Raadsvoorstel

Onderwerp **Zaakid**	Mobiliteitsstrategie Binnenstad Zoetermeer 2040 2025-015957
Auteur	D.D. Letteboer +31793468955 d.d.letteboer@zoetermeer.nl
Gemeentesecretaris a.i.	Meijer, A.
Afdelingshoofd	Quentin A. (Angelique)
Portefeuillehouder	Wethouder Iedema
Medeverantwoordelijke(n)	Wethouder Frinking

Uiterste behandeldatum (+ reden)	De uiterste behandeldatum is 7 april 2025. De mobiliteitsstrategie is belangrijke input bij de uitwerking van de deelgebieden in de Binnenstad en noodzakelijk om haalbaarheidsfasen met besluitvorming door de raad zo spoedig mogelijk af te ronden .
Programma(s)	Programma 7 Inrichting van de stad
Eerdere besluitvorming	Raadsvoorstel Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 d.d. 27 november 2017 Raadsvoorstel Visie Binnenstad 2040 d.d. 21 september 2020 Raadsvoorstel Beschikbaar stellen budget uitvoeringsstrategie programma Binnenstad 2022 en 2023 d.d. 31 januari 2022 Raadsvoorstel Budgetaanvraag uitvoeringsstrategie programma Binnenstad 2024-2030, instemmen met cofinanciering rijkssubsidies en vaststellen nota bovenwijkse kosten Binnenstad d.d. 26 juni 2023 Raadsvoorstel Deelgebiedsvisie Zuidflank Nederlandlaan d.d. 26 juni 2023 Raadsvoorstel Deelgebied Luxemburglaan en omgeving d.d. 3 juli 2023
Samenvatting	In de Visie Binnenstad 2040 is met betrekking tot Mobiliteit de volgende richtinggevende opgave opgenomen: “Om een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte te realiseren is het uitgangspunt om de voetganger en de fietser centraal te stellen. De Binnenstad is een bestemming, dat betekent dat de circulatie rondom de Binnenstad belangrijk is, en de circulatie en doorstroming door de Binnenstad minder prioriteit heeft. Dat kan door het instellen van een 30 km/u regime. De auto te gast in plaats van de hoofdrol”. Op 26 juni 2023, heeft de raad de Uitvoeringsstrategie 2024-2030 programma Binnenstad Zoetermeer vastgesteld. Daarin is opgenomen dat een ‘scenariostudie mobiliteit’ één van de prioriteiten is voor 2024. Het programma Binnenstad heeft verschillende onderzoeken en analyses laten uitvoeren. Op basis daarvan is een mobiliteitsstrategie opgesteld die aansluit op de genoemde visie en de nog vast te stellen Ruimtelijke Strategie. Om de Visie Binnenstad 2040 te kunnen realiseren is aanpassing van het mobiliteitsbeleid uit de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 noodzakelijk. De huidige mobiliteitsvisie houdt onvoldoende rekening met de groei van mobiliteit. Om alle ontwikkelingen van de visie binnenstad mogelijk te maken is een mobiliteitstransitie noodzakelijk.

	De opgave is om de groei van de mobiliteit zoveel mogelijk op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer zodat de automobiliteit ongeveer op hetzelfde niveau blijft. Daarmee ontstaat er ruimte voor het toevoegen van woningen, voorzieningen en een aantrekkelijke openbare ruimte. Voor de voortgang van de ontwikkeling van de Binnenstad is het nodig om deels vooruit te lopen op integrale discussies die over toekomstig mobiliteitsbeleid gaan plaatsvinden in het kader van het op te stellen omgevingsprogramma Mobiliteit 2040. Dit omgevingsprogramma wordt in het kader van de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer parallel ontwikkeld. Daar waar mogelijk zijn in de mobiliteitsstrategie voor de Binnenstad concrete maatregelen opgenomen. Waar dit nog niet mogelijk is worden de uitwerkingsopgaven benoemd.
Bijlagen	1. Mobiliteitsstrategie Binnenstad Zoetermeer 2040 2. Analyse ten behoeve van de mobiliteitsstrategie Binnenstad 2040 (Mobycon rapport)

Raadsbesluit

Raadsvoorstel Mobiliteitsstrategie Binnenstad Zoetermeer 2040
2025-015957

De raad van de gemeente Zoetermeer;
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 februari 2025

besluit

1. De Mobiliteitsstrategie Binnenstad Zoetermeer vast te stellen en daarmee in de Binnenstad in te zetten op het zoveel mogelijk opvangen van de groei van de mobiliteit met lopen, fietsen en openbaar vervoer zodat de automobiliteit in de Binnenstad ongeveer op hetzelfde niveau blijft en deze als basis te gebruiken bij de uitwerking per deelgebied van de in de Visie Binnenstad 2040 beoogde ontwikkelingen;

