

JUUST
daarom!



MOBILITEITSVISIE
MOBILITEITSPLAN ALBRANDSWAARD
Maart 2024

INHOUD

| | |
|---------------------------------------------------|-----------|
| INLEIDING | 3 |
| VISIEVORMING | 5 |
| Kijk op mobiliteit | 6 |
| Beleidsthema's | 8 |
| Thema inbreng | 8 |
| Onverenigbaarheden | 10 |
| TOEKOMSTSCENARIO | 11 |
| Opbouw scenario's | 12 |
| Drie toekomstscenario's | 13 |
| Keuze toekomstscenario | 14 |
| Nadere beschrijving scenario Duurzame versterking | 14 |
| Onze ambities | 14 |
| CONCRETE BELEIDSAMBITIES | 15 |
| Gebiedsprofielen | 16 |
| Wegencategoriseringplan | 18 |
| Strategisch plan duurzame mobiliteit | 20 |
| Parkeernota | 22 |
| Samenvatting | 23 |
| BIJLAGEN | 24 |
| Gemeentelijke ambities | 25 |
| Thematische uitwerking uitdagingen | 26 |

COLOFON

DOCUMENTGEGEVENS

| | |
|---------------|--------------------------------|
| Titel | Mobiliteitsvisie Albrandswaard |
| Rapportnummer | 001208.R02.D |
| Datum | Maart 2024 |
| Status | Definitief |

OPDRACHTGEVER

| | |
|----------------|----------------------------------|
| Naam | Gemeente Albrandswaard |
| Contactpersoon | Niels Verduijn & Laurens Torbijn |
| Adresgegevens | Postbus 1000, 3151 GH Rhoon |

OPDRACHTNEMER

| | |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Naam | Juust BV |
| Adresgegevens | Goessestraatweg 17A 4421 AD Kapelle 0113 - 405051 info@juust.nl |

| | |
|-----------|------------------------------------|
| Auteur(s) | Els De Deken Ilse van der Venne |
|-----------|------------------------------------|

| | |
|-----------------|--------------|
| Contactgegevens | els@juust.nl |
|-----------------|--------------|

01. INLEIDING



Voor u ligt de mobiliteitsvisie van en voor Albrandswaard. In deze mobiliteitsvisie formuleren we specifieke doelstellingen en ambities op het gebied van mobiliteit. Met andere woorden: waar gaan we voor in Albrandswaard?

Om deze visie te vormen zijn we stapsgewijs te werk gegaan. We brachten eerst kort in beeld welk belang mobiliteit heeft. Vervolgens hebben we op basis van de ambities op de verschillende beleidsniveaus de hoofdambitie bepaald. In een vervolgstap hebben we aan de hand van de opgehaalde informatie en een SWOT-analyse een integrale weging gemaakt en de conflictpunten in beeld gebracht. Op basis hiervan hebben we een aantal mogelijke scenario's geformuleerd. In overleg met een interne projectgroep vond een weging van deze scenario's plaats. Het scenario wat het meest passend is bij Albrandswaard werd in afstemming met een externe klankbordgroep verder vormgegeven. Vervolgens bepaalden we de concrete ambities voor Albrandswaard. Het ambitieniveau dat hier wordt vastgesteld dient als leidraad voor de ontwikkeling van de diverse afzonderlijke producten. Hierna leest u de uitwerking hiervan in deze visie.



02. VISIEVORMING

02.1 KIJK OP MOBILITEIT

Mobiliteit verwijst naar de beweging van mensen en/ of goederen in het openbaar domein. Het draait om de mens (behoeften en gedragingen), het verplaatsingsmiddel en de infrastructuur. Om te kunnen komen tot een visie met doeltreffende mobiliteitsstrategieën is het belangrijk hier eerst meer inzicht in te krijgen.

Waarom verplaatsen: De mens

Mobiliteit is een belangrijk deel van ons leven. Het betekent simpelweg dat mensen en dingen zich van de ene plek naar de andere verplaatsen. Mensen bewegen om verschillende redenen. Het gaat dan bijvoorbeeld om verplaatsingen vanwege functionele redenen zoals voor werk of gezondheid. Het verplaatsen zonder een specifieke bestemming kan ook een doel op zich zijn. Recreatieve fietstochten, paardrijden of gewoon wat wandelen zijn hier voorbeelden van en dragen bij tot een betere mentale en fysieke gezondheid.

Mobiliteit gaat niet alleen over mensen die zich verplaatsen, maar ook over het vervoer van goederen. Dit is erg belangrijk voor onze maatschappij en economie.

Hoe verplaatsen: Het verplaatsingsmiddel

Afhankelijk van de behoeften en de beschikbare verplaatsingsmiddelen (functioneel of niet-functioneel) kiezen mensen het verplaatsingsmiddel dat voor hen op dat moment het meest geschikt is. Die keuze wordt voor functionele verplaatsingen gemaakt op basis van tijd, budget, comfort, sociale aspecten en overtuiging. Op basis van die overwegingen komt in Albrandswaard het gebruik van de auto veelal als winnaar uit de bus.

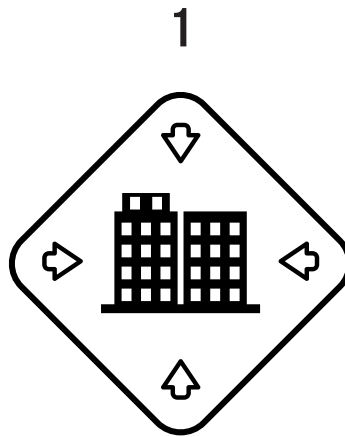
Waar we willen we naartoe?

Als we kijken naar grote veranderingen, trends en ambities uit divers beleid, zien we redenen waarom verplaatsing met de auto niet de meest wenselijke keuze is voor nu en de toekomst. De auto zorgt voor vervuiling, overlast, neemt schaarse ruimte in en veroorzaakt meer risico's op het vlak van verkeersveiligheid. Bovendien kan niet iedereen (omwille van financiële, mentale of fysieke redenen) er gebruik van maken. De plannen van de metropoolregio, de provincie Zuid-Holland, en de doelen van Nederland en Europa voor ons verplaatsingsgedrag, wijzen allemaal dezelfde kant op. Op alle schaalniveaus is de ambitie om te komen tot een duurzamere manier van reizen.

In Albrandswaard sluiten we hierbij aan. De hoofdambitie is om te komen tot duurzamere en toekomstbestendige mobiliteit. Als tijdshorizon hanteren we hiervoor het jaar 2030. Deze ambitie vormt de rode draad binnen deze visie.

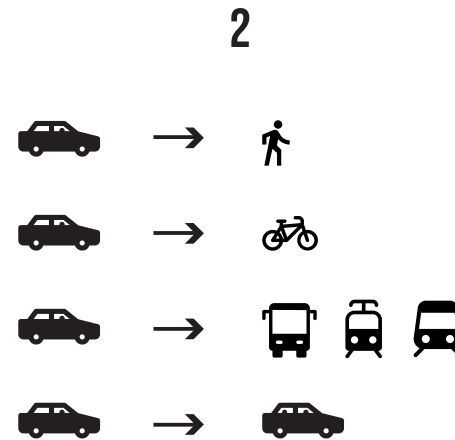
Het concept van de Trias Mobilica is hierbij een goed aanknopingspunt. In figuur 1 is dit concept weergegeven. Het principe achter dit concept is dat in de eerste plaats de vervoersvraag zoveel mogelijk gereduceerd wordt en pas daarna op zoek gegaan wordt naar alternatieven om aan de resterende vraag te voldoen. Het concept bestaat uit drie stappen:

1. Verklein de verplaatsingsbehoefte door sturend ruimtelijk beleid. Door het tegengaan van ruimtelijke verspreiding en het sturen op nabijheid van wonen, werken en voorzieningen wordt de vervoersvraag verminderd. Niet enkel het ruimtelijk beleid kan hiervoor het meest duurzame gedrag initiëren, maar ook het beleid van bedrijven om bijvoorbeeld thuiswerken te stimuleren.
2. Gebruik duurzame verplaatsingsmiddelen in de mobiliteitsketen. Door over te stappen naar andere en efficiëntere verplaatsingsmiddelen, waaronder het openbaar vervoer, wordt er minder energie verbruikt, neemt het ruimtegebruik en het aantal individuele ritten af. Het overstappen van de privéauto op andere (duurzamere) voertuigen wordt ook wel de modal shift genoemd.
3. Zet in op efficiënte en schone voertuigen door gebruik van nieuwe technologieën. In de laatste stap van het overschakelen naar een duurzamere mobiliteit wordt er ingezet op het schoner en efficiënter maken van de voertuigen zelf.



