

Startnotitie mobiliteitsplan Hoeksche Waard



Opdrachtgever
Titel rapport
Versie

Contactpersoon Goudappel

Gemeente Hoeksche Waard
Startnotitie mobiliteitsplan Hoeksche Waard
5 oktober 2023

Marco de Baat

© Copyright Goudappel BV

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	1
2. Aanpak	2
Fase 1: Situatieschets	3
Fase 2: Ambities & Doelen	3
Fase 3: Toekomstbeeld	3
Fase 4: Beeldende eindrapportage en besluitvorming	4
3. Participatie	5
3.1 Hoe betrekken we inwoners en belanghebbenden?	5
3.2 Hoe betrekken we verschillende beleidsdomeinen?	6
3.3 Hoe betrekken we het college en de gemeenteraad?	6
3.4 Hoe betrekken we de regio?	6

1. Aanleiding

De Hoeksche Waard is een aantrekkelijk en dynamisch gebied. Van oudsher is de gemeente gericht op landbouw en ook op dit moment bestaat de gemeente nog voor 70% uit landbouwgrond. De Hoeksche Waard kent een sterk gemeenschapsgevoel en bestaat uit levendige dorpen met elk een uniek karakter. Tegelijkertijd heeft de Hoeksche Waard de afgelopen jaren een sterke groei door gemaakt in inwoners en arbeidsplaatsen. De ruime opzet met het groene karakter, de verbindingskracht van de dorpen en de nabijheid van Rotterdam en Drechtsteden hebben hier zeker aan bijgedragen. Al deze functies vragen om een goede bereikbaarheid, om de Hoeksche Waard ook de komende jaren aantrekkelijk te houden om te wonen, te ondernemen en te bezoeken.

