

Voorstel

Onderwerp: Mobiliteitsplan Albrandswaard	College van burgemeester en wethouders 10 december 2024	Zaaknummer 2024-007421
Portefeuillehouder Mario Bianchi		Openbaar
Opsteller: Torbijn Laurens		

Geadviseerd besluit

1. De nota parkeernormen (onderdeel van het mobiliteitsplan) vast te stellen;
 2. Voor de realisatie van het uitvoeringsprogramma mobiliteit:
 - Een investeringsbudget van €1.930.000,- uit het uitvoeringsprogramma mobiliteit conform de financiële paragraaf voor de jaren 2025 tot en met 2030 beschikbaar te stellen en de bijbehorende afschrijvingslasten te dekken uit de stelpost nieuw beleid;
 - Een exploitatiebudget van €305.000,- uit het uitvoeringsprogramma mobiliteit conform de financiële paragraaf voor de jaren 2025 tot en met 2030 beschikbaar te stellen en dit te dekken uit de stelpost nieuw beleid;
 - De meerjarige financiële effecten conform programmabegrotingswijziging verwerken in de gemeentelijke begroting;
-

Raadsvoorstel

Inleiding

In maart 2024 stelde uw raad de mobiliteitsvisie van Albrandswaard vast, waarin de ambities en doelen voor de gemeente op het gebied van verkeer en mobiliteit tot 2030 zijn omschreven. Deze visie bepaalt richting voor de komende jaren en legt een stevige basis in een groeiend Albrandswaard voor duurzame en inclusieve mobiliteitsoplossingen, gericht op de balans tussen bereikbaarheid, veiligheid, en leefbaarheid.

De eerder met u gedeelde “Staat van Albrandswaard” en de mobiliteitsvisie waren de eerste bouwstenen van het mobiliteitsplan. Het Mobiliteitsplan is verder opgebouwd uit een aantal deelproducten die verder uitwerking geven aan deze bouwstenen. Het uitvoeringsprogramma vertaalt deze naar concrete maatregelen ter uitvoering voor de periode 2025 tot 2030. De deelproducten die, naast het uitvoeringsprogramma, in dit voorstel aan uw raad worden voorgelegd, omvatten het strategisch plan duurzame mobiliteit, het wegcategoriseringsplan, de mobiliteitsprofielen per gebied en de nota parkeernormen. Deze producten vormen een samenhangend geheel dat Albrandswaard ondersteunt in de realisatie van haar mobiliteitsdoelen.

De samenhang en rol van alle onderdelen uit het mobiliteitsplan Albrandswaard worden extra toegelicht in bijlage 6 (toelichting op presentatie mobiliteitsplan Albrandswaard).

Beoogd effect

Het mobiliteitsplan beoogt een bereikbare, veilige en leefbare gemeente te creëren, waarin ruimte is voor duurzame vervoersopties zoals fietsen, lopen en openbaar vervoer. Het draagt bij aan de realisatie van doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie, het verbeteren van de verkeersveiligheid, verminderen van verkeersoverlast en het efficiënt beheren van de openbare ruimte.

Argumenten

1.1 Parkeernormen als structurele richtlijnen bij toekomstige ontwikkelingen zijn noodzakelijk.

De nota parkeernormen biedt duidelijke en consistente kaders voor het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat nodig is bij nieuwbouw en herontwikkeling. Door dit vooraf duidelijk vast te leggen kunnen we als gemeente transparant handelen en hiermee willekeur en conflicten voorkomen. De nota parkeernormen is essentieel om de parkeerdruk beheersbaar te houden en efficiënt ruimtegebruik van de openbare ruimte te waarborgen.

2.1 De deelproducten zijn de basis voor het uitvoeringsprogramma.

In de mobiliteitsvisie Albrandswaard zijn doelen en ambities opgenomen die betrekking hebben op verkeer en mobiliteit. Om die doelen en ambities te halen zijn concrete acties nodig die zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma. De deelproducten vormen de lijm tussen visie en uitvoering en zijn daarmee de basis voor het uitvoeringsprogramma.

2.2 Het uitvoeringsprogramma geeft uitwerking aan de ambities en de doelen uit de mobiliteitsvisie.

In het uitvoeringsprogramma zijn op basis van drie thema's acties en maatregelen opgenomen die we de komende jaren uitvoeren. De acties en maatregelen uit het uitvoeringsprogramma zorgen ervoor dat we de doelen en de ambities uit de mobiliteitsvisie behalen.

2.3 Financiering is nodig om het uitvoeringsprogramma te realiseren.

Financiële vaststelling van het uitvoeringsprogramma is nodig om de maatregelen en acties gefaseerd uit te kunnen voeren. Binnen het uitvoeringsprogramma bestaat een onderscheid tussen investerings- en exploitatiekosten. De beoogde financiering maakt een verantwoorde en gestructureerde uitvoering mogelijk.

Overleg gevoerd met

- Portefeuillehouder mobiliteit;
- Interne klankbordgroep;
- Externe klankbordgroep;

- o Waaronder vervoersbedrijven, hulpdiensten, fietsersbond, de gebiedscoöporatie, omliggende gemeenten, MRDH, provincie Zuid-Holland en Waterschap Hollandse Delta.