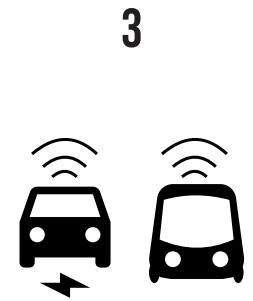
verklein de verplaatsingsbehoefte

BIJSTUREN RO



gebruik duurzame vervoersmiddelen

MODAL SHIFT



zet in op efficiënte en schone voertuigen

NIEUWE TECHNOLOGIEËN

FIGUUR 1 | TRIAS MOBILICA

02.2 BELEIDSTHEMA'S

Het kiezen voor duurzame manieren om je te verplaatsen, heeft invloed op de fysieke leefomgeving. Hierbij kan worden gedacht aan het voorzien van de nodige infrastructuur en ruimte. Het is belangrijk om goed naar de hele leefomgeving te kijken.

Om de integraliteit te borgen is het goed de ambities vanuit de diverse beleidsvelden scherp te hebben. Alle activiteiten in de fysieke omgeving zijn te scharen onder de noemer van de omgevingswet. Hierin speelt de omgevingsvisie een cruciale rol, omdat deze op een integrale manier de koers bepaalt voor de toekomstige ontwikkeling van Albrandswaard. In de omgevingsvisie wordt rekening gehouden met alle aspecten van de leefomgeving en vindt een weging plaats. Hierbij gaat het om zaken zoals onder andere ruimte voor wonen, groen, bedrijven, bodem en lucht. Binnen de omgevingsvisie neemt het mobiliteitsbeleid een belangrijke plaats in. Het mobiliteitsbeleid heeft ook raakvlakken met andere beleidsdomeinen, zo is duurzame mobiliteit een essentieel instrument om omgevingsdoelstellingen te bereiken en te verbeteren.

In bijlage 1 zijn de belangrijkste gemeentelijke ambities inzichtelijk gemaakt. Deze input is als belangrijke basis gebruikt in de vervolgstap; de hoofdambitie van deze mobiliteitsvisie te verfijnen.

02.3 THEMATISCHE INBRENG

Om de visie te verfijnen naar de tijdshorizon van 2030 is het belangrijk om te kijken waar we op thematisch niveau mee aan de slag moeten gaan. Welke uitdagingen zien we en hoe kunnen we dit vertalen naar een integrale duurzame mobiliteitsvisie?

Uitdagingen

Om te komen tot deze visie stelden we de Staat van Albrandswaard op. Hierin werd uit de volledige beleidscontext, trends, cijfers en de beleving van de inwoners en ondernemers een aantal uitdagingen geformuleerd. Op deze uitdagingen moeten we een passend antwoord vinden. Om deze uitdagingen overzichtelijk te maken zijn deze thematisch verder uitgesplitst. Dit vormt het raamwerk om aan de hand van de aanwezige ambities een vertaling te maken naar een concrete duurzame benadering. In bijlage 2 is deze thematische uitwerking opgenomen.

Hoe om te gaan met deze uitdagingen?

Er is niet enkel sprake van uitdagingen, maar ook van vele kansen en sterktes. Deze zijn in de Staat van Albrandswaard in een SWOT-analyse meegenomen en kunnen hefboomen zijn om met uitdagingen om te gaan. Een goede manier om met de aanwezige uitdagingen om te gaan, kunnen we verwoorden onder de vier "V's" (zie figuur 2): versterken, verbeteren, verbinden en verenigen:

- Sterktes kunnen Versterkt worden.
- Zwaktes kunnen Verbeterd worden.
- Verbinden is belangrijk om een integrale benadering te borgen.
- Tenslotte kijken we naar de zaken die we kunnen Verenigen om onze visie te verfijnen.



FIGUUR 2 | DE VIER V'S

Versterken



Albrandswaard herbergt tal van waardevolle troeven, zoals de aanwezigheid van de metrohaltes. Niettemin bestaat er ruimte voor het versterken van de ontwikkelingen rondom deze haltes. De gezondheid van de inwoners blijkt een belangrijke drijfveer te zijn voor actieve verplaatsingen, wat aansluit bij het gemeentelijk streven om gezondheid hoog op de beleidsagenda te plaatsen. Dit biedt kansen om dit verder te versterken. Hoewel de prestaties op het gebied van verkeersveiligheid prijzenswaardig zijn, blijft er ook hier potentieel voor het versterken van het beleid. Vooral als we de ambitie van nul verkeersslachtoffers willen verwezenlijken. Daarnaast is veiligheid niet alleen objectief meetbaar, maar speelt ook de subjectieve veiligheid een rol. Het open karakter en de nabijheid van de natuur zijn onderscheidende kenmerken van de gemeente in vergelijking met omliggende industrie en verstedelijking. Het is een breed gedragen wens om deze eigenschappen te behouden en te versterken, dit met speciale aandacht voor water en ecologie.

Verbeteren



Ondanks de vele troeven die Albrandswaard heeft, moeten we eveneens onze blik richten op onderwerpen waar verbetering gewenst is. Dit blijkt onder andere uit de enquête die onder bewoners is uitgezet. Het mobiliteitsaanbod is momenteel niet voldoende om adequaat in te kunnen spelen op de hedendaagse trends en behoeften. Zo wordt er bijvoorbeeld nog te weinig ingespeeld op de digitalisering (bijvoorbeeld een MaaS app). Ook op andere gerelateerde domeinen zijn verbeteringen gewenst, zoals het voorzien van infrastructuur waar de fietser zich veilig voelt. Ook is meer aandacht voor kruispunten wenselijk, vooral in relatie tot een grotere inzet op actievere vormen van vervoer. Een verdere uitbouw van het netwerk van actieve vervoersvormen (zoals op Zuid-Noord assen) leidt eveneens tot verbetering.

Het probleem van te veel en te snel verkeer op bepaalde locaties vraagt eveneens om aandacht. Daarnaast speelt de behoefte om gewenst verkeersgedrag te bevorderen, met het oog op zowel veiligheid als leefbaarheid.

Verbinden



Door te verbinden en samen te werken vergroten we onze invloed. Om een mobiliteitstransitie op gang te brengen is er niet alleen brede steun van de bewoners nodig, maar ook van instellingen en bedrijven. Het is opvallend dat op dit moment (zover bekend) niet zo veel bedrijven en instellingen actief bezig zijn met en/of nadenken over duurzaam mobiliteitsbeleid. Dit vraagt om meer verbinding naar bedrijven en instellingen door hen actiever te betrekken en bewuster te maken van het belang en de kansen die dit voor hen biedt.

De relatie zoeken met doelstellingen van regionale en landelijke overheden is ook een uitdaging, zeker om dit op de schaal van Albrandswaard door te vertalen. Een gedeelte van de wegen is niet in beheer van de gemeente, zodat het belangrijk is om samen met de bevoegde instanties de visie uit te werken. Ook andere instanties zijn nodig om de ambities te realiseren zoals op het gebied van het openbaar vervoer (ov). Zo moeten we in samenwerking met de betrokken instanties nadenken over hoe het ov beter kan aansluiten en inspelen op de behoeften van bedrijven, instellingen en de bewoners waardoor een kritische massa bereikt kan worden.

Mobiliteitsambities worden beïnvloed en vormgegeven door ambities uit andere beleidsdomeinen, terwijl mobiliteitsambities op hun beurt weer invloed uitoefenen op de ambities van andere beleidsdomeinen. Daarom is samenwerking en coördinatie tussen beleidsdomeinen van groot belang om gemeenschappelijke doelen te stellen en te bereiken.

Verenigen



Niet alle uitdagingen kunnen door het versterken, verbeteren of verbinden opgelost worden. Het is immers duidelijk dat de gemeente voor verschillende uitdagingen staat, die niet altijd hand in hand gaan met elkaar.

Het is erg belangrijk om over deze zaken goed na te denken. Hierdoor kunnen we ze waar mogelijk samenbrengen en uiteindelijk in concrete doelen omzetten.

