

Mobiliteitsvisie Zuidplas

Zuidplas nu en in de toekomst bereikbaar



Inhoudsopgave

| | |
|----------------------------------|----|
| 1. Inleiding | 3 |
| 2. Samenvatting inventarisatie | 5 |
| 3. Speerpunten gemeente Zuidplas | 6 |
| 4. Verkeersveiligheid | 8 |
| 5. Duurzaamheid | 10 |
| 6. Autobereikbaarheid | 11 |
| 7. Langzaam verkeer | 13 |
| 8. Openbaar vervoer | 15 |
| 9. Parkeren | 16 |
| 10. Vrachtverkeer | 18 |
| 11. Vervoer over water | 20 |

Mobiliteitsvisie Zuidplas

Visiedeel

“Zuidplas nu en in de toekomst bereikbaar”

22 april 2015

Versie voor behandeling gemeenteraad

Kenmerk: ZPS04/Jk/010



gemeente
Zuidplas

Westzuidwest

advies
projectleiding
detachering

1. Inleiding

'Ruimte voor dorps wonen in de Randstad'. Dat is de titel van de nieuwe Structuurvisie van de gemeente Zuidplas. De gemeente Zuidplas wil een aantrekkelijke gemeente zijn om te wonen en te werken. Met verschillende dorpen met elk hun eigen karakter en goede voorzieningen, in een groene omgeving met een agrarisch karakter en mogelijkheden voor recreatie. En tegelijkertijd centraal gelegen in de Zuidvleugel van de Randstad, op korte afstand van centra als Rotterdam, Gouda en Zoetermeer.

De komende decennia staat de gemeente voor een aantal grote ruimtelijke opgaven. Zuidplas heeft een woningbouwopgave, voor zowel eigen bewoners als voor nieuwe bewoners. Dit vraagt om keuzes in de structuur van de gemeente. De uitdaging ligt in het realiseren van die opgave en tegelijkertijd het behouden en versterken van het karakter van de dorpen, het voorzieningenniveau, maar ook de leefbaarheid en bereikbaarheid.

Eind 2012 heeft de gemeenteraad van Zuidplas de nieuwe gemeentelijke Structuurvisie vastgesteld. In de Structuurvisie presenteert Zuidplas de ruimtelijke visie tot 2030 en daarna. De gemeente beschrijft op hoofdlijnen welke ambities ze heeft en welke koers wordt gevolgd om die ambities te verwezenlijken. De Structuurvisie biedt een kader voor alle gebieds- en ruimtelijke opgaven die Zuidplas in de komende decennia wil realiseren.

De Structuurvisie is opgebouwd rond een aantal thema's. Eén daarvan is 'Verkeer en infrastructuur'. Hierin zijn de hoofdlijnen van het beleid beschreven, met name waar die raken aan en voortkomen uit de gepresenteerde structuur.

Voortvloeiend uit de nieuwe Structuurvisie heeft de gemeente Zuidplas behoefte aan een Mobiliteitsvisie. In een Mobiliteitsvisie worden de hoofdlijnen van de Structuurvisie verder uitgewerkt en ingevuld.

De Mobiliteitsvisie moet beschrijven welke ontwikkelingen van belang zijn voor verkeer en vervoer in de gemeente Zuidplas en moet de lijnen uitzetten voor het beleid voor de komende jaren. De naam zegt het al: de Mobiliteitsvisie moet een echte visie zijn op verkeer en vervoer in Zuidplas, waarin duidelijke keuzes worden gemaakt en waarmee Zuidplas de komende jaren een duidelijke koers kan varen in haar mobiliteitsbeleid.

Horizon en reikwijdte

De Structuurvisie Zuidplas heeft als horizon het planjaar 2030 en schetst daarmee de ontwikkelingen die in de periode tot 2030 naar verwachting zullen plaatsvinden. Voor de voorliggende Mobiliteitsvisie geldt dezelfde planhorizon. Dit betekent dat voor langere termijn, uitgaande van die horizon, de visie wordt geschetst en vervolgens wordt aangegeven wat dat voor de kortere termijn betekent.

Die keuzes moeten uiteraard passen in het eindbeeld op langere termijn. De Mobiliteitsvisie bouwt daarom voort op de Structuurvisie. Voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvan bekend of waarschijnlijk is dat die na 2020 zullen plaatsvinden, wordt in deze Mobiliteitsvisie een doorkijk gegeven op de bereikbaarheid en mobiliteit. Op deze manier wordt richting gegeven aan de verdere planuitwerking van de betreffende ontwikkelingen en wordt voorkomen dat keuzes en maatregelen op de kortere termijn haaks staan op het eindbeeld op de langere termijn.

Relatie tussen Inventarisatienota en dit beleidsdeel

Voorliggende nota betreft het visie- en ambitiedocument van de Mobiliteitsvisie Zuidplas. Ten grondslag aan het beleid dat in voorliggende nota is beschreven, ligt een brede inventarisatie van ontwikkelingen en trends in mobiliteit, beleid, ruimtelijke ontwikkelingen en een mobiliteitsanalyse op de verschillende modaliteiten (autoverkeer, openbaar vervoer, langzaam verkeer, et cetera). Deze inventarisatie is vastgelegd in de Inventarisatienota. De Inventarisatienota is daarmee eveneens onderdeel van de Mobiliteitsvisie Zuidplas.

Relatie met uitwerkingsplannen

Voorliggend plan is een beleidsplan. Dat wil zeggen dat het richtingen en keuzes beschrijft. Daar waar mogelijk worden deze zo concreet mogelijk benoemd. In veel gevallen kan de precieze uitwerking echter nog niet worden benoemd; hier is nadere studie en uitwerking voor nodig (bijvoorbeeld in de vorm van een planstudie- of variantenstudie met ontwerpen en kostenramingen).

Deze uitwerking vindt plaats in uitwerkingsplannen en deelplannen, zoals het Wegencategoriseringsplan, de Nota Parkeernormen, Verkeerscirculatieplannen (VCP's) en nadere uitwerkingsonderzoeken, zoals voor bijvoorbeeld de aanpassing van de wegen en kruisingen (zoals de kruising N219 – Zuidelijke Dwarsweg, Hoofdweg, Bredeweg).



Inkadering

Mobiliteit is een zeer ruim begrip. De scope van deze Mobiliteitsvisie beperkt zich tot mobiliteit in relatie tot verkeer en vervoer en de verplaatsing van mensen en goederen via netwerken van openbare infrastructuur.

2. Samenvatting inventarisatie

In dit hoofdstuk wordt een compacte samenvatting gegeven van de uitkomsten van de inventarisatie, als vertrekpunt voor de beleidsopgave. Voor de achterliggende, uitgebreide informatie wordt verwezen naar de Nota Inventarisatie.