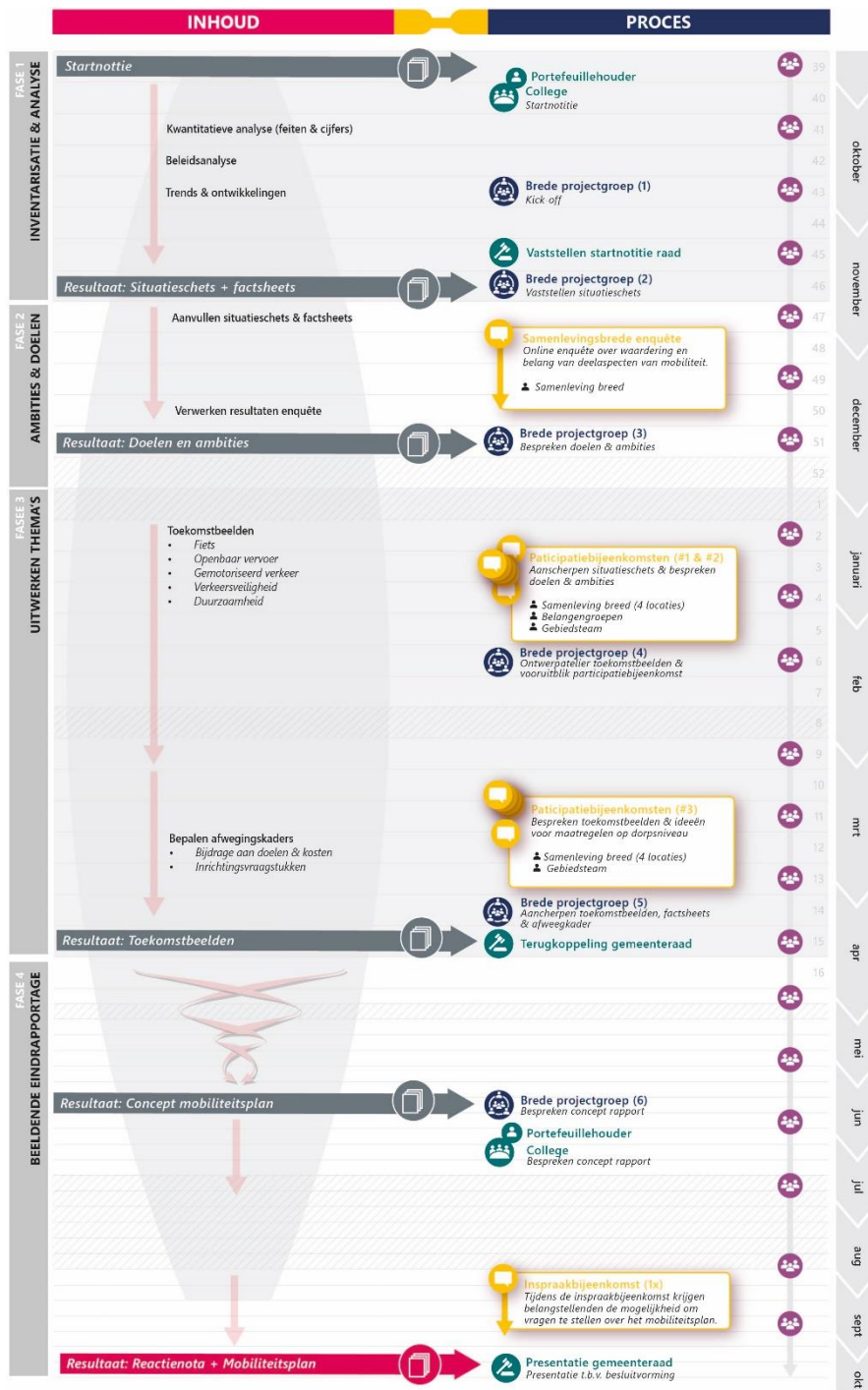
De Hoeksche Waard is als eiland bereikbaar via de Heinenoordtunnel en Kiltunnel, de Haringvlietbrug en de veerpont bij Spijkenisse. Op het eiland zelf is de N217 de belangrijkste ontsluitende verkeersader, met daaromheen tal van dijken en polderwegen. Zoals in het Hoofdlijnenakkoord van de gemeente al aangegeven is, heeft dit zijn charme, maar brengt het ook uitdagingen met zich mee. Niet alleen staat een robuuste bereikbaarheid van het eiland onder druk, maar ook het bereikbaar houden van de dorpen onderling, is een belangrijk aandachtspunt. Dit wordt nog eens versterkt door een aantal grootschalige renovaties aan de oeververbindingen in de regio. Tegelijkertijd bieden deze renovaties ook kansen voor versnelling naar een mobiliteitstransitie waar de gemeente naar op zoek is.

Het vigerende Regionale Verkeers- en Vervoersplan (RVVP, d.d. 2013) is gedateerd en geeft onvoldoende antwoord op de bereikbaarheid- en mobiliteitsvraagstukken die op ons afkomen. Daarom is er besloten om in 2023 een nieuw Mobiliteitsplan Hoeksche Waard op te stellen. In dit plan wordt het beleid van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende jaren beschreven en worden standpunten ingenomen over bijvoorbeeld de N217, de A4 Zuid en het invoeren van 30km/h binnen de bebouwde kom. Het mobiliteitsplan vormt de basis voor onder meer de samenwerking met andere overheidspartijen maar ook voor uitvoeringsprogramma's van onder meer wegenbeheer en fietsprogramma's. In het mobiliteitsplan gaan wij in op onder meer een integrale visie op mobiliteit, de gewenste mobiliteitsnetwerken, maar ook op bijvoorbeeld opgeven en wensen omtrent ouderenvervoer en doelgroepenvervoer.

Het hoofdlijnenakkoord Hoeksche Waard 2022-2026, het Programmaplan Mobiliteit en de Omgevingsvisie Hoeksche Waard zijn uitgangspunten voor het plan. Ook eerder opgestelde beleidsstukken als het fietsbeleidsplan en het plan Landbouwroutering worden meegenomen.