2. Op grond van de Mobiliteitsstrategie Binnenstad de volgende maatregelen uit de Visie Binnenstad 2040, deelgebiedsvisie Zuidflank Nederlandlaan en deelgebiedsvisie Luxemburglaan en omgeving uit te voeren als onderdeel van de desbetreffende deelgebieden en volgens de planning die per deelgebied zal worden vastgesteld:
   a. Verwijderen van de lus Bovenlangs om ruimte te maken voor de fiets, voetganger, groen en verblijf waarmee het doorgaande verkeer uit de binnenstad wordt geweerd (deelgebied 5A Zuidflank Nederlandlaan), onder voorbehoud dat de nog uit te voeren proefopstelling de uitkomsten van het Verkeersonderzoek programma Zoetermeer Binnenstad dd. 27 september 2022 bevestigt met betrekking tot de gevolgen van het verwijderen van de lus.
   b. Opstellen van een verkeerscirculatieplan Binnenstad met eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan en Nederlandlaan om sluipverkeer te voorkomen (deelgebied 3 Luxemburglaan e.o., deelgebied 5A Zuidflank Nederlandlaan), onder voorbehoud dat de nog uit te voeren proefopstelling de uitkomsten van het Verkeersonderzoek programma Zoetermeer Binnenstad dd. 27 september 2022 bevestigt met betrekking tot de gevolgen van het instellen van éénrichtingsverkeer op de Duitslandlaan.
   c. Invoering 30 km/u in de Binnenstad, met uitzondering van de Europaweg en een daartoe strekkend verkeersbesluit uitwerken (alle deelgebieden).
   d. De realisatie van een fysieke verbinding tussen de Engelandlaan en Promenadeplein in de vorm van een parkbrug (deelgebied 5A Zuidflank Nederlandlaan).
   e. Het verwijderen van de parkeergarage P5 Amsterdamstraat voor woningbouw. De voorwaarden waaronder en de termijn waarop P5 Amsterdamstraat gesloopt kan worden, worden meegenomen in de haalbaarheidsfase van deelgebied 5A Zuidflank Nederlandlaan.
   f. Het verwijderen op termijn van een deel van het maaiveld parkeren zodat een verkeersveilige, leefbare en gezonde openbare ruimte kan worden gecreëerd (alle deelgebieden).
   g. Het op termijn toevoegen van openbare parkeercapaciteit aan de randen van de Binnenstad zodat voor bewoners voldoende parkeercapaciteit blijft in de Binnenstad en bezoekers van het winkelgebied en van bewoners zoveel mogelijk aan de randen van de Binnenstad kunnen parkeren (deelgebied Denemarkenlaan e.o. en deelgebied Centrum West).

3. Over de uitvoering van de in besluitpunt 2 genoemde maatregelen en het daarvoor benodigde budget definitief te besluiten na afronding van de haalbaarheidsfase van de desbetreffende deelgebieden.

4. Verplaatsing van het busstation Centrum West naar station Zoetermeer niet langer als optie mee te nemen en in de (nog op te starten) haalbaarheidsfase van deelgebied 8

Centrum West handhaving van het busstation als onderdeel van het bovenlokale ov-knooppunt Centrum West als uitgangspunt te nemen.

5. De andere maatregelen uit de Mobiliteitsstrategie Binnenstad Zoetermeer, die mede noodzakelijk zijn voor het kunnen uitvoeren van de ambities van de Visie Binnenstad 2040 in samenhang met het nog op te stellen omgevingsprogramma Mobiliteit 2040 te onderzoeken en de uitvoering daarvan later ter besluitvorming voor te leggen aan de raad.

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

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad op 7 april 2025

de griffier, de voorzitter,

drs. R. Blokland MCM drs. M.J. Bezuijen

Toelichting

Probleemstelling en kader

Inleiding
Zoetermeer bouwt en verandert de komende decennia sterk. De Visie Zoetermeer 2040 en de Visie Binnenstad 2040 bieden kaders voor deze ontwikkelingen. Op 26 juni 2023, heeft de raad de Uitvoeringsstrategie 2024-2030 programma Binnenstad Zoetermeer vastgesteld. Mobiliteit is een belangrijk onderdeel om toe te werken naar de gewenste toekomst van de Binnenstad.