Trends en ontwikkelingen

- De wereld verandert in snel tempo, wat zich onder meer vertaalt in de manier waarop mensen wonen, werken, recreëren en aankopen doen. Dit heeft uiteraard ook gevolgen voor de wijze waarop mensen zich verplaatsen. Mobiliteit is immers geen doel op zich, maar een middel en een afgeleide van menselijk handelen in de brede zin van het woord.
- Toegang tot voorzieningen wordt belangrijker dan bezit. Vooral bij jongere generaties is een trend te zien waarbij bijvoorbeeld over een auto kunnen beschikken als dat nodig is, belangrijker wordt dan het bezit er van.
- Energietransitie en duurzaamheid nemen een steeds belangrijkere rol in onze samenleving. Dat geldt ook voor mobiliteit.
- De afgelopen tientallen jaren zijn gekarakteriseerd door schaalvergroting en daarmee grotere afstanden tot voorzieningen: niet meer ieder dorp beschikt over alle voorzieningen; voor veel dingen gaan we naar de stad, of bestellen via internet.
- Overheden worden geconfronteerd met teruglopende inkomsten en een uitbreidend takenpakket. Er is niet overal geld voor en er moeten keuzes worden gemaakt. Nieuwe vormen van financiering van particuliere initiatieven (zoals crowdfunding) zijn in opkomst.

Automobiliteit

- De groei van de automobiliteit stagneert de afgelopen jaren (landelijk). Dit wordt echter in belangrijke mate toegeschreven aan de economische teruggang. Voor de komende periode wordt groei van de automobiliteit verwacht, zij het niet in hetzelfde tempo als de afgelopen tientallen jaren.

- In en rond Zuidplas moet, als gevolg van verschillende ruimtelijke ontwikkelingen, worden uitgegaan van behoorlijke groei van het autoverkeer de komende periode. Dit leidt tot een aantal bereikbaarheidsopgaven.

Langzaam verkeer

- Het gebruik van de fiets neemt nog steeds toe, mede als gevolg van de opkomt van de e-bike. Hiermee is de fiets ook op langere afstanden dan voorheen een alternatief geworden voor de auto en het OV. Deze trend zal doorzetten.
- De scootmobiel neemt een steeds belangrijker plek in in het verkeer. De infrastructuur is hier niet altijd op berekend en voor een deel van de weggebruikers is de scootmobiel een onbekend fenomeen. Dit vraagt om aandacht.

Openbaar vervoer

- Het aandeel van het OV in de totale mobiliteit blijft beperkt. Gebruik van het OV neemt wel toe op hoogwaardige verbindingen (spoor en R-net) maar in het landelijk gebied is juist sprake van vershraling van vraag en aanbod.
- OV heeft ook een belangrijke sociale functie: als vervoersmiddel voor mensen die geen alternatief hebben.

Verkeersveiligheid

- Het aantal verkeersongevallen neemt nog steeds af. Kwetsbare groepen (langzaam verkeer; ouderen, scholieren) vormen echter in toenemende mate een aandachtspunt en relatief vallen veel slachtoffers op het onderliggend wegennet.

Vervoer over water

- Vervoer over water (van mensen of goederen) heeft in Zuidplas, met uitzondering van een aantal kleinschalige voorzieningen, nog geen rol in het mobiliteitssysteem.

3. Speerpunten gemeente Zuidplas

De gemeente Zuidplas heeft een aantal speerpunten van beleid benoemd, zoals die zijn neergelegd in het coalitieakkoord en het collegeprogramma (2014-2018). Deze worden hier kort genoemd, als kader voor de verdere uitwerking.

Duurzaamheid

Zuidplas kiest voor duurzame kwaliteit en een duurzame samenleving, als basis voor toekomstige generaties. Zuidplas moet de komende jaren een voorbeeld worden voor andere gemeenten op het gebied van duurzaamheid.

Economisch perspectief

Zuidplas is een uitdagende omgeving voor ondernemers en ondernemerschap wordt gewaardeerd en gestimuleerd. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn daarin een randvoorwaarde

Karakter

Zuidplas bestaat uit actieve en vitale dorpen, waar participatie en ontplooiing centraal staan.

Verkeer en vervoer

Mobiliteit is een basisbehoefte van de inwoners en ondernemers. Het zorgvuldig geleiden van bijbehorende verkeersstromen is essentieel voor een balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Wij stimuleren het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Ook hebben we oog voor innovaties in duurzame mobiliteit.

Openbaar vervoer

Stimulering van het openbaar vervoer vereist een samenspel met de provincie en vervoersmaatschappijen. Daarbij zetten wij in op uitbreiding van het openbaar vervoeraanbod binnen onze gemeente. Een voorwaarde is wel dat inwoners het openbaar vervoer gebruiken.

Autoverkeer

Autoverkeer verdient een vlotte verkeersafwikkeling over het wegennet door onze gemeente, ongeacht wie verantwoordelijk is voor het wegbeheer. We spannen ons in om verkeerskundige knelpunten op hoofdontsluitingswegen op te lossen. Ook om het sluipverkeer terug te dringen. We blijven bij Rijkswaterstaat aandringen op een eerdere verbreding van de A20 dan nu gepland.

Fietsers en voetgangers

Fietsers en voetgangers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Zij moeten veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Meldingen van de mindervalide verkeersdeelnemer behandelen wij met voorrang, zeker als het gaat om veiligheid en toegankelijkheid. We overleggen met de provincie over uitbreiding van de fietsinfrastructuur ter bevordering van de bereikbaarheid, de veiligheid en recreatie.

Verkeersveiligheid en weginrichting

We richten onze wegen verkeersveilig in. Hierbij hanteren we de landelijke visie 'Duurzaam Veilig' en onze eigen Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR), tenzij de lokale situatie een uitzondering vereist. Dit komt de samenhang en eenduidigheid in het wegennet ten goede. Ook zetten we in op doelmatige, herkenbare en uniforme bebording en bewegwijzering. Overbodige borden worden verwijderd.

Zuidplas nu en in de toekomst bereikbaar!

De visie van de gemeente Zuidplas op mobiliteit is op hoofdlijnen als volgt. In de hierna volgende hoofdstukken is deze visie verder uitgewerkt naar de verschillende thema's van het mobiliteitsbeleid.

- Zuidplas wil een goed bereikbare gemeente zijn, voor auto, fiets en openbaar vervoer. Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor economische activiteit, vitaliteit en ontplooiing.
- De auto blijft een belangrijke rol vervullen en daarom worden knelpunten in de autobereikbaarheid opgelost. Door de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Zuidplas zal de automobilititeit de komende periode verder groeien, wat leidt tot opgaven in de doorstroming en bereikbaarheid.
- In veel situaties zijn OV en fiets goede alternatieven voor de auto.
- OV is belangrijk als basisvoorziening. Alle dorpen moeten verbonden zijn met omliggende bestemmingen. Realisme is daarbij wel op z'n plek: gezien de omvang van de dorpen en zwaarte van vervoersstromen zijn de mogelijkheden van omvangrijker OV beperkt. Daar waar dit kansrijk is, kiezen we er wel voor het gebruik van het OV te stimuleren.