Kanttekeningen

1.1 Parkeernormen kunnen leiden tot vragen en weerstand.

De vaststelling van nieuwe parkeernormen kan op weerstand stuiten bij bewoners, bedrijven en ontwikkelaars. Met name op plekken waar striktere normen of beperkingen worden ingevoerd. Voor ontwikkelaars kunnen strengere parkeernormen ook financiële gevolgen hebben, aangezien deze eisen hen kunnen verplichten om meer of minder ruimte en middelen aan parkeervoorzieningen te besteden. Dit kan de rendabiliteit van projecten beïnvloeden. Het vaststellen van specifieke parkeernormen voor Albrandswaards is echter essentieel om in een groeiende gemeente bereikbaarheid en een duurzame ruimtelijke inrichting te borgen.

2.1 Integraliteit is nodig om effectiviteit te waarborgen.

De acties en maatregelen in het uitvoeringsprogramma moeten in samenhang worden uitgevoerd om integraal en effectief de doelen en ambities te realiseren. De afzonderlijke plannen zijn ieder specifiek op hun doelen gericht en kunnen tot inefficiënties leiden als ze niet op elkaar zijn afgestemd. Om die reden zijn de meerjarenplannen (zoals onderhoud- en beheerplannen) bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma integraal naast elkaar gelegd om deze op één lijn te brengen.

2.2 De realisatie is afhankelijk van andere beleidsdomeinen.

De mobiliteitsmaatregelen hebben raakvlakken met de andere gemeentelijke beleidsvelden. Zo is bijvoorbeeld het toevoegen van fiets- of wandelinfrastructuur afhankelijk van ruimtelijke herinrichtingsplannen. Vertragingen of verschuivingen in die andere beleidsdomeinen kunnen de implementatie van mobiliteitsprojecten verstoren of vertragen. Dit proberen we in een zo vroeg mogelijk stadium te signaleren om hier vervolgens eventueel op bij te sturen.

2.3 Kostenoverschrijding kan realistisch zijn door stijgende bouw- en personeelskosten

Door fluctuaties in de bouwmarkt kunnen de kosten van infrastructurele projecten hoger uitvallen dan begroot. Dit kan leiden tot budgettaire druk, wat mogelijk ten koste gaat van de uitvoering. Om dit goed te regisseren worden projecten gefaseerd uitgevoerd en wordt in iedere fase geëvalueerd en waar nodig wordt bijgestuurd. Ook maken we gebruik van cofinanciering en subsidies van partijen als de provincie Zuid-Holland, MRDH en het Rijk om de projectkosten te drukken.

Uitvoering/vervolgstappen

Na vaststelling starten we met het uitvoeren van het uitvoeringsprogramma. Hierbij houden we rekening met de volgende kaders:

- Het proces voor fysieke ingrepen in de openbare ruimte wordt ondersteund door het informeren en de samenwerking met bewoners, ondernemers en belanghebbenden. Dit door middel van participatie en consultatie;
- De planning is gefaseerd en maakt gebruik van projectmatige benadering, waarbij infrastructurele aanpassingen gefaseerd worden uitgevoerd om de belasting op het verkeer en bewoners zoveel mogelijk te beperken;

Financiën

De kostenraming voor het uitvoeringsprogramma omvat zowel investeringen als exploitatielasten voor de uitvoering op het gebied van verkeersveiligheid, duurzame vervoersopties en infrastructurele verbeteringen. De projecten en maatregelen zijn gespreid over de tijd tussen 2025 en 2030. Onderstaande tabel weergeeft de soorten middelen die per jaar nodig zijn voor de uitvoering. Waar mogelijk worden subsidies benut van Rijks- en provinciale fondsen, alsook ondersteuning vanuit de MRDH. Deze mogelijke subsidies zijn nog niet in de kostenraming verwerkt.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totale investeringen	€225.000,-	€705.000,-	€150.000,-	€100.000,-	€400.000,-	€350.000,-
Totale exploitatielasten	€45.000,-	€65.000,-	€109.000,-	€109.000,-	€106.500	€91.000,-

Dekking uit stelpost nieuw beleid	€40.000	€80.000,-	€120.000,-	€120.000,-	€120.000,-	€120.000,-
Tekort/overschot	-€5.000,-	€15.000,-	€11.000	€11.000,-	€13.500,-	€28.500

Inclusiviteitstoets

N.v.t.

Communicatie/participatie na besluitvorming

Bij de uitvoering van het uitvoeringsprogramma werkt de gemeente intensief samen met bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden. Per maatregel volgen we de participatiestrategie, stemmen we af met doelgroepen en zorgen we voor draagvlak.