In de uitvoeringsstrategie is opgenomen dat een 'scenariostudie mobiliteit' één van de prioriteiten is voor 2024. Om de Visie Binnenstad 2040 te kunnen realiseren is een aanpassing van het mobiliteitsbeleid uit de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 noodzakelijk. De huidige mobiliteitsvisie houdt onvoldoende rekening met de groei van mobiliteit. Om alle ontwikkelingen van de visie binnenstad mogelijk te maken is een mobiliteitstransitie noodzakelijk. Het programma Binnenstad heeft verschillende onderzoeken en analyses laten uitvoeren. Op basis daarvan is een mobiliteitsstrategie opgesteld die aansluit op de genoemde visies en de nog vast te stellen Ruimtelijke Strategie. De opgave is om de groei van de mobiliteit zoveel mogelijk op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer zodat de automobiliteit ongeveer op hetzelfde niveau blijft. Daarmee ontstaat er ruimte voor het toevoegen van woningen, voorzieningen en een aantrekkelijke openbare ruimte.

Voor de voortgang van de ontwikkeling van de Binnenstad is het nodig om deels vooruit te lopen op integrale discussies die over toekomstig mobiliteitsbeleid gaan plaatsvinden in het kader van het op te stellen omgevingsprogramma Mobiliteit 2040. Dit omgevingsprogramma wordt in het kader van de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer parallel ontwikkeld. Daar waar mogelijk zijn in de mobiliteitsstrategie voor de Binnenstad concrete maatregelen opgenomen. Waar dit nog niet mogelijk is worden de uitwerkingsopgaven benoemd.

Beoogd effect
Om de Visie Binnenstad 2040 te kunnen realiseren is een mobiliteitstransitie noodzakelijk. De opgave is om de groei van de mobiliteit zoveel mogelijk op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer zodat de automobiliteit ongeveer op hetzelfde niveau blijft. Daarmee kan de mobiliteit binnen de bestaande verkeersruimte worden opgevangen en ontstaat er ruimte voor het bouwen van woningen en voorzieningen en de realisatie van een aantrekkelijke openbare ruimte.

Voorstel/keuzemogelijkheden/risico's

1. De Mobiliteitsstrategie Binnenstad Zoetermeer vast te stellen en daarmee in de Binnenstad in te zetten op het zoveel mogelijk opvangen van de groei van de mobiliteit met lopen, fietsen en openbaar vervoer zodat de automobiliteit in de Binnenstad ongeveer op hetzelfde niveau blijft en deze als basis te gebruiken bij de uitwerking per deelgebied van de in de Visie Binnenstad 2040 beoogde ontwikkelingen;

2. Op grond van de Mobiliteitsstrategie Binnenstad de volgende maatregelen uit de Visie Binnenstad 2040, deelgebiedsvisie Zuidflank Nederlandlaan en deelgebiedsvisie Luxemburglaan en omgeving uit te voeren als onderdeel van de desbetreffende deelgebieden en volgens de planning die per deelgebied zal worden vastgesteld:
   a. Verwijderen van de lus Bovenlangs om ruimte te maken voor de fiets, voetganger, groen en verblijf waarmee het doorgaande verkeer uit de binnenstad wordt geweerd (deelgebied 5A Zuidflank Nederlandlaan), onder voorbehoud dat de nog uit te voeren proefopstelling de uitkomsten van het Verkeersonderzoek programma Zoetermeer

Binnenstad dd. 27 september 2022 bevestigt met betrekking tot de gevolgen van het verwijderen van de lus.

b. Opstellen van een verkeerscirculatieplan Binnenstad met eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan en Nederlandlaan om sluipverkeer te voorkomen (deelgebied 3 Luxemburglaan e.o., deelgebied 5A Zuidflank Nederlandlaan), onder voorbehoud dat de nog uit te voeren proefopstelling de uitkomsten van het Verkeersonderzoek programma Zoetermeer Binnenstad dd. 27 september 2022 bevestigt met betrekking tot de gevolgen van het instellen van éénrichtingsverkeer op de Duitslandlaan.
c. Invoering 30 km/u in de Binnenstad, met uitzondering van de Europaweg en een daartoe strekkend verkeersbesluit uitwerken (alle deelgebieden).
d. De realisatie van een fysieke verbinding tussen de Engelandlaan en Promenadeplein in de vorm van een parkbrug (deelgebied 5A Zuidflank Nederlandlaan).
e. Het verwijderen van de parkeergarage P5 Amsterdamstraat voor woningbouw. De voorwaarden waaronder en de termijn waarop P5 Amsterdamstraat gesloopt kan worden, worden meegenomen in de haalbaarheidsfase van deelgebied 5A Zuidflank Nederlandlaan.
f. Het verwijderen op termijn van een deel van het maaiveld parkeren zodat een verkeersveilige, leefbare en gezonde openbare ruimte kan worden gecreëerd (alle deelgebieden).
g. Het op termijn toevoegen van openbare parkeercapaciteit aan de randen van de Binnenstad zodat voor bewoners voldoende parkeercapaciteit blijft in de Binnenstad en bezoekers van het winkelgebied en van bewoners zoveel mogelijk aan de randen van de Binnenstad kunnen parkeren (deelgebied Denemarkenlaan e.o. en deelgebied Centrum West).