- Zuidplas stimuleert fietsgebruik. De fiets is op kortere afstanden een heel goed alternatief voor de auto, mits goed gefaciliteerd. Met de opkomst van de e-bike nemen voor fietsers acceptabele reisafstanden toe.
- In 2030 is het wegennet van Zuidplas gecategoriseerd en ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Daarnaast werkt Zuidplas aan verbetering van de verkeersveiligheid door middel van gedragsbeïnvloeding.
- Voetgangers en kwetsbare verkeerdeelnemers als scootmobielen hebben een plaats in het beleid en de openbare ruimte wordt ingericht rekening houdend met deze groepen.

Kortom: Zuidplas nu en in de toekomst bereikbaar!

4. Verkeersveiligheid

Wat willen we bereiken?

Een duurzame gemeente betekent ook een duurzaam veilige gemeente. Zuidplas streeft naar een reductie van het aantal verkeersongevallen binnen de gemeente Zuidplas, om op die manier de landelijke doelstellingen ten aanzien van het aantal verkeersslachtoffers te bereiken.

Dit betreft zowel de wegen in beheer bij de gemeente Zuidplas, als de wegen van de provincie Zuid-Holland en van Rijkswaterstaat die in de gemeente Zuidplas liggen.

Wat is daarvoor nodig?

Inrichting van het wegennet conform Duurzaam Veilig

De gemeente Zuidplas categoriseert haar wegennet in beginsel conform de richtlijnen Duurzaam Veilig. Zowel binnen als buiten de kom resulteert dit in een verdeling in gebiedsontsluitingswegen (80 km/u buiten de kom, 50 km/u binnen de kom) waarop het doorgaande verkeer wordt afgewikkeld en verblijfsgebieden (60 km/u buiten de kom, 30 km/u binnen de kom) voor bestemmingsverkeer. De komende periode ligt er een opgave in de herinrichting van de N456 Middelweg, die na aanleg van de Moordrechtboog van de gemeente wordt.

Het hoofdwegennet goed laten doorstromen

Er ligt een relatie tussen verkeersveiligheid en doorstroming: als het hoofdwegennet niet goed doorstroomt gaat verkeer via het onderliggend wegennet rijden, waar dat tot onveilige situaties leidt. Actuele voorbeelden hiervan zijn gebruik van de Zuidelijke Dwarsweg, het Zuideinde en de Noordelijke Dwarsweg door vertragingen op de N219, gebruik van de Parallelweg door vertragingen op de A20 zelf. De oplossing van dergelijke knelpunten moet niet worden gezocht in maatregelen op het onderliggend wegennet, maar in het oplossen van de knelpunten op het hoofdwegennet (zie ook hfd. 6)

Ontwikkelingen ontsluiten op het hoofdwegennet

De komende periode komen verschillende ruimtelijke projecten tot ontwikkeling in Zuidplas. Deze genereren nieuw verkeer. Daarbij geldt “eerst bewegen dan bouwen”. Als de ontsluiting niet goed is geregeld met een duidelijke structuur die voldoende capaciteit heeft, leidt dat tot sluijverkeer, verkeersonveiligheid en vertragingen.

Concrete opgaven zijn de ontsluiting van Nieuwerkerk Noord, de ontsluiting van de Jonge Veenen in Moerkapelle en mogelijke ontwikkelingen in Zevenhuizen Noord.

Een voorbeeld van hoe het moet is de aanpassing van de Scheve Overweg, vooruitlopend op de ontwikkeling van Essezoom Laag in Nieuwerkerk aan den IJssel.

Gedragbeïnvloeding en handhaving

De tweede fase van Duurzaam Veilig betreft mensgerichte maatregelen, met als doel een bijdrage te leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Met gedragsbeïnvloeding en handhaving wordt actief gestuurd op de keuzes die verkeersdeelnemers maken.

De komende jaren zal de gemeente zich blijven inzetten voor gedragsbeïnvloedingsprojecten. Hierin wordt actief samenwerking gezocht met de lokale afdelingen van VVN en de Fietsersbond. Als er de komende periode vanuit landelijk beleid accentverschuivingen worden doorgevoerd (bijvoorbeeld gedragscampagnes gericht op specifieke groepen als ouderen, scootmobielen, et cetera) zal de gemeente bezien op welke wijze ze hieraan kan bijdragen en of dit moet leiden tot een bijstelling van het beleid.

Handhaving ligt primair bij de Politie en het Openbaar Ministerie. De gemeente stemt intensief af over handhaving in het verkeersoverleg.

Monitoring om gericht te kunnen sturen

Meten is weten. Monitoring (van o.a. intensiteiten, snelheden, ongevallen) is een belangrijke basis om beleid goed te kunnen onderbouwen.

Zuidplas hanteert verschillende informatiebronnen.

- Registratie en monitoring van ongevallen en ongevalsgegevens. Dit geeft een belangrijk beeld van de veiligheidssituatie op het wegennet.
- Monitoring van melding van onveiligheid (deels subjectief, deels objectief). Weggebruikers en burgers doen met regelmaat melding van onduidelijke en in hun ogen gevaarlijke situaties. Over langere periode levert ook dit een cumulatief beeld op van (potentieel) onveilige plekken.
- Meten van intensiteiten, snelheden en snelheidsverdelingen en gebruik van bijv. TomTom-data als objectief beoordelingskader voor klachten en voorgenomen maatregelen.

Zuidplas zal de melddesk voor onveilige situaties hiertoe structureel inzetten als beleidsondersteunend instrument en blijft metingen uitvoeren als basis voor maatregelen en beleid.

Deregulering

Recente casestudies tonen aan dat het de duidelijkheid en het verantwoordelijkheidsbesef van weggebruikers ten goede komt als niet alles is 'dichtgeregeld'. Voorbeelden tonen aan dat niet méér maar juist minder borden positief doorwerken in de verkeerssituatie, doordat weggebruikers (weer) meer zelf de situatie moeten inschatten. Reductie van het aantal borden leidt bovendien tot een kostenbesparing en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Zuidplas zet in op het weghalen van verkeersborden waar dit kan, in een kerngerichte aanpak.

Agenda op hoofdlijnen

- Vaststellen categorisering van wegen in Zuidplas (inmiddels gerealiseerd; oktober 2014 vastgesteld).
- Inrichten van het gemeentelijk wegennet op basis van de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig Verkeer. Dit gebeurt gefaseerd, waarbij het uitgangspunt is dat herinrichting wordt gecombineerd met bijvoorbeeld groot onderhoud aan wegen of het vervangen van de riolering.
- Een visie opstellen voor de inrichting van de N456 Middelweg die na aanleg van de Moordrechtboog bij de gemeente in beheer komt en een andere functie in het netwerk krijgt.
- Capaciteitsmaatregelen op het hoofdwegennet om daarmee sluipverkeer en verkeersonveiligheid op het onderliggend wegennet zo veel mogelijk te voorkomen (zoals beschreven in het hoofdstuk "autobereikbaarheid").
- Samenwerken met de lokale afdelingen van VVN en Fietsersbond in het opzetten en uitvoeren van gedragscampagnes.
- Voortdurend overleg met Politie in het verkeersoverleg, en in afstemming afspraken maken over handhavingsacties.
- Verzamelen en verwerken van meldingen van burgers van Zuidplas over onveilige situaties zodat deze informatie op geaggregeerd niveau beleidsondersteunend kan worden ingezet.
- Verdere uitvoering van de actie om onnodige verkeersborden in de bebouwde kom weg te halen.

