

In opdracht van:
Gemeente Ridderkerk

Projectnummer:
M06302

Datum:
26 februari 2020



Mobiliteitsplan Ridderkerk



RIDDERKERK



Voorwoord

Een plan voor alle Ridderkerkers

In dit mobiliteitsplan Ridderkerk staan de ambities en keuzes die Ridderkerk ook in de toekomst duurzaam bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig en aantrekkelijk houden. Als wethouder verkeer ben ik trots op dit document.

We gaan eraan werken dat er meer ruimte komt voor fietsers en voetgangers. En we gaan investeren in hoogwaardig openbaar vervoer. Daardoor wordt Ridderkerk minder afhankelijk van de auto. Maakt u zich niet ongerust: autobereikbaarheid is en blijft noodzakelijk. Er zijn altijd mensen in Ridderkerk die gebruik moeten maken van de auto. Dat blijven we als gemeente faciliteren. Je kunt ook in 2025 met de auto naar het centrum om boodschappen te doen. Maar we willen het niet-noodzakelijke autoverkeer terugdringen.

Voor fietsers is het belangrijk dat er vrijliggende fietspaden en veilige fietsenstallingen komen. De barrière die nu nog gevormd wordt door de centrumring en de Rotterdamseweg willen we opheffen. Daardoor wordt het aantrekkelijker om de fiets te pakken en de auto te laten staan.

Er komt extra aandacht voor comfortabele en veilige voetpaden van deur tot deur en overzichtelijke oversteekmogelijkheden. Lopen is gezond, duurzaam en vermindert stress. Sinds ik wandelliefhebber ben, ervaar ik dat aan den lijve. Door lopen aantrekkelijker te maken, wandelen we met meer plezier van en naar een bushalte. Dat komt het gebruik van openbaar vervoer ten goede. Lopen is de enige vervoerswijze die geen beslag legt op de schaarse openbare ruimte. Voor inwoners die hun bestemming niet in één keer wandelend kunnen bereiken, plaatsen we bankjes om even te kunnen uitrusten.

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om zelfstandig mee te kunnen doen in onze samenleving. Mobiliteit moet daarom inclusief zijn, zodat iedereen kan reizen: jong, oud, gezond en mindervalide. Alle Ridderkerkers moeten in staat zijn gebruik te maken van het te bouwen mobiliteitssysteem.

Ik verwacht dat het mobiliteitsplan Ridderkerk een solide basis biedt voor de toekomst en dat we de in dit plan genoemde zaken gezamenlijk tot een succes zullen maken.





Peter Meij
Wethouder verkeer



1. INLEIDING	4
Aanleiding	4
Aanpak	4
Leeswijzer	5
DE NOODZAAK VAN EEN NIEUW MOBILITEITSPLAN	6
Het belang van CO ₂ -reductie neemt toe	6
De vraag naar mobiliteit blijft groeien en verandert	7
Risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak	9
Innovaties bieden kansen voor mobiliteit	12
HET TOEKOMSTBEELD VAN RIDDERKERK	14
Missie	14
Visie	15
RIDDERKERK IN 2019	17
Inleiding	17
Barrièrewerking	17
Kwaliteit openbaar vervoer	19
Ruimte voor auto's en vrachtwagens	23
Recreatieve verbindingen door het groen	24
OP WEG NAAR 2030	28
De waardenkaart	28
De omgevingsvisie en het mobiliteitsplan	29



Monitoring	33
UITVOERINGSAGENDA	34
BIJLAGEN	54
Bijlage 1 Beleidskader	55
Bijlage 2 Mobiliteitswaarden	63
Bijlage 3 Participatietraject	64 2.

3.

4.

5.

6.

7.





Mobiliteitsplan Gemeente Ridderkerk

Vastgesteld door de gemeenteraad van Ridderkerk op 16 april 2020

Colofon

Versie M06302-R-E5

Dit rapport is tot stand gekomen door een samenwerking tussen inwoners van gemeente Ridderkerk, medewerkers van gemeente Ridderkerk, partners uit de gemeente en de regio en Mobycon.

Consultant Team:

Lennart Nout, Babet Hendriks, Rik van der Graaf

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.





1. INLEIDING

Aanleiding

In gemeente Ridderkerk zien we uitdagingen op het gebied van ruimtelijke druk, klimaatverandering, bereikbaarheid, vestigingsklimaat en woonklimaat op ons afkomen. Mobiliteit is een middel en draagt (in positieve of negatieve zin) bij aan ieder van deze aspecten van de leefomgeving. Daarom willen we in Ridderkerk een mobiliteitssysteem dat mensen in staat stelt hun activiteiten te ontplooiën en dat optimaal tegemoetkomt aan doelstellingen op het gebied van economie, ruimte, sociaal domein, duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid.

Op dit moment heeft gemeente Ridderkerk een aantal vigerende modules voor openbaar vervoer (2003), verkeersveiligheid (2004), langzaam verkeer (2009), verkeerscirculatieplan (2010) en parkeren (2011). Samen vormen deze modules het verkeersplan Ridderkerk. Deze zijn aan vervanging toe om te beantwoorden aan de behoeften en uitdagingen van de snel veranderende leefomgeving, maar ook om recht te doen aan de in 2017 vastgestelde omgevingsvisie.

Dit mobiliteitsplan benadert de problemen door te beredeneren vanuit onderliggende waarden achter mobiliteit. Deze waarden achter mobiliteit stellen ons in staat om op basis van morele waarden een lange termijnvisie en concrete uitwerking te formuleren voor Ridderkerk.

Aanpak

Het mobiliteitsplan is tot stand gekomen op basis van de 'waarom, hoe en wat' methodiek. Dit betekent dat de strategie als eerst is geformuleerd door antwoord te geven op de vraag: 'waarom werken we aan een nieuw mobiliteitsplan?'. Vervolgens is er bepaald hoe we deze strategie invullen. Het raamwerk van het mobiliteitsplan is gebaseerd op drie actielijnen (het 'hoe'). Deze eerste twee stappen staan beschreven in deze hoofdrapportage van het mobiliteitsplan. Tot slot is het raamwerk ingevuld met projectbladen en dit vormt het uitvoeringsprogramma (het 'wat'). Deze zijn te vinden in de bijlage.



Figuur 1 Aanpak volgens Simon Sinek methode

In het hele proces zijn op verschillende momenten de stakeholders betrokken. Hieronder ziet u een overzicht van welke stakeholders wanneer zijn betrokken. In de klankbordgroep zaten zowel interne afdelingen van de gemeentelijke organisatie als externe partners.





Hiervoor is gekozen om de uitwisseling tussen de verschillende experts zo effectief mogelijk te maken. In de bijlage leest u een uitgebreider verslag van de participatie.



Figuur 2 Overzicht participatieproces van het Mobiliteitsplan

Leeswijzer

In dit hoofdrapport leest u hoe het mobiliteitsplan tot stand is gekomen en waar we in Ridderkerk aan gaan werken de komende jaren. De volgorde is als volgt: hoofdstuk 2 legt uit waarom we juist nú aan de slag moeten met het mobiliteitsplan en maakt de koppeling met (inter-)nationale trends en ontwikkelingen. In hoofdstuk 3 zetten we uiteen hoe de situatie in Ridderkerk nu is wat betreft mobiliteit, en hoe de nationale trends invloed hebben op de mobiliteit in Ridderkerk. Dit helpt ons te formuleren op welke onderwerpen we actie moeten ondernemen. In hoofdstuk 4 is de toekomststrategie vastgelegd in de vorm van een missie en visie. Dit geeft een antwoord op de vraag waarom we aan de slag moeten. Dit staat beschrijven in de actielijnen die onze houvast worden vanaf 2019 tot aan 2030. Dit raamwerk staat uitgelegd in hoofdstuk 5. De invulling van dit raamwerk met concrete projecten staan verzameld in het uitvoeringsprogramma. Dit is een apart document.

2. DE NOODZAAK VAN EEN NIEUW MOBILITEITSPLAN

Voordat we de stip op de horizon definiëren en de ambities voor Ridderkerk formuleren, is inzicht nodig in de wereld om ons heen. We willen scherp neerzetten waarom we nú aan de slag gaan met het mobiliteitsplan. Ridderkerk staat als gemeente niet op zichzelf maar staat in een wereld die continu in beweging is. De belangrijkste trends en (beleids)ontwikkelingen worden in dit hoofdstuk benoemd. Per ontwikkeling is aangegeven wat de relevantie is voor ons als gemeente en welke beleidsplannen en -programma's relevant zijn voor het mobiliteitsplan.



Het belang van CO₂-reductie neemt toe

Welke ontwikkeling zien we?

Mede door ons menselijk handelen warmt de aarde op. Het leven op aarde kan daardoor drastisch veranderen en sommige plekken zullen onbewoonbaar worden. Om de opwarming te beperken, ondertekenden in 2015 192 landen het klimaatakkoord van Parijs. Nederland heeft nu de eerste grote stap gezet door het klimaatakkoord te sluiten tussen veel grote organisaties en bedrijven in Nederland. Doel van dit akkoord is de CO₂ uitstoot in 2030 met 49% te verminderen. Verduurzaming van mobiliteit is steeds belangrijker en met de gevolgen voor het klimaat zelfs noodzakelijk geworden.

Het klimaatakkoord is per sector uitgewerkt aan zogenaamde tafels. Door de mobiliteitstafel is een visie opgesteld waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut én uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn. Hiermee wordt niet alleen voldaan aan de afspraken van Parijs, maar wordt ook een significante bijdrage geleverd aan de terugdringing van overige milieuschade zoals luchtvervuiling.

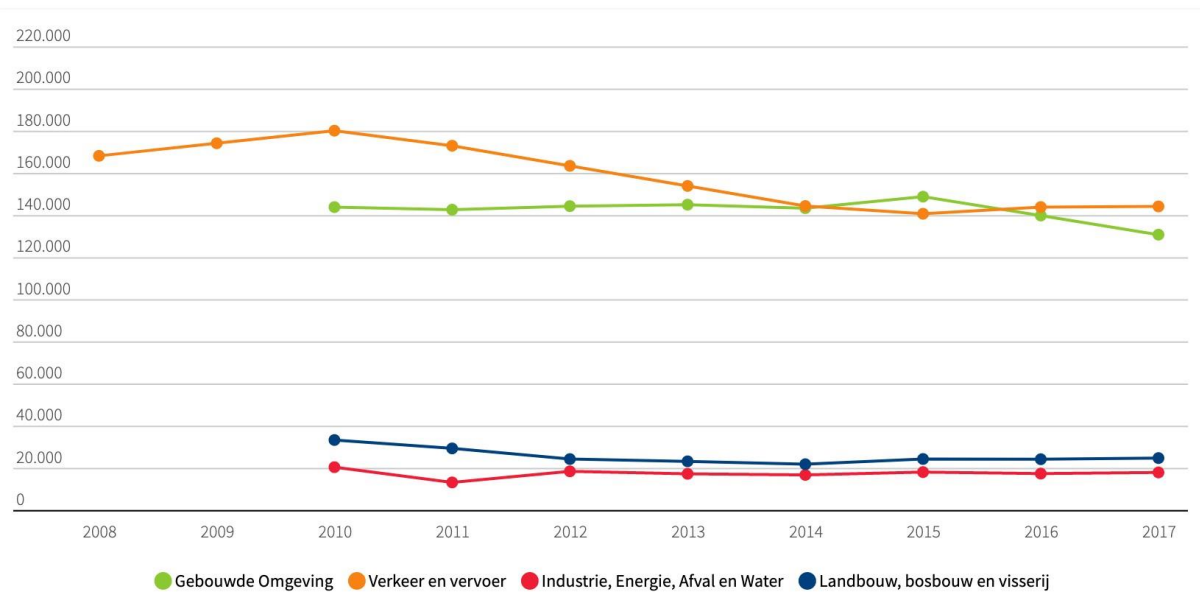
De relevantie voor onze gemeente

Mobiliteit is de grootste veroorzaker van CO₂ uitstoot in de gemeente Ridderkerk zoals zichtbaar wordt in figuur drie. Dat betekent dat er een grote uitdaging ligt voor het mobiliteitsplan om een substantiële bijdrage te leveren aan de klimaatambities.

Consequenties voor Ridderkerk:

- Groter wordende vraag naar oplaadinfrastructuur op straat en in de parkeergarages;
- Herinrichting van het netwerk om duurzame mobiliteit te stimuleren; •
 - Meer aandacht voor regionale fietsverbindingen en fietssnelwegen; •
 - Meer (parkeer)ruimte vrijmaken voor deelmobiliteit.





Figuur 3: CO₂ uitstoot per hoofdsector, gemeente Ridderkerk. (bron: Rijkswaterstaat Klimaatmonitor)

Belangrijke beleidsplannen en programma's

We hebben als gemeente de aansluiting gezocht bij de aanpak 'CO₂-reductie in het verkeer' van de MRDH. De 23 gemeenten werken samen met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) aan de afspraak om de uitstoot van CO₂ door het verkeer met 30% te verminderen in 2025 ten opzichte van 2015. De gemeente kan zich hiervoor inzetten door bijvoorbeeld duurzaamheidseisen opnemen in de aanbesteding van het doelgroepenvervoer (schone voertuigen), of de inzet van emissieloze voertuigen voor het bouwverkeer dat in opdracht van de gemeente wordt uitgevoerd. Ook ruimte maken voor fietsers door meer en bredere fietspaden en het verbeteren van het openbaar vervoernetwerk zorgen voor minder CO₂-uitstoot.

Daarnaast heeft het ministerie van I&W ook steeds meer aandacht voor de fiets. De ambitie is uitgesproken om in deze regeerperiode 200.000 extra forensen aan het fietsen te hebben. In Ridderkerk liggen de grootste kansen op het aanleggen van de snelfietsroute naar Rotterdam en Dordrecht, maar bijvoorbeeld ook in het verbeteren van de fietsverbinding naar station Barendrecht.

De vraag naar mobiliteit blijft groeien en verandert

Welke ontwikkeling zien we?

In het afgelopen decennium zien we dat het steeds drukker wordt op de weg, in het openbaar vervoer en op de fietspaden. Ook zien we dat steeds meer stillere en snellere voertuigen hun intrede doen. Denk bijvoorbeeld aan de opkomst van de elektrische auto, 1 miljoen nieuwe personenauto's in het afgelopen decennium.

In 2018 werden er meer dan 400.000 e-bikes verkocht en in juli 2019 reden er zo'n 17.200 speedpedelecs¹ rond in Nederland. Ook zien we een opkomst van allerlei vormen van lichte

¹ Een speed-pedelec is een snelle elektrische fiets met een maximum snelheid van 45 km/u, een helmplicht, en een verplichting tot het gebruikmaken van de openbare weg i.p.v. het fietspad.



motorvoertuigen die zorgen voor allerlei dilemma's voor de overheid. Denk bijvoorbeeld aan het toelaten op de openbare weg vanuit veiligheidsoogpunt en de plek van deze voertuigen op de infrastructuur. De elektrische step is hier momenteel een goed voorbeeld van.

Mobiliteit stelt ons in staat om actief deel te nemen aan de samenleving. Iedereen wil zich graag kunnen verplaatsen. Voor werk, studie of recreatieve doeleinden. Goede mobiliteit maakt ons leven prettiger en draagt bij aan ons woon- en leefgeluk. We spreken hier over mobiliteitsgeluk. In de eigen woonomgeving, onderweg en doordat we in staat zijn om de gewenste bestemmingen te kunnen bereiken. Bovendien is mobiliteit van groot belang voor de economie, de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat.

De relevantie voor onze gemeente

De auto heeft een grote dominantie in het straatbeeld van Ridderkerk. Daarnaast is er een gebrek aan alternatieven voor de auto, die aantrekkelijk genoeg zijn voor veel (regionale) reizen. Hierdoor zal, zonder wijzigingen in beleid, de groei van mobiliteit in Ridderkerk voor een groot deel opgevangen worden door meer autogebruik. Dit gaat ten koste van de ruimtelijke kwaliteit en het milieu, maar heeft ook negatieve invloed op de verkeersveiligheid en het mobiliteitsgeluk van de inwoners. Om de groei op duurzame wijze op te kunnen vangen, en de alternatieven beter te faciliteren is het nodig om een omslag in mobiliteit te realiseren. Nieuwe alternatieven moeten een plek krijgen in het straatbeeld en bestaande alternatieven moeten aantrekkelijker worden.

Consequenties voor Ridderkerk

- Fietsinfrastructuur aanpassen op veranderende eisen
- Verbeteren ov verbindingen met de regio
- Verminderen ruimtebeslag door autoverkeer

Belangrijke beleidsplannen en -programma's

Er wordt via verschillende programma's gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio en van Ridderkerk als gemeente:

- MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Rotterdam hebben in 2019 de verkenningsfase afgesloten voor de Oeververbinding en de Algeracorridor. De voorgestelde nieuwe oeververbinding moet tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam komen. Samen met andere maatregelen worden deze nu uitgewerkt in een concreet plan.
-
- Fietsplan Samen Verder Fietsen 2016-2025 van de provincie Zuid-Holland. Het Fietsplan 'Samen verder fietsen' 2016-2025 en de Uitvoeringsagenda Fiets geven duidelijk aan: ZuidHolland wil de best bereikbare provincie zijn, ook per fiets.





- Personenvervoer over Water van de provincie Zuid-Holland en MRDH. De provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) hebben samen met de Drechtsteden, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam aan een langetermijnvisie voor personenvervoer over water vastgesteld. Doel van de visie is om de kansen en mogelijkheden van samenwerking beter te benutten en om te onderzoeken hoe het vervoer over water beter en slimmer kan en met een betere service voor de reiziger. Deze visie is vastgesteld in 2019. **Risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak**

Welke ontwikkeling zien we?

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. In een dichtbevolkt land als Nederland is het een grote uitdaging om ervoor te zorgen dat alle weggebruikers veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. De situatie is landelijk de laatste jaren verslechterd; het aantal ernstig verkeersgewonden blijft stijgen en ook het aantal verkeersdoden neemt weer toe. Er is al veel kennis over het ontstaan van ongelukken maar de kennis over de preventie van ongelukken blijkt vaak niet volledig te zijn of is verspreid over verschillende partijen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2018 daarom het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) gelanceerd waar ze zichzelf het doel heeft gesteld het aantal verkeersgewonden en doden terug te brengen en te streven naar nul verkeersslachtoffers.

De relevantie voor onze gemeente

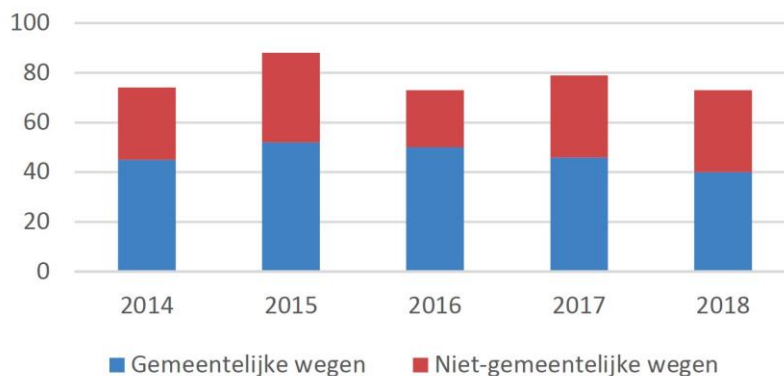
In onze gemeente zien we gelukkig wel een langzame daling van het aantal verkeersslachtoffers. In de periode 2014 – 2018 is het aantal geregistreerde ongelukken per jaar gelijk gebleven, maar het aantal slachtoffers op onze gemeentelijke wegen was in 2018 op het laagste niveau sinds 2014. Ook in Ridderkerk maken we een punt van nul verkeersslachtoffers. We werken daarom ook aan een risico gestuurde aanpak. Uit de ongevalsdata blijkt dat er over het algemeen in Ridderkerk minder verkeersslachtoffers vallen per inwoner dan in gemiddeld in de MRDH, behalve bij jongeren tot 17 jaar oud. Daar vallen relatief veel slachtoffers in Ridderkerk, vooral op de fiets. Dit is een zorgelijke situatie die extra aandacht vereist.