Bijlagen

1. Bijlage 1 Nota Parkeernormen.pdf
2. Bijlage 2a Wegencategoriseringsplan (deel A).pdf
3. Bijlage 2b Wegencategoriseringsplan (deel B).pdf
4. Bijlage 3 Strategisch Plan Duurzame Mobiliteit.pdf
5. Bijlage 4 Mobiliteitsprofielen Per Gebied.pdf
6. Bijlage 5 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit..pdf
7. 20012025 Toelichting op presentatie mobiliteitsplan Albrandswaard.doc

CONCEPT RAADSBESLUIT

Onderwerp: Mobiliteitsplan Albrandswaard	Gemeenteraad: 3 februari 2025	Zaaknummer:

De raad van de gemeente Albrandswaard,
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders op 10 december 2024,

BESLUIT:

1. De nota parkeernormen (onderdeel van het mobiliteitsplan) vast te stellen;
 2. Voor de realisatie van het uitvoeringsprogramma mobiliteit:
 - Een investeringsbudget van €1.930.000,- uit het uitvoeringsprogramma mobiliteit conform de financiële paragraaf voor de jaren 2025 tot en met 2030 beschikbaar te stellen en de bijbehorende afschrijvingslasten te dekken uit de stelpost nieuw beleid;
 - Een exploitatiebudget van €305.000,- uit het uitvoeringsprogramma mobiliteit conform de financiële paragraaf voor de jaren 2025 tot en met 2030 beschikbaar te stellen en dit te dekken uit de stelpost nieuw beleid;
 - De meerjarige financiële effecten conform programmabegrotingswijziging verwerken in de gemeentelijke begroting;
-



3.2

PARKEERNORMEN

3.2.1 INLEIDING

De openbare ruimte moet voor iedereen veilig, toegankelijk en aantrekkelijk zijn. Parkeren maakt daar een belangrijk onderdeel van uit. De gemeente Albrandswaard dient goed bereikbaar te zijn voor haar inwoners en bezoekers. Daarnaast is het van belang dat sprake is van een goede balans tussen ruimte voor parkeren en de eisen die gesteld worden aan de inrichting van de openbare ruimte.

Goede bereikbaarheid is niet alleen voor de auto van wezenlijk belang maar juist ook lopend, met de fiets, het openbaar vervoer of via een combinatie van diverse manieren van vervoer in de keten. Een goede mix van vervoersvormen kan leiden tot een reductie op de oorspronkelijke parkeervraag.

Bij de ontwikkeling van bouwplannen moet de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd zijn. Parkeernormen bieden daarbij duidelijke kaders en uitgangspunten.

Voor de totstandkoming van de normen zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Handboek verkeersmaatregelen uit GVVP Albrandswaard (2012)
- Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (CROW, 2024)
- Passendeparkeernormen.nl (Goudappel)
- Leidraad fietsparkeren (CROW, 2023)
- Kwaliteitsnormen fietsparkeervoorzieningen bij bus-, tram- en metrohaltes (CROW-Fietsberaad, 2013)
- ASVV 2021 (CROW)
- Omgevingsverordening provincie Zuid-Holland (<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR622914>)

Deze beleidsregel/nota parkeernormen is uitsluitend van toepassing op nieuwe ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning vereist is. Dit omvat zowel nieuwbouw- als uitbreidingsprojecten, evenals functiewijzigingen waarbij een vergunning voor de activiteit bouwen of voor het afwijken van het omgevingsplan vereist is. Voor alle overige situaties kunnen de normen alleen ter indicatie van de parkeervraag worden gehanteerd.

Auto parkeren

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Dit is een norm per eenheid (bijvoorbeeld een woning) of per 100 m² bruto vloeroppervlakte (BVO). Parkeernormen worden enkel gebruikt bij ontwikkelingen waar een omgevingsvergunning nodig is. Denk aan nieuwbouwprojecten, uitbreiding van bestaande bebouwing en functiewijzigingen.

Fietsparkeren

Een fietsparkeernorm zorgt ervoor dat er passende maatregelen getroffen worden voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij de herkomst en bestemming. De fietsparkeernorm draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast levert een fietsparkeernorm een positieve bijdrage aan het kwaliteitsbeeld van de openbare ruimte. De gemeente Albrandswaard heeft daarom, op basis van kencijfers van CROW (het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte), fietsparkeernormen bepaald.

Met het vaststellen van het mobiliteitsplan heeft de gemeente Albrandswaard ook een vastgesteld parkeerbeleid met parkeernormen. Het parkeerbeleid wordt als dynamische beleidsregel aan het omgevingsplan gekoppeld.

3.2.2 STAPPENPLAN TOEPASSEN PARKEERNORMEN

We hanteren voor het toepassen van de parkeernormen een vast stappenplan. Onderstaand figuur geeft dit stappenplan schematisch weer. Daar waar wordt gesproken over parkeerbehoefte en parkeerplaatsen, betreft dit een voorziening voor de auto of fiets. Het schema kan dus worden toegepast voor zowel fiets als auto.

STAPPENPLAN	RESULTAAT PER STAP
1. Normatieve parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
2. Saldering bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie (n.v.t. voor fiets)	- ... parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
6. Restcapaciteit openbare ruimte	- ... parkeerplaatsen
7. Toets dubbelgebruik bij stap 6	Resultaat = parkeereis

Het stappenplan kan worden gezien als een rekensom waarmee de parkeerbehoefte kan worden berekend. Op deze rekensom wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies in mindering gebracht. Dit wordt salderen genoemd. Vervolgens heeft de initiatiefnemer de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitsonderbouwing een mobiliteitscorrectie toe te passen. Het resultaat dat hieruit volgt is de vastgestelde parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling.