5. Duurzaamheid

Wat willen we bereiken?

Zuidplas kiest voor duurzame kwaliteit en een duurzame samenleving, als basis voor toekomstige generaties. Zuidplas moet de komende jaren een voorbeeld worden voor andere gemeenten op het gebied van duurzaamheid. Dit vertaalt zich ook naar mobiliteit.

Wat is daarvoor nodig?

Faciliteren elektrisch rijden

Zuidplas maakt het mogelijk dat op openbare parkeerplaatsen openbare oplaadpunten worden geplaatst. Zuidplas financiert daarbij niet, maar faciliteert wel. Het aantal oplaadpunten moet daarbij in verhouding staan tot het (nog beperkte) aandeel elektrische voertuigen en plaatsing van oplaadpunten is gebonden aan spelregels die hiervoor worden opgesteld.

Stimuleren fietsgebruik en OV

Goede fietsvoorzieningen, snelle en veilige utilitaire verbindingen tussen de dorpen van Zuidplas en omliggende voorzieningskernen maken de fiets concurrerend ten opzichte van de auto. Het OV kan en moet eveneens een alternatief zijn voor de auto. In de betreffende hoofdstukken wordt beschreven hoe hier invulling aan wordt gegeven.

Efficiënter benutten van het wegennet; spreiden verkeer

Het wegennet wordt allesbehalve efficiënt benut en is gebouwd op een beperkt aantal drukke uren per dag. Zuidplas onderkent dat betere benutting van het wegennet leidt tot een duurzamere situatie: grondstoffen worden op die manier efficiënter ingezet en idealiter is uitbreiding van infra dan niet nodig. Als gemeente heeft Zuidplas zeer beperkte middelen om hierop te sturen. Zuidplas ziet wel kansen in initiatieven zoals bijv. spitsmijden op de A20 en zal dit ondersteunen.

Stimuleren van particuliere initiatieven gericht op bijv. car-sharing

Een veranderende tijd vraagt om een andere overheid. Veel initiatieven komen niet van de overheid maar van burgers en bedrijven. Een voorbeeld waaraan Zuidplas meewerkt is Greenwheels. Bij nieuwe, kansrijke initiatieven gericht op verduurzaming van mobiliteit zal Zuidplas hier een positieve grondhouding aannemen en waar mogelijk faciliteren – in plaats van beperken.

Maatregelen door de gemeente zelf, als werkgever

Thuiswerken faciliteren en stimuleren, oplaadplekken voor elektrische voertuigen van werknemers, fietsgebruik stimuleren met een aantrekkelijke fietsregeling, zijn maatregelen die de gemeente als werkgever kan treffen. Ook als voorbeeld voor andere werkgevers.

Een hiërarchisch opgebouwd wegennet

Een duurzaam mobiliteitssysteem betekent ook een scheiding naar functie en gebied, dusdanig dat – ook op de langere termijn – in woon- en verblijfsgebieden de verkeersveiligheid en leefbaarheid gegarandeerd blijven. Concreet betekent dit: zorgen dat het verkeer gebruik maakt van het hoofdwegennet (geen sluijverkeer) en dusdanig anticiperen op ruimtelijke ontwikkelingen dat deze worden ontsloten op het hoofdwegennet en niet tot knelpunten leiden in bestaand bebouwd gebied.

Agenda op hoofdlijnen

- Maatregelen fiets en OV zoals in de verderop beschreven.
- Faciliteren plaatsing elektrische oplaadpunten.
- Als werkgever thuiswerken en flexwerken faciliteren.
- Particuliere initiatieven die mobiliteit verduurzamen faciliteren
- Integrale planvorming verkeer en ruimte: goede ontsluiting van nieuwe ontwikkelingen zodat bestaand gebied leefbaar blijft.

6. Autobereikbaarheid

Wat willen we bereiken?

Mobiliteit is een basisbehoefte van inwoners en ondernemers en een voorwaarde voor economische activiteit en ontplooiing. Het autoverkeer neemt daarin een belangrijke rol in. Op dit moment treedt een aantal hardnekkige knelpunten op in de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid.

De groei van het autoverkeer is landelijk de afgelopen periode weliswaar afgevlakt, maar voor de komende periode wordt, mede als gevolg van economisch herstel, uitgegaan van een groei. Voor Zuidplas geldt bovendien dat als gevolg van verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in en rond de gemeente op bepaalde verbindingen (A20, N219, Hoofdweg, Bredeweg) een behoorlijke groei van het verkeer wordt verwacht.

Zuidplas zet in op een goede autobereikbaarheid. Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor het realiseren van de ruimtelijke en economische ambities van Zuidplas. Concreet betekent dit dat knelpunten in de doorstroming op het hoofdwegennet worden opgelost en dat wordt geanticipeerd op ruimtelijke ontwikkelingen (eerst bewegen, dan bouwen).

Wat is daarvoor nodig?

Capaciteitsverruiming A20

Het grootste knelpunt in de bereikbaarheid van Zuidplas is de A20 tussen Rotterdam en Gouda. Capaciteitsverruiming is noodzakelijk om de groei van het verkeer op te vangen. In de MIRT-verkenning van Rotterdam Vooruit is dit onderkend. Dagelijks treedt hier structurele filevorming op, die de bereikbaarheid van de woon- en werkgebieden in Zuidplas ondermijnt en leidt tot sluipverkeer over het onderliggend wegennet. De komende jaren zal het verkeer op de A20 verder groeien waardoor de omvang van de problematiek zal toenemen.

Het niet goed functioneren van de A20 zal ook gevolgen hebben voor andere verbindingen. Verkeer uit de richting Rotterdam dat richting Den Haag rijdt, wordt straks geacht via de Moordrechtboog te rijden. Als (zoals nu het geval) er structureel file staat in de richting Gouda vanaf de afrit Nieuwerkerk aan den IJssel is het verleidelijk voor het verkeer naar de A12 om alsnog via de N219 te rijden en niet te wachten in de file tot de Moordrechtboog is bereikt.

Het Rijk is beheerder van de A20. Zuidplas heeft daardoor geen directe zeggenschap over de rijksweg. De gemeente Zuidplas zal voortdurend lobbyen, samen met partners (Gouda, Rotterdam, Capelle ad IJssel en de Nieuwe Regio, maar ook belangengroepen als TLN), richting het Rijk om de problematiek op de A20 zo hoog mogelijk op de agenda te plaatsen en daarmee zo veel mogelijk in de tijd naar voren te halen.