3. Over de uitvoering van de in besluitpunt 2 genoemde maatregelen en het daarvoor benodigde budget definitief te besluiten na afronding van de haalbaarheidsfase van de desbetreffende deelgebieden.

4. Verplaatsing van het busstation Centrum West naar station Zoetermeer niet langer als optie mee te nemen en in de (nog op te starten) haalbaarheidsfase van deelgebied 8 Centrum West handhaving van het busstation als onderdeel van het bovenlokale ov-knooppunt Centrum West als uitgangspunt te nemen.

5. De andere maatregelen uit de Mobiliteitsstrategie Binnenstad Zoetermeer, die mede noodzakelijk zijn voor het kunnen uitvoeren van de ambities van de Visie Binnenstad 2040 in samenhang met het nog op te stellen omgevingsprogramma Mobiliteit 2040 te onderzoeken en de uitvoering daarvan later ter besluitvorming voor te leggen aan de raad.

Argumenten

1.1 De Mobiliteitsstrategie Binnenstad sluit aan bij de Visie Binnenstad 2040, Visie Zoetermeer 2040 en de Zoetermeerse principes uit de Ruimtelijke Strategie.

Om de Visie Binnenstad 2040 te realiseren is aanpassing van het huidige mobiliteitsbeleid uit de mobiliteitsvisie 2030 noodzakelijk. In het raadsvoorstel Visie Binnenstad 2040 zijn vier ambities opgenomen:

1. Realiseren van goede en gezonde verblijfs- en woonkwaliteit
2. Ontwikkelen van een levendige binnenstad en het bevorderen van een goede sociale cohesie
3. Behouden en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto
4. Schadelijke emissies, zoals CO2, NOx en fijnstof als gevolg van stadslogistiek zoveel mogelijk te reduceren.

De huidige mobiliteitsvisie voorziet niet in voldoende oplossingen om de groei van de mobiliteit als gevolg van de realisatie van de Visie Binnenstad op te vangen. Om alle ontwikkelingen mogelijk te maken zal een mobiliteitstransitie noodzakelijk zijn. Hiermee wordt bedoeld dat de

groei van de mobiliteitsvraag wordt opgevangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer en dat de automobiliteit ongeveer op hetzelfde niveau blijft. Het doel is om daarmee tot een toekomstbestendige bereikbaarheid en mobiliteit van de Binnenstad te komen. Door de mobiliteit zoveel als mogelijk binnen de bestaande verkeersruimte op te vangen ontstaat er ruimte voor het bouwen van woningen, voorzieningen en een aantrekkelijke openbare ruimte. Deze mobiliteitsstrategie geeft antwoord op de vragen hoe tot de gewenste mobiliteitsontwikkeling in de Binnenstad te komen, welke keuzes daarbij moeten worden gemaakt en wat de risico's bij deze keuzes zijn.

1.2 Voor de voortgang van de ontwikkelingen in de Binnenstad is het nodig om vooruit te lopen op integrale discussies over toekomstige mobiliteitsbeleid voor de stad.