De parkeerbehoefte dient in eerste instantie op eigen terrein opgelost te worden. Wanneer de ruimte hiervoor onvoldoende is, kan de initiatiefnemer onderzoeken of het mogelijk is gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen. Als het volledige stappenplan is doorlopen, wordt de parkeereis vastgesteld. De parkeereis bestaat hiermee uit de vastgestelde parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze behoefte wordt voorzien. De parkeereis wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning.

De mobiliteitsnormen worden toegepast op basis van een vast stappenplan, zoals eerder schematisch weergegeven. Hieronder wordt dit stappenplan per stap nader omschreven. Er is gekozen om te beginnen met het invulschema dat doorlopen moet worden voor elke ontwikkeling in de gemeente. Dit schema vormt de leeswijzer voor het hoofdstuk mobiliteitsnormen.

Stap 1: berekenen normatieve parkeerbehoefte

Aan de hand van de parkeernormen wordt de normatieve parkeerbehoefte berekend. De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te vermenigvuldigen met het aantal woningen, de oppervlakte van de nieuwe gebruiksfunctie of eenheid. Indien de ontwikkeling bestaat uit meerdere gebruiksfuncties wordt voor elke functie afzonderlijk de parkeerbehoefte bepaald, waarna deze bij elkaar worden opgeteld. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Indien een gebruiksfunctie niet is opgenomen in de lijst met parkeernormen wordt in overleg met de gemeente gekozen voor de norm die het meeste overeenkomt met de beoogde functie.
- Wanneer een gebruiksfunctie overeenkomsten heeft met meerdere functies, kan in overleg met de gemeente de gemiddelde norm worden toegepast van de overeenkomende functies.
- De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing voor het totale initiatief wordt cijfermatig afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij geldt dat 0,4 parkeerplaats naar beneden wordt afgerond en vanaf 0,5 naar boven.

De tabellen met parkeernormen per functie zijn opgenomen in bijlage A.

De tabel met fietsparkeernormen per functie zijn opgenomen in bijlage B.

Opbouw parkeernormen

Bij het berekenen van de parkeernormen houden we rekening met verschillende gebiedstypen. De gemeente Albrandswaard bestaat uit enkele dorpskernen en een aantal landelijke gebieden. Daarom maken we binnen de bebouwde kom geen onderscheid tussen centrum(schil)gebieden. Wel hanteren we bij de gebieden in de directe nabijheid van metrostations krappere parkeernormen die overeenkomen met een centrumgebied. In deze gebieden is de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto immers een stuk sterker. Verder is bezoekersparkeren bij de hoofdgroep wonen niet bij het kengetal in begrepen. Per gebiedstype past hier namelijk een ander kengetal. De volgende opbouw van gebiedstypen is gehanteerd:

- Directe nabijheid metro <400m
- Overig binnen bebouwde kom
- Buiten bebouwde kom

Resultaat stap 1: voor alle functies die in de ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeerbehoefte op een navolgbare manier bepaald.

REKENVOORBEELD

Een nieuwe ontwikkeling in de kern Rhooen betreft de functiewijziging van een pand naar 10 woningen groter dan 90 m². De locatie ligt in een gebied met het profiel 'bebouwde kom'. Voor de ontwikkeling dient de normatieve parkeerbehoefte op basis van de parkeernormen in bijlage A te worden berekend.

Categorie	Aantal	Parkeernorm	Eenheid	Parkeerbehoefte
Woning (bewoners)	10	1,9	Per woning	19
Woning (bezoekers)	10	0,3	Per woning	3
TOTAAL				22

De normatieve parkeerbehoefte voor de toekomstige situatie is 22 parkeerplaatsen.

PARKEERNORMEN

Stap 2: Saldering bestaande parkeerbehoefte

In stap 2 wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies, die vanwege de ruimtelijke ontwikkeling komen te vervallen, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functies. Dit principe wordt salderen genoemd. Het hoofdprincipe bij salderen is dat bestaande parkeerplaatsen opnieuw kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen.

Uitgangspunten voor salderen

Door uitgangspunten voor salderen te hanteren, borgen we dat een bestaande parkeerbehoefte op de juiste wijze in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s):

1. Salderen is mogelijk tot maximaal 5 jaar na het laatste vergunde gebruik: wanneer er sprake is van leegstand van meer dan 5 jaar is het niet meer toegestaan om een oude parkeerbehoefte te salderen. De reden hiervoor is dat na 5 jaar niet mag worden aangenomen dat parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor een functie zijn aangelegd nog beschikbaar zijn. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 5 jaar niet.
2. Verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte: bij het salderen van de parkeerbehoefte van één of meerdere bestaande functies kan de situatie zich voordoen dat de maatgevende parkeerbehoefte niet gesaldeerd kan worden. Dit doet zich bijvoorbeeld voor bij een transformatie van een kantoor naar woningen. De gebruikers kennen een andere aanwezigheid gedurende dag/week. In een dergelijke situatie is de werkwijze om de parkeerbehoefte van bestaande en geplande functies voor ieder dagdeel te salderen. Dit gebeurt aan de hand van de aanwezigheidspercentages. De hoogste waarde geldt als de maatgevende parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling. De tabel met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage C.