Zuidplas ziet daarbij mogelijkheden tot fasering, waarbij eerst het wegvak tussen de afslag Nieuwerkerk aan den IJssel en de Moordrechtboog wordt verbreed, zodat deze verbinding op orde is. Realisatie van dit deel is eenvoudiger dan het deel tot knooppunt Gouwe en hiermee wordt bereikt dat de Moordrechtboog beter wordt benut (ten gunste van de N219).

Een robuust hoofdwegennet

In de opbouw van het wegennet, hangt onder het rijkswegennet (A20 en A12) het provinciaal wegennet. Na realisatie van de Moordrechtboog (en daaraan gekoppeld de overdracht van de Middelweg tussen A20 en A12 aan de gemeente) bestaat het provinciaal c.q. regionaal wegennet uit de volgende wegen:

- N219 tussen Capelle aan den IJssel en A20.
- N219 tussen de A20 en de Bredeweg (ten noorden van de A12).
- N456 tussen de aansluiting Moordrecht en de N207 bij Gouda.
- De Moordrechtboog.

Ook hier geldt dat niet de gemeente zelf eigenaar is van de wegen en daarover dus niet zelf kan besluiten. Door het gezamenlijk optrekken in de planvorming, cofinanciering en het sluiten van 'package deals' heeft de gemeente wel invloed op het regionaal wegennet.

De afgelopen periode zijn verschillende maatregelen in het regionaal wegennet uitgevoerd (capaciteitsmaatregelen in de N219 ter hoogte van Nieuwerkerk aan den IJssel en de A20, capaciteitsmaatregelen op de N207-Gouwepark), en momenteel zijn verschillende projecten in voorbereiding (N219 – Zuidelijke Dwarsweg en ontsluiting Eendragtspolder) of in uitvoering (Moordrechtboog).

Anticiperen op ruimtelijke ontwikkelingen en deze faciliteren

Als gevolg van verdere groei van het verkeer, in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen wordt op dit moment een aantal nieuwe opgaven voorzien:

- De kruising N219-Bredeweg, in relatie tot Glasparel+.
- De ontsluiting van Moerkapelle, waar de bereikbaarheid na het wegvallen van de oprit A12 onder druk staat en dit verder zal toenemen met de bouw van 500 woningen in de Jonge Veenen.
- De capaciteit op de Hoofdweg in Nieuwerkerk aan den IJssel, in relatie tot de ontsluiting van Nesselande.

Zuidplas werkt, in samenwerking met aangrenzende gemeenten, aan de uitwerking van oplossing voor deze knelpunten.

Voor de middellange termijn wordt een opgave gezien in de ontsluiting van ruimtelijke ontwikkelingen (bedrijvigheid) in Nieuwerkerk Noord. Dit gebied zal worden ontsloten op de N219, waarbij de nadere structuur nog moet worden bepaald. In samenhang met de ruimtelijke planvorming zal Zuidplas uitwerken op welke wijze deze ontwikkeling kan worden ontsloten, dusdanig dat sprake is van een goede ontsluiting (en daarmee concurrerende locatie) en het waarborgen van de doorstroming op de N219.

Agenda op hoofdlijnen

- Continue lobby voor aanpak van de A20, waarbij Zuidplas zoveel mogelijk optrekt met regionale partners (Nieuwe Regio, gemeenten Gouda, Capelle aan den IJssel en Rotterdam) richting het rijk om aanpak in de tijd naar voren te halen en in te zetten op fasering.
- Meewerken met de provincie aan maatregelen in het regionale wegennet, in de vorm van de benodigde ruimtelijke procedures, vergunningen en communicatie. Dit betreft de aanleg van de Moordrechtboog en de kruising N219-Zuidelijke Dwarsweg.
- Het opstellen van een Verkeerscirculatieplan (VCP) voor Moerkapelle om te komen tot een integraal plan voor de verkeerscirculatie in Moerkapelle in relatie tot de huidige ontsluiting en de groei van het verkeer door woningbouw.
- Opstellen van een Verkeerscirculatieplan (VCP) voor de andere dorpen van Zuidplas als daartoe aanleiding is.
- Realisatie van een goede ontsluiting van de Eendragtspolder, middels een aansluiting op de Zuidplaweg, met een brug over de Ringvaart (besluit inmiddels genomen).
- Komen tot een concreet voorstel, samen met gemeente Rotterdam, voor maatregelen aan de Hoofdweg in Nieuwerkerk aan den IJssel.
- Onderzoek naar de effecten van de Glasparel+ op de doorstroming op de Bredeweg, in samenwerking met Waddinxveen, waarbij uitgangspunt voor Zuidplas is dat de doorstroming op de Bredeweg gegarandeerd moet blijven.
- Nadere studie naar de ontsluiting van Nieuwerkerk Noord als de planvorming hiervoor wordt opgestart (integrale planvorming).

7. Langzaam verkeer

Wat willen we bereiken?

De fiets kan sterk concurreren met de auto op de kortere verbindingen tussen de dorpen van de gemeente en tussen de verschillende dorpen en de voorzieningencentra rond de gemeente Zuidplas: Zoetermeer, Gouda en Capelle aan den IJssel. Door de opkomst van de elektrische fiets neemt het bereik van fietsers toe. Door goede, directe verbindingen neemt het bereik en daarmee de concurrentiepositie van de fiets eveneens toe. Zuidplas zet in op versterking van de positie van de fiets, als onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem. Voetgangers en – in toenemende mate – scootmobielen dienen eveneens onderdeel te zijn van het mobiliteitsbeleid.

Wat is daarvoor nodig?

Versterking van utilitaire fietsverbindingen

Verbeterpunten in het utilitaire fietsnetwerk worden gezien op de verbinding Zevenhuizen-Nieuwerkerk aan den IJssel, waar nu een conflict optreedt met het autoverkeer op het Zuideinde en op de verbinding Nieuwerkerk aan den IJssel – Moordrecht – Gouda, als onderdeel van de fietsroute Rotterdam – Gouda. Voor beide verbindingen zijn verschillende scenario's denkbaar. Deze worden verder uitgewerkt met als inzet de realisatie van directe, snelle, comfortabele en veilige fietsverbindingen.

Zuidplas werkt hierin samen met de provincie, die vanuit haar Programma Fiets de aanleg van nieuwe fietsverbindingen initieert of subsidieert.

De verbinding Zevenhuizen – Moerkapelle voldoet op dit moment, maar wordt een aandachtspunt als het gebruik van het Noordeinde en/of de Julianaweg wijzigt in relatie tot de ontsluiting van Moerkapelle. Dit zal in de betreffende planvorming moeten worden meegenomen.