2. Aanpak

Onze aanpak bestaat uit vier inhoudelijke fases. Na de inhoudelijke fases is het Mobiliteitsplan gereed om het besluitvormingsproces in te gaan en werken we toe naar de oplevering van het definitieve plan. Een overzicht van het proces is gegeven in onderstaand figuur.





Fase 1: Situatieschets

De situatieschets moet een overzicht geven van de kansen en knelpunten op het gebied van mobiliteit. Om deze te bepalen, verzorgen we een grondige inventarisatie via drie onderdelen:

- een analyse van bestaand beleid;
- een kwantitatieve analyse van feiten en cijfers voor de Hoeksche Waard;
- een analyse van de trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.

Aan de hand van de analyses uit deze fase stellen we een situatieschets en factsheets op. In de situatieschets vatten we de huidige situatie op het gebied van mobiliteit op gemeenteniveau samen. Hierbij gaat het niet alleen over aandachtspunten en opgaven, maar ook over kansen. De factsheets geven een overzicht van de basisgegevens van de dorpen (denk hierbij aan aantal inwoners, demografie, voorzieningen en bereikbaarheid) en weergeven de kansen en knelpunten op dorpsniveau. Deze factsheets vullen we later in het proces aan met het toekomstbeeld op dorpsniveau.



Fase 2: Ambities & Doelen

De inventarisatie in Fase 1 vormt de basis voor de thema's waar het Mobiliteitsplan op moet acteren. In Fase 2 bepalen we de ambities die deze thema's adresseren en formuleren we concrete doelen bij deze ambities. De ambities bepalen we door de dialoog aan te gaan met de projectgroep en door inwoners en andere belanghebbenden te bevragen via een enquête. Uiteraard benutten we hiervoor ook eerder opgestelde documenten.

Vervolgens koppelen we concrete doelen aan deze ambities. Hierdoor waarborgen we dat de visie niet alleen bijdraagt aan de hogere ambities van de gemeente, maar dat de visie ook daadwerkelijk impact heeft op de relevante thema's. Voorbeelden van doelen zijn bijvoorbeeld 'een aantrekkelijk recreatief fietsnetwerk, zodat meer inwoners zich op gezonde wijze kunnen verplaatsen' of 'veilige fietsroutes naar onderwijsvoorzieningen'.

Om in Stap 3 tot toekomstige netwerken te komen, definiëren we bij elk doel één of meerdere principes die bepalen hoe het doel behaald kan worden. Principes die bijvoorbeeld kunnen horen bij eerder genoemde doelen zijn 'In woongebieden en schoolomgevingen zijn de fietser en voetganger hoofdgebruiker'.



Fase 3: Toekomstbeeld

De situatieschets en de uitwerking van de ambities en de bijhorende principes vormt de basis voor de mobiliteitsaanpak voor de komende 10 jaar. Deze leggen we dan ook terug bij bewoners en belanghebbenden in twee participatiebijeenkomsten. Vervolgens gaan we aan de slag met het opstellen van het toekomstbeeld. Hiermee scheppen het kader voor een op te stellen uitvoeringsprogramma. In het toekomstbeeld maken we onderscheid tussen het gemeentelijk niveau en het dorpsniveau.

Gemeentelijk niveau

Het toekomstbeeld op gemeentelijk niveau is gestoeld op de verschillende mobiliteitsthema's en bestaat uit netwerken voor de fiets, het openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en landbouwverkeer. Daarnaast omvat het ook een uitwerking op het gebied van verkeersveiligheid, duurzaamheid en gedrag.

Dorpen

Naast een toekomstbeeld voor mobiliteit op gemeenteniveau vullen we de factsheets uit stap 2 aan met het toekomstbeeld op dorpsniveau. We zoomen in op de verschillende netwerken binnen de dorpen en buurtschappen (lopen, fietsen, ov, gemotoriseerd verkeer en landbouw verkeer). Hiermee geven we een beeld van de invloed van keuzes op gemeenteniveau op dorpsniveau en gaan we dieper in op specifieke wensen binnen de dorpen. Door deze toe te voegen aan de factsheets met knelpunten uit de inventarisatiefase bieden we een compleet overzicht van de kansen, knelpunten en wensen die zich op dorpsniveau voor doen en/of kunnen gaan doen.