02.4 ONVERENIGBAARHEDEN

Om een scenario op te bouwen is het goed om te kijken naar elementen die met elkaar botsen en tot mogelijke conflicten leiden.

Allereerst is het een uitdaging om een evenwicht te vinden tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. De wens om de ontwikkelingsdoelen (recreatief en woningbouw) te verenigen met de druk op leefbaarheid en bestaande infrastructuur is belangrijk in Albrandswaard. Het verminderen van de afhankelijkheid van auto's en het bevorderen van duurzamere vervoersvormen voor functionele verplaatsingen vormt eveneens een vraagstuk. Het voorzien van ruimte voor actieve mobiliteit in de beperkte ruimte is een punt waar keuzes aan de orde zijn. Het is een uitdaging hoe klimaatdoelstellingen in balans kunnen worden gebracht met de aanleg van eventuele nieuwe infrastructuur voor actieve vervoersvormen (fietsers en voetgangers). Wat stellen we voorop om het verkeersveiligheidsniveau niet af te zwakken in relatie tot de extra actieve weggebruikers? Hoe borgen we dat de snelheidsproblemen niet toenemen als er meer wegen met een lagere toegestane snelheid zullen zijn? Het efficiënt inpassen van elektrisch laden zonder overbelasting van de netcapaciteit is ook een belangrijk vraagstuk. Hoe kunnen we vervolgens omgaan met de afhankelijkheidspositie van de gemeente in alles wat met mobiliteit te maken heeft?

Daar waar sprake is of zal zijn van onverenigbaarheden wordt eerst gekeken naar de vraag of er sprake is van een gemene deler. Vervolgens zal een weloverwogen afweging worden gemaakt om te bepalen welke keuze gemaakt wordt.



03. TOEKOMST- SCENARIO

Mobiliteit is een dynamisch en snel veranderend domein. Het hanteren van een gewenst toekomstscenario helpt bij het anticiperen op trends, uitdagingen en kansen. Een toekomstscenario is dan ook bij uitstek een geschikt instrument om inzicht te geven in de effecten van ontwikkelingen en keuzes. Bovendien biedt een toekomstscenario inzicht in de mogelijke gevolgen van verschillende beleidskeuzes. Het geeft richting aan de vertaling van de hoofdambitie naar toekomstgerichte, integrale duurzame mobiliteit met een consistente samenhang tussen de diverse thema's die verbonden zijn met mobiliteit.

03.1 OPBOUW SCENARIO'S

Om de onverenigbaarheden (zoals vermeld in paragraaf 02.4) aan te pakken, is het belangrijk om keuzes te overwegen en te maken. Deze keuzes kunnen samen met de versterking, verbetering en verbinding van de diverse aspecten integraal verenigd worden binnen verschillende mogelijke toekomstscenario's.

Voor alle scenario's vertrekken we vanuit de Trias Mobilica. Daaruit komt immers de transitie van mobiliteit van een focus op autobezit en -gebruik naar een meer duurzaam en gevarieerd mobiliteitssysteem voort. In essentie zijn de conflictpunten te herleiden tot keuzes die gemaakt moeten worden in het omgaan met autogebruik en het beïnvloeden van autobezit (en in uitbreiding vrachtovervoer). Daarbij gaat het om onder andere de volgende vraagstukken:

- Hoe leggen we de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid?
- Hoe sterk zetten we in op het minder auto-afhankelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen?
- Hoe willen we de drukte op het wegennet beheersen?
- Hoe optimaliseren we het deeltvervoer en het ov en het gebruik daarvan?
- Hoe gaan we om met het realiseren van extra infrastructuur?
- Hoe gaan we om met het realiseren van meer actieve mobiliteit versus de verkeersveiligheid?
- Hoe gaan we om met de parkeerdruk?

Het autogebruik en -bezit staat hierin niet op zichzelf. Dit dient telkens in relatie te worden gezien met hoe we omgaan met alternatieve verplaatsingsvormen, de infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen.

De wijze waarop Albrandswaard ontworpen en ingericht wordt, bepaalt immers in grote mate hoe afhankelijk inwoners zijn van autogebruik. Wanneer er meer nadruk wordt gelegd op wegen voor autoverkeer, stimuleert dit autobezit en -gebruik. Het faciliteren van duurzame verplaatsingsmogelijkheden zorgt voor een verlaagde auto-afhankelijkheid. Deze drie componenten (omgaan met ontwikkelingen, inzetten op actieve vervoersvormen en omgaan met infrastructuur) zullen het autogebruik en -bezit beïnvloeden. Deze verschillende insteken zorgen voor diverse accenten op de thema's. Zo is het ambitieniveau voor de verschillende thema's anders. Hoe sterker het beperken van het autobezit immers is, hoe minder ruimte er nodig is, minder parkeeroverlast en hoe meer ruimte actieve verplaatsingsvormen krijgen. Hoe lager het autogebruik is, hoe sterker de leefbaarheid is en hoe sterker het klimaat en gezondheidsbeleid versterkt kan worden.

03.2 DRIE TOEKOMSTSCENARIO'S

We kwamen in de basis tot drie mogelijke toekomstscenario's. Hierin gaan we uit van een tijdshorizon tot het jaar 2030 en maakten we een 'vertaling' naar wat de toekomst zou kunnen brengen.

Scenario 1: Duurzame vooruitgang



Er wordt actief ingezet om het gebruik van auto's te verminderen en het autobezit te ontmoedigen. Er wordt ingezet op maximale levendigheid in Albrandswaard waarbij alles in het teken staat van de menselijke schaal.

De gemeente vervult hierin een actieve trekkersrol om de ambities te realiseren.



Scenario 2: Duurzame versterking



Er wordt gestreefd naar een evenwicht tussen functioneel autogebruik, het ontmoedigen van niet functioneel autogebruik en het aanmoedigen van een lager autobezit. De keuzevrijheid in verschillende vervoerswijzen wordt vergroot. Er wordt ingezet op het versterken van de leefomgeving.

De gemeente heeft hierin een gecombineerde rol met op onderdelen een trekkersrol en op onderdelen een meer volgende c.q. regierol.



Scenario 3: Duurzame verbetering



De nadruk ligt op het aanmoedigen van alternatieve vervoersmogelijkheden zonder te veel in te grijpen in het autogebruik en -bezit.

Er wordt vooral ingezet op het benutten van kansen bij ontwikkelingen en de gemeente heeft hierin eerder een volgende rol.



03.3 KEUZE TOEKOMSTSCENARIO

De verschillende scenario's werden ten opzichte van elkaar afgewogen. Hieruit komt voort dat scenario 2, Duurzame versterking het beste aansluit bij het profiel van Albrandswaard. De unieke dynamiek en de lokale identiteit van Albrandswaard worden gerespecteerd. Waar mogelijk wordt duurzaam bijgesteld, passend binnen de aard en schaal van Albrandswaard. Hiermee wordt gekozen voor een gebalanceerde visie waarin rekening gehouden wordt met de lokale context en de behoefte om de autoafhankelijkheid te verminderen.

In de staat van Albrandswaard is geconcludeerd dat de gemeente een hoog autobezit kent en een groot aantal inwoners daar afhankelijk van is (sterke uitgaande pendel). Daaraan sleutelen is niet vanzelfsprekend. Het is immers erg uitdagend voor een lokaal bestuur om actief invloed uit te oefenen op autobezit, omdat het grotendeels afhangt van individuele keuzes en nationale beleidsmaatregelen. Echter, we kunnen wel indirect het autobezit beïnvloeden door het bevorderen van alternatieve verplaatsingsmiddelen, zoals ov, fietsen en wandelen, en door het aanbieden van infrastructuur die deze alternatieven ondersteunt. Graag zetten we dan ook in op het bevorderen van deze verplaatsingsmiddelen. Op die manier willen we voornamelijk het autobezit en specifiek het autogebruik beïnvloeden. Het autogebruik wegen we af ten opzichte van het versterken en verbeteren van diverse aspecten binnen de gemeente alsook het beperken van de verkeersimpact.

Binnen de metropoolregio biedt dit kansen om aan te sluiten bij ontwikkelingen, initiatieven en beleid. Ook in breder regionaal en landelijk verband is sprake van inzet op en streven naar mobiliteitstransitie. Waar mogelijk liften we daarop mee.