Investeren in recreatieve fietsverbindingen

Er wordt een aantal ontbrekende schakels gezien in het recreatieve fietsnetwerk:

- De verbinding Moerkapelle – Bentwoud, via de Rottedijk (deze verbinding is ook genoemd in de Structuurvisie 2030).
- Een verbinding op de grens van de Groene Waterparel. Deze verbinding is echter gekoppeld aan de herinrichting van het gebied.

Ook hiervoor geldt dat hierin wordt opgetrokken met de provincie Zuid-Holland.

Investeren in verkeersveiligheid van fietsers

Conform de landelijke Lokale Aanpak Fietsveiligheid investeert Zuidplas in de verbetering van veiligheid voor fietsverkeer door het wegnemen van obstakels in fietsroutes. Als input hiervoor worden meldingen van gebruikers gehanteerd.

Een tweede aandachtspunt is het risico op een toename van onveilige situaties voor langzaam verkeer in relatie tot uitbreiding van infrastructuur (capaciteitsmaatregelen). Om de verdere groei van het verkeer te faciliteren worden maatregelen uitgevoerd, zoals het ombouwen van een rotonde naar een turborotonde. Uitgangspunt voor Zuidplas is dat dit niet mag leiden tot een verslechtering van de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Plannen (van gemeente zelf maar ook van provincie) worden hiertoe afgestemd met VVN en de Fietsersbond.

Fietsparkeren faciliteren

Met de verdere toename van het gebruik van de fiets en een toenemend belang van de fiets in de totale mobiliteit, wordt ook fietsparkeren steeds belangrijker. Zuidplas hanteert kentallen voor fietsparkeren om te borgen dat bij nieuwe ontwikkelingen er voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast voert de gemeente periodiek overleg met de lokale afdeling van de Fietsersbond, op basis waarvan maatregelen kunnen worden getroffen. Voldoende fietsenstallingen bij OV-haltes vormen daarbij – vanuit het stimuleren van het OV- een speciaal aandachtspunt.

Knooppuntensysteem

Binnen Zuidplas zijn de belangrijkste fietsroutes opgenomen in het fietsknooppuntensysteem, zodat met name recreatieve fietsers aan de hand van de hiervoor aanwezige bewegwijzering hun route kunnen plannen en hun weg kunnen vinden. Het netwerk is echter niet compleet en er zijn ook andere bewegwijzerde netwerken voor fietsers. Zuidplas zet in op een compleet en zoveel mogelijk geïntegreerd bewegwijzerd netwerk.

De scootmobiel opnemen in het beleid

Voor scootmobielen geldt (net als voor voetgangers) dat de inrichting van de openbare ruimte sterk bepalend is voor het gebruik en de veiligheid. Een groot deel van de ongevallen met scootmobielen wordt veroorzaakt doordat de scootmobiel omvalt. In de verdere uitbouw van de gemeentelijke LIOR zullen de eisen aan de inrichting van de openbare ruimte ook op scootmobielen, als maatgevende verkeersdeelnemersgroep, worden geënt. Dit vertaalt zich bijv. in eisen aan trottoirbreedte, maximale hellingen, kruispuntplateaus.

De komende periode wordt bezien of er specifieke gedragscampagnes of handhavingcampagnes worden gericht op scootmobielen. Hierbij wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht met landelijke campagnes.

Aandacht voor voetgangers in beleid

Voetgangers zijn vaak de “vergeten verkeersdeelnemers” in planvorming en ontwikkeling. Niet zelden komt het voor dat voor voetgangers bijvoorbeeld bij bedrijventerreinontwikkeling niet goed in de planvorming zijn meegenomen en er uiteindelijk geen goede voorzieningen worden aangelegd. Maar ook in woningbouw-ontwikkelingen is de plek voor de voetgangers niet altijd goed geborgd in de planvorming. Uitgangspunt is dat in een bebouwde omgeving er altijd een voorziening voor voetgangers wordt gerealiseerd, in de vorm van een trottoir. In de LIOR wordt beschreven welke verdere eisen hieraan worden gesteld.

Agenda op hoofdlijnen

- Verdere planuitwerking en realisatie van maatregelen op de verbindingen Zevenhuizen – Nieuwerkerk aan den IJssel en Rotterdam - Nieuwerkerk aan den IJssel – Moordrecht – Gouda als onderdeel van de mogelijke snelfietsroute Rotterdam – Gouda.
- Verdere planuitwerking en realisatie ontbrekende recreatieve fietsschakels.
- Blijven investeren in de verkeersveiligheid van fietsers, middels bovenstaande maatregelen, de Lokale Aanpak Fietsveiligheid en maatregelen voor fietsers bij uitbreiding van auto-infrastructuur. Zuidplas stelt hiervoor een Fietsveiligheidsplan op.
- Kentallen fietsparkeren toepassen en fietsparkeerplaatsen uitbreiden op basis van monitoring en overleg.
- Werken aan een compleet en integraal bewegwijzerd fietsnetwerk.
- Voetgangers en scootmobielen vanaf het begin borgen in de planvorming en de eisen aan de openbare ruimte voor deze groepen vastleggen in de gemeentelijke LIOR.

8. Openbaar vervoer

Wat willen we bereiken?

De provincie Zuid-Holland is concessieverlener en daarmee opdrachtgever voor het openbaar vervoer per bus in de gemeente Zuidplas. Middels overleg en afstemming met de provincie heeft de gemeente invloed op het openbaar vervoer. Het treinverkeer (station Nieuwerkerk aan den IJssel) wordt verzorgd door NS.

Zuidplas ziet dat de exploitatie onder druk staat, maar zet zich in om een degelijk voorzieningenniveau van het openbaar vervoer te handhaven en om het gebruik van het OV te stimuleren.

Wat is daarvoor nodig?

Het realiseren van een dekkend netwerk

De geconstateerde witte vlekken in het netwerk liggen in Esse en Esse Zoom (Nieuwerkerk aan den IJssel), de Hooge Veenen en de Jonge Veenen. Gezien de verdeling van verantwoordelijkheden zal de gemeente dit moeten doen middels overleg met provincie en vervoerder. In 2014 is met het doortrekken van lijn 6 van en naar Gouda NS het bedrijventerrein Gouwepark met OV ontsloten.

Openbaar vervoer integreren in ruimtelijke ontwikkeling

Bij ontwikkelingslocaties openbaar vervoer vroegtijdig en integraal opnemen in de planvorming, zodat het OV een centrale plaats kan krijgen en vanaf een vroeg moment er een OV-aansluiting kan worden aangeboden. Ook voor deze locaties geldt dat deze met het netwerk moeten worden afgedekt zodat er binnen acceptabele afstand een halte binnen bereik is. Dit geldt bijvoorbeeld voor de ontwikkellocaties Esse Zoom Laag, Zevenhuizen-Zuid, Moerkapelle-Oost en Moordrecht De Brinkhorst.

Snelle verbindingen naar knooppunten

Van belang zijn snelle en betrouwbare verbindingen naar voorzieningencentra en knooppunten (NS-stations in Nieuwerkerk aan den IJssel, Zoetermeer, Gouda). In de meeste gevallen is het netwerk nu zo opgebouwd dat deze verbindingen worden aangeboden.