Een andere relevante ontwikkeling is dat Nederland vergrijst. Ridderkerk volgt deze trend. Het aandeel van de bevolking ouder dan zestig jaar stijgt in Ridderkerk bovengemiddeld (CBS, 2016). Onder ouderen vallen veel verkeersslachtoffers in Ridderkerk. 26% van de verkeersslachtoffers in Ridderkerk is ouder dan 60, vergeleken met 20% landelijk. Er wonen in Ridderkerk relatief veel ouderen. Er is dan ook geen aanleiding om aan te nemen dat ouderen in Ridderkerk een hoger risico lopen, maar gezien het aantal ongevallen in deze groep is het zeker een aandachtspunt van de gemeente.





Ontwikkeling verkeersgewonden en -doden



Figuur 4: Ontwikkeling verkeersslachtoffers in Ridderkerk (bron: MRDH)

Een prettige groene, veilige en aantrekkelijke woonomgeving ondersteunt betrokkenheid en sociale cohesie in de buurt. Wanneer de leefomgeving een prettige verblijfplaats is en de verkeersveiligheid in de buurt hoog is, stimuleert dit spontane ontmoetingen tussen buurtbewoners. Dit geldt voor alle bewoners van Ridderkerk, van jong tot oud. Uitgangspunt is dat bewoners zo lang en zo goed mogelijk zelfstandig thuis kunnen blijven wonen en onderdeel zijn van en deel kunnen nemen aan de maatschappij. Veilig verplaatsen is hierbij een belangrijk voorwaarde. Ook dit geldt van jong tot oud.

	Provincie Zuid-Holland		Gemeente Ridderkerk	
	Aandeel inwoners	Aandeel slachtoffers	Aandeel inwoners	Aandeel slachtoffers
0 t/m 11 jaar	17%	4%	12%	7%
12 t/m 15 jaar	4%	5%	4%	9%
16 t/m 17 jaar	2%	6%	2%	9%
18 t/m 24 jaar	9%	17%	8%	9%
25 t/m 39 jaar	19%	21%	16%	13%
40 t/m 49 jaar	13%	13%	12%	11%
50 t/m 59 jaar	13%	14%	15%	15%
60 t/m 69 jaar	11%	10%	13%	10%
70 en ouder	12%	10%	18%	16%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Figuur 5: Aandeel verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie (bron: MRDH risicoanalyse)

Belangrijke beleidsdocumenten en -programma's

De MRDH streeft naar nul verkeersdoden en -gewonden in de regio. Deze doelstelling is des te urgenter nu het aantal verkeersdoden in de MRDH de afgelopen jaren weer toeneemt.

Fietsers, brom- en snorfietsers en jongeren blijken het meest kwetsbaar (zie Figuur 6 en de bijlage voor meer grafieken over ontwikkeling van verkeersdoden en -gewonden, vervoerwijzen en leeftijden van verkeersslachtoffers). Wat uit deze grafiek blijkt is dat het overgrote deel van de



verkeersslachtoffers in Ridderkerk zich verplaatst per (elektrische) fiets, brom- of snorfiets en of te voet.

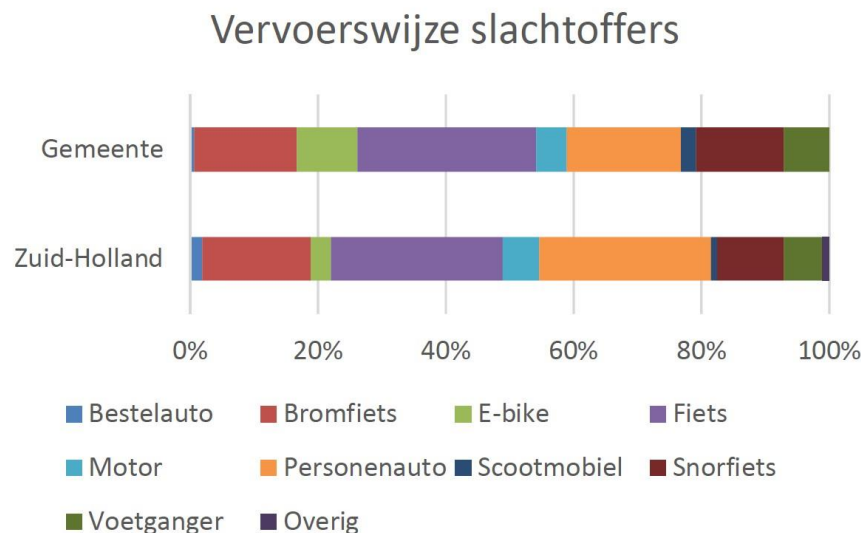
De MRDH heeft zich gecommitteerd aan het meerjarenprogramma 'Maak van de nul een punt'. Deze nul- ambitie is ook verwoord in de Strategische Agenda MRDH. Naast deze hoofddoelstelling ziet de MRDH het verbeteren van de verkeersveiligheid ook als middel om bij te dragen aan het behalen van doelstellingen op het vlak van economie, stad, bereikbaarheid en energie.

Consequenties voor Ridderkerk:

- Meer aandacht nodig voor de veiligheid van fietsers en voetgangers; • Zowel de infrastructuur als de verkeerseducatie verbeteren;
- Richten op 0 verkeersdoden in 2030.

Andere relevante programma's voor ons zijn:

- Het programma fietsveiligheid van het ROV Zuid-Holland. In het Programma Fietsveiligheid (2018) van ROV-ZH staat gedragsbeïnvloeding van fietsers centraal. Het programma voorziet in de kaders voor activiteiten, die het mogelijk maken levenslang te blijven leren als fietser.
- De uitvoeringsagenda bereikbaarheid van de MRDH. Hierin stelt de MRDH de prioriteiten vast voor het verbeteren van de bereikbaarheid van zowel werklocaties als woonlocaties in de komende jaren.
- Het landelijke programma Doortrappen met het ROV Zuid-Holland als regionale kwartiermaker. Met dit programma willen we bereiken dat ervaren fietsers zo lang mogelijk veilig kunnen blijven fietsen.



Figuur 6: vervoerswijze verkeersslachtoffers (boven Ridderkerk, onder Zuid-Holland) bron: MRDH

Bovenstaande programma's sluiten direct aan op de grootste risicogroepen voor de gemeente Ridderkerk (jongere en oudere fietsers en bromfietzers) en vereisen meer aandacht vanuit de gemeente. Ook moeten we aan de slag met het verbeteren van ons fietsnetwerk, het slechten van barrières voor de voetganger en het reduceren van het aantal en de snelheid van autoverkeer op de gemeentelijke wegen.



Innovaties bieden kansen voor mobiliteit

Welke ontwikkeling zien we?

Er komen steeds meer nieuwe vormen van mobiliteit, zoals het delen van ritten, deelauto's, nieuwe deelfietssystemen en e-bikes. Alleen of als onderdeel van een multimodale keten. Voor de bereikbaarheid van knooppunten wordt steeds meer ingezet op vernieuwende kleinschalige vormen van vervoer. Ook zien we de intrede van slimme mogelijkheden voor het reizen van deur tot deur, zoals Mobility as a Service (MaaS). MaaS staat voor het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bv. mobiele app) met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties.

Voertuigen zelf worden steeds slimmer, met als stip op de horizon de autonome voertuigen. Intussen plukken we in Nederland al steeds meer de vruchten van intelligente transportsystemen (ITS) en de steeds groter wordende hoeveelheid data die al deze slimme mobiliteit oplevert. Ook op het gebied van verkeersveiligheid zijn er steeds meer slimme oplossingen om bijvoorbeeld bijna-ongevallen te detecteren en analyseren door middel van videobeelden. Smart mobility vraagt om een slimme overheid die de juiste keuzes maakt en sturing geeft op grond van de behoeften in een veranderende maatschappij.

De relevantie voor onze gemeente

Onzeker is nog in welk tempo deze ontwikkelingen zich voltrekken en welk effect deze ontwikkelingen hebben op bijvoorbeeld de mobiliteitsbehoefte, bereikbaarheidsknelpunten of de verkeersveiligheid. Voor de looptijd van dit mobiliteitsplan wordt de zelfrijdende auto nog niet voorzien. Daarnaast zijn oplossingen als MaaS alleen kansrijk voor het verbeteren van de bereikbaarheid als de alternatieven voor de auto ook daadwerkelijk concurrerend zijn.

Er is veel aandacht voor beïnvloeding van het reisgedrag: meer gebruik van fiets en ov, meer carpoolen, thuiswerken en buiten de spits reizen. Ook bewoners en bedrijven kunnen een bijdrage leveren aan verduurzaming van het vervoer, en aan het verlichten van verkeersknelpunten. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van verschillende bestaande campagnes en initiatieven. De gemeente werkt op dit onderwerp samen met o.a. Barendrecht en Albrandswaard onder de noemer "Samen Bereikbaar" en met de Verkeersonderneming maar heeft ook als werkgever een sterke voorbeeldfunctie.

Belangrijke beleidsdocumenten en -programma's

- Het programma mobiliteitsmanagement van de regio Drechtsteden in samenwerking met Rijkswaterstaat.
- Een gebiedsaanpak voor de regio Drechtsteden in samenwerking met De Verkeersonderneming.
- Innovatieve aanpak A15 (ook in samenwerking met de Verkeersonderneming). Hierin liggen kansen voor de gemeente Ridderkerk om alternatieven voor de auto aan te bieden aan haar inwoners.





- De Verkeersonderneming werkt samen met de MRDH, ministerie I&W, gemeenten Rotterdam en Den Haag en Rotterdam The Hague Airport aan een regionale Mobility as a Service pilot. Een pilot die zowel goed is voor de bereikbaarheid van de luchthaven als de regio.

Door aan te sluiten bij de programma's van de regio doet de gemeente meer kennis op over gedragsverandering en kunnen we bijvoorbeeld aansluiten bij bestaande acties om mensen te verleiden de auto te laten staan. Dit maakt onze eigen inzet efficiënter en kunnen onze inwoners profiteren van de inzet op regionale schaal.

Consequenties voor Ridderkerk

- Aansluiten bij bestaande programma's rondom gedragsverandering;
- Dataverzameling om het reisgedrag beter te monitoren.





3. HET TOEKOMSTBEELD VAN RIDDERKERK

Om Ridderkerk duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden kunnen we niet volstaan met het beleid en de situatie zoals die nu is. Zoals uit hoofdstuk twee blijkt, staat Ridderkerk daarin niet alleen. Er gebeurt veel op zowel lokale, regionale als nationale schaal. Om een antwoord te geven op de veranderingen in de wereld om ons heen en ervoor te zorgen dat Ridderkerk een aantrekkelijke woon- en vestigingsplaats blijft, moeten we eerst vaststellen wat het precieze doel is dat we nastreven.

In dit hoofdstuk wordt de missie (wat willen we bereiken) en de visie (hoe bereiken we dat) uiteengezet. Deze missie en visie zijn mede tot stand gekomen op basis van de waardenkaart mobiliteit, ontwikkeld door de Hogeschool Windesheim. Samen met de stakeholders zijn de belangrijkste onderliggende waarden die van toepassing zijn voor Ridderkerk bepaald en deze zijn vervolgens vertaald naar actielijnen op basis van de omgevingsvisie. Dit wordt uitgebreider toegelicht in hoofdstuk vijf.

Missie

De missie die tot stand is gekomen, verbindt verschillende belangen waar mobiliteit aan bijdraagt. Aan de ene kant zorgt mobiliteit ervoor dat mensen deel kunnen nemen aan de samenleving. Hoe beter bereikbaar een stad of een regio, hoe meer mensen deel kunnen nemen door middel van werk, sociale contacten of bijvoorbeeld scholing. Actieve mobiliteit (lopen en fietsen) levert positieve gezondheidsvoordelen op. Aan de andere kant zorgt mobiliteit voor negatieve effecten zoals luchtvervuiling, ruimtebeslag en onveiligheid. In de missie zijn deze belangen tegen elkaar afgewogen met als uitgangspunt dat een goed verbonden Ridderkerk van vitaal belang is voor het aantrekkelijk houden van de gemeente. De vastgestelde missie luidt als volgt:

‘De gemeente Ridderkerk en haar inwoners streven ernaar om van hun woonplaats een plek te maken waarin iedereen in staat is om actief deel te nemen aan de samenleving in Ridderkerk en de regio. Ridderkerk is een gemeente die gericht is op de toekomst en waarin duurzame en gezonde mobiliteit prioriteit heeft en krijgt. Ridderkerk richt de blik naar buiten en zorgt voor uitstekende verbindingen met Rotterdam, de Drechtsteden en de regio. De voorwaarden van deze verbindingen zijn het werken aan verbetering van luchtkwaliteit, het beperken van overlast en het streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers. Dit mobiliteitsbeleid stelt de gemeente Ridderkerk in staat om de doelen uit haar omgevingsvisie te behalen en een gezonde en duurzaam levendige leefomgeving te bieden aan de volgende generatie Ridderkerkers.’





Visie

De bovenstaande missie is nog vrij algemeen. Dit is het doel waarnaar gestreefd wordt maar wat niet per se te realiseren is binnen het gestelde tijdspad. Om deze missie te vertalen in meer concrete actielijnen is de volgende visie opgesteld:

We gaan werken aan een Ridderkerk dat minder afhankelijk is van de auto. Autobereikbaarheid is noodzakelijk, maar indien mensen volledig afhankelijk zijn van een auto voor alle verplaatsingen heeft dit een onwenselijke impact op onze inwoners en hun omgeving. Er zijn altijd mensen die de auto moeten gebruiken, dat moet gefaciliteerd worden, maar de auto hoeft niet altijd de eerste keuze voor verplaatsingen te zijn. Bovendien is groei van mobiliteit op basis van de auto in zeer beperkte mate mogelijk gezien het ruimtebeslag van de auto.

Binnen Ridderkerk en de directe omgeving komen de voetganger en de fietser in zowel beleid als inrichting op de eerste plaats. Voor reizen van- en naar de gemeenten in de regio streeft Ridderkerk naar zeer goed openbaar vervoer. Dit openbaar vervoer zorgt voor een betrouwbare, snelle en frequente verbinding tussen Rotterdam, Ridderkerk en de Drechtsteden, maar ontsluit ook de wijken en kernen in Ridderkerk. Door ons te richten op duurzame, efficiënte en actieve mobiliteit ontstaat er meer ruimte voor onze inwoners om actief te bewegen en een openbare ruimte die uitnodigt om elkaar te ontmoeten. Gemeente Ridderkerk gaat werken aan drie thema's om dit mobiliteitsbeeld in Ridderkerk te bereiken:

Actief verbinden

Alle Ridderkerkers moeten zich, ongeacht hun leeftijd, beperking of financiële middelen, door Ridderkerk kunnen bewegen om zo volwaardig deel te nemen aan de samenleving en zich te ontplooiën. We werken aan goede verbindingen tussen de wijken en zorgen dat Ridderkerkers gestimuleerd en geholpen worden bij het op een actieve wijze deelnemen aan de Ridderkerkse samenleving. De inwoners van Ridderkerk kunnen zich comfortabel, vlot en veilig actief verplaatsen tussen de wijken. Voor reizen binnen Ridderkerk krijgen fiets en voetganger prioriteit. Dit betekent niet dat de auto geen plaats meer heeft in Ridderkerk maar de verbinding tussen de wijken voor voetgangers en fietsers wordt met prioriteit verbeterd. Voor mensen met een beperking zijn er passende oplossingen om ook hun deelname aan de samenleving te garanderen.

Efficiënt vervoeren

De goede bereikbaarheid van Ridderkerk is cruciaal voor de economische groei en voor de mogelijkheden van onze inwoners om naar school, sport, werk en familie te gaan. Voor reizen buiten Ridderkerk wordt de combinatie fiets en (h)ov een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Door de frequentie en de snelheid van het ov te verbeteren en te zorgen voor degelijk voor- en natransport wordt het openbaar vervoer een steeds beter en efficiënter alternatief voor de auto. Gemeente Ridderkerk stimuleert het behoud en de groei van de grote werkgelegenheidscentra, zowel voor werknemers als de logistieke sector. We faciliteren goede ontsluiting zodat het voor bedrijven aantrekkelijk is om zich hier te vestigen, maar zorgen ook voor een verbetering in de efficiëntie van de logistieke stromen. Een belangrijke randvoorwaarde is dat de leefbaarheid niet onder druk komt te staan.





Duurzaam vergroenen

De gemeente Ridderkerk wil het dorpse karakter, de landschappelijke kenmerken en het schaalniveau van Ridderkerk behouden. Dit betekent dat we nieuwe keuzes moeten maken over de inrichting van de openbare ruimte. Meer ruimte voor groen, meer ruimte voor ontmoeten en minder openbare ruimte die alleen maar toegankelijk is voor de auto. Bij de inpassing van nieuwe infrastructuur wordt dit in acht genomen en gezocht naar kansen voor het versterken van de verbinding met de groenblauwe oase. Door het verbeteren van deze verbinding wordt het aantrekkelijker om actief te recreëren in en rondom Ridderkerk.





4. RIDDERKERK IN 2019

Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk is het gewenste toekomstbeeld van onze gemeente beschreven. Om te bepalen hoe Ridderkerk dit beeld kan bereiken, analyseren we het startpunt van de gemeente in 2019. Door het doel te verbinden aan de huidige situatie, bepalen we welke acties we ondernemen in de komende jaren.

Barrièrewerking

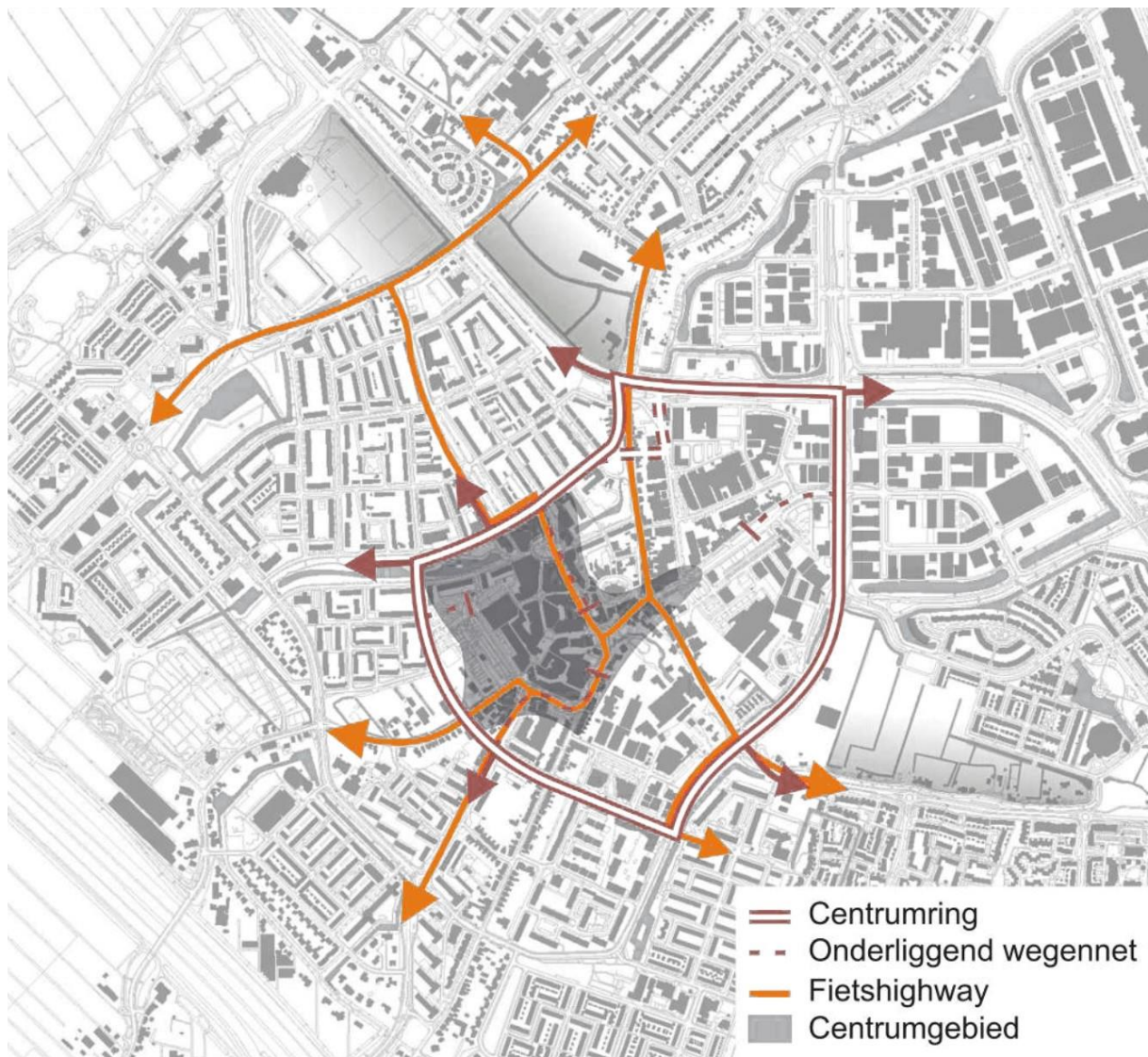
De afgelopen decennia is in Ridderkerk veel ingezet op het verbeteren van de doorstroming voor de auto. Het is voor automobilisten (te) makkelijk geworden om ook voor de zeer korte ritten gebruik te maken van de auto. Dit heeft ertoe geleid dat 53% van de autoritten in gemeente Ridderkerk nu korter is dan 5 kilometer. Dit zijn ritten die door de meeste mensen eenvoudig op de fiets uit te voeren zijn. Korte autoritten stoten buitenproportioneel veel CO₂ uit, het verminderen van het aantal korte autoritten is dus erg belangrijk bij de reductie van CO₂ uitstoot in de regio.