Bepalen afweegkaders

Naast het opstellen van het toekomstbeeld gaan we in deze fase ook aan de slag met het bepalen van afwegingskaders voor verkeersmaatregelen die op lokaal niveau genomen kunnen worden.



Fase 4: Beeldende eindrapportage en besluitvorming

De situatieschets, ambities & doelen, het toekomstbeeld en de afweegkaders vormen samen het mobiliteitsplan dat we in een beeldend conceptrapport opleveren. Dit concept bespreken we met de brede projectgroep en wethouder. In één opmerkingenronde scherpen we het rapport aan, waarna het aan het college wordt aangeboden voor goedkeuring om gedurende 6 weken ter inzage gelegd te worden. Middels een terinzagelegging geven we alle inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden de gelegenheid op het conceptmobiliteitsplan te reageren. Met deze inspraakmogelijkheid voldoen wij aan paragraaf 4 van de Planwet verkeer en vervoer.

Dit is tevens een belangrijk moment om de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden mee te nemen in de plannen. Aan het begin van de zienswijzeprocedure worden twee informatieavonden gehouden. Middels een heldere toelichting op het plan trachten we zoveel mogelijk onduidelijkheden weg te nemen (en daarmee onnodige zienswijze te voorkomen), en men te informeren over de inspraakmogelijkheden en het verdere proces. Na afloop van de terinzagelegging gaan we aan de slag met de verwerking van de ingekomen zienswijzen. Wij stellen een inspraakrapport op, waarin alle zienswijzen worden behandeld. Het aantal zienswijzen op dergelijke plannen varieert heel sterk. Door onze eerdere ervaring met zienswijzeprocedures weten wij hier op een slimme manier een rubricering aan te geven, waardoor we gestructureerd en efficiënt de vele zienswijzen kunnen behandelen. Waar nodig scherpen we het mobiliteitsplan aan. Na dit proces presenteren we het aangepaste plan aan de gemeenteraad, waarna het besluitvormingsproces binnen de gemeenteraad van start kan gaan.

3. Participatie

3.1 Hoe betrekken we inwoners en belanghebbenden?

We beginnen in Fase 2 met een digitale enquête onder de inwoners van de Hoeksche Waard en andere lokale belanghebbenden (vb. winkeliers, bedrijven, fietsersbond). Hiervoor trachten we aan te sluiten bij het traject 'Levendige dorpen', waarin een gemeentebrede enquête wordt uitgezet, om zo de krachten te bundelen en bewoners niet te overvragen met verschillende enquêtes. We vragen de respondenten om voor diverse deelaspecten van mobiliteit zowel hun waardering voor de huidige situatie als het belang wat zij aan het aspect hechten, in een rapportcijfer uit te drukken. Zo kunnen we achterhalen wat belangrijk gevonden wordt. Is de huidige waardering laag, maar het belang groot, dan weten we dat we op dit thema moeten inzetten.

Naast de digitale enquête gaan we op twee momenten op interactieve wijze in gesprek met inwoners en belangengroepen. Op de eerste informatieavonden presenteren wij de resultaten van de enquête en de inventarisatie uit Fase 1 en 2. Deze bijeenkomsten benutten we om het beeld van de huidige situatie compleet te krijgen en de doelen en ambities voor de toekomst te bespreken. We organiseren vier bijeenkomsten op verschillende locaties in de gemeente om de verschillende deelgebieden – die een samenhangende mobiliteitsvraag kennen - goed te kunnen bedienen. De vier deelgebieden zijn: (1) Oud-Beijerland, (2) Zuidwest, (3) Midden en (4) Oost.