Voor OV-ontsluiting van Moerkapelle wordt een opgave gezien in een meer directe en daarmee snellere verbinding naar Gouda (NS).

Inzetten op ketenmobiliteit

Het stimuleren en aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer door het verbeteren van het voorzieningenniveau van haltes. Nog lang niet alle haltes in Zuidplas zijn voorzien van eenabri en/of fietsenstalling. In veel gevallen is een OV-verplaatsing een ketenverplaatsing waarbij het voor- en natransport (tussen de halte en de plaats van vertrek en bestemming) lopend of met de fiets plaatsvindt. Het bedieningsgebied van een halte wordt uiteraard groter wanneer de halte goed met de fiets kan worden bereikt en de fiets veilig bij de halte kan worden gestald. Op die manier wordt ingezet op het versterken van de bestaande haltes en de bestaande lijnen.

Agenda op hoofdlijnen

- In overleg met vervoerder en provincie inzetten op bestaande witte vlekken in de dekking van het OV en als onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingen in een vroeg stadium de OV-lijnvoering hier op aanpassen zodat ook nieuwe gebieden worden ontsloten.
- Inzetten op directe verbindingen naar NS-stations en omliggende grote kernen; m.n. de verbinding Moerkapelle-Gouda.
- Kwaliteitsslag bushaltes in Zuidplas: alle haltes toegankelijk en zoveel mogelijk voorzien vanabri en fietsenstallingen.

9. Parkeren

Wat willen we bereiken?

Voldoende parkeergelegenheid, zowel bij voorzieningen en in centra, als in woonwijken, om de parkeervraag goed op te kunnen vangen. Te weinig parkeerplaatsen leidt tot hinder en overlast, als gevolg van wildparkeren en rondrijdend zoekverkeer en doet afbreuk aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de concurrentiepositie van (winkel)centra.

Wat is daarvoor nodig?

Parkeernormering

De hoeveelheid parkeerplaatsen die moet worden aangelegd bij de realisatie van een ruimtelijke ontwikkeling (zoals woningen, een school, ziekenhuis, kantoor, bedrijventerrein) wordt bepaald door de parkeernorm. De parkeernormen voor ontwikkelingen in Zuidplas zijn door de gemeente vastgelegd in de Nota Parkeernormen.

Uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen is dat parkeren altijd binnen het plangebied van de ontwikkelingslocatie wordt opgelost en dat de vastgestelde parkeernormen hierop van kracht zijn. Voor bedrijven geldt als harde voorwaarde dat parkeren altijd op eigen terrein wordt opgelost.

Indien de landelijke parkeernormen zoals die worden uitgebracht door CROW worden bijgesteld, wordt de gemeentelijke Nota Parkeernormen hierop geactualiseerd.

Voldoende parkeerplaatsen in centrumgebieden

In de centra van de dorpen van Zuidplas zijn blauwe zones ingesteld met een maximale parkeerduur van 2 uur. Deze regulering werkt goed en er wordt op dit moment geen aanleiding gezien om dit aan te passen.

Een duur van 2 uur werkt voldoende regulerend en biedt bezoeker tegelijkertijd voldoende gelegenheid om hun boodschappen te doen en te winkelen. Rond de blauwe zones, op iets meer afstand, liggen parkeerplaatsen zonder parkeerduurbepaling.

De uitbreidingslocaties van de bestaande dorpen (Esse Zoom Laag, Zevenhuizen Zuid, Moerkapelle Oost, Moordrecht De Brinkhorst) zullen ook een beroep doen op de bestaande centra. Dat is positief vanuit de instandhouding van het voorzieningenniveau, maar zal mogelijk leiden tot een toename van de parkeerdruk in de betreffende gebieden.

Op drukke momenten (met name zaterdag rond het einde van de middag) treden pieken op in de parkeerdruk in de centra. Er zijn nadere parkeerdrukmetingen nodig om de aard en omvang hiervan te bepalen en daarmee de noodzaak van maatregelen.

Daarbij wordt eerst gekeken naar handhaving, om te zorgen dat de blauwe zone ook doelmatig functioneert.

Vervolgens zal worden gekeken naar het uitbreiden van de blauwe zones, zodat bestaande parkeerplaatsen efficiënter worden gebruikt (beter benutten van bestaande infrastructuur).

Pas als laatste wordt gekeken naar de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen maar hiermee wordt gezien de ruimtelijke en financiële consequenties terughoudend omgegaan.

Zuidplas kiest er voor om in de centrumgebieden geen betaald parkeren in te voeren.

Voldoende parkeerplaatsen in woonwijken

In een aantal bestaande wijken van de dorpen van Zuidplas is sprake van een (te) hoge parkeerdruk. In de voormalige gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel is het “Afwegingskader parkeren” vastgesteld en gehanteerd om te zoeken naar gerichte maatregelen (maatwerk) om knelpunten op te lossen. Dit bleek een passend en effectief middel omdat hiermee op het niveau van de wijk passende maatregelen kunnen worden gezocht en er direct inzicht ontstaat in de wisselwerking en de gevolgen (bijv. voor groen).

Bij groot onderhoud of rioleringswerkzaamheden in wijken kan er een aanleiding zijn om de inrichting en het aantal parkeerplaatsen te heroverwegen. In dit geval wordt, in samenspraak met bewoners, het afwegingskader gehanteerd. Zuidplas kiest er – gezien de financiële kaders – voor om niet los van een dergelijke aanleiding parkeerplaatsen in wijken aan te leggen.

Agenda op hoofdlijnen

- Meest recente parkeernormen toepassen bij nieuwe ontwikkelingen.
- Parkeernormen actualiseren als landelijke normen worden geactualiseerd.
- Parkeerdruk in centrumgebieden monitoren en passende maatregelen treffen als de parkeerdruk hiertoe aanleiding geeft.
- Parkeerdrukonderzoeken in woonwijken. In 2014 is dit in Moordrecht gedaan. De wens is om dit in alle dorpen te doen.
- Blauwe zone Moerkapelle herzien: mogelijk verschuiven van de Moerkapelse Zijde naar de Dorpsstraat.
- Blauwe zone Zevenhuizen mogelijk herzien afhankelijk van de wensen van bewoners en ondernemers bij de reconstructie van de Dorpsstraat.
- Mogelijke uitbreiding parkeerplaatsen in wijken bezien bij reconstructies en grootschalige werkzaamheden.

10. Vrachtverkeer

Wat willen we bereiken?

Vrachtverkeer is van groot belang voor het economisch functioneren. Denk aan de bevoorrading van voorzieningencentra en het belang van transport en logistiek voor de economie en de werkgelegenheid. Tegelijkertijd heeft vrachtverkeer een grote (negatieve) impact als het conflicteert met de verblijfsfunctie en de verkeersveiligheid. Door de ontwikkeling van verschillende bedrijfslandschappen (met o.m. tuinbouw en logistiek) in en om Zuidplas zal de rol en het belang van vrachtverkeer alleen maar toenemen. Zuidplas zet in op het faciliteren van vrachtverkeer en het geleiden hiervan via het hoofdwegennet en het voorkomen van overlast en hinder in kwetsbaar gebied.