Het verkeerscirculatieplan van 2010 zette de fiets op 1, maar pleitte tegelijkertijd voor het implementeren van een centrumring zodat de auto vlot om het centrum heen kan rijden. Op deze ring is doorstroming voor de auto geprioriteerd boven de toegankelijkheid voor fietsers en de oversteekbaarheid voor voetgangers. Dit heeft ertoe geleid dat de centrumring als een grote barrière wordt ervaren door fietsers en voetgangers. Het gaat hierbij om onoverzichtelijke oversteekplaatsen en beperkte ruimte voor de fietser op delen van de centrumring. Het is makkelijker geworden om in de auto te stappen.

De voorgestelde “fietshighways”² uit het circulatieplan van 2010 zijn in de praktijk niet terug te vinden in de inrichting van de straat. Bijvoorbeeld de Verlengde Kerkweg en de Sint Jorisstraat zijn beiden onderdeel van de fietshighways zonder dat er fietsvoorzieningen aanwezig zijn.



² Een fietshighway is een term uit het verkeerscirculatieplan van Ridderkerk uit 2010. De bedoeling was dat de wegen met deze kenmerken een hoge kwaliteit fietsroute zouden leveren. Deze term wordt in dit mobiliteitsplan verder niet meer gebruikt om verwarring met snelfietsroutes en metropolitane fietsroutes te vermijden.



Figuur 7 Vigerend verkeerscirculatieplan uit 2010

Bovendien worden er nu barrières ervaren door fietsers en voetgangers om zich tussen de wijken te verplaatsen. Zo wordt de Rotterdamseweg als hinderlijk ervaren en de rotondes op de Vlietlaan, Vondellaan en Populierenlaan geven een onveilig gevoel aan zowel fietsers als automobilisten. Dit blijkt uit de opbrengst van de mobiliteitsmarkt. Toch zien we in de beschikbare data dat inwoners van Ridderkerk bovengemiddeld veel lopen als hoofdvervoermiddel. Het gaat hier om 2,1 kilometer per dag. Het Nederlandse gemiddelde is 0,5 kilometer per dag.³

³ Gemeente Rotterdam. (2016). *Verplaatsingen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Nederland 2004 – 2015*, p. 52





Wat gaan we doen?

Om de barrièrewerking tegen te gaan, zetten we de komende periode in op een herdefiniëring van het verkeersnetwerk in- en rond het centrum. Dit gebeurt in het kader van het ontwikkelperspectief centrum dat parallel ontwikkeld wordt. De gevolgen van deze ingrepen zullen ook in dat kader onderzocht moeten worden. In ieder geval moet het centrum beter bereikbaar worden per fiets en te voet. Ook wordt hiermee de bereikbaarheid per ov verbeterd. Daarnaast zetten we in op verbetering van de oversteekbaarheid van de gebiedsontsluitingswegen, inclusief de Rotterdamseweg. Bovendien zetten we in op het verbeteren van de aantrekkelijkheid om tussen de wijken te verplaatsen per fiets of te voet door het invullen van de ontbrekende schakels in het netwerk voor de fiets en de voetganger. In de toekomst willen we lopen en fietsen verder aanmoedigen door een groener en leefbaarder Ridderkerk te realiseren. De fietsroutes moeten aantrekkelijker worden. Daarvoor moet het kwaliteitsniveau omhoog. In principe worden alle fietsroutes op het netwerk uitgevoerd in asfalt en voldoen ze ten minste aan de richtlijnen van het CROW. Waar vrijliggende fietspaden zijn zorgen we voor vergevingsgezinde stoepanden om het risico op eenzijdige ongevallen te minimaliseren.

Ook hebben we aandacht voor het fietsparkeren rondom het centrum en de wijkcentra. Stimuleren om per fiets te komen betekent dat er veilige en kwalitatief goede stallingsruimte beschikbaar moet zijn. Het nieuwe wegenstructuurplan en fietsnetwerk staat in het uitvoeringsprogramma.

Kwaliteit openbaar vervoer

De discussie rondom de ontwikkeling van het openbaar vervoer in gemeente Ridderkerk speelt al langere tijd. De verkenning naar de toekomst van het openbaar vervoer in Ridderkerk is gestart vanwege de vele ontwikkelingen en uitdagingen op het gebied van mobiliteit in de regio. In de HOV visie die in 2019 is uitgevoerd, zijn verschillende alternatieven tegen elkaar afgezet. Hieruit is voortgekomen dat gemeente Ridderkerk op korte termijn kiest voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) op basis van een bussysteem. Het huidige aanbod van openbaar vervoer is afgebeeld in figuur 7. Dit betekent dat de komst van HOV een verandering teweeg zal brengen. De frequentie, reistijd, het voertuig en voorzieningen bij de haltes gaan veranderen.

De ontwikkeling naar een HOV-bussysteem betekent dat de buslijnen gebundeld en gestrekt worden. In de toekomst worden er twee R-Net lijnen die een snelle verbinding naar Kralingse Zoom en Zuidplein voorzien met daarnaast ontsluitende lijnen voor de overige bestemmingen. Kralingse Zoom en Zuidplein zijn bij uitstek de belangrijkste bestemmingen vanuit Ridderkerk (zie figuur 8). Beide routes worden een hoogfrequente verbinding met verbeterde doorstroming en snelheid vanwege het feit dat de lijn directer rijdt en niet meer door woonwijken slingert. Op Kralingse Zoom en Zuidplein kan vervolgens worden overgestapt op het metronetwerk van Rotterdam. Op de lange termijn wordt een ombouw tot lightrail voorzien, voor een groot deel afhankelijk van ontwikkelingen binnen de gemeente Rotterdam. We houden dan de ontwikkelingen rond Rotterdam Stadionpark dan ook nauwlettend in de gaten.

Park & Ride

Door middel van Park & Ride kunnen mensen die verder van een hoogwaardige ov halte, of mensen die niet in staat zijn te fietsen of te lopen toch gebruik maken van hoogwaardig openbaar vervoer.

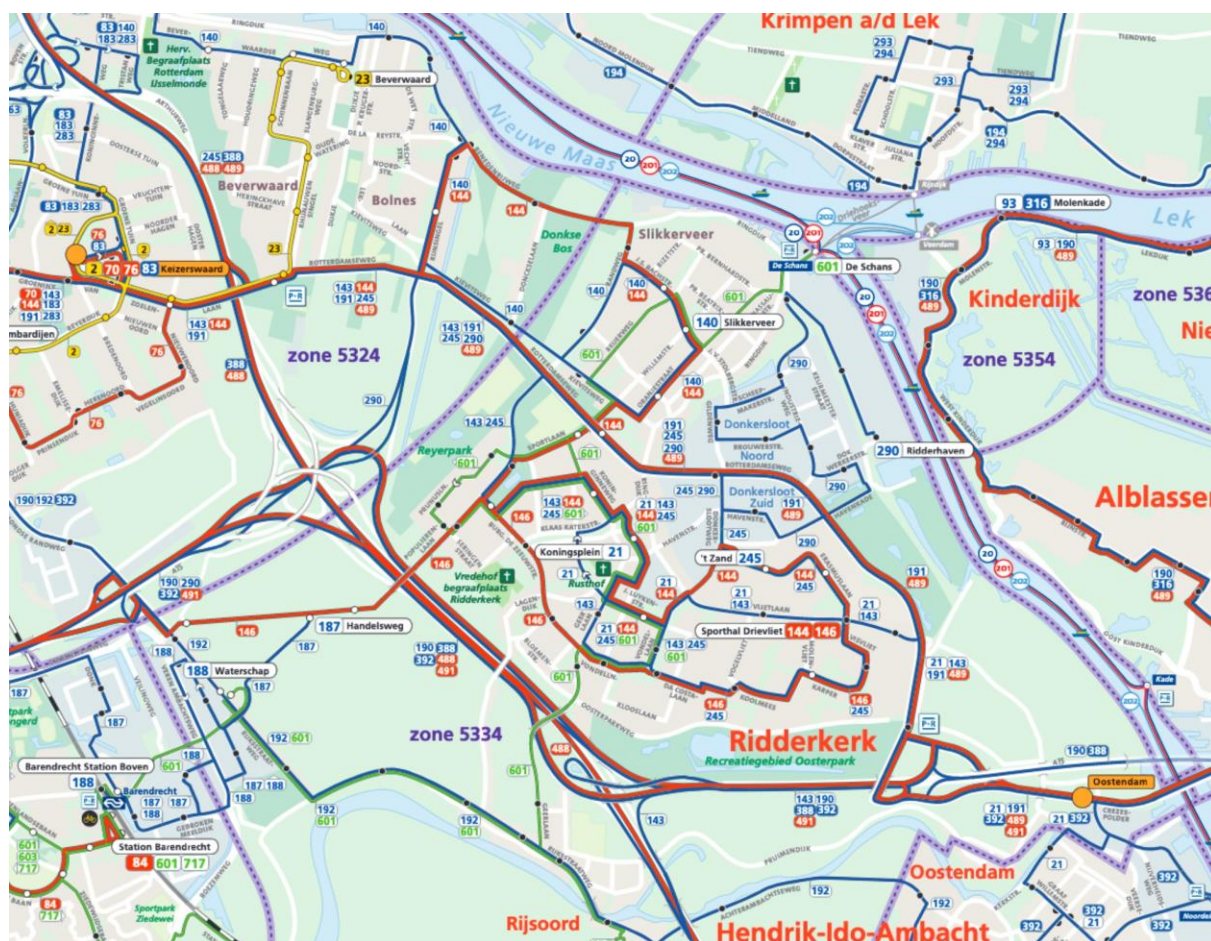




Het faciliteren van autoparkeren rond ov haltes kan de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het ov verbeteren. Hier zijn echter wel hoge kosten (en ruimtebeslag) aan verbonden. Rond Ridderkerk zijn momenteel drie grotere locaties met P&R faciliteiten. De P&R bij station Barendrecht wordt goed gebruikt met 99% bezettingsgraad. P&R de Schans (bij de Fast-Ferry) heeft een bezettingsgraad van zo'n 60% terwijl de P&R Beverwaard (bij de tramhalte) grotendeels leeg staat (13% bezettingsgraad met 414 parkeerplaatsen). Hieruit blijkt dat een succesvolle P&R voor een groot deel afhankelijk is van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

De doorontwikkeling naar R-Net lijnen zorgt voor een kwaliteitsimpuls waarmee verwacht wordt dat het reizigersaantal bij introductie met 12 tot 15% groeit. Het ov-netwerk in Ridderkerk wordt een systeem dat betrouwbaar, frequent, snel, toegankelijk en comfortabel is. Met de komst van het R-Net voorkeursnetwerk, wordt de bushalte aan de Vondellaan en Donkerslootweg de centrumhalte. Dit gaat als station functioneren. Lijn 144 en 140 blijven twee grotendeels ontsluitende lijnen die de verschillende wijken in Ridderkerk verbinden. In de toekomst wordt nog onderzocht hoe het vraagafhankelijk vervoer het beste ingevuld kan worden. Deze doorontwikkeling betekent dat er op termijn infrastructurele aanpassingen gedaan moeten worden zoals de aanleg van nieuwe spitsstrookbusbanen en overige maatregelen om de betrouwbaarheid van het lokale busnetwerk te verbeteren. Hierbij wordt aangetekend dat het implementeren van de HOV visie tot significante ingrepen in de lokale infrastructuur kan leiden. Aandacht voor potentiële barrièrevorming en verkeersonveiligheid voor fietsers en de toegankelijkheid voetgangers is van groot belang bij implementatie.





Figuur 8 Lijnennetkaart 2019

Richting Dordrecht is er momenteel een directe busverbinding (143). Daar wordt momenteel echter weinig gebruik van gemaakt (110 instappers per dag vanuit Ridderkerk). Extra investeringen in een directere verbinding met Dordrecht wordt dan ook niet voorzien.

Doordat de buslijnen worden gebundeld en gestrekt, betekent dit voor een deel van onze inwoners dat er een grotere afstand moet worden afgelegd naar de bushalte. Voor mensen die dit per fiets kunnen afleggen, moeten de voorzieningen bij de haltes op orde zijn. Een comfortabele halte, veilige

Uitstaphalte	Uitstappers per werkdag	Wv. Overstappers op metro	Wv. Overstappers op tram	Wv. Overstappers op RET-bus
Akkeroord	140		80	20
Keizerswaard	160		40	30
Koningsplein	140			20
Kralingse Zoom*	330	300		0
P+R Beverwaard	100		40	10
Station Dordrecht	110			
Station Lombardijen	300		30	30
Zuidplein	1.270	730		240

Figuur 9 Belangrijkste uitstaphaltes voor buspassagiers uit Ridderkerk (bron: RET)



fietsenstalling en oplaadpunt voor de elektrische fiets zijn essentieel om onze inwoners te stimuleren gebruik te maken van het HOV. In dit kader zal ook het een systeem van deelfietsen bij HOV haltes onderzocht worden. Voor de mensen voor wie de fiets geen optie is, moet er een alternatief zijn. De wijkbus – een initiatief is van Facet – is hier een voorbeeld van (niet te verwarren met bus 601). Dit biedt een deur-tot-deur aanbod voor reizigers die niet gemakkelijk het openbaar vervoer instappen. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt op dit moment ook belemmerd door de bereikbaarheid van bushaltes. Reizigers ervaren ze als onveilig. Dit komt met name door onoverzichtelijke oversteekpunten nabij de halte of oncomfortabele looproutes naar de bushalte. Minder vitale reizigers moeten de halte goed kunnen bereiken. De looproutes naar haltes dienen van hoge kwaliteit te zijn en eventueel uitgerust met rustpunten om de toegankelijkheid te verhogen.





Figuur 10: Buurtbus van Facet

De Waterbus

Een bijzondere vorm van openbaar vervoer in Ridderkerk is de Waterbus. Deze levert een directe verbinding over het water met zowel Rotterdam als Dordrecht. Deze verbinding wordt zeer hoog gewaardeerd door de reiziger maar heeft een lage kostendekkingsgraad en veroorzaakt veel luchtvervuiling (de RET heeft onderzocht dat een bus 174 gram CO₂ per reiziger per km uitstoot en de Fast Ferry 1.458 gram. Zie: <https://www.ret.nl/co2.html>). De gemeente zet zich in voor de waterbus als aanvulling op het ov maar onderkent de problematiek rondom duurzaamheid en capaciteit. De waterbus is in het geheel van vervoersmogelijkheden geen vervanger voor hoogwaardig en frequent ov over land. Het heeft echter als aanvullend vervoermiddel een waardevolle rol vanwege de aantrekkelijkheid van de waterbus in combinatie met de (elektrische) fiets, met name voor recreatieve trips en voor woon-werk verkeer.

Wat gaan we doen?

In de komende jaren zullen we aan de slag moeten met het verbeteren van de haltevoorzieningen en de infrastructuur voor het HOV. Dit vereist investeringen in fietsenstallingen, het verbeteren van de sociale- en verkeersveiligheid rondom de haltes en het zorgen voor hoge kwaliteit fiets- en wandelvoorzieningen van- en naar het openbaar vervoer. Ook moeten we zorgen dat het openbaar vervoer voor alle inwoners bereikbaar blijft door het uitbreiden van het aanbod in vervoer op maat. Dit is verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.



Voor meer gedetailleerde informatie over de ontwikkeling van het (H)OV in Ridderkerk wordt verwezen naar de HOV visie die begin 2020 in de gemeenteraad wordt behandeld.

Ruimte voor auto's en vrachtwagens

Auto's staan gemiddeld ruim 95% van de tijd stil. Daarmee nemen geparkeerde auto's veel (openbare) ruimte in beslag die daardoor niet voor andere doeleinden gebruikt kan worden. In het centrum van Ridderkerk is er op dit moment zowel op maaiveld als in parkeergarages voldoende parkeeraanbod. In combinatie met de dorpsring maakt dit het heel makkelijk om het centrum met de auto te bezoeken. We zien dat er in de parkeergarages nog veel ruimte over is en er vooral gekozen wordt voor (waar mogelijk gratis) parkeren op maaiveld. Uit het parkeeronderzoek van 2017 blijkt dat op het drukste moment er circa 45% tot 55% bezet was in de parkeergarage Koningsplein.⁴ Met andere woorden, in parkeergarage Koningsplein waren er ongeveer negentig plaatsen onbenut, daar willen we beter gebruik van gaan maken.

Vrachtverkeer

Naast autoverkeer nemen ook vrachtwagens veel ruimte in. In en rondom het centrum ontstaan er conflicten tussen vrachtwagens die laden en lossen en bezoekers. Dit levert onveilige situaties op, bijvoorbeeld bij de supermarkten. Ook Donkersloot trekt als bedrijventerrein veel vrachtwagenverkeer aan. De hinder wordt hier met name veroorzaakt door geparkeerde vrachtwagens. Deze hebben een slechte invloed op de sociale veiligheid van het gebied. Ook de komst van Dutch Fresh Port betekent een toename in vrachtverkeer.

Sommige inwoners van Ridderkerk ondervinden hinder van vrachtverkeer en indien dit niet in goede banen geleid wordt bestaat de kans op overlast. Hierbij gaat het om geluidshinder, verkeersveiligheid en verslechterde luchtkwaliteit. De aankomende mobiliteitsvisie voor Dutch Fresh Port, als onderdeel van de verdere ontwikkeling van dit gebied, zal oplossingsrichtingen schetsen voor de verwachte groei in vrachtverkeer. De hinder in de rest van Ridderkerk wordt vooral veroorzaakt door sluipverkeer wanneer er file staat op de snelwegen.

