

NOTA VAN UITGANGSPUNTEN MOBILITEITSVISIE 2040



GEMEENTE



Lansingerland



Ruimtelijke Economische Strategie
Maarten Batenburg
Telefoon
(010) 800 44 22
E-mail
Maarten.Batenburg@lansingerland.nl

Datum 11 februari 2021

Onderwerp **Uitgangspunten Mobiliteitsvisie 2040**

Nummer T21.00337

Inleiding

Voor u ligt de Nota van Uitgangspunten voor de Mobiliteitsvisie Lansingerland 2040. Mobiliteit is één van de tien opgaven^[1] van het Toekomstperspectief Lansingerland. Dit traject startte vorig jaar om in een veranderende samenleving de kwaliteit van leven in Lansingerland te behouden en te versterken. De opgaven werken we komend jaar uit in meerjarig, samenhangend beleid en uitvoeringsprogramma's.

Een krachtige samenleving is een verbonden samenleving. Mobiliteit raakt alle opgaven binnen het Toekomstperspectief. Denk aan woningbouw, economie en duurzaamheid, maar ook aan maatschappelijke opgaven als het versterken van veerkracht en de kwaliteit van de leefomgeving. Mobiliteit betreft immers zowel het realiseren van snelle OV-verbindingen voor het woon-werkverkeer in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag als het goed ontsluiten van de groene gebieden die Lansingerland omringen. Een optimale bereikbaarheid van economische toplocaties zoals het Horti Science park is van groot belang voor het aantrekken van talent en bedrijven. De keuze voor duurzame en innovatieve manieren levert winst op voor de directe leefomgeving. Zo dragen we vanuit het thema mobiliteit bij aan de economische ontwikkeling van de regio en de kwaliteit van leven en gezondheid van onze inwoners.

In deze nota van uitgangspunten gaan we dieper in op de aanleiding en de trends en ontwikkelingen op het terrein van mobiliteit. Dit leidt tot een aantal uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn de kaders waarbinnen het college de Mobiliteitsvisie 2040 zal uitwerken. Hiermee scheppen we aan de voorkant van het proces de gewenste duidelijkheid. Met de Mobiliteitsvisie geven we de komende jaren richting aan ons beleid en aan ons handelen. De visie wordt vertaald naar een meerjarig uitvoeringsprogramma op basis waarvan we onze ambities realiseren.

^[1] De tien opgaven zijn: Wonen, Duurzaamheid, Mobiliteit, Horti Science, Economie, Veiligheid, Jeugd als Bouwsteen voor de Toekomst, Versterken van Veerkracht, Ouderen Langer Thuis en Kwaliteit van de Leefomgeving.

Aanleiding

Inhoudelijke aanleiding van een nieuw visie

De wereld om ons heen verandert snel, en dat geldt zeker ook voor onze mobiliteit. Een groot bewustzijn over duurzaamheid en de keuzes die we daarin te maken hebben, een steeds drukker verkeerssysteem, maar ook nieuwe vervoerconcepten vragen een aanscherping van de inzet van de gemeente. Als we reeds bestaande trends niet het hoofd bieden behalen we onze ambities op het vlak van samenleving, participatie, wonen, economie en leefomgeving niet.

Formele aanleiding

Het vigerende Mobiliteitsplan visiedocument Verkeer en Vervoer 2009-2020 trad in werking op 29 mei 2009 en liep tot 2020. De daarin genoemde maatregelen en doelen zijn grotendeels gerealiseerd en bereikt. Inmiddels vormt de visie geen basis meer voor beleidskeuzes, en is geen inspiratie meer voor ons handelen en onze externe lobby.

Corona-crisis en een visie 2040

Ten tijde van het schrijven van de Nota van Uitgangspunten zit de wereld nog midden in de Corona-crisis, en aan de vooravond van een economische crisis. De mobiliteit in Nederland maakte niet eerder zo'n fundamentele schok mee. Onze reispatronen zijn veranderd, we maken andere keuzes als het gaat om modaliteiten en reismotieven. Welke ontwikkelen zijn tijdelijk en welke blijvend? Wat doet de economie?