Een belangrijk deel van de gemeentelijke woningbouwopgave wordt gerealiseerd in de Binnenstad. Op meerdere plekken in de binnenstad wordt nu al gebouwd en dit zal naar verwachting tot in elk geval 2040 het geval zijn. Met de Woningbouwimpuls en het Mobiliteitsfonds zijn er door het Rijk subsidies toegekend, met als doel om deze woningbouw te kunnen versnellen. Hierbij is uitgegaan van de ambities van de Visie Binnenstad 2040 en het mogelijk maken van de start van de bouw van circa 2.000 woningen tot en met 2033. Deze urgente opgave kan niet of slechts ten dele wachten op aanpassing van het mobiliteitsbeleid dat geldt voor de hele gemeente in een omgevingsprogramma Mobiliteit Zoetermeer 2040. Dit programma wordt parallel aan de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer ontwikkeld en naar verwachting in 2025 vastgesteld.
Waar mogelijk zijn in de mobiliteitsstrategie voor de Binnenstad concrete maatregelen opgenomen. Waar dit nog niet mogelijk is worden de uitwerkingsopgaven benoemd. Dit omdat de verwachting is dat het onderwerp mobiliteit de komende jaren tot 2040 zich nog sterk ontwikkeld en er meer onderzoek nodig is om weloverwogen en gedragen beslissingen te kunnen nemen. De mobiliteitsstrategie is daarom als kader niet ‘in beton gegoten’ en de komende jaren aan verandering onderhevig.

1.3 Aan de Mobiliteitsstrategie Binnenstad liggen verschillende onderzoeken en analyses ten grondslag.

De afgelopen periode is binnen het programma Binnenstad onderzoek gedaan en een analyse gemaakt van (met name) de automobiliteit met adviezen over mogelijke oplossingen voor toekomstige knelpunten voor de Binnenstad. Deze analyse is samen met het vigerend beleid en het in ontwikkeling zijnde omgevingsprogramma mobiliteit 2040 de basis voor deze mobiliteitsstrategie waarin maatregelen zijn opgenomen gericht op het mogelijk maken van de realisatie van de Visie Binnenstad.

2.1 De maatregelen die op het gebied van mobiliteit in de visie Binnenstad, de deelgebiedsvisie Luxemburglaan en omgevingen en de deelgebiedsvisie Zuidflank Nederland worden voorgesteld zijn opnieuw en in bredere context beoordeeld.

Het weghalen van de lus Bovenlangs, eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan en Nederlandlaan, invoering 30 km/u in de Binnenstad (waarvan de exacte uitwerking plaatsvindt in een verkeersbesluit, waarbij ook de eventuele gevolgen voor aangrenzende wijken en buurten duidelijk wordt), de parkbrug, het onder voorwaarden verwijderen van de parkeergarage P5 Amsterdamstraat voor woningbouw en het verminderen van parkeren op maaiveld zijn eerder door de raad als uitgangspunten voor de deelgebieden Luxemburglaan en omgeving en Zuidflank Nederland vastgesteld. Nader onderzoek en integrale analyse in het kader van de Mobiliteitsstrategie bevestigen dat deze maatregelen uit oogpunt van mobiliteit kunnen worden uitgevoerd.

2.2 Alle voorgestelde maatregelen zijn gekoppeld aan de deelgebieden en de planning daarvan.
De maatregelen worden niet direct uitgevoerd, maar zijn onderdeel van de uitwerking per deelgebied en de in het kader daarvan op te stellen planning per deelgebied. In de uitvoeringsstrategie van de Binnenstad, die is vastgesteld voor de periode 2024-2030, is aan

drie deelgebieden prioriteit gegeven. Met de mobiliteitsstrategie en de daarin voorgestelde maatregelen bieden we de doorkijk naar wat nodig is voor deze en de daarop volgende deelgebieden in de Binnenstad. We kunnen en doen niet alles tegelijk. De deelgebieden kennen daarom ieder hun eigen planning.

2.3 Uit de proefopstellingen moet blijken of de uitkomsten van het verkeersonderzoek kunnen worden bevestigd.

In het Verkeersonderzoek programma Binnenstad Zoetermeer (onderdeel van bijlage 2) is het weghalen van de lus in deelgebied 5A Zuidflank Nederlandlaan cijfermatig doorgerekend als variant. De analyse laat zien dat de verkeersintensiteiten op andere wegen binnen de maximaal acceptabele intensiteiten blijven. Er zijn dus geen doorstroomknelpunten te verwachten.
Ook tegen het instellen van eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan is verkeerskundig gezien geen bezwaar. Het Stadshart blijft vanuit alle windrichtingen goed bereikbaar en de omrijdafstanden zijn beperkt. Fietsverkeer blijft in beide richtingen mogelijk. Bovendien zal de maatregel volgens het verkeersonderzoek een gunstig effect hebben op de verkeersafwikkeling op bijvoorbeeld het kruispunt van de Duitslandlaan met de Denemarkenlaan.

2.4 Bij de haalbaarheidsfase van de overige deelgebieden en projecten van de Binnenstad geldt de Mobiliteitsstrategie en de daarin opgenomen maatregelen als uitgangspunten die nodig zijn om de haalbaarheidsfase van de deelgebieden te kunnen doorlopen en af te kunnen ronden.