Centrumgebied

Om ruimte te creëren voor ontmoetingen, duurzame mobiliteit, nieuwe deelconcepten in een klimaatbestendige openbare ruimte is het nodig om in gebieden waar de ruimtelijke druk hoog is het aantal parkeerplaatsen op straat te verminderen. Het huidige betaald parkeerregime blijft vooralsnog

gehandhaafd in het centrum van Ridderkerk om voldoende parkeerruimte te bieden aan bezoekers van de verschillende voorzieningen. Hiermee stimuleren we inwoners van Ridderkerk om vaker met een andere vervoerswijze het centrum te bezoeken, ook vanuit gezondheids- en duurzaamheidsoogpunt. Ondertussen volgen we de lokale ervaringen, onder andere met een blauwe zone, en bekijken we of er aanleiding is om de parkeerregulering te herijken. Het uitgangspunt hierbij blijft wel het blijvend stimuleren van gezonde en duurzame mobiliteit in Ridderkerk. Waar mogelijk worden parkeerders aangespoord om gebruik te maken van de parkeergarages in plaats van parkeren

⁴ Bureau de Groot Volker. (2017). Parkeeronderzoek Centrum Ridderkerk.





op straat. Uitgangspunt is dat het centrum ook vanuit de wijken goed per auto bereikbaar blijft, maar dat het aantal onnodige autokilometers verminderd wordt.

In de toekomst moet er daarnaast nagedacht worden over logistieke oplossingen die overlast van vrachtwagens in en rondom het centrum verminderen. Dit kan op verschillende manieren (logistieke centrumhubs, bakfietslogistiek, kleinere emissieloze vrachtwagens), maar vereist maatwerk om ervoor te zorgen dat alle ondernemingen op gepaste wijze bevoorraad kunnen worden.

Autoparkeren in de woonwijken

Wij willen kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen rondom deelmobiliteit, de groeiende populariteit van fiets en ov en ervoor zorgen dat de auto-afhankelijkheid van Ridderkerk in de toekomst vermindert. Hiervoor zullen de parkeernormen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen en bouwactiviteiten herzien moeten worden terwijl de alternatieven steeds beter worden. De insteek is dat het parkeerbeleid minder gericht is op het faciliteren van de maximale parkeervraag bij gebiedsontwikkelingen en bouwactiviteiten. Ook bij nieuwe ontwikkelingen moet er meer ruimte vrijgemaakt worden voor deelmobiliteit, fietsparkeren en nieuwe vormen van vervoer. Dit kan alleen als potentiële nieuwe bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden vooraf betrokken zijn bij deze gebiedsontwikkelingen, zodat men vooraf weet en kan inspelen op het eigen mobiliteitsgedrag en verplaatsingspatroon. De verwachting is dat daarmee het totaal aantal parkeerplaatsen verlaagd kan worden. Ook moeten er meer oplaadpalen op straat beschikbaar komen om de transitie naar elektrische mobiliteit mogelijk te maken. Het aantal elektrische auto's in Nederland groeit hard, en deze ontwikkeling moet gefaciliteerd worden.

Wat gaan we doen?

In de komende jaren moet Ridderkerk aan de slag om te zorgen dat de overlast door vrachtverkeer afneemt, ook met een groeiende logistieke functie van Ridderkerk. Hiervoor wordt een mobiliteitsvisie voor Dutch Fresh Port opgesteld.

We onderzoeken de mogelijkheden voor een of meerdere logistieke hubs voor de bevoorrading van het centrum en we gaan aan de slag met lagere parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen in en rond Ridderkerk en een groei van het aantal oplaadpalen voor elektrische auto's. Hierdoor komt er ruimte voor nieuwe (deel)mobiliteit en houden we Ridderkerk leefbaar, veilig en economisch vitaal.

Recreatieve verbindingen door het groen

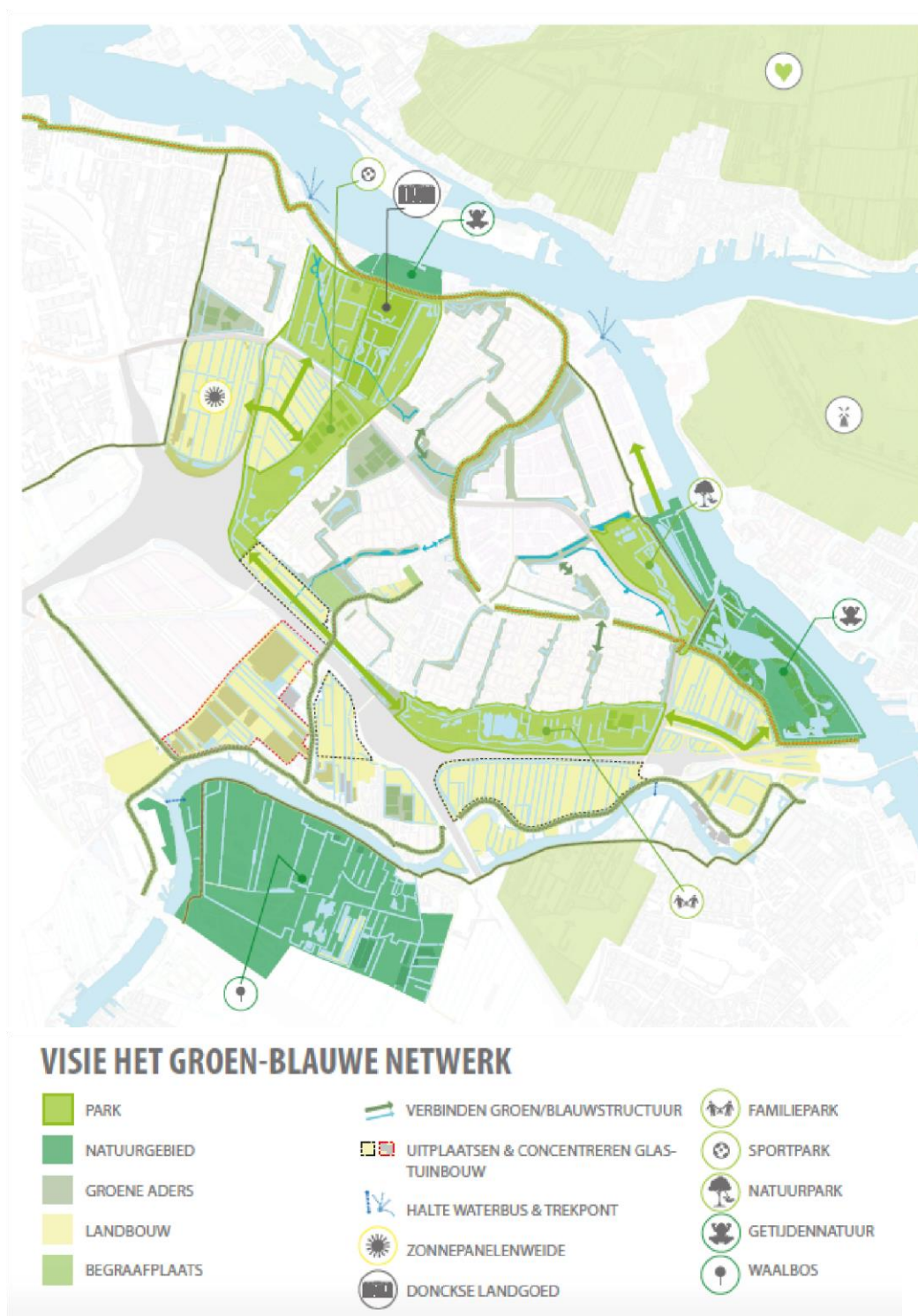
De gemeente Ridderkerk is de meest geasfalteerde gemeente van Nederland. Dit heeft voor een groot deel te maken met het knooppunt Ridderkerk dat binnen de gemeentegrenzen ligt. De hoge mate van verstedelijking vraagt om koestering van het groen. In onze omgevingsvisie noemen we dit de groenblauwe oase. Daarnaast wordt er in de omgevingsvisie voor Ridderkerk expliciet gesteld dat er meer ruimte moet komen voor ontmoetingen. Parken, sportparken en groen in het algemeen bieden hier een mogelijkheid voor. Op dit moment zijn deze groenvoorzieningen in (en rond) gemeente Ridderkerk enigszins versnipperd, en voornamelijk aan de randen te vinden, zoals zichtbaar op onderstaande kaart uit de Omgevingsvisie.





De recreatieve gebieden liggen aan de rand van de gemeente. Aan de Noordwestzijde ligt het cultureel historische gebied het Donckse Bos. Dit ligt ingesloten tussen de Benedenrijweg en de Rotterdamseweg. De Benedenrijweg en de Ringdijk bieden een mooi uitzicht over de Nieuwe Maas maar dit loopt over in de Industrierweg waarbij het historische karakter van Ridderkerk niet meer zichtbaar is. Aan de waterkant van de Noord ligt nog een grote groenstrook maar deze is ingekapseld in industriegebied. Het mountainbike en wandelgebied in de Gorzen ligt sterk gescheiden van Ridderkerk door de barrière van de Rotterdamseweg.





Figuur 11 Overzicht van groene gebieden uit de Omgevingsvisie 2035

Ten zuiden van de Waal ligt het Waalbos. Er is vanuit de Landschapstafel IJsselmonde een visie opgesteld gericht op de ontwikkeling van het Waalbos. Tussen de A15 en Drievliet ligt het Oosterpark. Er is een fietstunnel onder de A16 die het Oosterpark verbindt met de Pruimendijk. Deze tunnel is niet goed vindbaar voor fietsers die er niet dagelijks fietsen. Tegen Ridderkerk West ligt het Reijerpark.



Ook de verbinding met de Waal, de Krimpenerwaard en Kinderdijk zijn van groot belang voor de recreatieve functies in Ridderkerk. Al deze gebieden moeten zo goed mogelijk verbonden worden met de groengebieden binnen de gemeentegrenzen.

Er is op dit moment geen herkenbare groenstructuur die al deze groene gebieden met elkaar verbindt. Dit raakt ook aan de barrièrewerking die eerder is beschreven. Met een focus op actieve vervoerswijzen ontstaat er een mogelijkheid om de interne groenstructuren te verbeteren. Door groene loop- en fietsverbindingen te faciliteren ontstaat er meer ruimte voor ontmoeting en ontstaat er een verbonden groen netwerk.

Wat gaan we doen?

Om de groene gebieden beter met elkaar te verbinden gaan we aan de slag met de recreatieve verbindingen. Dit houdt in dat de bereikbaarheid van de groene gebieden rondom Ridderkerk beter met elkaar en met het centrum verbonden gaan worden. Ook gaan we aan de slag met een programma voor leefstraten, waarbij de inrichting van woonstraten tegen het licht wordt gehouden en waar er met bewoners gekeken wordt naar een duurzamere en groenere inrichting van de openbare ruimte. Meer informatie over deze concrete projecten is opgenomen in het uitvoeringsprogramma.





5. OP WEG NAAR 2030

Vanuit de strategie en de huidige situatie zijn een aantal actielijnen ontstaan die ons helpen om tot het toekomstbeeld te komen. Deze actielijnen vormen het raamwerk van het mobiliteitsplan. De structuur van het mobiliteitsplan leggen we in dit hoofdstuk verder uit. De actielijnen zijn ingebed in waarden die aansluiten bij de doelen van onze omgevingsvisie.

De waardenkaart

Om te zorgen dat het mobiliteitsplan gestoeld is op de kernwaarden van de inwoners van Ridderkerk en niet te veel gedreven is door een voorkeur voor een modaliteit hebben we gebruik gemaakt van de Waardenkaart Mobiliteit. Deze aanpak is ontwikkeld door de Hogeschool Windesheim. De waardenkaart maakt inzichtelijk welke morele waarden ten grondslag liggen aan iemands opvattingen over mobiliteit. Het zorgt ervoor dat we mobiliteit in een breder perspectief plaatsen en vragen beantwoorden zoals: 'wat willen we bereiken in Ridderkerk?', 'wat moet prioriteit krijgen in de ontwikkeling van Ridderkerk?' en 'op welke manier draagt mobiliteit bij aan de ruimtelijke ontwikkeling van Ridderkerk?'. In bijlage 2 vindt u de waardenkaart met bijbehorende statements. Op de waardenkaart wordt onderscheid gemaakt tussen zes categorieën:

- Zorg & empathie
- Rechtvaardigheid & wederkerigheid
- Loyaliteit & trots
- Respect voor autoriteit
- Zuiverheid & schoonheid
- Vrijheid

Deze waardenkaart is gebruikt tijdens de bijeenkomsten met de verschillende stakeholders. De uitkomst van deze oefening was zeer eensgezind, met een uitgesproken hiërarchie in de belangrijkste waarden:

1. De categorie zorg en empathie
2. De categorie rechtvaardigheid en wederkerigheid
3. De waarde orde die valt in de categorie 'respect voor autoriteit'.

Zorg & Empathie

Deze categorie is door alle stakeholders gekozen als belangrijkste fundamentele waarde rondom mobiliteitsvraagstukken. De vier waarden in deze categorie zijn gelijk gewaardeerd. Bij de waarde Zorg & Empathie gaat het om de volgende onderwerpen:

- Verkeersdeelnemers zijn veilig;
- Mobiliteit beïnvloedt de gezondheid van mensen;
- Mobiliteit verhoogt de kwaliteit van leven;
- Mobiliteit stelt mensen in staat om deel te nemen aan de samenleving.





Bij projecten die deze waarde ondersteunen kan gedacht worden aan het beter inrichten van de straten rondom scholen, verkeersveiligheidsprojecten en projecten die de sociale veiligheid rondom bijvoorbeeld het openbaar vervoer vergroten. Ook het stimuleren van actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en het verminderen van uitstoot valt hieronder. Ten slotte zegt deze waarde dat een goede mobiliteit van groot belang is voor mensen om zichzelf te ontplooien, maar ook om op hogere leeftijd actief mee te (blijven) doen aan de samenleving op hogere leeftijd.

Rechtvaardigheid en Wederkerigheid

Deze categorie werd ook door alle stakeholders in de top drie benoemd. Bij de waarde Rechtvaardigheid & Wederkerigheid gaat het om de volgende thema's:

- ieder mens heeft recht op mobiliteit;
- de lusten en lasten van mobiliteit zijn naar verhouding verdeeld;
- mobiliteit is cruciaal voor economische groei;
- de negatieve effecten van mobiliteit worden gedragen door degenen die het veroorzaken

Bij projecten die deze waarden ondersteunen kan gedacht worden aan het zorgen voor een goed openbaar vervoer netwerk en vervoer op maat of het bestrijden van vervoersarmoede. Ook de duurzaamheid van het mobiliteitssysteem op de lange termijn en betalen naar gebruik zijn thema's die hierbij spelen. Hoewel de gemeente beperkt invloed heeft op het invoeren van een kilometerheffing kan hierbij ook gedacht worden aan het onderwerp betaald parkeren. Deze waarden benadrukken dat mobiliteit goed is voor de economie en de samenleving in het algemeen, en dat mobiliteitsmanagement bijdraagt aan het bereikbaar houden van de regio.

Orde

De derde waarde die gekozen is door de stakeholders is de waarde Orde. De volgende onderwerpen vallen onder deze waarde:

- Verkeer en ruimte worden geordend in infrastructuurnetwerken en verkeerssystemen; •
Infrastructuur wordt ingepast in de ruimte met aandacht voor natuur en milieu;
- Verkeersregels sturen verkeersgedrag.

Concretisering van dit thema betekent het opstellen van duidelijke netwerken en verkeerssystemen in de gemeente Ridderkerk. Het gaat hierbij om de juiste verdeling van ruimte voor de verschillende vervoerswijzen binnen de beschikbare ruimte. De inpassing hiervan in het landschap vindt plaats met oog voor landschap en milieu. De balans hiertussen is zeer belangrijk.

De omgevingsvisie en het mobiliteitsplan

In de omgevingsvisie van Ridderkerk komen drie kernwaarden naar voren:

1. Sterke wijken, goed verbonden
2. Het kloppend hart
3. De groen-blauwe oase





Uit de analyse van de uitkomsten van de waardenkaart opgave blijkt dat deze drie kernwaarden uitstekend te verbinden zijn aan de belangrijkste waarden van het mobiliteitsplan.



De eerste kernwaarde uit de omgevingsvisie is “sterke wijken, goed verbonden”. In dit mobiliteitsplan betekent dit het erkennen van het belang van de wijken als focuspunt voor de inwoners van Ridderkerk, maar ook het ontsluiten van de wijken onderling. We willen dat de wijken geen eilandjes worden door te zorgen voor goede verbindingen tussen de wijken en het centrum en vanuit de wijken naar de rest van de regio. Dit sluit uitstekend aan op de waarden zorg & empathie, omdat het de inwoners van Ridderkerk de mogelijkheid biedt zichzelf te ontplooien. Iedere inwoner krijgt toegang tot de mobiliteit die nodig is voor diegene om naar school, werk, zorg, familie en sport te kunnen gaan. Belangrijk thema hierbij is ook toegankelijkheid, waarbij de kwaliteit van het ontwerp en onderhoud van de openbare ruimte centraal staat.

De tweede kernwaarde uit de omgevingsvisie, “het kloppend hart” gaat voornamelijk om het bereikbaar houden en maken van zowel het centrum van Ridderkerk als de industriegebieden, met name Donkersloot. Hierbij staat de mobiliteit in het belang van de economie centraal. Het goed bereikbaar houden van deze gebieden zorgt ervoor dat Ridderkerk een aantrekkelijke vestigingsplaats blijft voor bedrijven. Hierbij is het van belang dat de negatieve effecten van de mobiliteit beperkt blijven. Deze thema’s sluiten uitstekend aan bij de waarden rechtvaardigheid & wederkerigheid.

De derde kernwaarde uit de omgevingsvisie is “de groen-blauwe oase”. Deze waarde erkent het belang van groene en blauwe natuur in- en rondom Ridderkerk als een belangrijk onderdeel van de Ridderkerkse identiteit. Mobiliteit speelt een rol bij het onderhouden en versterken van deze kernwaarde op verschillende manieren. Hierbij gaat het om de inpassing van (nieuwe) infrastructuur, maar ook om het versterken van de toegang tot de parken en het water. Dit heeft betrekking op zowel recreatief als woon-werk verkeer.

