verkeersveiligheid.

Veilige en toegankelijke wandel- en fietspaden dragen bij aan een gezonde levensstijl

Hoewel de meeste inwoners hun gezondheid als (zeer) goed ervaren, voldoet lang niet iedereen aan de beweegrichtlijn⁹. Daarom gaan we ook aan de slag om wandelommetjes (korte wandelroutes binnen en buiten te bebouwde kom) aan te leggen in de buurt van de woonwijken. Dit is een wens van de 'smaakmakers' (inwoners die betrokken zijn bij de gebiedspaspoorten). En zorgen we voor goede routes naar voorzieningen.



Hier werken we aan

- Een goed fietsrouten netwerk
- Meer aandacht voor fietsers en voetgangers in de openbare ruimte en bij weginrichting
- Gedragscampagnes om lopen en fietsen te stimuleren voor specifieke doelgroepen
- Wandelommetjes

Zo werken we samen

De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte en dus van de wegen, fietspaden, trottoirs en wandelpaden. Met een goede inrichting van de openbare ruimte maken we bewegen (zoals wandelen en fietsen) aantrekkelijker en vanzelfsprekender. Samen met andere partijen in de regio werkt de gemeente aan het opzetten en faciliteren van gedragscampagnes.

4 Iedereen kan zich goed en veilig verplaatsen

Al onze inwoners moeten kunnen deelnemen aan de samenleving. Zuidplas wil een inclusieve gemeente zijn, waar ruimte is voor iedereen. Een gemeente waar niemand buiten de boot valt. We ondersteunen inwoners bij het zo zelfstandig mogelijk deelnemen aan de samenleving. We richten ons op het stimuleren van de eigen kracht. Zo kunnen mensen kansrijk, gezond en veilig opgroeien en leven in Zuidplas.

Mobiliteit en bereikbaarheid is hier een belangrijke voorwaarde voor. In de mobiliteitsvisie zetten we daarom in op inclusieve mobiliteit. Dat betekent dat iedereen zich goed kan verplaatsen in Zuidplas. Dat doen we aan de hand van drie speerpunten:

Speerpunten

4.1 Vervoersarmoede verminderen

We zetten in op het versterken van het openbaar vervoer (inclusief bereikbare OV-knooppunten), uitbreiden van deelmobiliteit en onderzoeken de mogelijkheden voor (een pilot) publieke mobiliteit.

4.2 Toegankelijk en veilig

We willen routes en gebieden veilig en toegankelijk inrichten, met extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals rolstoelgebruikers of kinderen.

4.3 Bereikbare voorzieningen

Basisvoorzieningen (zoals school, huisarts en supermarkt) zijn voor iedereen bereikbaar. Onder andere door goede routes, (fiets)parkeren en gunstig gelegen locaties.

Lees op de volgende pagina's de uitwerking van de speerpunten.

4.1 Vervoersarmoede verminderen

Iedereen moet kunnen deelnemen aan het verkeer. Ook als je minder geld te besteden hebt of niet goed ter been bent.

We werken aan een inclusief mobiliteitssysteem en bestrijden vervoersarmoede

We houden rekening met alle soorten weggebruikers en vervoermiddelen. Daarnaast vinden we het belangrijk om vervoersarmoede van kwetsbare doelgroepen te verminderen door specifiek hierop actie te ondernemen. Bijvoorbeeld met publiek vervoer (zoals een regiotaxi of WMO-vervoer).

Niet iedereen heeft de mogelijkheid om zelf een vervoermiddel te bezitten

Een auto of bakfiets is duur om aan te schaffen. We zien ook een ontwikkeling, dat sommige mensen het bezit ervan minder belangrijk vinden. Dit is vooral een trend die bij jongeren een rol speelt.

Deelmobiliteit kan bijdragen om onze gemeente in de toekomst bereikbaar te houden. En dankzij deelmobiliteit komen vervoermiddelen (zoals een auto of fiets) voor meer mensen beschikbaar. We willen daarom het aanbod deelauto's en deelfietsen vergroten. We onderzoeken ook hoe deelmobiliteit en openbaar vervoer voor mensen met een laag inkomen betaalbaar wordt.