03.4 NADERE BESCHRIJVING SCENARIO DUURZAME VERSTERKING



In deze visie van en voor Albrandswaard streven we naar harmonie tussen gemeenschapsdynamiek, keuzevrijheid en inclusiviteit. We willen een plek creëren waar iedereen zich vrij en veilig kan verplaatsen, met respect voor het milieu en het welzijn van de gemeenschap. Mobiliteit is een essentieel onderdeel van de kwaliteit van leven in Albrandswaard. We streven naar een aangename leefomgeving waar ontmoeting en maatschappelijke participatie wordt bevorderd.

Om de verkeersimpact te verminderen, willen we bewoners aanmoedigen om vaker te kiezen voor actieve vervoerswijzen. We beschouwen bereikbaarheid als toegankelijkheid voor alle vormen van vervoer, volgens het zogenaamde STOMP-principe. Bij dit principe wordt de mens centraal gesteld bij gebiedsrichting en wordt de ruimte in eerste instantie ingericht voor de meest duurzame vervoersvormen.

Ongeacht het gekozen verplaatsingsmiddel, moeten mensen gemakkelijk op hun bestemming kunnen komen. Fietsen wordt aangemoedigd voor functionele verplaatsingen binnen Albrandswaard, terwijl wandelen recreatief ondersteund wordt en waar mogelijk wordt gekoppeld aan functionele verplaatsingen.

We willen de metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten. We bevorderen ketenmobiliteit als aantrekkelijke vervoersoptie, waarbij we de nadruk leggen op de vrijheid van mensen om hun verplaatsingsbehoeften in te vullen.

We beperken het gebruik van auto's op plaatsen waar het de leefbaarheid aantast, conflicteert met actieve verplaatsingswijzen of het ecologische netwerk verstoort. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt ingezet op het verminderen van de mobiliteitsbehoefte. Daar waar sprake is van mobiliteit, wordt gewerkt volgens het STOMP-principe. Nieuwe ontwikkelingen worden bij voorkeur bij metrohaltes gepland om het potentieel van de metro ten volle te benutten.

We moedigen bewoners aan om het bezit van meerdere auto's te verminderen en bieden daarbij goede alternatieve oplossingen voor invulling van de mobiliteitsvraag.

Voor goederenvervoer in de kernen streven we naar beperking tijdens piekmomenten, met inzet langs de randen van de kernen voor pakketverzending en -ontvangst.

Onze focus voor verduurzaming ligt minder op elektrisch laden en dus verschonen. Evenwel is sprake van een stimulerend beleid voor elektrische voertuigen ter vervanging van fossiele brandstofvoertuigen. We zien vooral potentieel voor duurzame en actieve uitbreiding van de actieradius binnen de elektrificatie van fietsen.

03.5 ONZE AMBITIES

Vanuit het toekomstscenario Duurzame versterking formuleren we de volgende ambities waar we ons voor inzetten :

- Het versterken van de verkeersleefbaarheid in de woonwijken en -kernen.
- Het tenminste behouden van het huidige verkeersveiligheidsniveau en deze bij voorkeur zelfs te verbeteren.
- Het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid (meerdere vervoersvormen).
- Het verbeteren van de integrale toegankelijkheid (inclusiviteit) van het mobiliteitssysteem.
- Het beperken van de impact van mobiliteit op ruimte en klimaat.
- Inzetten op inclusieve mobiliteit; mobiliteit en vervoersvormen beschikbaar voor iedereen.



04. CONCRETE BELEIDSAMBITIES

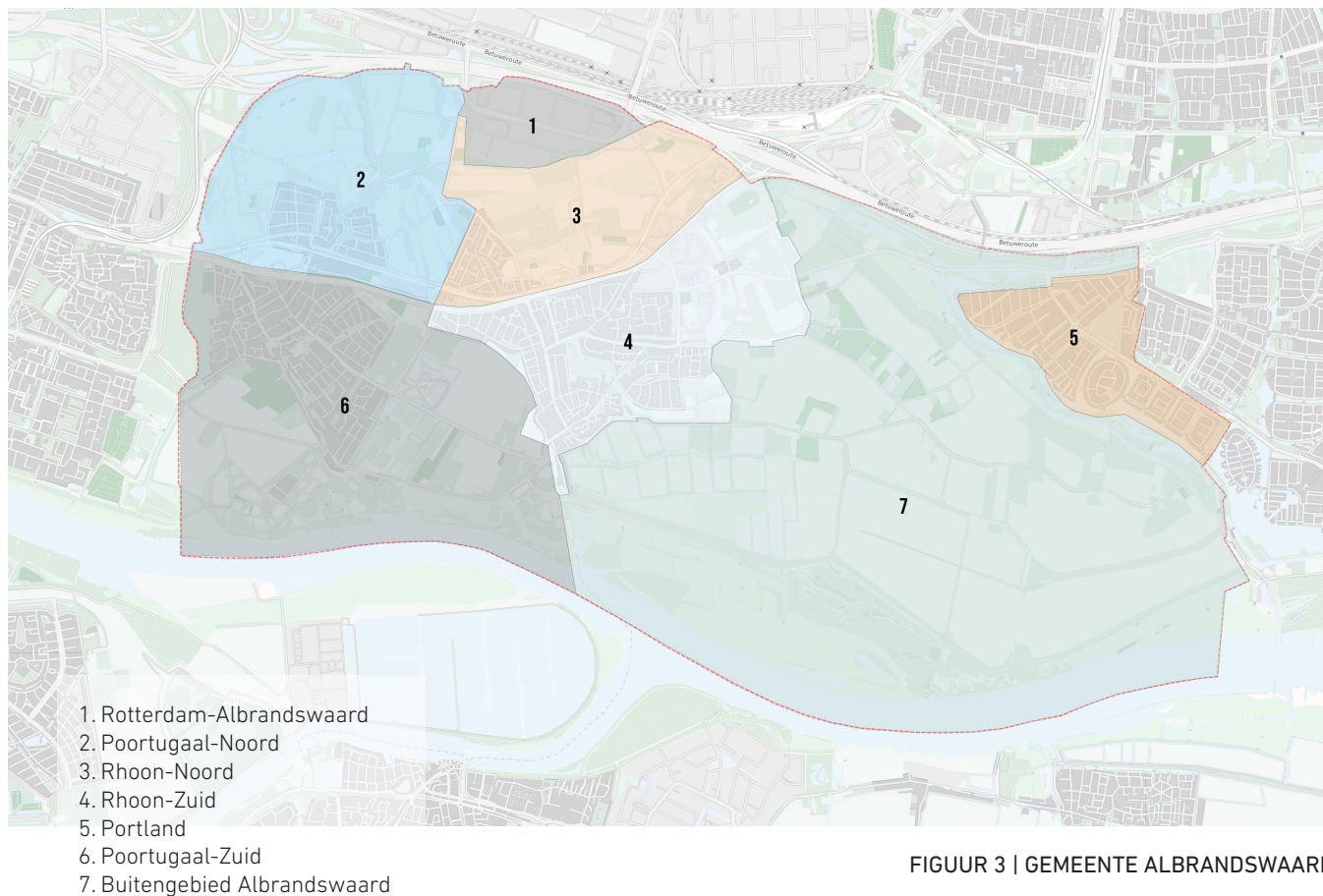
CONCRETE BELEIDSAMBITIES

Met de keuze voor het scenario Duurzame versterking en de bijbehorende ambities staan de hoofdlijnen van onze mobiliteitsvisie op papier. Het kader voor de toekomst is hiermee vastgelegd. Om hier echter daadwerkelijk invulling aan te geven, vertalen we dit door naar een aantal deelproducten, die worden toegelicht. Per deelproduct wordt ingegaan op wat we gaan realiseren en welke uitgangspunten we hiervoor hanteren.

04.1 GEBIEDSPROFIELEN

Albrandswaard is een gemeente die groeit. Dit is in de basis positief, maar brengt ook uitdagingen met zich mee. De groeiambities moeten aansluiten bij het karakter van Albrandswaard. Zo moet bezien worden hoe we de ruimte voor de functies van wonen, werken en recreëren invullen. Door de vraag (behoeften) en het aanbod (infrastructuur, voorzieningen en diensten) bij elkaar te brengen vanuit de globale visie, ontstaat er inzicht in de opgaven per gebied. De positionering van de wijken is hierin belangrijk.