De deelgebieden 1 Denemarkenlaan, 3 Luxemburglaan e.o. en 5A Zuidflank Nederlandlaan zullen naar verwachting voor de zomer aan de raad worden voorgelegd. Onderdeel hiervan zijn de ontwikkelstrategie en businesscase van het deelgebied. Er is echter een integrale kijk vanuit mobiliteit en verkeer nodig voor de Binnenstad. Dit is gedaan middels de uitwerking van de mobiliteitsstrategie Binnenstad. Door een integrale afweging te maken kunnen de maatregelen per deelgebied worden vastgesteld. Dit vooruitlopend op besluitvorming per deelgebied voor de volgende fase (uitwerking en uitvoering).

2.5 De gemeente houdt ten aanzien van parkeren periodiek de effecten van de (beoogde) plannen en maatregelen in de gaten.

Voor en door de Binnenstad is een *Dynamische parkeerbalans* ontwikkeld. Hierin wordt uitgegaan van het huidige parkeerbeleid. Op basis daarvan wordt in de dynamische parkeerbalans het parkeervraagstuk steeds gemonitord, rekening houdend met de huidige situatie (tellingen en onderzoek) en de toekomstige behoefte vanwege alle voorgenomen ontwikkelingen van de Visie Binnenstad 2040. Op die manier zijn we er altijd op tijd bij als zich knelpunten dreigen voor te doen. We monitoren dus de parkeerdruk in de verschillende deelgebieden tijdens de ontwikkeling van de binnenstad tot aan 2040 en we kunnen mogelijke effecten van verschillende scenario's/oplossingen voor parkeren onderzoeken. Hierdoor kunnen wij tijdig rekening houden met de komende ontwikkelingen.

2.6 Er dient ook in 2040 voldoende parkeercapaciteit te blijven.

Om te voorkomen dat we termijn mogelijk wel tegen de grenzen van de beschikbare parkeercapaciteit aanlopen is het gewenst om voor bezoekers van het winkelgebied en van bewoners parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad (inderdaad Denemarkenlaan en Centrum West) te realiseren. Volgens de dynamische parkeerbalans zullen we anders in een aantal deelgebieden een fors tekort hebben. Hierbij wordt wel uitgegaan van het huidige parkeerbeleid als kader. Extra openbare parkeercapaciteit voorkomt overlast in aangrenzende deelgebieden en draagt bij aan een meer autoluwe binnenstad.

2.7 Per deelgebied vindt participatie plaats.

In elke haalbaarheidsfase van een deelgebied bestaat een groot onderdeel hiervan uit participatie met de omgeving conform de participatieverordening. Hierin worden de maatregelen die nodig zijn voor dat deelgebied op het gebied van mobiliteit en verkeer altijd meegenomen.

3.1 De maatregelen maken onderdeel van een ontwikkelplan voor het gehele deelgebied.
De maatregelen met betrekking tot mobiliteit staan niet op zichzelf en moeten integraal worden bezien met alle voorgenomen ontwikkelingen in het deelgebied. Op basis van het integrale plan worden ook de ontwikkelstrategie en businesscase bepaald. Deze worden ter besluitvorming aan de raad voorgelegd en op basis daarvan stelt de raad budget voor de uitwerking en uitvoering beschikbaar.

3.2 De raad besluit op een later moment per deelgebied over de kosten van de voorgestelde maatregelen en de daarvoor benodigde dekking.
In de kader van de gezonde stad en als onderdeel van de strategie willen wij het lopen en fietsen stimuleren en daar horen voorzieningen bij die naar verwachting (structureel) geld kosten. We komen bij de raad terug met deze kosten en een antwoord op de (on)mogelijkheden tot dekking. Dit moet of in de businesscase van het betreffende deelgebied opgelost worden of door het programma. De raad besluit uiteindelijk over het beschikbaar stellen van budget. Dit kan dan wel of niet toegekend worden.

4.1 De functie van het busstation bij Centrum-West is noodzakelijk voor het functioneren van het Zoetermeerse OV systeem en dient behouden te blijven.
In de Visie Binnenstad 2040 staat dat een eventuele verplaatsing van het busstation naar het stationsgebied in de Entree wordt onderzocht. Vanuit het project station Zoetermeer is dit ook in de projectopdracht opgenomen. Uit onderzoek naar reizigersstromen blijkt dat de helft van alle Zoetermeerse OV reizigers via Centrum-West reist. Halte Centrum West is een belangrijk bovenlokaal knooppunt en als zodanig ook aangewezen. Dit betekent dat, los van de ontwikkelingen bij station Zoetermeer, dit ov knooppunt op deze locatie gehandhaafd moet blijven.