Resultaat stap 2: de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies is op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 1.

REKENVOORBEELD

In deze situatie is er sprake van een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. We berekenen allereerst de parkeerbehoefte per dagdeel van de huidige situatie. Dit doen we op basis van de aanwezigheidspercentages.

Categorie	Aantal	Parkeernorm	Eenheid	Parkeerbehoefte
Arts/maatschap/therapeut	5	3,0	Per behandelkamer	15
Totaal				15

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Sociaal-medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Sociaal-medisch	15,0	11,25	1,5	0,0	1,5	1,5	1,5	1,5

Vervolgens berekenen we ook de parkeerbehoefte van de toekomstige situatie per dagdeel. Dit doen we wederom op basis van de aanwezigheidspercentages.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Wonen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen (bewoners)	9,0	9,0	16,2	18,0	14,4	10,8	14,4	12,6
Wonen (bezoekers)	0,3	0,6	2,4	0,0	2,1	1,8	3,0	2,1
Totaal	9,3	9,6	18,6	18,0	16,5	12,6	17,4	14,7

Vervolgens brengen we de parkeerbehoefte van de toekomstige situatie in mindering op de huidige situatie. Zo ontstaat de verandering van de parkeerbehoefte per dagdeel.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Huidige situatie	15,0	11,25	1,5	0,0	1,5	1,5	1,5	1,5
Toekomstige situatie	9,3	9,6	18,6	18,0	16,5	12,6	17,4	14,7
Toename/afname	-5,7	-1,65	+17,1	+18,0	+15,0	+11,1	+15,9	+13,2

Door de normatieve parkeerbehoefte van zowel de huidige als toekomstige situatie te vermenigvuldigen met het juiste aanwezigheidspercentage wordt bepaald hoe hoog de parkeerbehoefte per dagdeel is. Het moment waarop deze het hoogst is, is het maatgevende moment die de parkeerbehoefte voor een nieuwe ontwikkeling bepaalt. In het rekenvoorbeeld is een werkdagnacht het maatgevende dagdeel. Op dat moment ontstaat er door de functiewijziging een parkeerbehoefte van 18 parkeerplaatsen

Stap 3: mobiliteitscorrecties

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte is berekend en een eventuele parkeerbehoefte van één of meerdere bestaande functie(s) is gesaldeerd, kan in de volgende stap een mobiliteitscorrectie worden toegepast. De mobiliteitscorrectie is een optionele stap, de initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate deze ingezet wordt op, één of meerdere, mobiliteitsconcepten om in een gedeelte van de parkeerbehoefte te voorzien.

De nabijheid van Rotterdam en het metronetwerk dat aansluit op het openbaar vervoernetwerk van deze stad maakt dat delen van Albrandswaard minder auto afhankelijk zijn. Daardoor is het mogelijk om maatregelen in te zetten die bijdragen aan een lagere parkeerbehoefte en is een mobiliteitscorrectie toepasbaar. Deze mobiliteitscorrectie wordt op de normatieve parkeerbehoefte in mindering gebracht. De parkeereis kan verlaagd worden door de parkeerbehoefte op een andere wijze in te vullen, bijvoorbeeld door de nabijheid van openbaar vervoer, de inzet van deelauto's of extra ruimte voor fietsen.

Een initiatiefnemer kan een mobiliteitscorrectie inzetten door via een mobiliteitsconcept aan te tonen hoe er gebruik gemaakt gaat worden van de mobiliteitscorrectie. In de mobiliteitsonderbouwing onderbouwt de initiatiefnemer hoe een deel van de parkeerbehoefte op een andere wijze wordt ingevuld. De mobiliteitsonderbouwing is onderdeel van de aanvraag voor de omgevingsvergunning. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de uitvoering van het mobiliteitsplan, dit wordt als voorwaarde opgenomen in de omgevingsvergunning.

Initiatiefnemers kunnen in de gemeente Albrandswaard gebruik maken van twee mobiliteitscorrecties, waarbij het is toegestaan om de correcties te stapelen. De inzet van deelfietsen- en deelscooters leiden niet tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De twee mogelijke correcties zijn:

- Correctie 1: de ruimtelijke ontwikkeling is gelegen nabij een metrostation of HOV-haltes anderszins;
- Correctie 2: in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een autodeelconcept ingezet.

Correctie 1: Nabijheid metrostation

De omgeving van de metrostations, Poortugaal en Rhoon, in de gemeente Albrandswaard biedt mogelijkheden voor alternatieven en bijbehorend een mobiliteitscorrectie. Met de nabijheid van de metro is er voldoende alternatief voor de auto aanwezig. Over het algemeen geldt dat het autobezit lager is naarmate een woning of gebruiksfunctie in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer ligt.