De gemeente bestaat uit zeven wijken met verschillende functionaliteiten. Ieder gebied heeft zijn eigen specifieke en unieke kenmerken, die bijzondere verdieping en aandacht verdienen. Een goede balans vinden tussen de bereikbaarheid, leefbaarheid en functionaliteit van het gebied is hierbij het uitgangspunt.

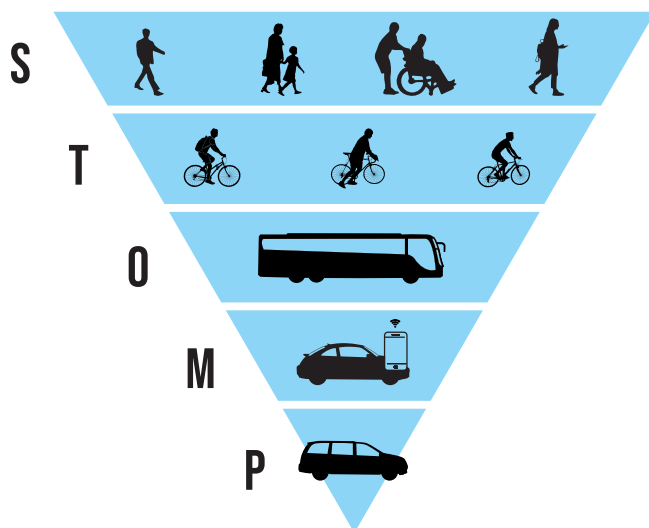


FIGUUR 3 | GEMEENTE ALBRANDSWAARD

Bereikbaarheid is multimodaal op basis van het STOMP-principe

Bereikbaarheid reikt verder dan enkel autobereikbaarheid. Voor de verschillende gebiedsprofielen streven we daarom naar een betere bereikbaarheid, op basis van het eerder benoemde STOMP-principe. De functie van het gebied is leidend binnen bereikbaarheidsvraagstukken. In de verblijfsgebieden (wonen en recreëren) is er bijvoorbeeld prioriteit voor langzaam verkeer.

De natuurlijke schoonheid en landelijke sfeer van Albrandswaard zijn waardevolle troeven. Deze kunnen verder benut worden door de woonkernen beter te integreren met de natuurlijke omgeving. Zo brengen we de natuur en het wonen dicht bij elkaar. In de eerste plaats wordt de uitwisseling vlot en veilig met de fiets of te voet gedaan. We spelen hiermee in op het stimuleren van een gezonde en actieve levensstijl.



FIGUUR 4 | STOMP-PRINCIPE

Wonen dicht bij ov/metrohaltes

Van oudsher is Albrandswaard een woongemeente en beschreven als 'dorpen tussen groen en stad'. Dit zorgt ervoor dat Albrandswaard een forenzengemeente is met een drukke ochtendspits van uitgaand verkeer. Uitgaan van deze kracht met behoud en versterking van de identiteit is een leidend principe.

De groei van de gemeente heeft impact op de verplaatsingsbehoefte. Een doordacht locatiebeleid voor woningbouw helpt om die behoefte te kunnen verduurzamen en verkleinen. Door (woningbouw)ontwikkelingen te realiseren rondom ov-knooppunten kunnen duurzame mobiliteitskeuzes ook volgens het STOMP-principe worden gestimuleerd. Dit zorgt er uiteindelijk voor dat de keuze voor de (eigen) auto minder noodzakelijk/logisch is en dit de bereikbaarheid ten goede komt.

Groei kan een middel zijn om het wonen aangenamer te maken. We vinden een goede balans tussen verkeersruimte en leefruimte daarbij essentieel. Een optimaal aanbod van duurzame verplaatsingsmiddelen staat hierbij centraal. In de woonkernen worden de vraag en het aanbod goed op elkaar afgestemd. Door de groei van de gemeente kan ook de levensvatbaarheid van verschillende vormen van deelmobiliteit en ov groeien. Om de duurzame verplaatsingsopties te vergroten, willen we de bestaande sterktes (met name de metrohaltes) meer laten aansluiten bij de bestaande woonkernen en (toekomstige) woningbouwlocaties. In die zin worden de metrohaltes meer naar en op de woonkernen georiënteerd en kan een connectie gevonden worden met deelmobiliteit en ov.

Verwevenheid van functies stimuleren

Om de verplaatsingsbehoefte te verkleinen en te verduurzamen streven we naar een leefomgeving die aansluit op de behoeften. Daarom omarmen we het concept van het verweven van verschillende functies, waarbij wonen wordt gecombineerd met bijvoorbeeld recreatiemogelijkheden zoals speeltuinen en sportfaciliteiten, openbaar groen en meer. Het idee is dat mensen in hun directe omgeving toegang hebben tot onder andere sport, ontspanning en ontmoeting.

Versterken en respecteren van cultuurhistorische structuren (dijkstructuren) en functies

We behouden de unieke eigenschappen van Albrandswaard en proberen deze te versterken en te verbeteren. We willen de unieke kenmerken van de gebieden en structuren behouden door het verkeer te verminderen en in goede wandel- en fietsroutes te voorzien. Dijkstructuren en cultuurhistorische structuren komen meer tot uiting waardoor functies als wonen en recreëren nog aangenamer beleefd worden. Om de woonfuncties te versterken en de economie in de dorpskernen te bevorderen, streven we ernaar om het ruimtegebruik voor het verkeer te verminderen.

1. Gebiedsprofielen

- Bereikbaarheid is multimodaal op basis van het STOMP-principe
- Wonen dicht bij ov/metrohaltes
- Verwevenheid van functies stimuleren
- Versterken en respecteren van cultuurhistorische structuren (dijkstructuren) en functies

04.2 WEGENCATEGORISERINGPLAN

Het wegencategoriseringplan kan gezien worden als de zogenaamde hardware van het systeem. Hierin leggen we de functies van de infrastructuur vast en daarmee ook het gewenst gebruik ervan.

Een multimodaal netwerk kader

Door de focus op meer duurzame vormen van verplaatsen krijgen we een andere kijk op ons wegennet. Het optimaal ontsluiten en verbinden van de verschillende verplaatsingsmogelijkheden staan hierin centraal. Zo sluit het netwerk voor voetganger en fietser beter aan op het openbaar vervoer en wordt ingezet op het vereenvoudigen van het wisselen tussen verschillende vervoersvormen. Dit vormt het kader voor de uitwerking van zowel het verkeerscirculatieplan evenals alle netwerken met ruimte voor diverse verplaatsingsvormen. Zo borgen we dat alle losse netwerken (bijvoorbeeld fiets en voetganger) op elkaar zijn afgestemd en samen een multimodaal netwerk vormen.

Er is veel potentie voor fietsen en wandelen en dat willen we benutten. Daarom positioneren we voetgangers en fietsers in de woonkernen en recreatiegebieden als hoofdgebruikers. Het principe hierbij is dat fietsers en voetgangers zich gemakkelijk, aangenaam en veilig kunnen verplaatsen en waar mogelijk voorrang krijgen op het autoverkeer. We streven een fijnmazig netwerk na zodat functionele verplaatsingen te voet of met de fiets zo direct mogelijk kunnen plaatsvinden. Het utilitaire en recreatieve fietsrouten netwerk wordt verder versterkt. Dit doen we met een verfijningsslag van functioneel belangrijke routes op gemeentelijk niveau. Bovendien proberen we waar mogelijk de toegankelijkheid van en tussen wandel- en fietspaden te verbeteren. Dit wanneer deze bijvoorbeeld stuiten op stevige obstakels zoals waterwegen of spoorwegen.

Op deze manier stimuleren we mensen om vaker te lopen of de fiets te gebruiken in plaats van de auto. Het is daarbij essentieel om de fiets en het ov goed met elkaar te laten samenwerken. Ook het gemotoriseerd verkeer kent hierin een plek. De wegfunctie wordt vastgelegd in samenhang met duurzame verplaatsingsmodaliteiten en de functies van de verschillende gebieden. Er wordt een onderscheid gemaakt in ontsluitingswegen en erfdoorgangswegen.