Een onzekere tijd. Ogenschijnlijk is dit niet het meest voor de hand liggende moment om als vertrekpunt te nemen voor het schrijven van een nieuwe Mobiliteitsvisie.

Tegelijkertijd is de noodzaak om een nieuwe visie groter dan ooit. De behoefte aan duurzaam en gezond bewegen wordt steeds breder gedragen. Er komen onverminderd duizenden woningen bij om de woningnood te lenigen. En de opgaven in de samenleving worden groter en dieper.

Een aantal trends zal zich *ondanks* Corona voortzetten, en andere trends zullen *dankzij* Corona juist versnellen. Zo is bijvoorbeeld het inzicht dat de eerdere groei in het openbaar vervoer terugkeert. Weliswaar met een achterstand van enkele jaren, maar op enig moment keren de reizigers terug en komen er nieuwe bij. De stijgende lijn zet door. Een ontwikkeling die ten tijde van Corona juist versnelt is het thuisbezorgen van maaltijden, spullen en boodschappen. Deze fijnmazige logistiek in de woonwijken geeft nieuwe uitdagingen. Ook het recreatieve verkeer -of het nou een rondje om het huis is of in de Rotterdamse- is aanzienlijk gegroeid. Thuiswerken heeft een blijvend karakter, alleen in welke vorm?

Het streven van het college is om de Mobiliteitsvisie zoveel mogelijk los te plaatsen van de huidige crisis.

De voorliggende Nota van Uitgangspunten, en straks de Mobiliteitsvisie zelf, zijn geschreven in het licht van *straks*. Deze visie moet nog jaren vooruit, daar doen we het immers voor.

De uitgangspunten voor de Mobiliteitsvisie zijn solide en reëel. De stip zetten we aan de horizon. Wel kunnen Corona en de economische crisis de weg ernaartoe beïnvloeden. Dat geeft niet: de gemeente Lansingerland is een moderne overheid en stuurt daar waar nodig. In onze adaptieve aanpak, te verwoorden in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, geven we hieraan verdere invulling.

De trends

Trend 1: Een toenemende mobiliteit. (we reizen meer)

We worden met z'n allen steeds mobieler. Het aantal verplaatsingen neemt toe. Ondanks digitale communicatiemiddelen en de acceptatie daarvan, blijft er behoefte aan menselijk contact en ontmoeting. Onze reismotieven steeds diverser, wat betekent dat de bestemmingen maar ook de reismomenten steeds verscheidener worden. Denk aan de groei van het recreatieve verkeer in onze groengebieden, en de toenemende populariteit van een 'terrasje pakken'. Daarnaast is logistiek steeds meer just-in-time, en groeit rond de A12 en de A16. De logistiek dringt bovendien met bezorgdiensten steeds dieper onze woonbuurten in.

Nog bepalender is dat de regio de komende jaren stevig groeit. In de Zuidelijke Randstad is er de ambitie om 230.000 extra woningen te realiseren. De nieuwe inwoners gaan ook op stap, en dat legt een druk op het volledige mobiliteitssysteem. Fiets, auto en OV zullen de komende jaren stevig groeien.

Wat er gebeurt als we niks doen

De druk op het verkeer- en vervoersysteem is nu al hoog. De wegen in en rond Lansingerland lopen regelmatig vast, wat leidt tot verliesuren. Dit is slecht voor het milieu en een minder goed bereikbare regio heeft ook economische gevolgen. Het openbaar vervoer kan tijdens de piekuren de toestroom aan reizigers nauwelijks aan. En op sommige punten in de grote steden neemt het fietsverkeer een zodanige vlucht dat hinder en onwenselijke situaties ontstaan.

