



Startnotitie Mobiliteitsplan Ridderkerk

Versie 2 Datum 20 september 2018

Openbaar

wat willen we bereiken?
(doel)

Een vlotte bereikbaarheid van, naar en binnen heel Ridderkerk waarbij meer ruimte geboden wordt aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoer en het niet-noodzakelijk autoverkeer wordt beperkt. Kiezen voor de fiets als volwaardig en vanzelfsprekend vervoersmiddel (bijvoorbeeld voor woon-werkverplaatsingen). Dit vraagt om een samenhangend Mobiliteitsplan met duidelijke keuzes, maar waarbij doelen op het gebied van economie, ruimte, duurzaamheid en de visie en uitwerking voor verschillende vervoerswijzen met elkaar verweven zijn. Hierbij zoeken we aansluiting op de regionale mobiliteitsdoelen (bijv. fiets, openbaar vervoer).

wat gaan we daarvoor doen?
(resultaat)

1. Een integraal **Mobiliteitsplan** 2019-2023 (Mobiliteitsvisie en opgaven) met daarin:
 - een strategische lange termijn visie op mobiliteit met hierin alle elementen die van belang zijn voor het behalen van de doelen op het gebied van economie, duurzaamheid, gezondheid en ruimtelijke ontwikkelingen. Hierin worden ook de trends en ontwikkelingen opgenomen.
 - Oplossingsrichtingen/mobiliteitsopgaven die een uitwerking geven van de strategische lange termijn visie naar concrete opgaven voor de komende vier jaar.
 - Een plan waarin alle mobiliteitsopgaven zijn voorzien van een tijdfasering en kostenraming. De tijdspanne van dit plan omvat een periode van 4 jaar.

Volgende thema's komen onder andere aan de orde:

- Mobiliteitsgedrag en –management
- Duurzame mobiliteit
- Fiets (inclusief parkeren)
- Voetganger
- Auto (inclusief parkeren)
- Openbaar vervoer
- Verkeersveiligheid
- Verkeersmanagement

waarom is het nodig? (probleem)

Het vigerend beleid dateert uit de periode 2003 – 2011. Het Mobiliteitsplan Ridderkerk vervangt:

- Mobiliteitsagenda Ridderkerk 2016-2018 (21 januari 2016)
- Module Parkeren Ridderkerk (20 april 2011)
- Module Langzaam verkeer Ridderkerk (23 april 2009)
- Module Verkeersveiligheid (2004)
- Module Openbaar vervoer (2003)

Binnen de regio ontwikkelen zaken op diverse ruimtelijke gebieden zich relatief snel. Denk hierbij aan mobiliteitsdiensten, openbaar vervoer, maar ook de positie van fietsers en voetgangers ten opzichte van het autoverkeer in het denkbeeld over duurzame en gezonde mobiliteit. Een visie waarin duidelijk is wat Ridderkerk op deze vlakken wil, is essentieel voor de positionering van Ridderkerk in de regio.

Er is relatief veel autoverkeer in Ridderkerk en op diverse locaties zijn parkeerproblemen (zoals op bedrijventerreinen).

Op het gebied van Mobiliteit hebben de ontwikkelingen de afgelopen jaren niet stil gestaan. Denk hierbij niet alleen aan de ontwikkelingen op het technisch gebied, maar zeer zeker op het gebied van duurzame mobiliteit en nieuwe beleidsinzichten.

Het ruimtelijk domein kent grote ontwikkelingen. De nieuwe Omgevingswet is hier een voorbeeld van. Hieraan ligt de filosofie ten grondslag dat inwoners meer en beter in hun eigen kracht gezet worden. Ook in het Mobiliteitsbeleid dient dit zijn plek te krijgen.

Het is mogelijk om beter aansluiting te vinden op doelstelling over duurzaamheid, gezondheid, economie en ruimtelijke ontwikkelingen zoals het centrumplan Ridderkerk.

waarom moet het juist nu?
(aanleiding)

Het collegeprogramma geeft expliciet aan om een nieuw Mobiliteitsplan Ridderkerk op te stellen. Daarnaast is er nu de kans om direct aan te haken op:

- Regionale ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer
- De doorvertaling van de omgevingsvisie Ridderkerk
- De ontwikkelingen rond het centrumgebied en P.C. Hoofdstraat

waar moeten we op letten? (risico's en neveneffecten)

- Flexibiliteit in het proces: het proces is een belangrijk onderdeel van het project. We moeten ruimte voor discussie houden met interne vakdisciplines, maatschappelijke partners en regiopartners (provincie, MRDH, gemeente Rotterdam en Drechtsteden) en indien noodzakelijk het proces bijstellen.
- Big data: er zijn heel veel in- en externe gegevens beschikbaar als onderbouwing van het Mobiliteitsplan. Het is zaak om kritisch te zijn op de data die gebruikt worden en de wijze waarop.
- Financiële impact van uitvoeringsmaatregelen voortvloeiend uit het Mobiliteitsplan.
- Verschuiving in het bestaande mobiliteitspatroon op lange termijn (op basis van bewustwording mobiliteitsgedrag)
- Meer aanhaken op toekomstige ontwikkelingen (duurzaamheid, economie, sociaal, ruimtelijk)
- Meer regionale aansluiting op het gebied van Mobiliteit (positionering auto, fiets, OV en het netwerk dat daarbij hoort).
- Dilemma's in keuzes voor oplossingsrichtingen/maatregelen op korte termijn die wel een positief effect moeten hebben op lange termijnvisie op Mobiliteit.

wat hoort niet bij dit project?
(afbakening)

Daadwerkelijke uitvoering en monitoring van de mobiliteitsopgaven en -maatregelen vallen niet onder dit project.