5.1. De Mobiliteitsstrategie Binnenstad bevat ook maatregelen die betrekking hebben op de hele stad en soms zelfs daarbuiten.
Openbaar vervoer verbindingen, wijzigingen in parkeer- en parkeervergunningbeleid en bijvoorbeeld de hoofdwegenstructuur gaan niet alleen over de binnenstad en moeten in het grotere geheel van de stad en de regio worden beschouwd. Dit gebeurt in het kader van de op te stellen omgevingsprogramma Mobiliteit Zoetermeer, waarin de Ruimtelijke Strategie voor het thema mobiliteit nader wordt uitgewerkt. Het uitwerken en uitvoeren van dergelijke maatregelen vormt mede een randvoorwaarde voor het kunnen realiseren van de beoogde ontwikkelingen van de Visie Binnenstad tot 2040. Voor de Binnenstad is het daarom van belang dat de onderzoeken en voorgestelde maatregelen die in de mobiliteitsstrategie Binnenstad zijn opgenomen in samenhang met het omgevingsprogramma Mobiliteit Zoetermeer worden opgepakt.

<u>Kanttekeningen</u>
1.1 Het niet vaststellen van de mobiliteitsstrategie Binnenstad zorgt voor vertraging in de voortgang van de deelgebieden.
Voor de voortgang van de ontwikkelingen in de Binnenstad is het nodig om vooruit te lopen op integrale discussies over toekomstige mobiliteitsbeleid voor de stad. Een belangrijk deel van de gemeentelijke woningbouwopgave wordt gerealiseerd in de Binnenstad. Deze urgente opgave kan niet of slechts ten dele wachten op aanpassing van het mobiliteitsbeleid dat geldt voor de hele gemeente in een omgevingsprogramma Mobiliteit Zoetermeer 2040. Dit programma wordt parallel aan de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer ontwikkeld en naar verwachting in 2025 vastgesteld.

2.1 Het schrappen van één of meerdere maatregelen heeft direct effect op de haalbaarheid van de strategie en daarmee het kunnen realiseren van de doelstellingen van de visie Binnenstad 2040.

De mobiliteitsstrategie voor de Binnenstad is een integrale set van maatregelen en onderzoeken die met elkaar samenhangen. Waar mogelijk zijn in de mobiliteitsstrategie voor de Binnenstad concrete maatregelen opgenomen. Deze zijn van belang voor de einde haalbaarheidsfase van de deelgebieden en om over te kunnen gaan naar de uitvoeringsfase.

2.2 Uit de uitkomsten van de proefopstellingen moet blijken wat de effecten van de maatregelen in de praktijk zullen zijn.
Hoewel onderzoek laat zien dat de effecten van het weghalen van de lus in deelgebied 5A en éénrichtingsverkeer op de Duitslandlaan (deelgebied 3) acceptabel zijn, willen we dit in de praktijk gaan testen. Indien de proefopstelling tot onacceptabele uitkomsten leidt, moet daarvoor een oplossing worden gezocht. Afhankelijk van de uitkomsten leidt dit mogelijk tot aanpassing van de plannen. In dat geval zal de raad daar opnieuw over moeten besluiten.

5.1 Het niet uitwerken op gemeentelijk niveau van de benoemde maatregelen kan voor de Binnenstad betekenen dat de Visie Binnenstad 2040 niet geheel tot uitvoering kan worden gebracht.
Waar dit nog niet mogelijk is worden de onderzoeks- en uitwerkingsopgaven benoemd. Dit omdat de verwachting is dat het onderwerp mobiliteit de komende jaren tot 2040 zich nog sterk ontwikkeld en er meer onderzoek nodig is om weloverwogen en gedragen beslissingen te kunnen nemen.

Financiën
Uit de vaststelling van de mobiliteitsstrategie voor de Binnenstad vloeien geen financiële consequenties voort. De strategie geeft een kader voor toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van mobiliteit die zich in de Binnenstad zullen/kunnen voortdoen c.q. plaatsvinden. De komende periode zal voordat er voorstellen worden gedaan nog verder onderzoek worden verricht. Hiervoor is budget beschikbaar gesteld via de uitvoeringsstrategie Binnenstad 2024-2030.