De komst van meer inwoners in de zuidelijke Randstad doet de druk alleen maar toenemen. Een overbelast openbaar vervoersysteem schrikt af en drukt keuzereizigers richting de auto. Maar ook op de weg zullen extra voertuigen leiden tot problemen. Files en leefbaarheidsproblemen zijn het gevolg. Denk aan geluid- en geuroverlast, en fijnstof. De maatschappelijke gevolgen van verliestijden nemen toe. Lansingerland ligt in het midden in het stedelijke gebied. Verkeer tussen de grote steden rijdt door het Middengebied, gewenst of ongewenst. De toename van verkeer gaat Lansingerland zeker voelen, ook de nadelige effecten. De drukte op de weg maakt dat mensen betere alternatieven zoeken.

Niet alleen op de doorgaande wegen leiden meer auto's tot meer hinder. Ook in onze woonwijken zal een toenemend autobezit leiden tot een openbaar gebied vol 'blik'. Het woongenot neemt af. En in de winkelcentra zoeken we met zijn allen een parkeerplaats.

De komst van hoogwaardige werkgelegenheid en onderwijs in Lansingerland komt niet goed op gang als een verbeterde bereikbaarheid per openbaar vervoer stopt.

Trend 2: We zijn duurzamer en gezonder onderweg. (We reizen beter)

We stellen hoge eisen aan onze leefomgeving. Juist Lansingerland biedt een prachtige balans tussen ruim wonen met groen rondom, en nabijheid van goede (stedelijke) voorzieningen. We hebben meer en meer oog voor onze gezondheid. Bewegen wordt onderdeel van ons alledag. Niet alleen in de sportschool; ook in de dagelijkse bezigheden. Het aandeel dure fietsen, elektrisch of racemodel, neemt toe. Dat doen we omdat we graag op de pedalen stappen om onszelf uit te dagen en te ontspannen. Maar ook ontdekken we de fiets als goed alternatief voor de auto of de drukke OV-lijnen.

In de grote steden over de hele wereld zien we de behoefte aan autoluwe en autovrij gebieden. Deze beantwoorden aan de behoefte om de menselijke maat terug te brengen. Leefbaarheid op straat staat weer voorop in plaats van de technische verkeersfunctionaliteit. De voetganger en de fietser hebben het primaat. Resultaat is een prettigere stedelijke omgeving. Hier en daar verschuift deze behoefte zich ook naar de randgebieden en kleinere kernen rond de steden.

Wat er gebeurt als we niks doen

Er gebeurt al veel goeds als het gaat om schone mobiliteit. Het aandeel emissieloze voertuigen stijgt, evenals het aantal (elektrische) fietsen. De markt toont veel initiatief. Maar een stevige verdere groei van deze schone vervoermiddelen gaat niet vanzelf. De stap van early-adapters naar massa-acceptatie/integratie heeft een duwtje nodig. Zonder dit duwtje blijft het deels een niche.

In de stad krijgen voetgangers en fietsers de ruimte. Maar de stap naar de randgemeenten en kleinere kernen gaat niet vanzelf. De openbare ruimte is nog van oudsher ingericht op automobiliteit. Zonder aanpassing blijft de openbare ruimte uitnodigend voor de vierwieler, en komt de transitie naar actieve mobiliteit minder goed op gang. Het aloude patroon wordt niet doorbroken. We zijn afhankelijk van initiatieven van individuen, maar we geven geen vorm aan de gewenste/noodzakelijke ommezwaai om de leefbaarheid en de beweegbereidheid van al onze inwoners te verbeteren. De auto blijft het straatbeeld bepalen, ook in nieuwe gebiedsontwikkelingen.

De OV-verbindingen met de grote steden om ons heen ontwikkelen zich nauwelijks. Denk aan de verbinding met Rotterdam en Zoetermeer: de bestaande lijn groeit hooguit gematigd.

Trend 3: Onze mobiliteit verandert de komende jaren sneller dan ooit. (we reizen slimmer)

Informatietechnologieën maken het mogelijk dat we op een appje zien of de bus onze halte al nadert. Of we bestellen vervoer op afroep. Deze bestaande technieken zijn nog lang niet uitontwikkeld. De komende tijd zullen we verdere integratie van technische systemen zien, maar ook van verschillende modaliteiten. Met de fiets naar de halte, met metro naar de stad, en dan verder met een deelscooter kan nu al; wie weet wat de volgende stap wordt? Een groot deel van de samenleving is er klaar voor.