Kortom, de drie hoofddoelen van de omgevingsvisie sluiten aan bij de door de stakeholders gekozen belangrijkste waarden achter mobiliteit. In hoofdstuk drie hebben we de staat van onze gemeente in 2019



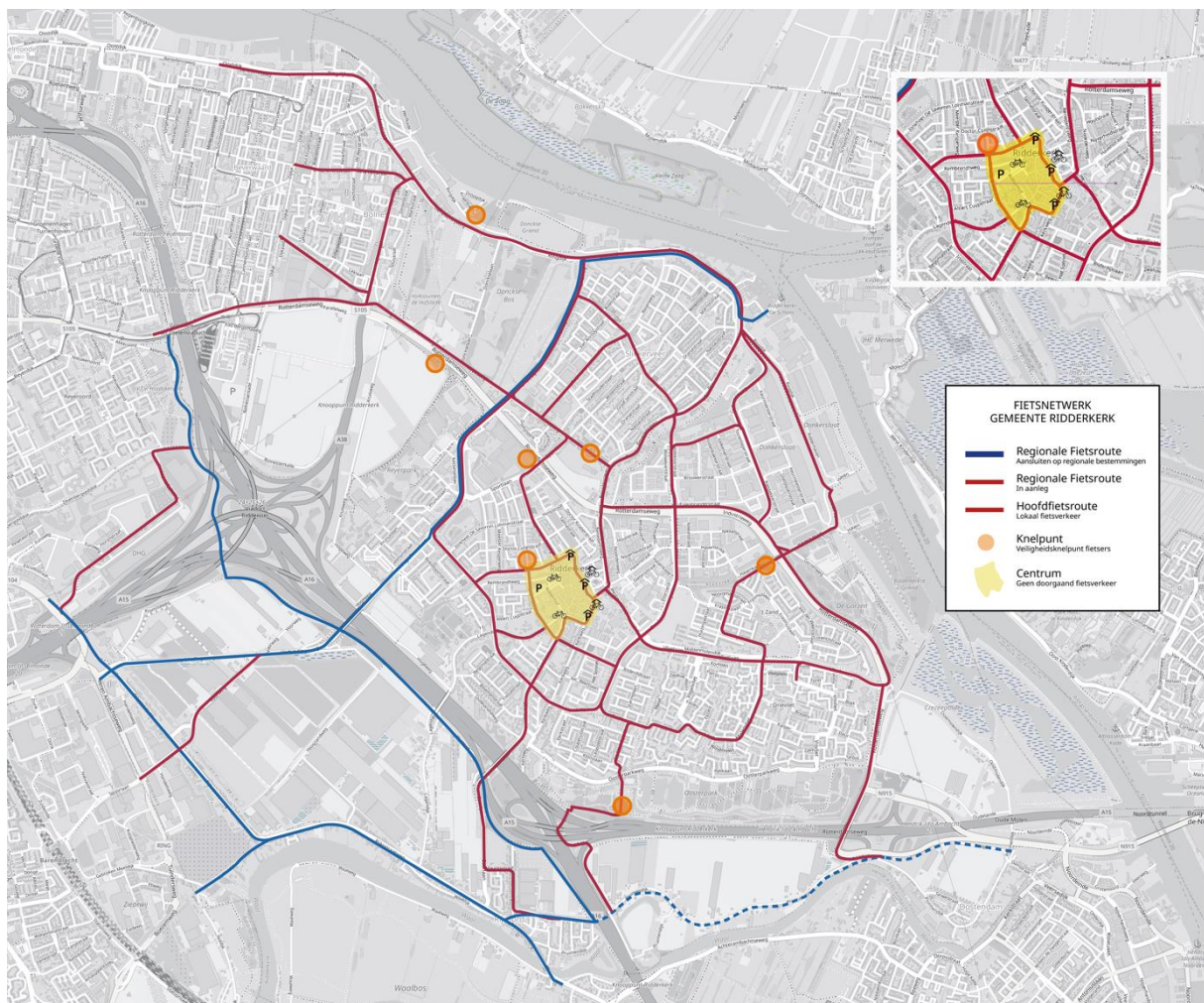
Figuur 12: Hoofddlijnen mobiliteitsplan



beschreven en de zaken waarmee we aan de slag moeten gaan om onze missie te bereiken. Wanneer we deze koppelen aan de drie belangrijkste waarden achter mobiliteit, ontstaan er drie actielijnen:

1. Actief Verbinden

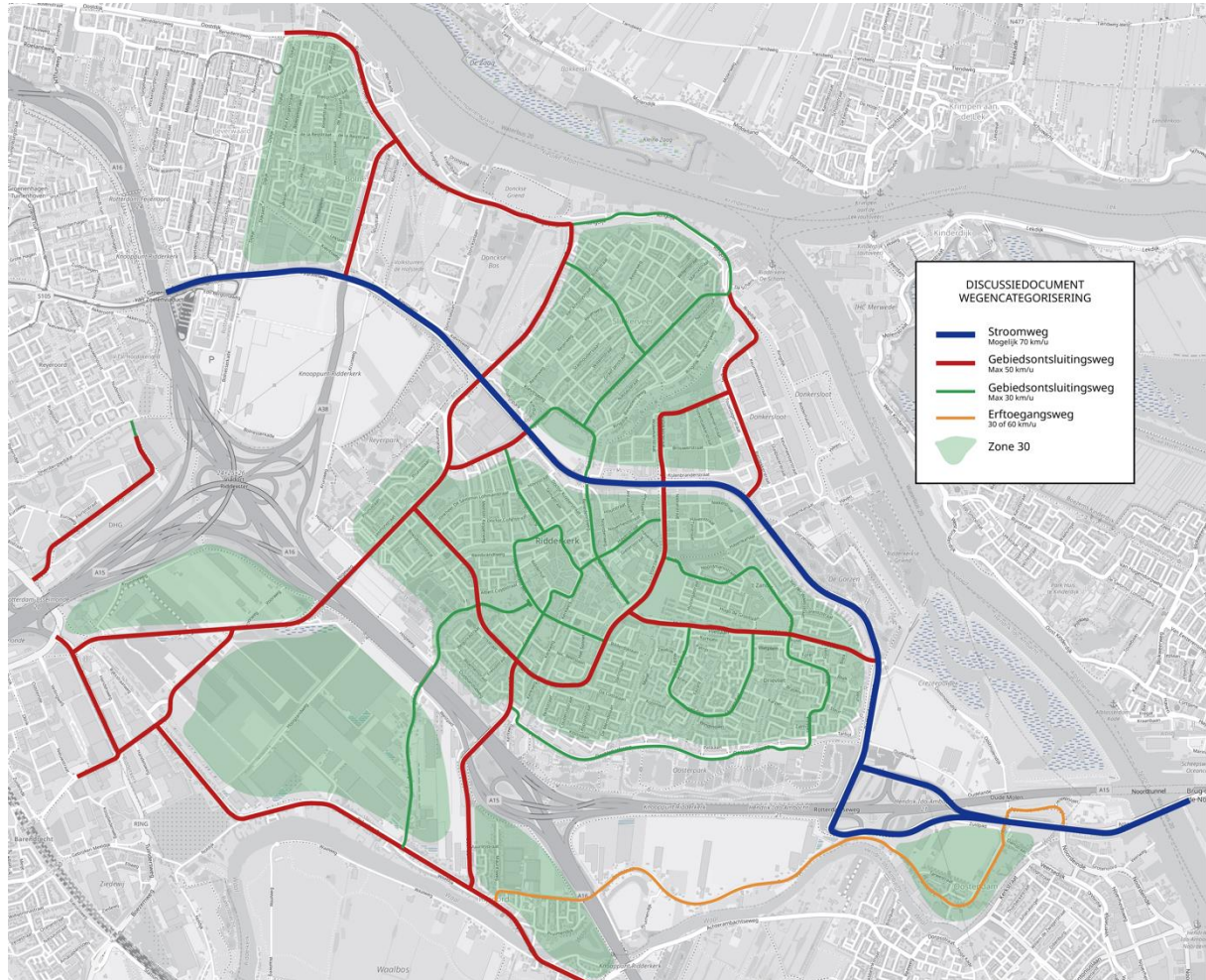
De doelstelling voor het thema “actief verbinden” is het optimaliseren van het actieve netwerk. Enerzijds gaat het hierbij om infrastructuur: het oplossen van de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk (bijvoorbeeld door het creëren van doorsteekjes rond wijkcentra, HOV haltes en het centrum) en het verbinden van de wijken in Ridderkerk met elkaar en met het centrum. Anderzijds gaat dit om het toegankelijk en aantrekkelijk maken van het fiets- en voetgangersnetwerk en de recreatieve verbindingen met het groen. Het fietsnetwerk dat als basis fungeert voor de projectbladen is te zien in figuur 13. Een uitvergrote versie is opgenomen in het uitvoeringsprogramma.



Figuur 13: Fietsnetwerk Gemeente Ridderkerk

2. Efficiënt Vervoeren

Efficiënt vervoeren omvat het optimaliseren van de verbindingen met de regio, niet alleen voor personen maar ook voor goederen. Investeren in hoogwaardig openbaar vervoer, met aantrekkelijke en veilige haltes die per fiets en te voet uitstekend bereikbaar zijn en zo een goed alternatief vormen voor reizen richting Rotterdam, de Drechtsteden en de rest van de regio. De projecten in deze actielijnen komen onder andere voort uit een nieuwe wegcategorisering.



Figuur 14 Voorgestelde wegcategorisering (grotere afbeelding in het uitvoeringsprogramma)

3. Duurzaam Vergroenen

Duurzaam vergroenen kan samengevat worden als het ontwikkelen van de straat van de toekomst. Het groen rondom Ridderkerk beter bereikbaar maken voor fietsers en voetgangers, meer ruimte creëren voor groen in de wijken zelf door het programma leefstraten en de stad-land verbindingen opwaarderen. Hierbij gaat het niet alleen om de straten in Ridderkerk, maar ook de verbindingen met de groen-blauwe oase rondom Ridderkerk.

Deze drie actielijnen vormen het raamwerk van het mobiliteitsplan. In onderstaande paragrafen lichten we kort toe welke projecten onder welke actielijn vallen. In het bijbehorende document worden alle projecten uiteengezet op projectbladen.

De projecten per actielijn worden samengevat in de volgende tabel.



Actief Verbinden	Efficiënt Vervoeren	Duurzaam Vergroenen
Inventariseren en invullen ontbrekende schakels fietsnetwerk	Wegencategorisering '30 tenzij...'	Inrichting Koningsplein verbeteren
Barrièrewerking auto verminderen voor fietsers en voetgangers	Fietsparkeren in het centrum	Bewegwijzering en leesbaarheid fietsers
Aanpak veiligheidsknelpunten	HOV infrastructuur en haltes	Recreatieve routes
Programma gedragsverandering	Mobiliteitshubs	Afwaarderen Rotterdamseweg
	Stadslogistiek	Uitbreiden oplaadinfrastructuur
	Bereikbaarheidsstudie HOV haltes	Programma leefstraten
	Snelfietsroute Rotterdam – Dordrecht	
	Vervoer op maat	

Tabel 1 Overzicht van projecten

Monitoring

In dit mobiliteitsplan en het uitvoeringsprogramma staat een ambitieuze missie met veel uit te voeren projecten. Om te kunnen monitoren hoe goed de gemeente op weg is met de uitvoering van het plan zal een dashboard opgezet worden waarin een aantal nader te bepalen indicatoren jaarlijks gemeten en gerapporteerd zal worden. Hierbij gaat het om indicatoren waar de gemeente direct invloed op heeft, maar ook om bij te houden of het reisgedrag van onze inwoners verandert. Hierbij zullen wij ons vooral baseren op data die door anderen verzameld wordt zoals door het ministerie van I&W, de provincie Zuid-Holland en de MRDH.





6. UITVOERINGSAGENDA





Inhoudsopgave

ACTIEF VERBINDEN

Ontbrekende schakels fietsnetwerk
Barrièrewerking auto verminderen
Aanpak veiligheidsknelpunten
Programma gedragsverandering



DUURZAAM VERGROENEN

Bewegwijzering en leesbaarheid fietsers
Recreatieve routes
Afwaarderen Rotterdamseweg
Uitbreiden laadinfrastructuur
Programma leefstraten



EFFICIËNT VERVOEREN

Wegencategorisering 30 tenzij...
Fietsparkeren
HOV Infrastructuur
Mobiliteitshubs
Stadslogistiek
Snelfietsroute Rotterdam Dordrecht
Vervoer op maat



DOEL

Als onderdeel van actief verbinden heeft het verbeteren van het fietsnetwerk de hoogste prioriteit. We willen het aantal fietsers behouden en vergroten om zo gezondheid te bevorderen en veiligheid te verbeteren. We hebben de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk geïnterpreteerd. Binnen de komende 10 jaar moeten deze ingevuld worden. We hebben hiervoor het netwerk van de omgevingsvisie als basis genomen maar dit aangevuld met de doelen van het Mobiliteitsplan. Bij reconstructies en groot onderhoud is rood asfalt het uitgangspunt en worden altijd de mogelijkheden tot verbreding en optimalisatie van de fietsinfrastructuur onderzocht. Hierbij moet gedacht worden aan het correct inrichten van rotondes of de hoofdfietsroute in de voorrang leggen.



PARTNERS

MRDH
Gemeente Barendrecht
Afdeling Beheer gemeente Ridderkerk
Waterschap Hollandse Delta



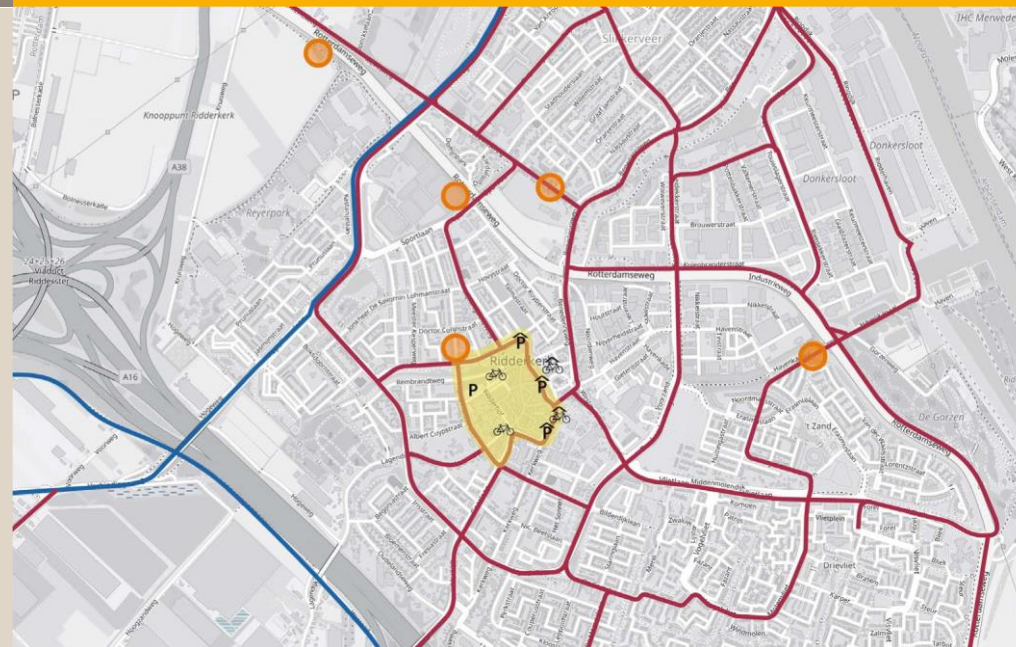
BUDGET
€2.000.000

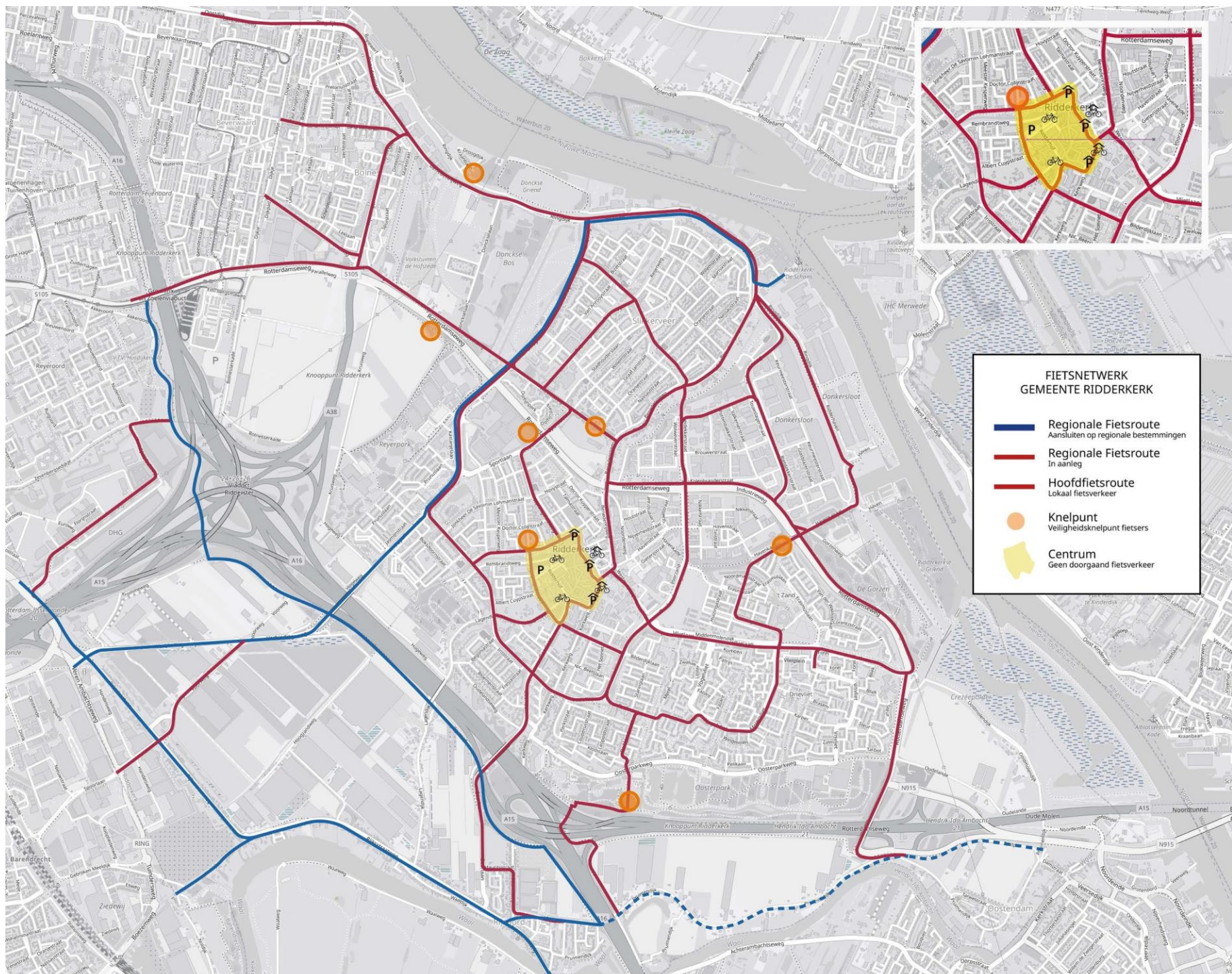


MAATREGELEN

Voor in ieder geval de volgende locaties moet er stapsgewijs een verkenning, ontwerp en uitvoeringsproces worden uitgezet, in combinatie met het onderhoudsprogramma:

- Kievitsweg, wegvak tussen Rijnsingel en Randweg.
- Ringdijk, wegvak vanaf Randweg tot aan de Schans
- Verbinding Drievliet en Snelfietsroute via Oostmolendijk
- Oosterparkweg









DOEL

We gaan actieve vervoerswijzen tussen de wijken en het centrum aanmoedigen zodat er meer inwoners gaan en blijven fietsen en wandelen. Allereerst is hiervoor een verbeterd fiets- en loopnetwerk nodig. Aan de andere kant moet de prioriteit voor fietsers en voetganger zichtbaar worden door de autonetwerken minder prioriteit te geven. Er zijn een aantal punten geïnventariseerd waarbij de barrièrewerking van de auto verminderd moet worden. De aanpassingen zullen zo worden ingericht dat ze ten alle tijde bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid.



PARTNERS

Waterschap Hollandse Delta
Provincie Zuid-Holland
Afdeling Verkeer gemeente Ridderkerk



BUDGET

€500.000



MAATREGELEN

De conflictpunten tussen autoverkeer en fietsverkeer dienen zoveel mogelijk prioriteit te geven aan fietsers. We onderzoeken mogelijke verbeteringen voor de fietser op:

- Centrumring (fietsers in de voorrang), verbeterde voetgangersoversteken
- Verkeerslichten aan Rotterdamseweg (afstellen in voordeel van fietser maar HOV bus als hoogste prioriteit)
- Oversteek Rotterdamseweg/Rijnsingel





Aanpak veiligheidsknelpunten



DOEL

In Ridderkerk maken we een punt van nul verkeersslachtoffers. De komende periode gaan we aan de slag met het verbeteren van de verkeersveiligheidsknelpunten. De belangrijkste veiligheidsknelpunten zijn: onveilige schoolzones, onoverzichtelijke rotondes, paaltjes op fietspaden, hoge stoepranden en sociale onveiligheid op fiets- en voetpaden. Hierbij geven we prioriteit aan de aangegeven veiligheidsknelpunten die onderdeel zijn van het fietsnetwerk. Voor de genoemde kruisingen in het maatregelenblok geldt dat er eerst getoetst wordt of het betreffende kruispunt aan de CROW richtlijnen voldoet.