Voor nieuwe bouwontwikkelingen en functiewijzigingen kan in het metrogebied onder voorwaarden een correctie worden toegepast op de parkeernorm. Ook in de overige gebieden binnen de bebouwde kom is een correctie op basis van mobiliteitsalternatieven mogelijk. Omdat deze gebieden verder van het metrostation liggen wordt de toe te passen correctie kleiner zijn.

De mobiliteitscorrectie voor de directe nabijheid van het metrostation is verwerkt in een parkeernorm voor locaties binnen 100 meter van deze voorziening.

Voor locaties die binnen 0-400 meter vallen is er sprake van een schil. Locaties die tussen 400-800 meter vallen is een correctiemogelijkheid van 10% van toepassing op de normatieve parkeernormen.

De afstand wordt bepaald op basis van de loopafstand tussen de ontwikkellocatie en het metrostation. Dit is de daadwerkelijke afstand en geen vogelvlucht afstand.

REKENVOORBEELD

In deze situatie is er sprake van een metrostation op 500 meter loopafstand van de ontwikkellocatie. Hierdoor mag er een correctie van 10% van de parkeerbehoefte gehaald worden.

Parkeerbehoefte – correctie metrostation = $18,0 - 1,8 = 16,2$ parkeerplaatsen.

Bij de ontwikkeling wordt één parkeerplaats voor een deelauto gereserveerd. Per 50 woningen geldt daarom een mobiliteitscorrectie van 10%. Voor 10 woningen is dit daarom 2%.

Parkeerbehoefte – correctie deelauto = $16,2 - (16,2 * 0,02) = 15,9$ parkeerplaatsen.

Correctie 2: inzet deelautoconcept

De afgelopen jaren is het delen van een auto uitgegroeid tot een serieus alternatief voor de eigen auto. Dit blijkt uit de jaarlijkse Monitor Autodelen van kennisplatform CROW-KpVV. Deelauto's zijn een manier om te voorzien in mobiliteit, waardoor het aantal te realiseren parkeerplaatsen kan afnemen. Rondom de metrostations is het mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling, in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor (commerciële) deelauto's te realiseren. In de overige gebieden gaan we hier voorzichter mee om, waardoor de correctiefactor kleiner wordt naarmate de afstand tot de metro groter wordt.

Een mobiliteitscorrectie kan worden ingezet indien voorzien wordt in een mobiliteitsplan met voldoende onderbouwing bij de woningbouwontwikkeling. De deelauto is dan onderdeel van dit mobiliteitsconcept en geeft een onderbouwing van de mobiliteitscorrectie. Daarbij wordt aangetoond dat deelauto's structureel, gedurende een periode van minimaal 10 jaar, exclusief beschikbaar zijn voor de bewoners. Een overeenkomst met de aanbieder van de auto is hier onderdeel van.

De correctiefactor voor de inzet van een deelauto is maximaal 10%, hierbij geldt dat minimaal 1 auto per 50 woningen wordt aangeboden. Indien het aantal woningen groter is, dient het aantal deelauto's evenredig toe te nemen. Indien dit niet het geval is wordt de correctie naar rato verlaagd.

Om ervoor te zorgen dat bezoekers gebruik kunnen maken van de parkeervoorzieningen, moet een deel van gerealiseerde parkeerplaatsen openbaar toegankelijk blijven, zoals vastgesteld in de parkeernormtabellen. Een gedeelte van de parkeerplaatsen in het plangebied blijft altijd openbaar.

Resultaat stap 3: op de resterende normatieve parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (zoals bepaald in stap 2) zijn op basis van een mobiliteitsplan een of meerdere mobiliteitscorrecties in mindering gebracht.

Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte

Nadat stap 1 t/m 3 zijn doorlopen, wordt de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld. Dit is het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte worden aanwezigheidspercentages toegepast om de kansen van dubbelgebruik in het gebied te onderzoeken. Nadat de parkeerbehoefte is vastgesteld, worden in stap 5 en 6 de mogelijkheden onderzocht om in de parkeerbehoefte te voorzien.

Resultaat stap 4: het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen (de parkeerbehoefte) van de ruimtelijke ontwikkeling is vastgesteld

REKENVOORBEELD

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling kan op een maatgevende moment 14,1 parkeerplaatsen zijn. Zoals genoemd in stap 1 wordt deze afgerond naar beneden. We hanteren daarom een parkeerbehoefte van 14 parkeerplaatsen.

Stap 5: beschikbaar stellen parkeerplaatsen op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat op eigen terrein in de parkeerbehoefte wordt voorzien. Dit geldt voor het aantal parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers, et cetera) en voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen. Het kan pragmatisch zijn om het bezoekersparkeren op maaiveld plaats te laten vinden, omdat het parkeren van bezoekers in bijvoorbeeld een parkeergarage consequenties heeft voor het ontwerp en het beheer van een garage.

Met name in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, tot de openbare parkeercapaciteit gaan behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein beschouwd. Hierbij vindt geen uitsluiting van openbare parkeerrechten plaats.

Resultaat stap 5: het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald.