Maar niet alleen de technische mogelijkheden veranderen. Hoe we aankijken tegen mobiliteit verandert ook. Van bezit naar bewust gebruik. Het is een meer bewuste houding die jonge generaties kenmerkt. Heb ik wel een auto nodig? Wil ik vervoermiddelen bezitten, of kan ik ook lenen of huren zodra ik deze nodig heb? Hoe houden we deze instelling vast in de volgende levensfasen?

Ook werkgevers denken na over slimme mobiliteitsoplossingen voor hun werknemers. Daarnaast is onze innovatieve Greenport- en logistieke sector continu op zoek naar nog slimmere en efficiëntere oplossingen. Daarbij gaat duurzaam en emissieloos transport een steeds grotere rol spelen in het koopgedrag van de consument of B2B-afnemer.

Wat er gebeurt als we niks doen

Werkgevers hebben behoefte aan kennisuitwisseling en best practices. In een omgeving met een traditioneel (brandstof)autogerichte samenleving komen innovaties niet tot stand. Hetzelfde geldt voor onze Horticultuurcampus. Deze gedijt als kenniswerkers vanuit de hele wereld het kenniscluster probleemloos met openbaar vervoer kunnen bereiken. Dat OV en natransport moeten dan wel hoogwaardig zijn.

Jongeren hebben behoefte aan nieuwe vervoerconcepten die beter aansluiten bij hun wensen dan traditioneel openbaar vervoer of de auto. Als we die behoefte niet goed beantwoorden dan bieden we niet de juiste voorzieningen om hen te behouden of te verleiden in Lansingerland te wonen. Zonder maatwerkvoorzieningen of fijnmazig vervoer op afroep hebben ouderen niet de bewegingsvrijheid die zij tot op steeds hogere leeftijd wensen. Bereikbaarheid komt in woononderzoeken naar voren als een van de belangrijkste aspecten als het gaat om een fijn woonklimaat.

De markt blijft zich ontwikkelen en innoveren. De druk op overheden om hierin mee te gaan en dit te faciliteren neemt toe. Ons aantrekkelijk vestigingsklimaat neemt af en onze positie loopt achteruit.

De uitgangspunten

Uitgangspunt 1: We faciliteren de toenemende behoefte aan mobiliteit

- a) Een groei van het aantal inwoners van de regio gaat gepaard met meer vervoersbewegingen. Dit willen we faciliteren.
- b) We faciliteren een betere bereikbaarheid. We werken uit wat die betere bereikbaarheid precies inhoudt en met welke modaliteit we dat invullen. Het is niet meer altijd voor alle modaliteiten méér bereikbaarheid. Per locatie en per doelgroep kan dat verschillen.
- c) Lansingerlanders zijn echte regiobewoners: we voelen ons thuis in en zijn verbonden met onze woonkern maar we maken ook gebruik van werkgelegenheid, onderwijs en voorzieningen in de omgeving. De toenemende behoefte aan mobiliteit leidt tot een toenemende oriëntatie op de regio. Dat willen we faciliteren.
- d) Investeren in het aantal woningen en de oriëntatie op de regio vraagt ook investeren in hoogwaardig openbaar vervoer en goede fietsverbindingen. Op sommige verbindingen is een schaa sprong nodig.
- e) Ook tussen de kernen in Lansingerland onderling ontstaan steeds meer verbindingen en relaties.
- f) We zijn tot op hogere leeftijd mobiel, en de samenleving verwacht dat ook van ons. Mobiliteit in enige vorm moet voor iedereen bereikbaar zijn. Toegankelijkheid en nabijheid spelen hierbij een belangrijke rol.