PARTNERS

ROV Zuid-Holland
Afdeling Verkeer gemeente Ridderkerk
Afdeling Openbare Ruimte gemeente Ridderkerk
MRDH Kleine Projecten Subsidieregeling



BUDGET

€1.200.000

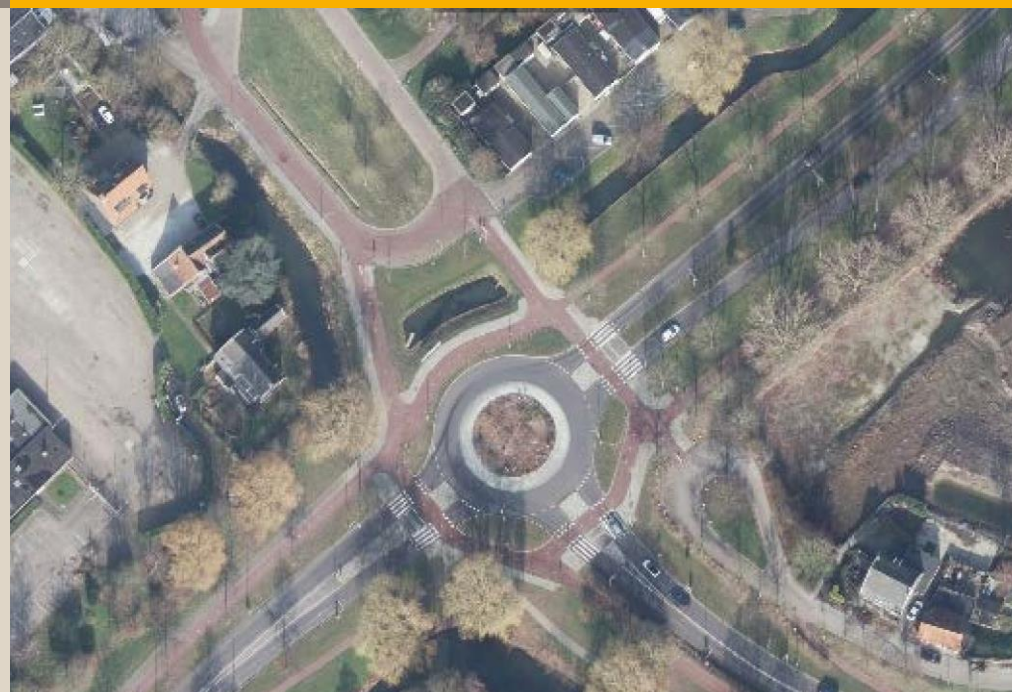


MAATREGELEN

Bij het tot stand komen van het uitvoeringsprogramma zijn verschillende locaties (aangegeven door inwoners en stakeholders) geïnventariseerd. Onderzoeken mogelijke verbetering:

- Kruising Rijnsingel en Kievitsweg
- Kruising Sportlaan en Kievitsweg
- Kruising Benedenrijweg, Industrieweg, Ringdijk
- Kruising Frans Halsstraat en Jonkheer van Karnebeekweg
- Kruising Benedenrijweg en Molensteeg
- Veiligheid Vlietlaan
- Rotonde Vlietlaan Vondellaan
- Kruising Vondellaan en Kerkweg
- Kruising Linnenstraat/Rijksstraatweg
- Kruising Vondellaan/Da Costalaan

Daarnaast prioriteren we de veiligheid op het fietsnetwerk bij onderhoudsprojecten. Zo werken we aan vergevingsgezinde fietspaden en volgen we het beleid van Rotterdam waar het gaat om het verplaatsen van de snorfietser naar de rijbaan.





DOEL

Door een programma gedragsverandering uit te voeren willen we Ridderkerkers verleiden om hun reisgedrag aan te passen zodat meer Ridderkerkers kiezen voor de fiets, wandelen of het openbaar vervoer. Het is essentieel dat infrastructurele maatregelen worden gecombineerd met gedragscampagnes voor het maximale resultaat. Bij de inzet op het veranderen van gedrag is het van belang dat de verschillende typen reizigers aangesproken worden met gerichte campagnes. Bij het ontwerp van een campagne volgen we de methode van het gedragshuis van Beter Benutten. Deze beproefde aanpak gaat uit van vier elementen:

- 1) Maak het gemakkelijk
- 2) Maak het aantrekkelijk
- 3) Benut sociale invloed
- 4) Timing: pak het moment

Bij iedere campagne ontstaat met behulp van deze methode een effectieve aanpak.



PARTNERS

- Verkeersonderneming
- De Kledingbank
- Rijwielhandelaren
- Buurtsport
- Facet
- Afdeling Verkeer gemeente Ridderkerk
- Werkgevers
- ROV Zuid-Holland
- Doortrappen
- Fietzersbond Ridderkerk
- Afdeling Welzijn gemeente Ridderkerk



BUDGET

€20.000 per jaar



MAATREGELEN

Actieve mobiliteit stimuleren bij Ridderkerkse inwoners en bezoekers, door middel van:

- Communicatie aanpak ontwikkelen
- Fietslessen voor kinderen
- Fietslessen voor Nieuwe Nederlanders
- Fietsgymnastiek en/of e-bike training voor senioren
- Fietscircus van de Verkeersonderneming
- Te voet of op de fiets naar school
- Werknemers die naar Ridderkerk reizen, stimuleren om met ov of per fiets naar werk te komen (bij verhuizing of nieuwe baan)
- Ridderkerkers die in de regio werken, stimuleren om hun reisgedrag te heroverwegen (bij verhuizing of nieuwe baan)
- Fietsen alle jaren uitrollen in Ridderkerk
- Rijgedrag automobilisten

STRUCTURELE EFFECTEN

VOLHOUDEN

OP GANG BRENGEN

WERVEN

Maak het gemakkelijk

Maak het aantrekkelijk

Benut sociale invloed

Timing: pak het moment

FUNDAMENT: VAN PROBLEEMANALYSE TOT STRATEGIE



DOELPARTNERS

Door de bewegwijzering op orde te maken en leesbaarheid **Nationale** verbeteren, maken we het fietsen **Afdeling Openbare Ruimte gemeente Ridderkerk** comfortabeler. **Afdeling Verkeer gemeente Ridderkerk**

Dit vraagstuk speelt op een aantal aspecten:

- Verduidelijken van recreatieve en doorgaande fietsroutes;
- Zichtbaar maken van de fietsroutes tussen de wijken; • Fietsbereikbaarheid van ov-haltes zichtbaar maken;
- Verbeteren van de groene entrees tot Ridderkerk.

Ook bewegwijzering en leesbaarheid voor auto's dient verbeterd te **BUDGET**

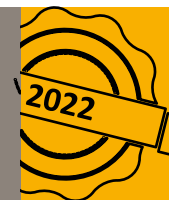
Bij het opstellen van een bewegwijzeringsplan moet er zoveel **€15.000** mogelijk auto van het fietsnetwerk worden gescheiden, en wordt rekening gehouden met de doelstellingen van dit mobiliteitsplan.



Bewegwijzeringsdienst van fietsinfrastructuur te van, naar en in Ridderkerk aantrekkelijker en



worden.
verkeer





MAATREGELEN

- Doorgaande routes en recreatieve routes moeten vanzelfsprekend te volgen zijn. Dit realiseren we door het aanbrengen van belijning.
- Met het plaatsen van extra bebording stimuleren we de juiste manier van stallen bij de bushaltes.
- De groene poorten tot Ridderkerk maken we zichtbaarder door ze te benadrukken. Dit kan bijvoorbeeld met grote frames die laten zien wat er achter de poort ligt. Deze groene poorten zijn in Oosterpark, Oostmolendijk, Benedenrijweg, Ridderhaven, Noldijk en Rijksstraatweg.



© Instagram / ErnaRueb



DOEL

We willen de groene gebieden toegankelijker maken voor fietsende Ridderkerkers en fietsende bezoekers aan Ridderkerk. Dit draagt bij aan het behouden van het landschapshistorische karakter van Ridderkerk. Dit verbetert de groen-blauwe oase. Daarnaast stimuleren we hiermee actieve mobiliteit. De belangrijkste verbinding die we willen onderzoeken is een extra oeververbinding vanuit de Wevershoek naar het Waalbos.

Voor het verbeteren van de wandel- en fietsverbindingen met de groen-blauwe oase wordt gezocht naar meekoppelkansen en subsidiemogelijkheden van externe partijen zoals de Landschapstafel, het recreatieschap en de MRDH.



PARTNERS

Landschapstafel IJsselmonde
Natuur en Recreatieschap IJsselmonde
Project Waalvisie
MRDH



BUDGET

€25.000 per jaar



MAATREGELEN

We gaan de opties onderzoeken voor de mogelijkheid van een extra voet- en fietsverbinding over de Waal ter hoogte van sleutelpunt 4 (Wevershoek) zoals deze is opgenomen in de Waalvisie. Deze voet- en fietsverbinding is een toevoeging ten opzichte van de voorziene projecten in de Waalvisie.

We gaan de aansluiting van het fiets- en wandelnetwerk op de groene gebieden rondom Ridderkerk verbeteren.







DOEL

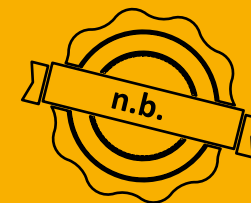
Het doel is het verminderen van de barrièrewerking van de Rotterdamseweg en het terugvinden van de balans in het Ridderkerkse landschap. Op termijn gaan we de Rotterdamseweg afwaarderen naar een ontwerp waarmee mogelijk 70 kilometer per uur ingesteld wordt. De bijpassende ontwerpeisen geven ruimte om aan een zijde een tweerichtingen fietspad te realiseren. Door hiervoor te kiezen kan de Rotterdamseweg ook gepositioneerd worden als groene band door de gemeente. Het afwaarderen van de Rotterdamseweg is mogelijk zonder negatieve (verkeers)consequenties volgens het verkeersmodel van de MRDH.

De effecten op de reistijd en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer moeten goed in kaart worden gebracht voordat er een definitief besluit genomen wordt over dit project.



PARTNERS

Waterschap Hollandse Delta
Rijkswaterstaat
Afdeling beheer
Concessiehouders ov



BUDGET

Onderzoek: €30.000
(gepland in 2022)



MAATREGELEN

We laten in samenwerking met het Waterschap een ontwerpstudie doen naar de afwaardering van de Rotterdamseweg waarbij het doel is een doorstromingsweg te ontwerpen die:

1. Het gewenste volume verkeer kan verwerken;
2. Ruimte biedt voor een tweerichtingsfietspad;
3. Het groene gehalte verbetert;
4. Oversteken worden verminderd en verbeterd





DOEL

In gemeente Ridderkerk gaan we op actievere wijze laadinfrastructuur aanleggen op strategische punten in Ridderkerk. Het aantal elektrische auto's is in Ridderkerk elk jaar verdubbeld terwijl het aantal oplaadpalen in Ridderkerk achterblijft. Ook met het oog op de regionale aanpak CO2 reductie en om de groei van het aantal elektrische voertuigen te faciliteren gaan we aan de slag met een strategisch plan oplaadinfrastructuur. Dit plan heeft de volgende uitgangspunten:

- Oplaadinfrastructuur wordt zoveel mogelijk aanbodgestuurd geplaatst in plaats van vraaggestuurd.
- Laden faciliteren we zoveel mogelijk in de openbare ruimte.
- Laden in de openbare ruimte wordt zoveel mogelijk geclusterd op zogenaamde laadpleinen.



PARTNERS

Afdeling duurzaamheid gemeente Ridderkerk
Energiemaatschappijen
Nationaal kennisplatform Laadinfrastructuur
Nationale agenda Laadinfrastructuur



BUDGET

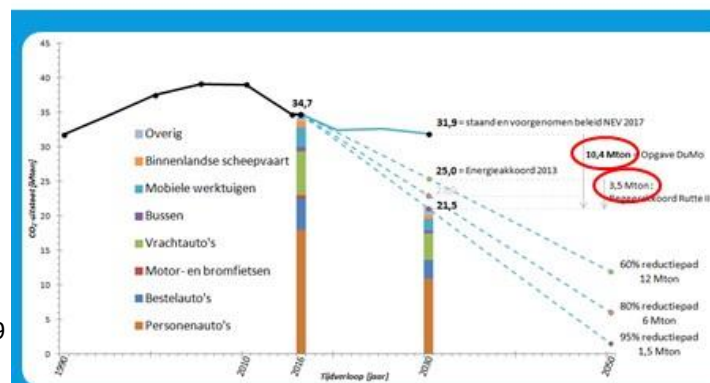
€30.000 per jaar



MAATREGELEN

- We laten in kaart brengen wat de strategische punten zijn in onze gemeente voor laadinfrastructuur.
- Nieuwe laadpunten worden op strategische plekken geplaatst volgens de nieuwe concessie van de MRDH.

HUDIGE CO₂-REDUCTIEOPGAVE VOOR MOBILITEIT



Met staand en voorgenomen beleid komt de verwachte CO₂-uitstoot door mobiliteit in 2030 op 31,9 Mton (NEV 2017).

In het regeerakkoord is een opgave van 3,5 Mton CO₂ bovenop het afgesproken doel uit het Energieakkoord gesteld.

De opgave van het Duurzame Mobiliteit is daarmee 10,4 Mton extra reductie in (jaarlijkse) CO₂-





DOEL

Het doel van het programma Leefstraten is dat inwoners van Ridderkerk kennismaken met de mogelijkheden van ontmoeten in de openbare ruimte en minder auto's in het straatbeeld. Dit resulteert in meer onderling contact. Zo worden inwoners van gemeente Ridderkerk gestimuleerd om na te denken over hun reisgedrag en de impact ervan op de leefomgeving en de CO2 uitstoot. Op lange termijn ontstaat er zo draagvlak om permanente leefstraten te realiseren. Een leefstraat is een straat die voor een periode autoluw of autoloos wordt en een andere functie toegekend krijgt.



PARTNERS

Wijkregisseur gemeente Ridderkerk
Afdeling Verkeer gemeente Ridderkerk
Afdeling Openbare ruimte gemeente Ridderkerk
Wijkraden



BUDGET

€10.000 per jaar



MAATREGELEN

Er zijn voorbeelden van Leefstraten uit Nederland en België. Het gaat hier met name om grotere steden als Utrecht, Zwolle, Groningen, Gent en Antwerpen. Op www.leefstraten.nl is de aanpak beschikbaar voor permanente leefstraten. De stad Utrecht werkt vooralsnog met tijdelijke leefstraten.

- Het opstellen van het Programma Leefstraten met richtlijnen en criteria voor inschrijving
- Procesaanpak voor co-creatie met de bewoners van de straten
- Per jaar maximaal vijf Leefstraten toekennen
- Evalueren van ervaringen met bewoners
- Onderzoeken mogelijke permanente leefstraten



© Lennart Nout



DOEL

Om meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers kiezen we voor een '30 tenzij..' regime. Dit betekent dat straten 50 kilometer blijven waar nodig maar 30 kilometer wordt ingesteld (met herontwerp) waar het mogelijk is. Op de kaart staat de voorgestelde nieuwe wegcategorisering afgebeeld. Bij de uitwerking van dit voorstel gaat speciale aandacht uit naar de effecten op de reistijd en aantrekkelijkheid van het ov.

Voor het centrumgebied vindt er een apart proces plaats. De inrichting van de centrumring moet passen bij het ontwikkelperspectief Centrum en moet zorgen voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

De nieuwe wegcategorisering heeft ook betrekking op de positie op de weg van nieuwe voertuigen zoals de speed-pedelec en op termijn elektrische stepjes. Ook de discussie over de plaats van de snorfietser staat al ter discussie. Hierin volgt gemeente Ridderkerk de gemeente Rotterdam.



MAATREGELEN

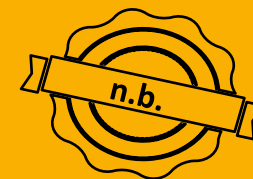
Door deze wegcategorisering in te stellen, worden er een aantal veranderingen te weeg gebracht. Hiervoor ontwikkelen we een wegontwerp voor een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/u.

- Afwaarderen Rotterdamseweg;
- Het afwaarderen van een aantal 50 km/u wegen naar 30 km/u. Onder andere;
 - o Geerlaan vanaf snelweg richting centrum
 - o Ringdijk/Benedenrijweg
 - o Noordenweg
 - o Vondellaan
- Verruimen van 30 km/u zones;
- Handhaven van de 30 km/u
 - o Aandacht voor bestaande 30 km/u wegen zoals Vogelvliet, Erasmuslaan, Molenvliet en Oosterparkweg waar de inrichting nu niet passend is.
 - o Waar mogelijk met tijdelijke ingrepen de ontwerpsnelheid verlagen



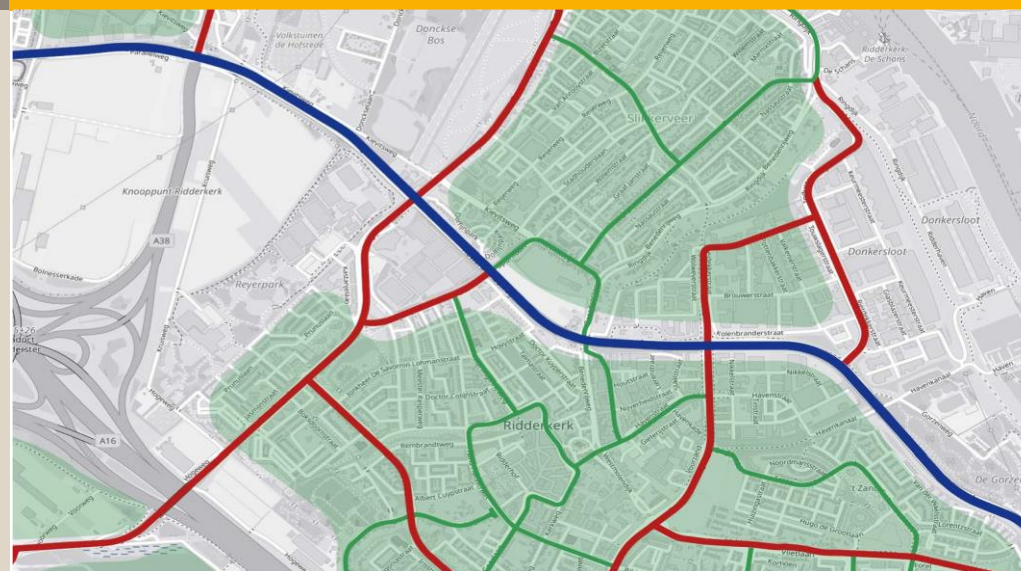
PARTNERS

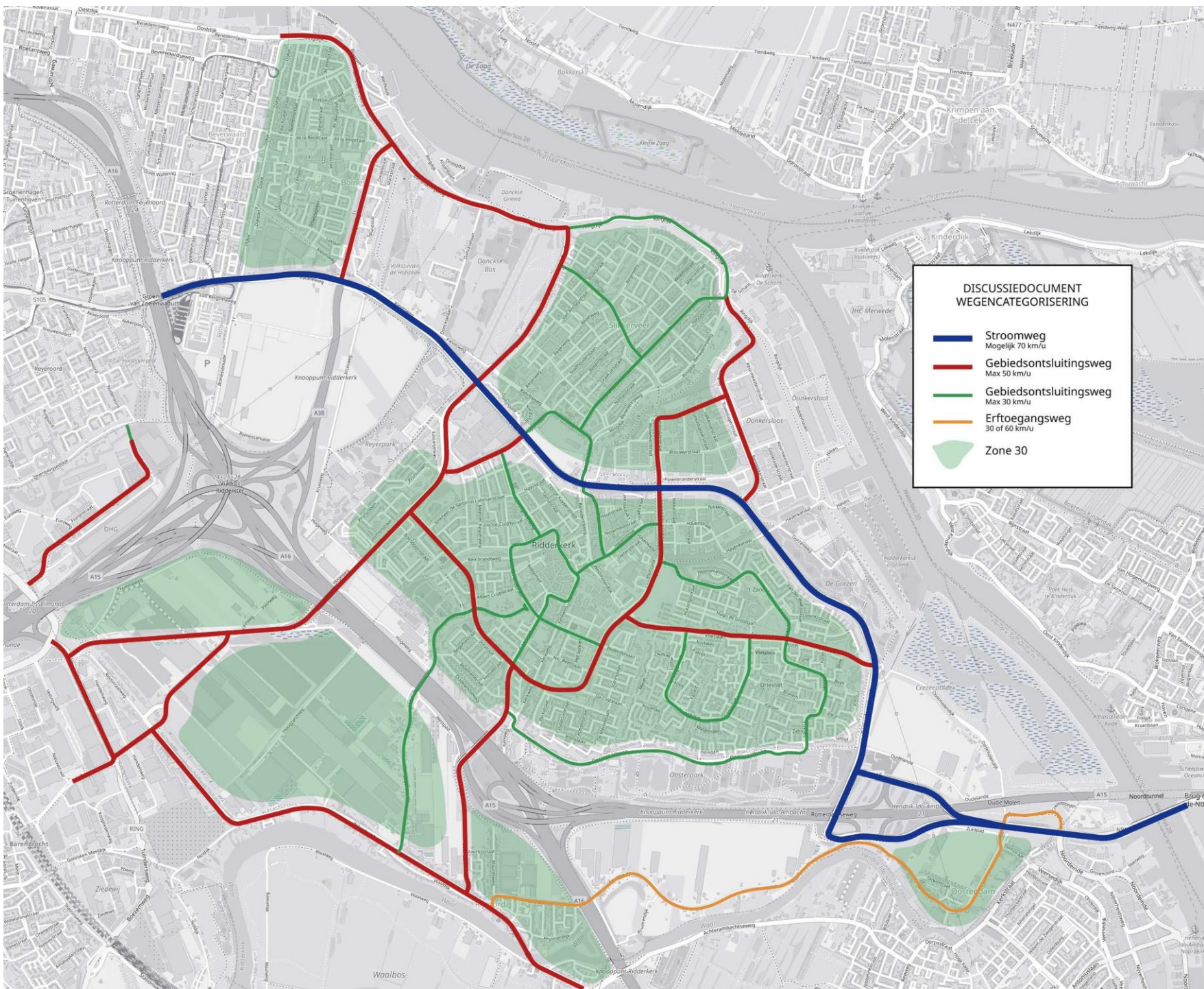
Gemeente Rotterdam
Waterschap Hollandse Delta
Wijkraden
MRDH (kleine projectenregeling)



BUDGET

Onderzoek: €50.000
(gepland in 2021)









DOEL

We willen het centrum van Ridderkerk en de wijkcentra toegankelijker maken voor fietsers. Dit betekent dat de fietsers goed bediend moeten worden bij de routes naar de voorzieningen. Op dit moment is het fietsparkeren zeer verspreid en dit willen we meer clusteren om verrommeling tegen te gaan. Zo moet de fietser beter bediend worden in de aanloop naar het Koningsplein toe. Uit het fietsparkeeronderzoek blijkt daarnaast dat voornamelijk het fietsparkeren rondom de winkelcentra in Slikkerveer en Drievliet niet goed gaat. De fietsen zijn niet voldoende verdeeld over de capaciteit. Het uitgangspunt is hierbij dat er een concentratie van fietsparkeerplekken wordt aangewezen rondom de winkelcentra Centrum, Slikkerveer en Drievliet.