Entreepunten versterken

Albrandswaard heeft twee metrohaltes met een goede ov-verbinding van/naar Rotterdam en omgeving. Ze vormen belangrijke entreepunten van en naar Albrandswaard. We willen de metrohaltes verder versterken en uitbouwen. Daarbij is aandacht nodig voor goede en veilige stallingsvoorzieningen (tweewieler), uitgebreide faciliteiten, sociale veiligheid, een versterkte toegankelijkheid en multimodale bereikbaarheid. Deze locaties worden omgevormd tot ov-knooppunten, waar veilig fietsen, gemakkelijk overstappen op het openbaar vervoer en deelfaciliteiten centraal staan.

We onderzoeken hoe om te gaan met het aantal directe autoroutes naar en van het hoofdwegennet, specifiek de Groene Kruisweg. We streven naar duidelijke entreepunten op deze verbindingswegen. Fietsers en voetgangers kunnen daarentegen veel directer aansluiten op het hoofdwegennet. Dit past binnen onze benadering om de toegankelijkheid te sturen volgens het STOMP-principe.

Daarnaast is het belangrijk om entreees te creëren zoals binnen de bebouwde kom en het Buytenland van Rhoon.

30 km/u is het streven

Het toepassen van een lagere snelheidslimiet moet bijdragen aan een aangenamere, maar vooral aan een verkeersveiliger leefomgeving. De impact van snelheid op de verkeersveiligheid is onmiskenbaar. Zowel de remafstand als reactietijd verminderen bij een lagere snelheid, wat resulteert in minder (ernstige) verkeersongevallen. Daarom streven we naar het instellen van een maximale snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom, wat eraan bijdraagt om van Albrandswaard een nog verkeersveiliger gemeente te maken. Alleen waar dat veilig mogelijk is, zal 50 km/u toegestaan zijn. Daartoe vindt een integrale weging plaats op basis van toegankelijkheid, leefbaarheid en veiligheid.

Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte

Bij de inrichting stellen we een aantal kwaliteitseisen voor, die samenhangen met de functie van de ruimte.

Inrichting van de ruimte: balans en prioriteiten

Onze aanpak voor de inrichting van de ruimte is gebaseerd op de gebiedsprofielen, waarbij we niet alleen rekening houden met verkeer, maar ook met andere belangrijke elementen. Ons doel is om een goede balans te vinden tussen verschillende factoren, waaronder infrastructuur, groenvoorzieningen, woonwijken, plekken om te verblijven, werkplekken en recreatie. Deze elementen moeten in de juiste verhouding staan. We hanteren hierbij als uitgangspunt dat we de bestaande auto-infrastructuur niet uitbreiden.

Prioriteit voor actieve verplaatsingsvormen

We leggen bij de inrichting sterk de nadruk op actieve vormen van vervoer, waarbij we het STOMP-principe volgen. Hierbij staat de mens centraal in plaats van de auto bij het ontwerpen van de ruimte. Een goed ontworpen omgeving die rekening houdt met de behoeften van mensen en hun bewegingen, moedigt wandelen en fietsen aan. Dit maakt de ruimte meer uitnodigend om in te verblijven en te recreëren.

Toegankelijkheid

Naast aantrekkelijkheid is toegankelijkheid van de openbare ruimte van groot belang. We streven ernaar om ruimte te creëren voor voetgangers langs bestaande wegen, maar erkennen dat dit niet overal mogelijk is. Daarom omarmen we gemengd verkeer in verblijfsgebieden als uitgangspunt. Hiermee bieden we voldoende ruimte voor verschillende snelheden van actieve verplaatsingsvormen, zoals speed pedelecs en (elektrische) fietsen.

Duurzaam veilige inrichting met maatwerk

We hechten bij de inrichting veel belang aan veiligheid, zeker op plekken waar sprake is van gemengd verkeer. Onze wegen worden daarom ingericht volgens het duurzaam veilig principe, met als doel het creëren van leesbare en veilige structuren die de kwaliteit van de omgeving bevorderen. We willen dat de inrichting een positief effect heeft op het gedrag. De specifieke typologieën van wegen worden afgestemd op hun verkeersfunctie, waarbij we niet blindelings de CROW-richtlijnen volgen, maar een kader op maat van en voor Albrandswaard opstellen.

Zachte verplaatsingsvormen en infrastructuur

Bij infrastructurele maatregelen om snelheid te verminderen en sluipverkeer te ontmoedigen, houden we rekening met het gebruik ervan door het ov. We zorgen ervoor dat deze maatregelen geen extra hindernissen vormen voor zachte vormen van vervoer, zoals wandelen en fietsen.

2. Wegencategoriseringplan

- Een multimodaal netwerkkader
- Entrepunten versterken
- 30 km/u is het streven
- Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte
 - Inrichting van de ruimte: balans en prioriteiten
 - Prioriteit voor actieve verplaatsingsvormen
 - Toegankelijkheid
 - Duurzaam veilige inrichting met maatwerk
 - Zachte verplaatsingsvormen en infrastructuur

04.3 STRATEGISCH PLAN DUURZAME MOBILITEIT

We hebben handvatten geformuleerd om de verplaatsingsbehoefte te verkleinen en te verduurzamen. Het strategisch plan voor duurzame mobiliteit bouwt verder op deze basis en voegt het derde niveau vanuit de "trias mobilica" toe; het verschonen van voertuigen.

(Sluip)verkeer tegengaan

We willen dat wonen prettig blijft en daarom is het verminderen van (sluip)verkeer een belangrijk doel. Verkeer dat geen bestemming heeft in een gebied of eenvoudig vervangbaar is door meer duurzame verplaatsingsmiddelen is in principe ongewenst.

Als de aanwezigheid van auto's een grote impact heeft op de omgeving, overwegen we maatregelen om dit te verminderen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan schoolzones. Daarnaast wordt op plaatsen met smalle wegen en gebieden waar voetgangers en fietsers de hoofdgebruikers zijn, overwogen om het autogebruik te reguleren. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door het instellen van venstertijden. Deze benadering sluit aan bij de maatschappelijke wens om te streven naar minder autoverkeer in bepaalde gebieden. Hierbij horen ook eventuele maatregelen voor bepaalde zware voertuigen, zoals landbouw- en vrachtverkeer.

Leefbaarheid verhogen

De wegencategorisering, het tegengaan van sluipverkeer, snelheidsbeleid en inrichting van de ruimte zijn belangrijke uitgangspunten om de leefbaarheid te vergroten. Zeker omdat in een groeiende gemeente ook de verkeersdrukke toeneemt. Dat geldt niet alleen voor Albrandswaard, maar voor de hele regio. Daarnaast wordt ingezet op het beperken van geluids- overlast, onder meer van het hoofdwegennet en spoor. Ook geluidsoverlast op belangrijke recreatieve of verblijfsstructuren krijgt aandacht.

Verkeersveiligheid tenminste op hetzelfde niveau houden

Op het vlak van objectieve verkeersveiligheid scoort de gemeente erg sterk. Dat willen we behouden en waar mogelijk nog versterken. De focus ligt hierbij op de kwetsbare verkeersdeelnemers, mede omdat we door het inzetten op de mobiliteitstransitie hierin een groei voorzien. Dit vergt een aanpak gericht op het aanpakken van hoge risico-infrastructuur (zoals autoluw maken van schoolroutes), gedrag en handhaving. Naast het inzetten op veilige infrastructuur zetten we in op hoog risicogedrag (snelheid en ander onaangepast rijgedrag) en de handhaving ervan.

Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger energiesysteem

De energie- en mobiliteitstransitie kan hinder ondervinden van de beperkte netwerkcapaciteit, dit in relatie tot bijvoorbeeld het opladen van elektrische voertuigen. We willen daarom inzetten op het onderzoeken van duurzame energiebronnen en slimme oplossingen om dit risico te verkleinen.

Deelmobiliteit/ MaaS faciliteren

Mobiliteit dient in brede zin beschikbaar te zijn. We willen dit op een zo toegankelijke manier doen door eventuele barrières te verkleinen. Een kwalitatief vervoersaanbod dat aansluit bij de behoeftes van bewoners, bezoekers en werknemers staat hierbij centraal. De reiziger dient zijn bestemming (zoals recreatie, scholen, werklocaties, sport, winkels, zorgcentra) op een duurzame, laagdrempelige toegankelijke manier te kunnen bereiken. We willen met deelmobiliteit het aanbod inrichten op basis van de vraag. Dit sluit aan bij maatschappelijke ontwikkeling waarbij een verschuiving plaatsvindt van het bezit naar het gebruik van diensten, faciliteiten en middelen. Het integreren van deelmobiliteit vormt dan ook een belangrijk aspect in ruimtelijkeontwikkelingen.