Uitgangspunt 2: We maken onze mobiliteit duurzamer en gezonder

- a) We geven de ruimte aan de actieve en duurzame vormen van mobiliteit; fietsen en lopen. We zijn hierin ambitieus.
- b) We hanteren daarbij de volgende ladder. Die hanteren we locatiegericht als leidraad bij ruimtelijke ontwikkelingen, en een afwegingskader daar waar we keuzes moeten maken in de openbare ruimte (zie ook uitgangspunt 5).
 - ✓ Fiets en wandelen
 - ✓ Openbaar vervoer
 - ✓ Slimme vervoeroplossingen
 - ✓ Schone automobilititeit
 - ✓ Brandstofauto's
- c) We sluiten niemand uit, maar beseffen dat deze ladder betekent dat we modaliteiten niet overal gelijkwaardig faciliteren. De invulling van de ladder is gebiedsgericht en wisselt ook per doelgroep.
- d) We hanteren hierbij een reële maar ambitieuze aanpak. Adaptief toewerken naar dit doel is voor ons vanzelfsprekend. We leren van andere regio's in de omgeving of in Europa. We volgen de ontwikkeling en kansen zo snel mogelijk.
- e) We zetten een transitie in naar het denken over een goede bereikbaarheid, en die transitie zetten we in ons beleid en handelen en fysiek buiten op straat kracht bij door de ruimte voor de auto in te perken. Ingrepen in de inrichting van onze infrastructuur horen daar bij. Denk aan maximum snelheden, fysieke maatvoering, parkeer/stallingsgelegenheid, ruimte voor deelmobiliteit, etc. Deze transitie geldt voor nieuw én bestaand gebied.
- f) Verkeersveiligheid zien we al belangrijke pijler onder een gezonde en plezierige openbare ruimte. Het wegnemen van risico's en het faciliteren van een prettig weggebruik is essentieel. Gedrag en bewuste deelname aan het verkeer is daarvan onderdeel.

Uitgangspunt 3: We werken aan moderne vervoersoplossingen

- a) De grote vervoerstromen in onze regio worden bediend met hoogwaardig openbaar vervoer. Met de bundeling van zware reizigersstromen kunnen we daar een hoge kwaliteit bieden. Er zal echter ook behoefte zijn aan fijnmazigere oplossingen, bijvoorbeeld tussen de kernen en in de centra.
- b) Daarbij kijken we ook naar doelgroepen en gebieden die behoefte hebben aan specifieke oplossingen. Iedereen doet mee, en daarvoor zijn kleinschalig en maatwerkoplossingen nodig.
- c) Ketenmobiliteit en deelmobiliteit ondersteunen we en krijgt de ruimte.
- d) Daarnaast willen we samen met onze mobiliteitspartners in gesprek over mobiliteit. Werkgevers en ondernemers willen we helpen hun logistiek en woon-werkverkeer te verduurzamen. Met winkeliersverenigingen gaan we in gesprek over de verkeersafwikkeling in de centra. Ook hierin is de ladder leidend.
- e) Ontwikkelingen gaan snel. We leren en zijn adaptief. We kijken wat de markt of de samenleving nodig heeft. We kiezen per ontwikkeling onze rol (zie uitgangspunt 4).