Voor verschillende maatregelen in de deelgebieden zijn ramingen opgenomen in de businesscase van het betreffende deelgebied. Tijdens de besluitvorming over de uitvoeringsstrategie 2022-2023 en de uitvoeringsstrategie 2024-2030 is de toezegging gedaan dat we per deelgebied in de Binnenstad bij einde haalbaarheidsfase terugkomen in de Raad met een deelgebiedsvisie, ontwikkelstrategie en een businesscase waarin de kosten en opbrengsten zijn opgenomen. De businesscase per deelgebied wordt met een afzonderlijk raadsvoorstel, waarin de budgetten voor de uitgaven maar ook de dekking is opgenomen, ter besluitvorming voorgelegd.

Bij elk voorstel zal en kan met andere woorden een zelfstandige afweging bij de besluitvorming plaatsvinden (en allereerst binnen het college) waarbij de kosten (zowel de incidentele als de structurele), de (structurele) dekking en het beoogd resultaat zullen worden betrokken. Als er voorstellen voor maatregelen voor mobiliteit in de Binnenstad worden gedaan en voor deze maatregelen is nog geen of geen toereikend budget opgenomen zal langs de reguliere weg een afzonderlijk voorstel aan de gemeenteraad worden aangeboden. Hierbij zullen deze plannen via de Perspectiefnota of bij het Najaarsdebat worden aangeboden die vervolgens of met een afzonderlijk raadsvoorstel of met de vaststelling van de Programmabegroting aan de gemeenteraad ter besluitvorming worden voorgelegd.

Voor de gemeente brede onderzoeken en of aanpassingen van beleid zal separaat budget worden aangevraagd via het omgevingsprogramma Mobiliteit.

Controleprotocol
Niet van toepassing.

Participatie en Communicatie

Bij de totstandkoming van de Visie Binnenstad 2040 is het niveau van participatie vastgesteld op ‘co-creëren’ voor alle direct belanghebbenden en op ‘raadplegen’ voor alle overige belanghebbenden. Bij de haalbaarheidsfase van alle deelgebieden is/wordt de participatie per deelgebied opgestart. Dit wordt zowel met de bewoners van de (Binnen)stad als met de partners/eigenaren uitgewerkt waardoor we sturen op samenhang en het bundelen van krachten conform de doelen uit Zoetermeer 2040.

Duurzaamheid
De ontwikkeling van een duurzame, gezonde en leefbare Binnenstad is een rode draad in de gebiedsontwikkeling. In de visie Binnenstad 2040 is dit heel specifiek opgenomen als uit te werken thema. Door de al een deel van de aanpassingen te realiseren, bijvoorbeeld het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers, aanpassingen in snelheid, de auto zoveel mogelijk aan de randen van de Binnenstad, zal dit positieve effecten hebben voor de niet alleen de Binnenstad maar ook de stad als geheel, zowel op het gebied van verkeersveiligheid, geluid als luchtkwaliteit en duurzaamheid.
We zorgen voor een bereikbare, gezonde en veilige stad. Zo voorziet het programma Binnenstad in een werkwijze om in lijn met de doelen van Zoetermeer 2040 en de Ruimtelijke Strategie in de komende jaren de duurzaamheid te stimuleren, initiëren en daadwerkelijk te realiseren.

Toegankelijkheid en bruikbaarheid voor gehandicapten
Bij de uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de Binnenstad voor bewoners en bezoekers met een beperking. Bij de uitwerking van de deelgebieden/projecten van de Binnenstad vormen de toegankelijkheid en bruikbaarheid voor deze bewoners en bezoekers belangrijke uitgangspunten.
Dit is ook als zodanig benoemd in de Visie Binnenstad 2040 en in de uitvoeringsstrategie 2022/2023 en de uitvoeringsstrategie 2024-2030. Bij de nadere uitwerking van mobiliteit in de Binnenstad en bij de uitwerking van een deelgebied/project is toegankelijkheid een onderdeel en worden deskundigen ter advisering betrokken, zoals de Toegankelijkheidsraad.

Rapportage en evaluatie
Via de voortgangsrapportage wordt de Raad tweemaal per jaar op de hoogte gehouden van de stand van zaken, resultaten en de (financiële) voortgang van de verschillende onderdelen van het programma Binnenstad en alle projecten. Waar nuttig en of noodzakelijk wordt de Raad via separate memo’s geïnformeerd. Indien aan de orde, worden aan de Raad separate voorstellen ter besluitvorming voorgelegd en geeft dit de mogelijkheid om bij te sturen en inzicht te verkrijgen in veranderingen van het programma Binnenstad.

<u>Planning</u>
Niet van toepassing.