Op plekken waar te weinig capaciteit is kan met fietsvlonders (zie foto) de capaciteit snel vergroot worden, ook bijvoorbeeld bij evenementen, waar tijdelijk extra capaciteit nodig is.



MAATREGELEN

Centrum

We kiezen ervoor om autoparkeerplaatsen op het maaiveld weg te halen. Dit past binnen de huidige parkeerdruk in en rondom het centrum. Zoals opgenomen in het ontwikkelperspectief Centrum worden 50 parkeerplaatsen verwijderd in deelgebied 1, om ruimte te maken voor de fiets, maar ook ter verbetering van de openbare ruimte en de verkeersveiligheid.

Slikkerveer en Drievliet

Onderzoeken welke fietsparkeervoorzieningen verplaatst moeten worden of onnodig zijn. Daarnaast inzetten van nudging technieken om fietsers te stimuleren gebruik te maken van nog vrije fietsparkeerplaatsen.

Overige wijken

Op lokale plekken waar fietsparkeerproblematiek ontstaat zal door middel van zogenaamde fietsvlonders extra ruimte worden gecreëerd ten koste van autoparkeerplaatsen.



PARTNERS

Afdeling Verkeer gemeente Ridderkerk
Afdeling Openbare ruimte gemeente Ridderkerk
MRDH (fietsparkeren bij OV haltes)



BUDGET

Onderzoek + aanschaf vlonders: €50.000



© gemeente Rotterdam





DOEL

In 2019 is er gekozen voor het doorontwikkelen van het openbaar vervoer in Ridderkerk naar een HOV systeem. Dit betekent dat een aantal buslijnen gebundeld en gestrekt wordt. Er komen twee HOV verbindingen naar Kralingse Zoom en Zuidplein. De HOV infrastructuur in Ridderkerk moet in orde worden gemaakt zodat het systeem volledig naar behoren gaat werken. Om te garanderen dat de reistijd zo kort mogelijk is voor de HOV bussen moeten deze zichtbaar sneller groen krijgen. Dit betekent dat ze geconditioneerd voorrang krijgen. Daarnaast moeten de HOV haltes ingericht zijn op een groter aantal reizigers. Het aantal bushaltes vermindert in Ridderkerk waardoor we verder moeten lopen of fietsen naar een halte. De toegankelijkheid van haltes moet daarom onderzocht worden en waar nodig worden verbeterd. Ook voor de lokale bussen wordt onderzocht waar vertraging optreedt, waar nodig wordt de infrastructuur aangepast om de betrouwbaarheid van de bus te garanderen.



MAATREGELEN

De concrete maatregelen voor het uitrollen van de HOV infrastructuur zijn:

- Afstelling Verkeersregelinginstallaties met geconditioneerd voorrang voor HOV bussen
- Toegankelijkheidsstudie OV haltes en uitvoeringsplan opstellen voor het verbeteren van de fiets- en voetgangerstoegankelijkheid van de haltes
- Inventarisatie vertragingpunten voor (toekomstige) lokale busroutes.
- Verbeteren sociale veiligheid P+R Beverwaard (met Gemeente Rotterdam)



PARTNERS

RET
Qbuzz
MRDH
Waterschap Hollandsche Delta
Gemeente Rotterdam



BUDGET

HOV Infrastructuur uit Variantenstudie HOV
First & Last Mile maatregelen: €1.000.000
Onderzoek: €20.000







De mobiliteitshub komt het beste tot zijn recht als hij gecombineerd kan worden met een HOV halte zoals de halte in Ridderkerk Centrum en station Barendrecht. In het onderzoek wordt expliciet aandacht gegeven aan het implementeren van een hub op Nieuw-Reijerswaard.



- Visie op deelmobiliteit vaststellen;
- Locatieonderzoek mobiliteitshubs;
- Deelaanbieders contracteren;
- Verkenning free floating deelmobiliteit;
- Ontwikkelingen rond mobiliteitshub Cornelisland monitoren.



Onderzoek: €20.000
(gepland in 2021)







DOEL

De leefbaarheid van het centrum van Ridderkerk staat onder druk. De toename van logistiek verkeer is hiervan één van de oorzaken. We verwachten dat de behoefte aan goederen in het centrum alleen maar verder toeneemt. We streven naar het realiseren van efficiënte en schone stadsdistributie.

We werken daarom aan een integrale en efficiënte aanpak in de stadslogistiek waarin we alle logistieke stromen (ook die in opdracht van de gemeente) meenemen. Het doel is zoveel mogelijk te bundelen met minder en kleinere voertuigen die beter passen bij de maat en de schaal van ons centrum en de lokale middenstand. Dit heeft effect op het bestelgedrag van en op de logistieke keten. Door meer bundeling van goederen en de inzet van schonere voertuigen levert de verduurzaming van stadslogistiek een bijdrage aan de leefbaarheid van het centrum.



MAATREGELEN

Uitvoeren van een onderzoek naar de potentiële locaties van een overslagpunt waardoor er minder vrachtwagens het centrum inkomen en minder uitstoot in het centrum plaatsvindt. De uitvoering vindt plaats op de langere termijn.

- Onderzoek tekenen green deal stadslogistiek
- Ontwikkelen (en subsidiëren) van een logistieke hub voor kleinschalige logistiek waardoor grote en zware voertuigen aan de rand van het centrum kunnen lossen en goederen door middel van kleinere voertuigen naar de winkels kunnen worden gebracht.
- Onderzoek reduceren (brandstof) voertuigen van pakketdiensten in het centrum mogelijk door middel van venstertijden en bundeling.
- Werken naar een uniform laad- en losregime voor het gehele centrum waardoor het verblijfskarakter van de openbare ruimte verbetert terwijl er voldoende ruimte is voor laden en lossen.



PARTNERS

Afdeling Economie gemeente Ridderkerk
Ondernemersvereniging Ridderkerk BIZ



BUDGET

Onderzoek: €50.000
(gepland in 2022)







DOEL

Het behouden en waar mogelijk vergroten van de bereikbaarheid is een onderdeel van de actielijn efficiënt vervoeren. Het verbeteren van regionale bereikbaarheid per fiets is een belangrijk aandachtspunt voor de regio waarin Ridderkerk ligt. De snelfietsroute F16 is in 2014 opgeleverd. De kwaliteit van deze route is echter nog niet overal op orde. Het doel is om de verbinding tussen Rotterdam en Dordrecht per fiets aantrekkelijker te maken. Dit vergroot de aantrekkingskracht van de snelfietsroute voor fietsers op de e-bike en speed-pedelec. De groei van de e-bike is zeer sterk met sinds 2019 meer verkochte e-bikes dan gewone fietsen. Ook het aantal speed-pedelecs is tussen 2017 en 2019 met 60 procent gegroeid. Voor inwoners uit met name Rijsoord, Oost, Drievliet en West wordt de fiets een aantrekkelijk alternatief wanneer de route verder verbeterd wordt. In gemeente Ridderkerk gaat het om de opwaardering van de Rijksstraatweg voor fietsers. Dit traject maakt ook onderdeel uit van de snelfietsroute F15 IJsselmonde. In 2019 wordt hier al actie op ondernomen. Wij zetten door op het verbeteren van zowel de F15 als de F16 in 2020-2022.



MAATREGELEN

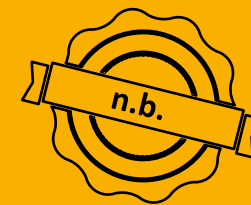
Er zijn een aantal maatregelen nodig om de snelfietsroute op te waarderen naar het gewenste kwaliteit van een snelfietsroute. Het gaat hierbij zowel om de basisinfrastructuur als de zogenoemde comfortlaag. De concrete acties zijn:

- Het opwaarderen van de Rijksstraatweg naar snelfietsroute kwaliteit (in uitvoering).
- In gezamenlijkheid met de gemeenten van de F16 (en de F15) en MRDH maatregelen inventariseren en uitvoeren om de aantrekkelijkheid en leesbaarheid van de route te verbeteren.



PARTNERS

Gemeente Rotterdam
Gemeente Barendrecht
Gemeente Zwijndrecht
Gemeente Dordrecht
Provincie Zuid-Holland
Fietzersbond
MRDH



BUDGET

Afhankelijk van conclusies onderzoek
MRDH



© Provincie Zuid Holland





DOEL

Vanuit de gedachte van rechtvaardigheid schenken we extra aandacht aan aanvullend openbaar vervoer voor de doelgroep voor wie de reguliere buslijn niet binnen bereik is. Vervoer op maat vervult de behoefte van openbaar vervoer daar waar er geen reguliere buslijn beschikbaar is. Met de doorontwikkeling naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer wordt dit een urgent onderwerp. Er is in de toekomst nog één buslijn zijn die de wijken verbindt met het centrum en de HOV verbinding naar Rotterdam. Dit betekent dat het reguliere openbaar vervoer ontbreekt in Rijsoord en Oostendam. Door een vorm van Vervoer op Maat aan te bieden, worden inwoners van Rijsoord en Oostendam in staat gesteld om zich binnen Ridderkerk te verplaatsen of naar naburige plaatsen. Daarnaast voorziet Vervoer op Maat ook in de behoefte van reizigers die niet zelfstandig de bushalte kunnen bereiken. Een dergelijke oplossing bestaat al binnen Ridderkerk en heet Het Busje. Dit wordt georganiseerd door Stichting Facet Ridderkerk.



MAATREGELEN

Er zijn talloze voorbeelden van succesvolle vormen van Vervoer op Maat. Het Busje is een huidige vorm. Na een inventarisatie na de huidige vraag moet blijken of dit concept uitgebreid of aangepast moet worden. Daarnaast dient dit concept ook bekend te zijn onder inwoners van Rijsoord en Oostendam. Dit betekent dat de volgende concrete acties gewenst zijn:

- Inventarisatie huidige vraag
- Onderzoek naar de meest wenselijke vorm van Vervoer op Maat
- Bekendheid van het aanbod vergroten bij de potentiële doelgroep
- Aanvragen subsidie bij Provincie of MRDH



PARTNERS

Afdeling Welzijn
De wijkoverleggen
Facet
MRDH (co-financiering)



BUDGET

€50.000 per jaar





7. BIJLAGEN





Bijlage 1 Beleidskader

Nationaal

Nationaal Klimaatakkoord

Op nationaal niveau is in 2019 het klimaatakkoord gesloten tussen verschillende landelijke organisaties, bedrijven en de overheid. In het klimaatakkoord zijn maatregelen opgenomen die ervoor moeten zorgen dat onze leefomgeving ook nog leefbaar is voor de volgende generatie. In het akkoord is afgesproken dat alle mobiliteit in 2050 emissieloos is. Er zijn een aantal concrete afspraken uit het klimaatakkoord die relevant zijn voor het mobiliteitsplan van gemeente Ridderkerk:

- Inzet op het uitbreiden van oplaadinfrastructuur;
- Tankstations worden uitgebreid met laadpalen en waterstofstations;
- Nieuwe subsidies om schone en slimme mobiliteit te stimuleren;
- Meer mogelijkheden instellen van zero-emissie zones. Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer krijgen hier voorrang;
- Al het ov is voor 2030 emissieloos;
- Fietssnelwegen worden met elkaar verbonden;
- Het delen van automobilititeit wordt makkelijker gemaakt.

Fietsambitie

In het voorjaar van 2018 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur & Waterstaat de ambitie uitgesproken om in de huidige regeerperiode 200.000 extra forensen aan het fietsen te hebben.⁵ Het ministerie heeft 100 miljoen euro ingezet voor de versnelde aanleg van regionale fietsroutes en de aanleg van fietsenstallingen rondom ov-knooppunten. Daarnaast ondersteunt het ministerie de samenwerking in de Tour de Force. Binnen de Tour de Force werken regionale en lokale overheden samen om de Schaalsprong Fiets te bereiken. In juli 2019 is de 2^e etappe van start gegaan die ervoor moet zorgen dat er letterlijk en figuurlijk meer ruimte moet komen voor de fiets. De Tour de Force agendeert onderwerpen en verbindt partijen om kennis te ontwikkelen. Dit gebeurt op verschillende thema's zoals fietsen in de stad, fiets in de keten, hoogwaardig fietsnetwerk, fietsstimulering en kennis over de fiets werken professionals samen. Zo moet de kennis over de fiets vergroot worden en het budget vergroot.

Strategisch plan verkeersveiligheid

In het najaar van 2018 is het strategisch plan verkeersveiligheid 2030 vastgesteld. In dit plan is een risico gestuurde aanpak de basis. Dit betekent dat we voortaan de locaties waar het risico op een ongeval het hoogste is, ongeacht of er al een incident is geweest, als vertrekpunt nemen. Op deze manier gaan we proactief te werk.

⁵ Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. (2018). Kamerbrief Ambities Fiets





Provincie Zuid-Holland

Fietsplan Samen Verder Fietsen 2016 – 2025

In 2016 heeft provincie Zuid-Holland haar fietsplan 'Samen Verder Fietsen 2016 - 2025' vastgesteld. Dit plan kent een drietal ambities. Allereerst wil provincie Zuid-Holland dat er vaker en verder gefietst wordt. De provincie wil fietsritten tot een afstand van 15 kilometer aanmoedigen. Het tweede speerpunt gaat in op de randvoorwaarden voor fietsstimulering, namelijk fietsveiligheid. Ten derde zet de provincie Zuid-Holland in op innovatieve en energieneutrale fietspaden. Om deze ambities te bereiken wordt er ingezet op de optimalisatie van fietsnetwerken, fiets in de keten en innovatieve en energieneutrale fietspaden.

In de uitvoeringsagenda zijn een aantal projecten opgenomen die op dit moment in ontwikkeling zijn of al afgerond.

- Snelfietsroute F15 Albrandswaard – Barendrecht – Ridderkerk – Alblasserdam
- Ringdijk in Ridderkerk
- Fietsoversteek Rijksstraatweg in Ridderkerk
- Nieuw Reijerwaard/IJsselmondse Knoop (Ridderkerk/Barendrecht). Aandacht voor fietsnetwerk in ruimtelijke ontwikkelingen. (nog niet gefinancierd, hoge prioriteit)
- Oostmolendijk (Ridderkerk): Smalle plattelandsweg met druk gemengd verkeer. (nog niet gefinancierd, zeer lage prioriteit)

Personenvervoer over water

De provincie Zuid-Holland heeft samengewerkt met de MRDH, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf aan een complementair netwerk van fiets-, ov-, en personenvervoer over water tussen alle kernen en de belangrijkste woon- en werklocaties gelegen aan het water tussen Gorinchem en de Maasvlakte. Gemeente Ridderkerk is aangesloten op het netwerk. Om zowel de waterbus als de gemeenten zelf goed toegankelijk te maken, wordt er aandacht besteed aan:

- Alle haltes goed bereikbaar maken door comfortabele en sociaal veilige fietspaden
- Alle haltes zijn goed uitgerust met veilige parkeerplekken voor fietsen en e-bikes inclusief oplaadfaciliteiten
- Zijn de belangrijkste haltes voorzien van een deelfietsensysteem

Waalvisie

Vanuit de landschapstafel IJsselmonde wordt er gewerkt aan de ontwikkeling van het gebied rondom de Waal in gemeenten Barendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Ridderkerk en Zwijndrecht. Om de huidige waarde van het gebied te koesteren hebben de gemeenten gezamenlijk een ruimtelijke strategie opgesteld. In deze strategie zijn zes opgaven benoemd en sleutelplekken aangewezen. Met name de tweede en derde opgave uit de visie (veiligheid en oeverrecreatie) zijn relevant voor het mobiliteitsplan van Ridderkerk. De gemeenten willen de verkeersveiligheid op de dijken verbeteren. Op dit moment ervaren zowel recreanten als bewoners hinder. Voor gemeente Ridderkerk gaat het hier om de Pruimendijk. Daarnaast moet de Waal vanaf de oevers beter te beleven zijn. Belangrijk hiervoor is voldoende parkeergelegenheid op strategische punten in de vorm van een toeristisch overstap punt (TOP). Deze zijn niet gepland in gemeente Ridderkerk. Wel is de wens opgenomen voor een trekpont ter hoogte van Oostendam.





De andere trekpunt is gepland tussen de Wevershoeken en het Waalbos. Naast deze opgaven zijn Rijsoord, de Nes en de grens tussen Hendrik-Ido-Ambacht en Ridderkerk als sleutelplekken aangewezen.

Concreet zijn de volgende projecten genoemd in het uitvoeringsprogramma van de Waalvisie waar de gemeente Ridderkerk initiatiefnemer voor is: • Verkeersluw maken Pruimendijk •

Sleutelplek 5 Rijsoord:

- Info en educatiecentrum bij sleutelplek Rijsoord
- Aanlegplaatsen ○ **Parkeeraanduiding/markering**
- Sleutelplek 6 de Nes:
 - Kanoroute de Nes ○
 - Natuuroevers en akkerranden ○
 - Wandel en fietsvoorziening** ○
 - Voorzieningen en meubilair
- Sleutelplek 8 grens Hendrik-Ido-Ambacht en Ridderkerk:
 - Informatiepunt ○
 - Herinrichting Havenhoofd ○
 - Voorzieningen en meubilair

MRDH en de VerkeersOnderneming

MIRT Oeververbinding

In 2019 is een Meerjaren Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) verkenning uitgevoerd naar een mogelijke extra oeververbinding in de regio Rotterdam. Hieruit is gebleken dat een combinatie van maatregelen in en rond Rotterdam en op de Algeracorridor het bereikbaarheidsvraagstuk moet beantwoorden:

- a. 'Een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam;
- b. Maatregelen om de capaciteit en doorstroming op de Algeracorridor op te waarderen; c. Een treinstation Stadionpark;
- d. Een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom;
- e. Een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel;
- f. Maatregelen op de A16, waaronder het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienenoordbrug tussen het Knooppunt Terbregseplein en het Knooppunt Ridderkerk.⁶

De samenwerkende partijen gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, MRDH en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat gaan verder met dit pakket aan maatregelen.