Uitgangspunt 4: We nemen onze verantwoordelijkheid, en stimuleren anderen

- a) De rol van de gemeente willen we op frisse wijze invullen. Gemeente Lansingerland is een moderne overheid. We willen koersvast zijn. We werken immers aan lange termijndoelen. En ook willen we een herkenbare en betrouwbare overheid en partner zijn. En tegelijkertijd kan het pad naar onze doelen wisselen. Meer dan ooit moeten overheden adaptief handelen. Onze visie -maar ook ons meer tactische uitvoeringsagenda- willen we daarop inrichten.
- b) De gemeente is niet het enige orgaan dat actief is in de wereld van mobiliteit. We hebben een visie maar die realiseren we niet in ons eentje. Met partijen als buurgemeenten, Metropoolregio en provincie en Rijk werken we actief samen. Denk ook aan verkeerseducatie op scholen. Verder betrekken we lokale ondernemers bij het nastreven van onze doelen. We treden in gesprek over wat zij willen bereiken, en zoeken naar gezamenlijke doelen. Hiermee dragen we bij aan een positief vestigingsklimaat.
Hetzelfde geldt uiteraard ook voor onze inwoners. Bij ruimtelijke initiatieven speelt bereikbaarheid steeds vaker een belangrijke rol. We netwerken, delen kennis, leggen contact, inspireren en zetten een koers uit.
- c) De gemeente heeft ook sturende instrumenten. We zijn ambitieus en staan daar ook voor. Waar nodig zetten we deze instrumenten ook in. Met de Mobiliteitsvisie, (parkeer)normen, regelgeving en handhaving borgen we ons beleid. Deze regelgeving kan per doelgroep of per locatie verschillen, en dan communiceren we daarover transparant.

Uitgangspunt 5: We hanteren een locatiegerichte prioriteitenladder

- a) Om invulling te geven aan bovenstaande ambities moeten we duidelijk te kiezen. We staan een locatiegerichte aanpak voor. We kiezen per gebiedscategorie een modaliteitsmix die het beste aansluit bij de locatie, zie hieronder.
- b) In een gebied of wijk geven we een of twee modaliteiten het primaat in de mobiliteit. Daarmee geven we duidelijk minder prioriteit aan de andere (twee). Dit bepaalt ons handelen. Bijvoorbeeld waarop we investeren, en waarop dus niet of veel minder. Of als in een buurt groot onderhoud is of als er klachten binnenkomen; dan geeft deze ladder ook aan in welke volgorde we de oplossing zoeken. Er is geen onduidelijkheid waarvoor de gemeente kiest en welke modaliteit de ruimte krijgt.

- c) Daar waar de ladder dat aangeeft is minder ruimte voor de auto denkbaar als dat meer ruimte voor fiets of OV betekent.
- d) Wat dit concreet betekent en hoe dat vorm krijgt werken we uit in de visie en het uitvoeringsprogramma. Bereikbaarheidsnormen en parkeernormen (per gebied specifiek) voor auto en fiets zijn daarvan onderdeel. Deze verschillen aanzienlijk per gebiedtype.
- e) In nieuwe gebiedsontwikkelingen of renovatie van wijken passen we deze ladder en nieuwe normen meteen toe, en zo nodig zelfs vooruitlopend.
- f) In bestaand gebied ligt al veel vast; in de fysieke ruimte of in de verwachtingen van de inwoners/gebruikers. Toch willen we ook hier actief de transitie in gang zetten. Dit doen we wel in een passend tempo.
- g) We werken per gebied ook uit in welk tempo we de transitie actief willen doorvoeren.
- h) In de uitwerking maken we expliciet welke gebieden en wijken onder welke categorie vallen.
- i) We hebben een duidelijke visie voor 2040 en houden ons aan de prioriteitenladder.

Kernen/centra met voorzieningen/winkels

Fiets -> Emissieloze auto -> Brandstofauto -> OV

Woonwijken nabij hoogwaardig openbaar vervoer

OV en Fiets -> Emissieloze auto -> Brandstofauto

Woonwijken nieuw

Fiets en OV -> Emissieloze auto -> Brandstofauto

Woonwijken bestaand

Fiets -> Emissieloze auto -> Brandstofauto -> OV

Buitengebieden

Emissieloze auto -> Brandstofauto -> Fiets -> OV

Bedrijventerreinen

Emissieloze auto -> Brandstofauto -> OV -> Fiets

Maatschappelijke doelen

- ✓ Werken aan stevig verduurzamen van onze mobiliteit.
- ✓ Zorgen dat iedereen in de samenleving kan meedoen.
- ✓ Het stimuleren van gezond en veilig bewegen.
- ✓ Versterken van onze economische kracht.
- ✓ Faciliteren van de groei van de gemeente en de regio.
- ✓ Creëren van een prettig en gezond woonklimaat.