REKENVOORBEELD

Op het terrein van het pand zijn, naast de parkeerplaats gereserveerd voor de deelauto, vijf reguliere parkeerplaatsen beschikbaar. Een deel van de parkeerbehoefte kan daarom op eigen terrein opgevangen worden. $15 - 5 = 10$ parkeerplaatsen dienen in de openbare ruimte opgevangen te worden.*

**Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein. Er dient daarom aangetoond te worden of en hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar of te realiseren zijn op eigen terrein. Indien is aangetoond dat er geen parkeerplaatsen mogelijk zijn op eigen terrein, kan verder worden gegaan met stap 6. Als er (enkele) parkeerplaatsen beschikbaar of te realiseren zijn op eigen terrein, kan het rekenvoorbeeld gevolgd worden om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd dienen te worden.*

Stap 6: gebruik openbare parkeerplaatsen

Wanneer niet binnen het plangebied kan worden voorzien in voldoende parkeervoorzieningen moet worden bekeken of dit in de nabijheid van het plangebied wel mogelijk is. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft, wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte, niet toegestaan. Tenzij door middel van een onafhankelijk parkeeronderzoek wordt aangetoond dat nu en in de toekomst op de openbare weg in de directe omgeving van de functie (zie acceptabele loopafstanden hierna) voldoende parkeercapaciteit (tot maximaal 85% bezettingsgraad) beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. Dit wordt onderzocht op het maatgevende moment. In afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied, in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte, een grote rol. Hierbij moet gerealiseerd worden dat de openbare ruimte maar 1 keer kan worden ingezet. Het is dus altijd belangrijk om hier een goede afweging in te maken.

FUNCTIE	MAXIMAAL ACCEPTABELE LOOPAFSTAND
Wonen (eerste auto)	100 meter
Wonen (tweede en volgende auto)	200 meter
Wonen bezoekers	200 meter
Werknemer (detailhandel/kantoor)	300 meter
Winkelbezoeker winkelen	200 meter (tot ingang winkelgebied)
Winkelbezoeker boodschappen	100 meter
Culturele en maatschappelijke functies	300 meter
Vrijtijdsvoorziening	300 meter
Gezondheidsvoorziening	100 meter

TABEL 1 | ACCEPTABELE LOOPAFSTANDEN

Het parkeerbeleid is gericht op de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied en het verhogen van de leefbaarheid. Het stimuleren van meervoudig gebruik (van private parkeerplaatsen) en gebouwde parkeervoorzieningen dragen hier aan bij. Bij het zoeken van parkeergelegenheid op openbare ruimte kan dan ook gekeken worden naar mogelijk dubbelgebruik (zie stap 7).

Acceptabele loopafstanden

De locatie van de parkeerplaatsen ten opzichte van de bestemming is afhankelijk van de acceptabele loopafstanden. Hoe verder van de bestemming geparkeerd moet worden, hoe meer ongewenst parkeren optreedt. Bij de realisatie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet de acceptabele loopafstand in acht genomen worden.

Resultaat stap 6: de beschikbare parkeercapaciteit in de nabije openbare ruimte is op de juiste wijze in mindering gebracht op de vastgestelde parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 4.

Stap 7: dubbelgebruik

Bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. Wanneer binnen een nieuwe ontwikkeling meerdere functies worden gerealiseerd, kan het zijn dat de parkeerbehoefte van de verschillende functies gedurende de dag of week verschilt. De parkeerplaats dient dan altijd vrij toegankelijk te zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is niet samenvalt voor de verschillende functies. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen is een optimalisatie van de benutting van de parkeercapaciteit te bereiken en zijn in de praktijk minder parkeerplaatsen benodigd. Het berekenen van de mate van dubbelgebruik vindt plaats op basis van parkeernormen en aanwezigheidspercentages op maatgevende momenten (bijlage C).

REKENVOORBEELD

Om te onderzoeken of er in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is, is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Op het maatgevende dagdeel bepaald in stap 2 (werkdagnacht) is met behulp van een parkeerdrukmeting de bezettingsgraad in kaart gebracht. Hierbij wordt het totale aanbod aan parkeerplaatsen vergeleken met het aantal geparkeerde auto's op de beschikbare parkeerplaatsen.

Dagdeel	Capaciteit	Bezetting	Bezettingsgraad	Restcapaciteit
Werkdagnacht	106	66	62,3%	40

Binnen het onderzoeksgebied zijn in totaal 106 parkeerplaatsen beschikbaar. Tijdens het maatgevende moment (werkdagnacht) waren er 66 parkeerplaatsen bezet. De bezettingsgraad is daarom 62,3%. Er zijn nog 40 parkeerplaatsen beschikbaar. Als de vastgestelde parkeerbehoefte wordt opgeteld bij de huidige bezetting ontstaat de toekomstige theoretische bezetting: 10 + 66 = 76 parkeerplaatsen.

Bij een bezetting van 76 parkeerplaatsen ontstaat een bezettingsgraad van $(76 / 106) \cdot 100 = 71,6\%$. De maximale acceptabele bezettingsgraad is 85%. De toekomstige parkeersituatie blijft dus acceptabel.