Het gaat hierbij in de basis over deelmobiliteit in de vorm van tweewielers en auto's. Auto's staan meer dan 90% van de tijd stil. Deeltweewielers kunnen met name in de keten een passende oplossing bieden en/of ter vervanging van korte autoritten (tot 5 kilometer). Deelauto's moeten dan ook een realistisch alternatief bieden voor de tweede of derde auto. Dit kan direct gekoppeld worden aan de ambitie om het autobezit, ruimtegebruik en de daaraan gekoppelde parkeerdruk te beperken.

Niettemin is er in de huidige situatie een beperkt deelmobiliteitsaanbod. Albrandswaard wil zich actief inzetten om de mogelijkheden voor deelmobiliteit te vergroten. Door doordachte keuzes in woningbouw te maken, wordt het exploiteren van deze deelvormen rendabeler. Daarvoor is samenwerking met aanbieders en andere overheden essentieel. Het maakt de kans op succes groter als ook het potentiële aanbod meer divers, en passend bij de vraag is. Albrandswaard zet zich in voor de actieve promotie van deelmobiliteit en voert daarin zelf een belangrijke regierol.

Openbaar vervoer (inclusief fijnmazige mobiliteit) verbeteren

We willen in samenwerking met de betrokken partijen het ov-systeem versterken, zodat het beter aansluit bij de behoeften van de (potentiële) gebruikers. We nemen hierin de betaalbaarheid en de rol van Albrandswaard mee. Openbaar vervoer vormt een cruciale vervoersschakel in het systeem om de woongebieden en publieksaantrekkende locaties bereikbaar te houden.

Daarnaast zetten we in op versterking van het ov in combinatie met ketenmobiliteit. Dit doen we door te investeren in de verbinding tussen start- en eindlocatie en ov-haltes. We integreren daarbij verschillende duurzame vervoerswijzen met name voor de fietser en voetganger. Dit verhoogt de efficiëntie en kansrijkheid van het ov. We houden hier dus niet alleen rekening met het verbeteren en versterken van het ov als middel op zich, maar ook juist met het beter toegankelijk maken van de haltes en de loop- en fietsroutes ernaartoe.

Inzetten op sensibilisering

We zetten in op het faciliteren van vaardigheden/gedrag richting modal shift. Zo willen we bedrijven actief stimuleren om een duurzaam mobiliteitsbeleid vorm te geven, om het woon-werkverkeer en de logistieke bewegingen te verduurzamen. Bovendien denken we aan bewustwordingscampagnes die zich niet alleen richten op het vergroten van bewustzijn, maar ook op het stimuleren van gedrag, preventie en naleving van verkeersregels.

Impact logistiek- en goederenverkeer beperken

Om de impact van het goederenvervoer te beperken zet de gemeente in op het verminderen, veranderen en verduurzamen ervan. Onder verminderen wordt verstaan het stimuleren van de lokale economie. Dit gaat bijvoorbeeld over het stimuleren van een korte keten economie (lokale producten rechtstreeks van de producenten aan consumenten verkopen, zonder tussenpersonen of lange transportketens). Onder veranderen wordt bijvoorbeeld het distribueren van goederen via hubs en vanaf daar met kleinere voertuigen naar de eindbestemming brengen verstaan. Verduurzamen zet in op kleinere/schonere voertuigen.

Aanvullend op de hiervoor genoemde hubs worden in de kernen waar ruimte schaars is bundelingsconcepten van goederen onderzocht. Dit zodat het laden en lossen niet op de beperkte infrastructuur moet gebeuren. Zo wordt er bezien hoe pick-up points kunnen worden ingericht waar alle pakketten van verschillende diensten bij elkaar komen.

Binnen de metropoolregio (MRDH) wordt onderzocht hoe in samenwerking Zero Emissie Zones (ZE-zones) ingevoerd kunnen worden. Een ZE-zone is een gebied waar voertuigen die schadelijke emissies uitstoten niet (meer) mogen rijden. Het doel is om de CO2 uitstoot te reduceren, de luchtkwaliteit te verbeteren, de impact op leefbaarheid en het milieu te verbeteren. De nadruk ligt op het bevorderen van emissievrije transportmiddelen, zoals elektrische voertuigen. Het initiatief wordt nu genomen om vanuit de regio te bepalen waar gezamenlijk de kansen liggen en daar samen in op te trekken.

3. Strategisch plan duurzame mobiliteit

- (Sluip)verkeer tegengaan
- Leefbaarheid verhogen
- Verkeersveiligheid tenminste op hetzelfde niveau houden
- Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger energiesysteem
- Deelmobiliteit/ MaaS faciliteren
- Openbaar vervoer (inclusief fijnmazige mobiliteit) verbeteren
- Inzetten op sensibilisering
- Impact logistiek- en goederenverkeer beperken

04.4 PARKEERNOTA

Parkeren heeft impact op de bereikbaarheid en leefbaarheid. In vergelijking tot omliggende gemeenten is het autobezit in Albrandswaard hoog als ook de parkeerdruk in dorpscentra. Parkeren vergt ruimte die ten koste gaat van de voetganger en fietser, maar ook aan ruimte voor kwaliteit, groen en wonen of andere functies (bij nieuwbouw). Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet er extra aandacht zijn voor deze impact op de openbare ruimte en hoe deze in de juiste balans te brengen.

Duurzaam parkeerbeleid in de openbare ruimte

Op het moment dat een auto niet gebruikt wordt, wordt deze geparkeerd. Een overschot aan parkeerruimte is een verspilling van kostbare ruimte, terwijl te weinig parkeerruimte overlast veroorzaakt. Het is daarom belangrijk hierin een juiste balans te vinden. Een parkeervisie helpt daarbij.

Deze mobiliteitsvisie richt zich op het creëren van een juiste balans tussen het gebruik van de auto en parkeercapaciteit enerzijds en een toegankelijke omgeving voor het ov, fietsers en voetgangers anderzijds. Om die toegankelijke omgeving op maat van Albrandswaard te creëren komen we tot een duurzaam parkeerbeleid. Hierbij kan gedacht worden aan het bewust verminderen van de beschikbare parkeercapaciteit, invoeren van parkeertijden en loopafstanden. Uiteraard naar maat en schaal passend binnen de gemeente Albrandswaard. Vanwege van de beperkte ruimte wordt efficiënt ruimtegebruik aangemoedigd, bijvoorbeeld door meervoudig gebruik van bestaande parkeerinfrastructuur.

Het is de ambitie om met gericht parkeerbeleid in te spelen op de ambitie van het multimodaal netwerk en zo het P+R nabij de metro's en de andere overstappunten te versterken. De ambitie is om de metrolocaties goed bereikbaar en toegankelijk voor de voetgangers, fietsers en ov te maken. Deze duurzame ketenverplaatsing is echter niet altijd mogelijk. Daarom richten we ons voor de langere afstanden op de combinatie van auto en metro. Hiervoor zetten we in op het stimuleren van P+R locaties om de reis met de auto in combinatie met ov de gehele reis met de auto te laten vervangen.

Parkeren is breder dan enkel autoparkeren. Voldoende aandacht voor kwalitatieve en voldoende fietsstallingen aan de ov-punten, winkelcentra en andere publieksaantrekkende locaties is een belangrijke ambitie. Daarnaast is er aandacht voor het parkeren van deelmobiliteit en in het bijzonder deelauto's. Dit met voldoende aandacht voor de functies van het gebied, zoals bijvoorbeeld publieksaantrekkende locaties.

Mobiliteitsnormen als kader voor nieuwe ontwikkelingen

Op basis van de gebiedsprofielen worden specifieke mobiliteitsnormen vastgesteld, met eventueel een zonering binnen de wijken. De functies van de gebieden zijn hierbij leidend en zijn afhankelijk van de multimodale bereikbaarheid van gebieden.