Aard van het vraagstuk, wat voor soort kaders zijn passend?

Het opstellen van het Mobiliteitsplan Ridderkerk is een complex vraagstuk, omdat de exacte uitwerkingsrichting op voorhand niet helder is, maar afhankelijk is van het proces. De complexiteit zit onder andere in:

- Afstemming regio
- Bewustwording duurzame mobiliteit
- Leefbaarheid
- Trends en ontwikkelingen (economisch, fiets etc.)
- Bewustwording mobiliteitsgedrag.

De kaders die gedurende het proces rond de totstandkoming van het Mobiliteitsplan Ridderkerk worden uitgewerkt zijn strategische kaders in samenhang economie, ruimtelijke ontwikkeling, sociale ontwikkeling en mobiliteit. Het type kaders is vooraf niet te bepalen. Wel worden de gestelde kaders uit de strategische mobiliteitsvisie vertaald naar Mobiliteitsopgaven (programma's). Gedacht kan worden aan de programma's: Mobiliteitsgedrag, Verkeersveiligheid, Openbaar Vervoer, Fiets en Voetganger, Netwerk en parkeren etc.

Betrokkenheid Raad

1. Inventarisatiefase: RIB aan de gemeenteraad en agendering voor eerstvolgende raadscommissie na ontvangst RIB (jan. 2019).
2. Commissievergadering over de strategische mobiliteitsvisie (mrt. 2019) en de voorgenomen keuzes op basis van de inventarisatiefase (indien gewenst met een presentatie).
3. Commissiebijeenkomst over het totale aan de raad voorgelegde mobiliteitsplan (juli of indien uitloop sept. 2019).
4. Mobiliteitsplan Ridderkerk aan gemeenteraad ter besluitvorming (sept.-okt. 2019).

Planning

Fase Project	Planning
Inventarisatiefase	Tot en met januari 2019
Mobiliteitsvisie	Februari – April 2019
Mobiliteitsbeleid	April – Juni 2019
Uitvoeringsprogramma	Juni – Juli 2019
Bestuurlijke besluitvorming	September – oktober 2019
Evaluatie & afronding	November 2019

wie doet er mee?
(participatie)

Externe klankbordgroep

Het college is verantwoordelijk voor de participatie. Er nemen ca. 5 tot 7 mensen zitting in een externe klankbordgroep (vertegenwoordiging vanuit inwoners, ondernemers, afvaardiging van scholen, platform Duurzaamheid en Beleid). Het doel van deze klankbordgroep is om de strategische visie op constructieve wijze te toetsen op draagvlak. Vervolgens kan men meedenken in de uit te werken programmaonderdelen (fiets, parkeren, verkeersveiligheid etc.). De betreffende personen worden benaderd vanuit het bestaande netwerk en gevraagd zitting te nemen in de externe klankbordgroep.

Per programma de wijk in

Wanneer we op basis van de visie de mobiliteitsopgaven gaan uitwerken is het goed om gedetailleerder mensen (bewoners, ondernemers) te informeren over de beleidsrichting en met hen te discussiëren op welke wijze de problemen die men ervaart opgelost kunnen worden binnen de mobiliteitsopgaven. Gedurende het proces wordt met de externe klankbordgroep overlegd wie het best benaderd kan worden of dat er bijvoorbeeld inloopbijeenkomsten per wijk worden georganiseerd.

Ten slotte worden de omliggende gemeenten (Rotterdam en Drechtsteden), de provincie en de MRDH geïnformeerd over de strategische mobiliteitsvisie en het uiteindelijke mobiliteitsplan.

communicatie

Er vindt communicatie plaats rond de bijeenkomsten die gaan plaatsvinden. Daarnaast zal het definitieve Mobiliteitsplan via de gebruikelijke communicatiekanalen worden gepubliceerd. In overleg met communicatie wordt bezien of het onderwerp (in zijn geheel en op themaniveau) de nodige media-aandacht verdient.

evaluatie

Er wordt een evaluatie- en monitoringsparagraaf opgenomen in het Mobiliteitsplan om het ingezette mobiliteitsbeleid te blijven volgen.

wat hebben we voor het project nodig?_
(randvoorwaarden)

- Projectorganisatie:
 - Externe inhuur voor inhoudelijke expertise, onderzoeken en analyses en opstellen Mobiliteitsplan.
 - Ambtelijke capaciteit voor projectleiding en procesbegeleiding, advies vanuit vakdisciplines en organisatie mbt participatietraject en communicatie.
 - Budget : er is incidenteel een budget nodig van € 90.000,-. Via het raadsvoorstel over de vaststelling van de startnotitie wordt dit aan de raad gevraagd. Na besluitvorming zal dit financieel worden verwerkt in de 1^e wijziging op de Programmabegroting 2019-2022.

heeft het project draagvlak?_
(haalbaarheid)

Het project heeft bestuurlijk draagvlak (nadrukkelijk opgenomen in het collegeprogramma). Het project heeft binnen en buiten de organisatie draagvlak, omdat men hecht aan een (actuele) visie op verkeer, vervoer en mobiliteit in en rond de gemeente. Een Mobiliteitsplan is van belang voor draagvlak en voor de koers die wordt uitgezet en de inzet van partijen daarbij voor de komende jaren.