Hier werken we aan

- Onderzoeken of we kunnen aansluiten bij de aanpak om vervoersarmoede te verminderen, zoals een actie van Qbuzz voor sociale minima en WMO-vervoer
- Publiek vervoer en deelmobiliteit onderzoeken en stimuleren

Zo werken we samen

De gemeente kan initiatieven opzetten, faciliteren en ondersteunen om vervoersarmoede tegen te gaan.

De markt van deelmobiliteitsaanbieders is onzeker en lastig te beïnvloeden. De gemeente kan deelmobiliteit faciliteren en aanmoedigen. Hierbij werken we samen in de regio (provincie, vervoersmaatschappij Qbuzz, lokale partijen) om de positie van deelmobiliteit te verbeteren.



4.2 Toegankelijk en veilig

In Zuidplas vinden we het belangrijk dat alle mensen zich veilig en zelfstandig kunnen verplaatsen. Bijvoorbeeld mensen met een beperking. Daarnaast neemt het aantal ouderen de komende jaren flink toe en wonen zij langer zelfstandig. We blijven ons daarom inzetten voor een toegankelijke openbare ruimte.

We willen dat iedereen zich veilig kan verplaatsen

Veilige loop- en fietsroutes binnen de dorpen zijn daarbij belangrijk. Daarom houden we bij (her) inrichtingsprojecten rekening met de wensen en behoeften van voetgangers, fietsers en mensen met een beperking. Dat geldt ook voor de inrichting van bushaltes. Bijna alle bushaltes in Zuidplas zijn (waar dat mogelijk was) inmiddels toegankelijk gemaakt.

Daarbij letten we onder andere op de toegankelijkheid voor ouderen, mensen met een kinderwagen of rolstoel. We halen bijvoorbeeld (hoge) stoepranden weg of zorgen voor bredere stoepen. Bij herontwikkelingen of nieuwe ruimtelijke plannen werken we met de verschillende afdelingen in het gemeentehuis samen (verkeer, beheer openbare ruimte, sociaal domein) om de toegankelijkheid voor alle inwoners te waarborgen.

Hier werken we aan

- Meer aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers bij de inrichting van de openbare ruimte
- Toegankelijke bushaltes

Zo werken we samen

De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Bij opknappen of vernieuwen van de openbare ruimte kunnen er extra eisen worden gesteld aan een toegankelijke inrichting ('werk met werk maken'). Goede samenwerking met verschillende beleidsafdelingen, belangengroepen en inwoners blijft belangrijk bij het werken aan een toegankelijke openbare ruimte.



4.3 Bereikbare voorzieningen

We streven naar een gemeente waar basisvoorzieningen zoals supermarkten, scholen en openbaar vervoer voor iedereen bereikbaar en toegankelijk zijn.

We willen dat (basis)voorzieningen zoveel mogelijk in de dorpen beschikbaar zijn

Denk aan een supermarkt, huisarts en kinderdagverblijf. Zo zijn de voorzieningen voor veel mensen op loop- en fietsafstand te bereiken. Dat betekent ook dat we willen zorgen voor goede loop- en fietsroutes en fietsvoorzieningen op deze locaties.

Nabijheid van voorzieningen zorgt ervoor dat er geen grotere afstanden hoeven te worden afgelegd. Zo zijn voorzieningen voor iedereen toegankelijk. Hiermee beperken we ook het aantal autobewegingen. Dit komt de leefbaarheid ten goede.

Hier werken we aan

- Aanleg van goede fiets- en wandelroutes en fietsvoorzieningen naar de (basis)voorzieningen

Zo werken we samen

De gemeente beïnvloedt met haar beleid het voorzieningenniveau in de dorpen (Visie op Maatschappelijke Voorzieningen, Detailhandelsnota). Ook vanuit de omgevingsvisie en gebiedspaspoorten zetten we in op het toegankelijk en bereikbaar houden van voorzieningen. Dat geldt ook voor het nieuwe dorp Cortelande.

De gemeente creëert ook voorwaarden waaronder ondernemers of organisaties zich op een bepaalde plek willen vestigen of blijven.



Colofon

Gemeente Zuidplas, november 2025

In samenwerking met Maakdestad en Haskoning

CONCEPT



Mobiliteitsvisie Zuidplas

deel B: Uitvoering

concept, 25 september 2025