4. Parkeernota

- Duurzaam parkeerbeleid in de openbare ruimte
- Mobiliteitsnormen als kader voor nieuwe ontwikkelingen

04.5 SAMENVATTING

Figuur 5 geeft een puntsgewijze samenvatting van de belangrijkste uitgangspunten. Deze uitgangspunten komen voort uit de hoofdambitie en het daaruit voortkomende toekomstscenario. Deze uitgangspunten vormen het kader voor de uitwerking van deze visie in de nadere deelproducten.

- Wonen dicht bij metrohaltes
- Verwevenheid van functies stimuleren
- Entrepunten versterken
- Impact goederenverkeer beperken
- Duurzaam parkeerbeleid
- (Sluip)verkeer tegengaan
- Leefbaarheid verhogen

De verkeersveiligheid tenminste op hetzelfde niveau houden en bij voorkeur verbeteren.

- 30 km/u is het streven
- Inzetten op sensibilisering
- Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte
- Impact goederenverkeer beperken

Multimodale bereikbaarheid verbeteren.

- Een multimodaal netwerkkader
- Bereikbaarheid is multimodaal op basis van het STOMP-principe
- Mobiliteitsnormen als kader voor nieuwe ontwikkelingen
- Openbaar vervoer (ov) (inclusief fijnmazige mobiliteit) verbeteren
- Deelmobiliteit/ MaaS faciliteren

De verkeersleefbaarheid in de woonwijken en kernen versterken.

Integrale toegankelijkheid (inclusief) van het systeem verbeteren.

- Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte
- Openbaar vervoer (ov) (inclusief fijnmazige mobiliteit) verbeteren
- Deelmobiliteit/ MaaS faciliteren
- Duurzaam parkeerbeleid

Impact op ruimte en klimaat beperken.

- Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger energiesysteem
- Versterken en respecteren van cultuurhistorische structuren (dijkstructuren) en functies
- Duurzaam parkeerbeleid



BIJLAGEN

BIJLAGE 1 | GEMEENTELIJKE AMBITIES

| BELEIDSDOCUMENT | RELEVANTE AMBITIES |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Omgevingsvisie Albrandswaard op weg naar 2040 | Toepassen dubbel grondgebruik |
| | Optimaal gebruik maken van de ontsluiting via de metro's inclusief het nadenken over goede loop- en fietsverbindingen |
| | Klimaatverandering, met name hitte en waterberging, integreren in ruimtelijke vraagstukken |
| | Gezonde en veilige leefomgeving |
| Uitvoeringsagenda duurzaamheid 2021-2024 | CO2 reductie van 49% in 2030 |
| | CO2 neutraliteit in 2050 |
| | Aanbieden elektrische oplaadpunten |
| | Zelf het goede voorbeeld geven |
| | Open voor innovatie |
| | Verbeteren fietsstructuur |
| Dijkvisie 2016 | Dijkstructuur zichtbaar maken |
| | Geef de fietser en de wandelaar de ruimte op dijken |
| | Verkeer en infrastructuur minder dominant |
| | Versterken dijken als groene aders, hoofdgroenstructuur van Albrandswaard. |
| Handboek Verkeersmaatregelen 2012 | Bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende parkeerplaatsen aangelegd worden om minimaal de eigen parkeerbehoefte op te vangen |
| | Parkeeroverlast in de omgeving voorkomen |
| | Parkeren van een tweede, derde of groter aantal auto's en het parkeren voor bezoekers moet bij nieuwe ontwikkelingen aan de rand worden gesitueerd |
| Handboek openbare ruimte 2020 | Duurzaamheid van de inrichting is een belangrijk uitgangspunt voor het inrichten en beheren van de openbare ruimte . |
| | Inrichting dient bewegen te stimuleren. |
| | Toegankelijkheid voor iedereen en gastvrijheid zijn een belangrijk thema's . |
| | Kindvriendelijk netwerk van veilige fiets- en wandelroutes in de wijk stimuleren |
| | Kwaliteit openbare ruimte |
| | Duurzaam veilig toepassen |
| | Ruimte voor de fiets maken |
| Collegewerkprogramma 2022 - 2026 | Langzaam verkeer gaat voor |
| | Fietser en voetganger centraal in het verkeer |
| | Aanpassen van schoolroutes en schoolomgevingen prioriteit |
| | In de dorpskern de auto te gast |
| | Bevorderen deelmobiliteit |
| Laadvisie Albrandswaard 2021 | Stimuleren voldoende laadvoorzieningen. |
| | Reguliere oplaad vraaggestuurd, maar tegelijkertijd proactief laadpalen plaatsen |
| | Stadslogistiek, doelgroepenvervoer etc. (semi) privaat laden |
| Nota Integraal Beleid Sociaal Domein (hierna IBSD) | Samen met inwoners en maatschappelijke partners werken aan een vitale samenleving voor iedereen |
| | Handhaving van het parkeerbeleid |
| Raadsakkoord gemeente Albrandswaard 2022-2026 | De ambitie wordt 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom |
| | Inwoners stimuleren om gebruik te maken van P&R-gebieden, ter ontlasting van de parkeerplaatsen in de kernen |
| Woonvisie Albrandswaard 2024-2030 | Lang en gelukkig kunnen wonen en leven in Albrandswaard |
| | Inclusief |
| Groenbeleidsplan | Toekomstbestendig groen, meer groen met identiteit en waarde. Het vergroten van de biodiversiteit en klimaatadaptieve inrichting. |

BIJLAGE 2 | THEMATISCHE UITWERKING UITDAGINGEN

| THEMA | UITDAGINGEN |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Klimaat | CO2 reductie |
| | Verdroging en vernatting ruimte |
| | Gebrek aan mobiliteitsbeleid bedrijven |
| Gezondheid | Gezonde leefomgeving |
| | Bewegen stimuleren |
| | Vitaliteit verbeteren |
| | Omgaan met vergrijzing |
| | Meer groen met identiteit en waarde |
| | Digitalisering |
| Verkeersleefbaarheid | Toename verkeersdrukke |
| | Verkeerssnelheid |
| | Zoekverkeer parkeren |
| | Hinder infrastructuur |
| | Gastvrije gemeente (aantrekken bezoekers) |
| Energietransitie | Netwerkcapaciteitsbeperking |
| Ruimtegebruik | Beperkte ruimte kernen/dijken |
| | Beheer is niet volledig in eigen handen |
| | Druk op wegennet (groei Albrandswaard) |
| | Klimaatadaptief ontwerpen |
| | Kwaliteit openbare ruimte |
| SMART/slimme mobiliteit | Trends autonoom rijden |
| | Behoeftte aan gebruik in plaats van bezit |
| | Efficiëntie systeem |
| Verkeersveiligheid | Verschillende snelheden actieve modaliteiten |
| | Nul risicosamenleving |
| | Aantal kwetsbare deelnemers groeit |
| | Kindvriendelijk netwerk |
| | Handhaving |
| | Onervaren weggebruikers |
| Bereikbaarheid | Infrastructurele barrières |
| | Woningbouwontwikkeling niet nabij openbaar vervoer (ov) |
| Toegankelijkheid | Inclusief systeem (alle doelgroepen) |
| Actieve mobiliteit | Onvolledig netwerk |
| | Verschillende vormen actieve modaliteiten met verschillende snelheden en ruimtegebrek |
| | Prioriteit maken van actieve modi |
| Deelmobiliteit | Beperkt aanbod (exploitanten) |
| | Overlast in openbare ruimte |
| Openbaar vervoer (OV) (inclusief fijnmazige mobiliteit) | Afschaling ov |
| | Betaalbaarheid ov |
| | Optimaliseren ontsluiting metro's |
| | Tekort aan veilige fietsenstallingen |
| Parkeren (inclusief fietsparkeren) | Autobezit is hoog (pendelgemeente) |
| | Hoge parkeerdruk |
| | Gebruik P&R-gebieden |
| | Fietsdiefstal |
| Goederenvervoer | Elektrisch laden van bedrijfsvoertuigen |
| | Bestelwagens leggen druk op het openbaar domein |
| | Grote vrachten zijn hinderlijk in de kernen |
| Gedrag (verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, educatie, voorlichting, communicatie en evaluatie) | Leesbaarheid vergroten |
| | Confirmeren aan juist gebruik |

OMDAT MORGEN MOOIER MAG



Juust(e) gegevens:

Goessestraatweg 17a
4421 AD Kapelle
info@juust.nl
+31 (0)113 40 50 51