Wat is daarvoor nodig?

Goede bevoorrading van centrumgebieden

In het oude dorp van Nieuwerkerk aan den IJssel zijn enige jaren geleden maatregelen doorgevoerd om bevoorradend vrachtverkeer beter te geleiden en overlast tegen te gaan. Het betreft geslotenverklaringen voor vrachtverkeer en eenrichtingsmaatregelen.

Er wordt geen aanleiding gezien tot verdere maatregelen en/of beleid ten aanzien van de bevoorrading van de dorpscentra. Mogelijke maatregelen gericht op het inperken van de bevoorrading, bijvoorbeeld in de vorm van verdere lengtebeperkingen of het instellen van venstertijden worden te ingrijpend geacht. Enige hinder als gevolg van vrachtverkeer is inherent aan bevoorrading.

Routering van vrachtverkeer

Uitgangspunt is de vastgestelde routering voor gevaarlijke stoffen door de gemeente Zuidplas, zoals vastgesteld november 2011 en beschreven in de inventarisatienota. Met de wijzigingen in het regionale wegennet (Moordrechtboog) zal deze routering moeten worden herzien.

Beleid opstellen voor Lange Zware Vrachtoertuigen (LZV's)

LZV's zijn Lange Zware Vrachtoertuigen met een lengte van maximaal 25,25 meter en een gewicht van maximaal 60 ton. LZV's worden samengesteld uit reguliere voertuigen met wettelijke afmetingen. Door te rijden met LZV's kunnen CO2 uitstoot en kosten voor de logistieke keten worden verminderd. Het gebruik van LZV's neemt de afgelopen jaren toe.

Het is nodig om beleid op te stellen voor LZV's en daarmee te reguleren waar en onder welke omstandigheden LZV's mogen rijden. Zuidplas voert het beleid dat wegen binnen de bebouwde kom (exclusief bedrijventerreinen) niet worden vrijgegeven voor LZV's. Aanvragen voor gebruik buiten de bebouwde kom en op bedrijventerreinen worden getoetst aan landelijke (CROW) richtlijnen. Februari 2015 is dit beleid vastgesteld.

Tegengaan van doorgaand vrachtverkeer door kwetsbaar gebied

Op de Moerkapelse Zijde in Moerkapelle is sprake van aantasting van de leefbaarheid en veiligheid als gevolg van doorgaand vrachtverkeer door woongebied. Hier zullen maatregelen worden getroffen, gericht op het terugdringen van doorgaand vrachtverkeer. Die worden nader uitgewerkt in het VCP Moerkapelle.

Afhankelijk van de oplossing op langere termijn voor de ontsluiting van Moerkapelle ontstaat (weer) een route voor doorgaand vrachtverkeer door Zevenhuizen. Dit moet voorkomen worden en zal worden meegenomen in de planvorming.

Oplossingen voor vrachtwagenparkeren

Gezien de hoge dichtheid van bedrijventerreinen in en om Zuidplas (zoals Hooge Veenen, Distripark A12, Goudse Poort, Gouwepark, et cetera) is er behoefte aan hoogwaardige, veilige parkeergelegenheid voor vrachtwagens. Het parkeren van vrachtwagens op plekken waar dat niet is toegestaan, zoals nu gebeurt, suggereert op z'n minst dat er behoefte is aan extra capaciteit.

Een mogelijke opgave ten aanzien van vrachtwagenparkeren speelt niet alleen op lokaal/gemeentelijk niveau maar speelt ook vooral op regionaal niveau. Zuidplas zet in op een verkenning op regionale schaal naar de noodzaak en mogelijkheden van een structurele oplossing van vrachtwagenparkeren.

Het beeld is dat het vrachtwagenparkeerterrein in Moordrecht niet optimaal functioneert en dat het afgesloten deel van het terrein te weinig wordt gebruikt. Nader onderzoek is nodig om dit goed in beeld te brengen en zo nodig maatregelen te treffen.

Agenda op hoofdlijnen

- Actualiseren routing gevaarlijke stoffen in samenhang met realisatie van de Moordrechtboog.
- Maatregelen op de Moerkapelse Zijde, als onderdeel van een VCP voor Moerkapelle.
- Inzetten op een regionale verkenning naar vrachtwagenparkeren.
- Nader onderzoek naar het functioneren van het vrachtwagenparkeerterrein in Moordrecht en mogelijk op basis daarvan maatregelen.

11. Vervoer over water

Wat willen we bereiken?

Vervoer over water, van zowel personen als goederen, kan een alternatief zijn voor vervoer over de weg en daarmee leiden tot een betere benutting van beschikbare infrastructuur. Behoudens een aantal veerverbindingen over korte afstanden en een particuliere loswal, heeft vervoer over water op dit moment geen rol in het mobiliteitssysteem in Zuidplas.

Wat is daarvoor nodig?

Verkenning naar de mogelijkheden van vervoer over water

Zuidplas zet – vanuit een duurzaam mobiliteitssysteem – in op het optimaal benutten van de mogelijkheden van vervoer over water. De mogelijkheden hiervan dienen in beeld te worden gebracht.

Goederenvervoer over water (de Hollandse IJssel) wordt daarbij meer kansrijk geacht dan personenvervoer. Parallel aan het tracé van de Hollandse IJssel loopt immers een spoorverbinding (Rotterdam-Gouda), dichtheden (aantal inwoners en concentratie daarvan) langs de route zijn relatief klein en in Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel ligt het water niet centraal ten opzichte van de kern.

De provincie Zuid-Holland geeft in de Visie Ruimte en Mobiliteit aan een verkenning te gaan uitvoeren naar de mogelijkheden van een goederenvervoerterminal bij Gouda (in de Gouwe). Zuidplas zal hierbij aanhaken en dit relateren aan de mogelijkheden van een overslag bij Kortenoord in Nieuwerkerk aan den IJssel.

Een concreet aandachtspunt bij de mogelijke ontwikkeling van een overslagvoorziening bij Kortenoord zijn de bereikbaarheid en de benodigde aanpassingen aan het wegennet terplekke, gezien de routing via de IJsseldijk.

Overigens kan de gemeente Zuidplas ook belang hebben bij een overslag bij Gouda, ook als dit niet wordt gecombineerd met een overslag bij Kortenoord, zodat hiermee de A20 tussen Gouda en Rotterdam wordt ontlast.

Agenda op hoofdlijnen

- De huidige veerverbindingen behouden, gezien het belang hiervan voor het langzaam verkeer, zowel utilitair als recreatief.
- Een nadere verkenning naar de mogelijkheden van vervoer over water, in samenhang met de provinciale studie naar een overslagpunt nabij Gouda.