⁶ MRDH. (2019). Aanpak knelpunten Algeracorridor en oeververbinding Oost



**MRDH Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid**

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) van de MRDH committeren de ondertekenende gemeenten zich aan de samenwerking om te komen tot een verbeterde bereikbaarheid van de hele MRDH regio. In dit document wordt ingezet op het versterken van de agglomeratiekracht binnen de regio. Dit wordt gedaan aan de hand van de volgende vijf doelen voor 2025:

1. Efficiënt en Rendabel
Een afname van de kosten van het hele ov-systeem met 10%
2. Concurrerende Economie
Met als doel dat het aantal mensen dat de 10 toplocaties in de regio binnen 45 minuten kan bereiken met 10% groeit.
3. Kwaliteit van Plekken
Een waarderingscijfer van minimaal een 7,5 voor 90% van de knopenlocaties.
4. Kansen voor mensen
Dat in 90% van de woonlocaties het aantal te bereiken arbeidsplaatsen binnen 45 minuten met 10% groeit.
5. De Duurzame Regio
Afname van CO₂ uitstoot door het vervoerssysteem met 30%.

MRDH CO₂ aanpak

Alle gemeenten binnen de MRDH zijn betrokken bij de regiobrede aanpak voor CO₂-reductie in het verkeer. Voor de reductie van de CO₂-uitstoot moeten diverse maatregelen worden getroffen. Er is een lijst van 40 maatregelen samengesteld verdeeld over vier categorieën:

1. Eigen huis op orde
2. Systeemverbeteringen op korte termijn
3. Systeemverbeteringen op de lange termijn
4. Structuurverbeteringen

De werkgevers- en scholenaanpak voert gemeente Ridderkerk al uit en wordt aan vastgehouden in dit maatregelenpakket. Er zijn 26 maatregelen voorgesteld waarvan gemeente Ridderkerk aan een aantal voldoet door aan de slag te gaan met het Mobiliteitsaanpak.

Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland

Provincie Zuid-Holland en de MRDH zijn gezamenlijk de opdrachtgever van het ROV Zuid-Holland. Het ROV Zuid-Holland heeft nul vermijdbare verkeersslachtoffers als norm. Gemeente Ridderkerk is op dit moment al aangesloten bij 'Maak van de 0 een punt'. Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen heeft het ROV Zuid-Holland drie doelgroepen geprioriteerd: fietsers, senioren en jonge bestuurders. Op dit moment ligt er voor de eerste doelgroep een beleidsplan: het programma Fietsveiligheid. In dit programma zijn er projecten opgesteld voor vier doelgroepen: het fietsende kind, de jongere fietser, de zorgzame fietser en de ervaren fietser. Voor iedere doelgroep zijn er projecten bepaald die werken aan vaardigheden op de fiets, kennis over de fiets en kennis over het verkeer. Deze drie facetten zijn van belang om fietsers veilig te laten fietsen. Binnen het programma is er ruimte voor het uitvoeren van pilotprojecten en het aanhaken bij bestaande projecten.





Gemeente Ridderkerk

Omgevingsvisie Ridderkerk 2035

In september 2017 heeft de gemeenteraad hun visie op de toekomst van de gemeente bekendgemaakt door de Omgevingsvisie Ridderkerk 2035 vast te stellen. In de omgevingsvisie zijn drie kernwaarden benoemd (*Sterke wijken, goed verbonden; Groen blauwe oase; en Kloppend hart*) waarbij de wens voor goede verbindingen en een levend centrum een belangrijke rol speelt. Het belang van de fiets wordt hier zowel benadrukt door verbeteren van bestaande fietspaden als ontwikkelen van nieuwe routes, het verbinden van fietsstraten aan cultuurhistorische lijnen, en het aansluiten van fietspaden op de omgeving. Wat betreft concrete maatregelen worden er drie specifieke zaken genoemd:

1. Onderhoud van huidige fietspaden. Aandachtspunt: verbreding en asfaltering om het comfort te vergroten.
2. Opstellen fietsplan om onderhoud, missende schakels, toevoegen van fietsvoorzieningen op de schaal van Ridderkerk en in de regio te bekijken zodat meer mensen de fiets gebruiken. Daarnaast bekijken waar fietsstraten, fietsstroken of vrijliggende fietspaden toegepast kunnen worden.
3. Toevoegen voorzieningen: fietsenstallingen en oplaadpunten voor de elektrische fiets.

Deze ambities passen goed bij het doel om Ridderkerk duurzamer te maken. Het doel is namelijk om voor 2050 CO₂ neutraal te worden.

De kernwaarden waarnaar de omgevingsvisie streeft, zijn niet haalbaar zonder rekening te houden met de verkeerstructuur. Ridderkerk erkent de behoefte van een leesbaarder verkeerstructuur, betere verbinding tussen het winkelcentrum en het historische centrum, en de ontwikkeling van een directe ontsluiting voor het centrum. De volgende maatregelen worden concreet benoemd:

1. Uitwerking inrichtingsprincipes dorpsring, centrumring en toegangswegen (inprikkers).
2. Herontwikkeling marktplein bij Rembrandtweg en Sint Jorisplein.
3. Bepalen van ontwikkelstrategie van de gevels in het winkelcentrum.
4. Verkeersmaatregelen Schoutstraat en Jorisstraat.
5. Zorgen dat de Blaak te beleven is vanaf Koningsplein

Ontwikkelperspectief Centrum

Het traject van het Ontwikkelperspectief Centrum heeft grotendeels parallel plaatsgevonden aan de ontwikkeling van het mobiliteitsplan. Er zijn vier doelen aan het Ontwikkelperspectief Centrum gesteld door de gemeenteraad:

- Een centrum dat klaar is voor de toekomst
- Een centrum dat fijn is om naartoe te komen en te verblijven
- Een centrum waar meer is dan alleen winkels
- Een centrum dat samen met Ridderkerkers is vormgegeven





De gemeente is al lang bezig met het laatste punt zoals te zien is in figuur 3. Er is een online enquête gehouden met vragen over het centrum, winkelgedrag, en wensen voor activiteiten waarvan de resultaten worden opgenomen in het toekomstige 'Ontwikkelperspectief Centrum Ridderkerk 2035'. In juni 2019 is de Maand van het Centrum geweest waarin diverse activiteiten door de gemeente zijn georganiseerd in een leegstand winkelpand aan het Sint Jorisplein om de ideeën van Ridderkerkers te verzamelen. De vragen waar Ridderkerk voor staan:

- Hoe kunnen we de gebouwen zo goed en sfeervol mogelijk gebruiken?
- Hoe richten we het centrum zo goed mogelijk in?
- Hoe houden we het centrum bereikbaar?

HOV visie – Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden Ontwikkelvisie

Als gevolg van verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op de corridor Rotterdam – Ridderkerk – Drechtsteden (vooral Barendrechtse knoop, A15/16, Nieuw Reijerswaard), zijn er meerdere studies uitgevoerd naar de toekomst van openbare vervoer in de regio. De algemene ambitie is om de reiziger beter te bedienen en men te stimuleren om ov te gebruiken op de meest kostenefficiënte manier mogelijk.

Met deze ontwikkelvisie leggen gemeente Ridderkerk, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en andere betrokken partners hun visie van een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk (HOV) uit. Het doel van het beleidskader uit februari 2019 bestaat uit vier onderdelen:

1. Perspectief schetsen voor HOV-ontwikkelingen op korte -, middellange -, en lange termijn.
2. Input geven voor het nieuwe mobiliteitsplan Ridderkerk.
3. De onderbouwing geven voor het al dan niet noodzakelijk zijn van de nu aanwezige reservering van het tramtracé in het centrum van Ridderkerk.
4. Basis leggen voor concrete uitwerking van maatregelen en acties op de korte en middellange termijn. Volgens hun visie is "verbetering van het ov-netwerk in en om Ridderkerk noodzakelijk om de bereikbaarheid van Ridderkerk niet verder achteruit te laten gaan."

De afgelopen jaren is er veel discussie geweest over een mogelijk tramtracé om Ridderkerk beter te verbinden met het omliggende gebieden. De HOV Ontwikkelvisie 2019 beëindigt deze discussie voorgoed. Drie onderscheidende ov-concepten voor Ridderkerk worden beoordeeld in deze visie: tram, lightrail en HOV-Bus. De HOV-Busverbinding blijkt de belangen van Ridderkerk het beste te dienen. Er worden hiervoor meerdere argumenten gegeven:

- De tram is zowel op korte, middellange als lange termijn geen goed alternatief.
- Lightrail vraagt om veel ingevulde randvoorwaarden, is niet inpasbaar op gereserveerde tracé en kan indien nodig zonder ruimtereservering worden gerealiseerd op de Rotterdamseweg.
- Het HOV-busconcept is het best presterende ov-concept. Dit concept geeft meer inwoners een goede verbinding naar de regio, is goed in te passen en is goedkoper.
- HOV-bus tracé door Drievliet ligt het meest voor de hand in aanvulling op de HOV-as over de Rotterdamseweg en kan goed zonder ruimtereservering worden ingepast. Hiervoor is een nadere variantenstudie HOV-bus nodig voor de beste route door Rotterdam en Ridderkerk en concrete voorstellen voor versnellingsmaatregelen en first & last mile voorzieningen in Ridderkerk.





Voor een goede bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de haltes van de twee HOV-lijnen dienen de first en last mile voorzieningen zoals fietsparkeren, fietspaden en voetpaden verbeterd te worden. De kwestie van bereikbaarheid is niet opgelost met enkel een versnelling en frequentieverhoging van bussen. Verbeterde first en last mile voorzieningen zoals fietsparkeren, fietspaden, en voetpaden dien haltes bereikbaarder en aantrekkelijker te maken. Ten slotte stelt de ontwikkelvisie de volgende fasering voor:

- **Korte termijnbeeld (binnen 5 jaar)**
 - Twee belangrijke R-net (Qbuzz) verbindingen naar Kralingse Zoom en Drechtsteden.
 - Behoud van kwaliteit door inzetten op doorstroommaatregelen in zowel Ridderkerk als Rotterdam.
 - Verbeteren ketenmobiliteit door first & last mile voorzieningen: haltevoorzieningen, fietspaden, looproutes en fietsenstallingen.
- **Middellange termijnbeeld (na 5 jaar)**
 - Toevoegen van 2e HOV-busverbinding met Rotterdam Zuidplein (routeopties via Lombardijen of Nieuw Reijerwaard).
 - Nieuwe busverbinding naar station Barendrecht. Binnen Ridderkerk mogelijk doortrekken richting Slikkerveer.
- **Eindbeeld (na 15-20 jaar)**
 - Ontwikkeling Stadionpark is gerealiseerd
 - HOV-busverbinding vanuit Ridderkerk doortrekken naar Stadionpark.
 - HOV-busverbinding vanuit Ridderkerk naar Kralingse Zoom en Drechtsteden
 - Busverbinding vanuit Ridderkerk naar Rotterdam Zuidplein
 - Busverbinding vanuit Ridderkerk naar station Barendrecht

Welzijnskader: 'Gewoon Meedoen' 2016 - 2020

De gemeente is steeds meer betrokken bij werk op het gebied van zorg waarbij er minder wordt gesproken van zwaardere zorg, maar *welzijn*. Hiervoor heeft de gemeente de volgende welzijnsvisie vastgesteld:

"In Ridderkerk stellen wij de Ridderkerker centraal en zetten in op de eigen kracht, het eigen netwerk en de talenten van onze inwoners."

Om de visie te voltooien, zijn er vier centrale uitgangspunten bepaald, namelijk:

1. Eigenkracht & Talenten
2. Participatie;
3. Preventie
4. Ondersteuning.

Deze worden ondersteund met meerdere ambities waarbij mobiliteit een belangrijke rol speelt.

Ambities zoals **bewegen** en **preventie** kunnen in praktijk worden gebracht door dit mobiliteitsplan. Deze twee ambities wordt gekoppeld aan elkaar door de preventieve gevolgen van regelmatig bewegen. Daarom draagt een mobiliteitsplan dat het gebruik van de fiets en lopen stimuleert ook bij aan het welzijn van Ridderkerkers.





Zich bewegen in het algemeen moedigt grotere zelfredzaamheid aan en voorkomt (langdurige en zwaardere) zorg. Behalve de lichamelijke gezondheidswaarden, heeft mobiliteit ook geestelijke gezondheidswaarden waarbij ontmoetingen en sociale netwerken gevormd worden. Kortom, iedereen moet zich op een of andere wijze verplaatsen en daarvoor zijn bereikbare en betrouwbare mobiliteitsalternatieven noodzakelijk.



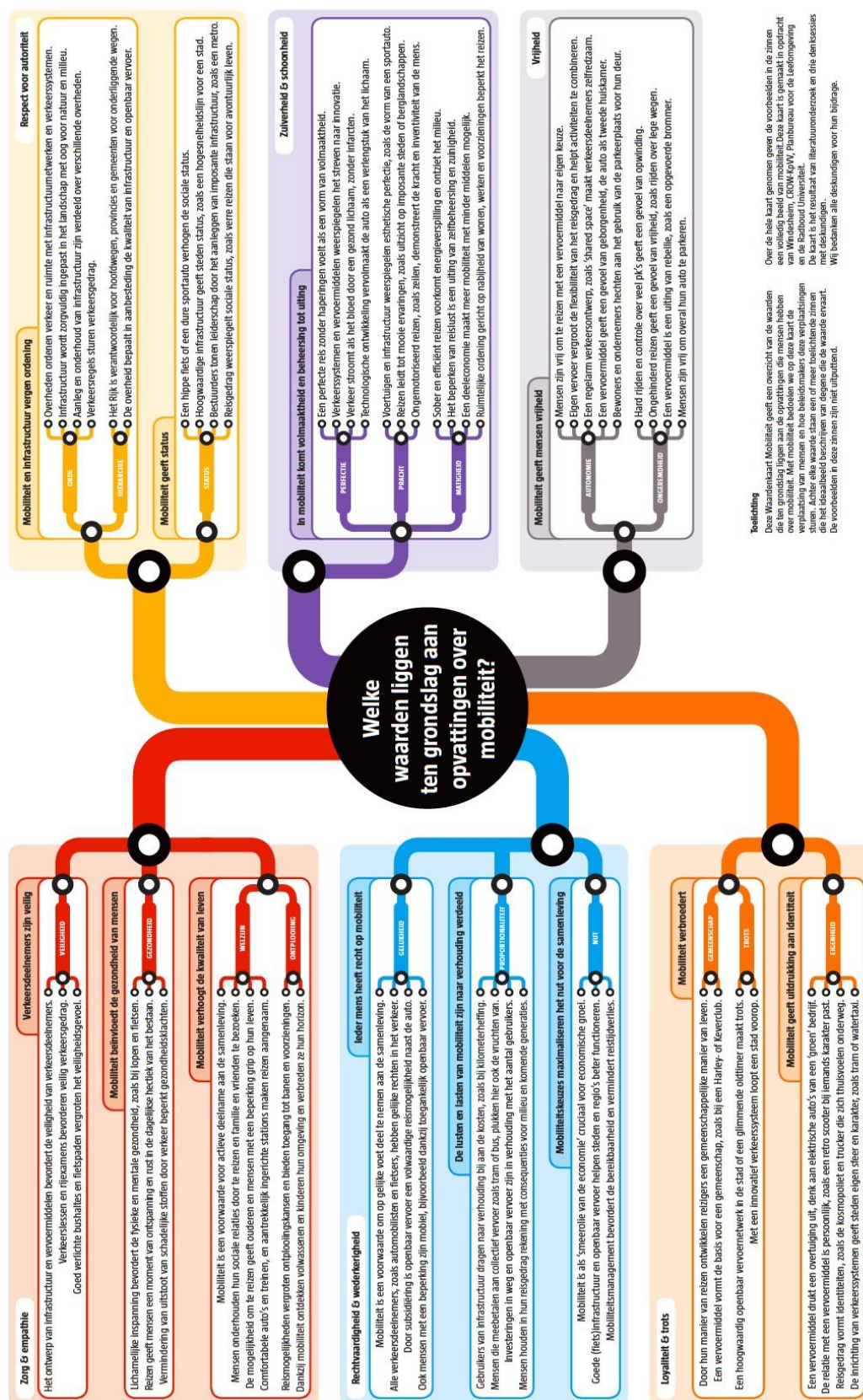


Bijlage 2 Mobiliteitswaarden





Waardenkaart Mobiliteit





Bijlage 3 Participatietraject

Het mobiliteitsplan en uitvoeringsprogramma is tot stand gekomen in samenwerking met partners uit de gemeente en de regio. Bij aanvang van het project is er een participatieplan opgesteld waarin vastgelegd is wanneer welke stakeholders betrokken worden. Het aantal momenten waarop bewoners zijn betrokken, is tijdens het proces veranderd. Bewoners uit Ridderkerk zijn in 2019 gevraagd om mee te denken over een verscheidenheid aan thema's daarom zijn we niet iedere individuele wijk ingegaan maar hebben besloten om twee bijeenkomsten te organiseren en aan te sluiten bij de Huiskamerdag.



De ruggengraat van het project was de samenwerking met de klankbordgroep. Hierin hebben vertegenwoordigers van verschillende afdelingen uit de gemeente Ridderkerk en externe partners deelgenomen. In overeenstemming met hen is de strategie tot stand gekomen en hebben we de doorvertaling naar de actielijnen gemaakt. De samenwerking tussen interne en externe partners is effectief gebleken. Verschillende belangen uit de gemeente Ridderkerk zijn vertegenwoordigd geweest.

De gemeenteraad is geïnformeerd over de voortgang van het mobiliteitsplan op het moment dat de klankbordgroep al een richting had gekozen door een voorkeur uit te spreken over de 'waarden achter mobiliteit'. De 'waarden achter mobiliteit' zijn ook geverifieerd bij de aanwezige raadsleden. Zij kwamen tot eenzelfde top drie waarden als de klankbordgroep.

Op 21 juni zijn bewoners van Ridderkerk bijgepraat en geconsulteerd op de mobiliteitsmarkt. In de ochtend zijn we met bewoners in gesprek gegaan over mobiliteit bij een marktkraam. Vanaf het middaguur is het Centrumplekkie hiervoor benut. De opbrengsten van de mobiliteitsmarkt zijn op deze kaart verzameld. Dit heeft input gevormd voor het uitvoeringsplan.



Op 21 augustus heeft de mobiliteitsbarbecue plaatsgevonden. Hier zijn zo'n 35 Ridderkerkers uit verschillende wijken bij aangeschoven. Samen zijn we in gesprek gegaan over mobiliteit in Ridderkerk.

We hebben hen bijgepraat over de stand van zaken en bij hen hebben we aandachtspunten opgehaald voor de verdere invulling van het uitvoeringsprogramma. Tot slot zijn we aanwezig geweest bij de Huiskamerdag op 18 september. Hier konden aanwezigen het uitvoeringsplan zien en feedback geven. Hier zijn nog een aantal laatste relevante punten uit voort gekomen.

Het conceptplan is besproken met de klankbordgroep in oktober. Naar aanleiding van feedback door de groep is het uiteindelijke conceptplan voorgelegd aan partners in de regio. Zo hebben we de aansluiting gezocht bij regionale projecten en hebben we de partners geactiveerd. Het definitieve plan is door het college voorgelegd aan de raad in maart 2020.