Figuur: De vier deelgebieden voor de participatiebijeenkomsten

Separaat organiseren we een vergelijkbare bijeenkomst met relevante belangengroepen zoals een ondernemersvereniging, vertegenwoordiging van de scholen en sportverenigingen, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, hulpdiensten, Adviesraad Sociaal Domein en Reizigersoverleg HWGO. Door deze groepen apart te horen, is er ruimte om nader door te vragen op specifieke punten die misschien minder leven bij individuele inwoners.

In Fase 3 komen we terug bij de inwoners met concept-toekomstbeelden. In deze tweede serie informatieavonden (op vier locaties) wordt duidelijk hoe we de knelpunten en opgaven uit de eerste bijeenkomst willen vertalen naar de toekomstsituatie. We buigen ons met elkaar over verschillende kaartbeelden en gaan we het gesprek aan over verschillende thema's zoals openbaar vervoer, fietsen, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Na deze participatiebijeenkomsten en het spreken van de belangengroepen hebben we genoeg opgehaald om het toekomstbeeld te voltooien en afweegkaders te opstellen.

Communicatie

Naast de participatiebijeenkomsten benutten wij de gemeentelijke communicatiekanalen optimaal om van dit participatieproces een succes te maken. Denk hierbij aan het inzetten van een eigen projectwebsite, lokale nieuwsbrieven en kranten.

3.2 Hoe betrekken we verschillende beleidsdomeinen?

Om te borgen dat de visie ook ambtelijk wordt gedragen, houden we graag korte lijnen met een ambtelijke projectgroep die op 6 belangrijke momenten in het proces bij elkaar komt. Deze projectgroep bestaat uit leden van de vakdisciplines verkeer, duurzaamheid, projectleiders infra, recreatie, ondernemen en openbare ruimte. Door het aanhaken van de verschillende beleidsdomeinen zorgen we dat alle relevante thema's voldoende worden geadresseerd en koppelkansen worden benut. Daarnaast haken we een communicatieadviseur aan om mee te denken over de participatie.

3.3 Hoe betrekken we het college en de gemeenteraad?

Gezien bestuurlijk draagvlak een randvoorwaarde is voor het Mobiliteitsplan betrekken we het college en de gemeenteraad op verschillende momenten in het proces. In Fase 2 willen we de gemeenteraad graag informeren over de verzamelde beelden in Fase 1 (feiten en cijfers over de gemeente, uitkomsten enquête) en enkele dilemma's voorleggen voor de ambities en doelstellingen. We kunnen daarmee toetsen of dit beeld wordt herkend en een eerste indruk krijgen welke ambities de raad graag terug wil zien in de visie. In Fase 4 komen we terug bij de gemeenteraad met het toekomstbeeld. We lichten de toekomstbeelden toe voor de verschillende netwerken en thema's en bespreken de uitkomsten uit de participatiebijeenkomsten. In Fase 5 komen we terug met het concept Mobiliteitsplan.

3.4 Hoe betrekken we de regio?

De provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en het waterschap zijn wegbeheerder van verschillende wegen in de gemeente en daarmee belangrijke stakeholders voor zowel het Masterplan als het mobiliteitsplan. Gedurende de werkzaamheden voeren we geregeld overleg met de provincie, Rijkswaterstaat en het waterschap om gezamenlijk maatregelen te bedenken, afwegingen te maken en tot conclusies te komen over de benodigde ingrepen en

wenselijke maatregelen. Hiervoor benutten we de bestaande overlegtafel die de gemeente Hoeksche Waard heeft met deze partijen, genaamd het 'Gebiedsteam'.

Aangezien mobiliteit niet ophoudt bij de gemeentegrenzen is een goede samenhang van het Mobiliteitsplan met de omliggende gemeenten en de rest van de regio een belangrijke voorwaarde voor het succes van het plan. Deze raakvlakken zoeken we op door al bij de inventarisatie in Fase 1 de relevante beleidsstukken uit de regio te verzamelen en op hoofdlijnen door te nemen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32