3.2.3 DE INRICHTING VAN DE PARKEERPLAATS

Na het berekenen van de parkeerbehoefte wordt deze getoetst aan het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter of gelijk is dan de parkeerbehoefte voldoet het plan aan de parkeernormen. Wanneer dit niet het geval is, wordt bekeken of de ontwikkeling kan worden aangepast. Uitgangspunt is dat het geplande parkeeraanbod binnen het plangebied te realiseren is. Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn daarbij openbaar toegankelijk.

Parkeerplaatsen horen bij de ontwikkellocatie

Om aan een parkeernorm te voldoen, realiseert de ontwikkelaar parkeerplekken. Dit kan bijvoorbeeld in een parkeergarage onder het nieuwe gebouw of op maaiveld op eigen terrein. Deze plekken zijn bedoeld voor de gebruikers van de nieuwe functies, zoals de bewoners of de werknemers. Deze plekken horen dus bij de nieuwbouw. Indien nodig wordt bij de vergunningverlening vastgelegd dat deze parkeerplekken niet doorverkocht of verhuurd mogen worden aan derden. De parkeerplekken zijn namelijk nodig om een parkeertekort in de directe omgeving te voorkomen.

Maatvoering parkeervakken

Naast het minimale aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Voor de toetsing van bouwplannen op maatvoering van parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt de maatvoering gehanteerd die altijd gebaseerd is op de meest actuele richtlijnen van het CROW. Voor parkeren op eigen terrein bij bedrijven wordt ook gekeken naar de NEN 2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'. Daarbij gaat het enkel om het parkeren van mogelijke gebruikers en bezoekers, niet om bedrijfsvoertuigen zoals vrachtwagens.

Daarnaast dient een parkeergelegenheid op een verantwoorde manier te bereiken zijn, waarbij de toerit voldoende breed is, de toegang niet te steil is en er voldoende ruimte is om de auto in te parkeren zonder risico op beschadiging, door bijvoorbeeld voldoende manoeuvreerruimte te realiseren.

Parkeren op eigen terrein

Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein wordt niet altijd op de beoogde wijze gebruikt, bijvoorbeeld als een garage wordt omgevormd naar woon- of bergruimte. Dit betreft doorgaans aanpassingen waarvoor geen omgevingsvergunning vereist is. Daardoor is er ook geen (handhavend) toezicht mogelijk op het verdwijnen van parkeergelegenheid. Het berekenen van het juiste parkeeraanbod op eigen terrein is daarom belangrijk en hiervoor zijn rekenfactoren opgenomen. In onderstaande tabel is een overzicht van parkeervoorzieningen opgenomen met een indicatieve factor voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (bijlage A). Deze rekenfactoren moeten worden toegepast bij de beoordeling van de vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De toepassing van de rekenfactoren kan betekenen dat de parkeereis groter is dan de berekende parkeerbehoefte. In bijlage D zijn deze rekenfactoren opgenomen.

Afwijkingsmogelijkheden

Het college van burgemeester en wethouders kan in de te verlenen omgevingsvergunning besluiten dat niet hoeft te worden voorzien in de parkeerbehoefte of een deel van de parkeerbehoefte als wordt voldaan aan één van de volgende afwijkingsmogelijkheden:

- Maatwerk: de afwijking moet onderbouwd worden aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project.
- Locatie: er moet sprake zijn van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeerbehoefte of waar het in redelijkheid onmogelijk is of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeerbehoefte.

Het afkopen van parkeerplaatsen behoort op dit moment nog niet tot de mogelijkheden. De gemeente onderzoekt in een later stadium welke mogelijkheden zij hiervoor wil creëren.

WONEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M		OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM		BUITEN BEBOUWDE KOM		EENHEID
	BEWONERS	BEZOEKERS (EXCLUSIEF)	BEWONERS	BEZOEKERS (EXCLUSIEF)	BEWONERS	BEZOEKERS (EXCLUSIEF)	
Koophuis, vrijstaand	1,5	0,1	1,9	0,15	2,1	0,2	Woning
Koophuis, twee-onder-een-kap	1,4	0,1	1,8	0,15	1,9	0,2	Woning
Koophuis, tussen/hoek	1,2	0,1	1,7	0,15	1,8	0,2	Woning
Koopappartement, >100 m2	1,3	0,1	1,7	0,15	1,8	0,2	Woning
Koopappartement, 75-100 m2	1,1	0,1	1,3	0,15	1,4	0,2	Woning
Koopappartement, <75 m2	1,0	0,1	1,3	0,15	1,3	0,2	Woning
Huurhuis, vrije sector	1,0	0,1	1,3	0,15	1,4	0,2	Woning
Huurhuis, sociale huur	0,8	0,1	1,1	0,15	1,1	0,2	Woning
Huurappartement, vrije sector, >100 m2	1,0	0,1	1,3	0,15	1,3	0,2	Woning
Huurappartement, vrije sector, 75-100 m2	0,7	0,1	1,0	0,15	1,0	0,2	Woning
Huurappartement, vrije sector, <75 m2	0,6	0,1	0,9	0,15	0,9	0,2	Woning
Huurappartement, sociale huur, >100 m2	0,7	0,1	1,0	0,15	1,0	0,2	Woning
Huurappartement, sociale huur, 75-100 m2	0,6	0,1	0,9	0,15	0,9	0,2	Woning
Huurappartement, sociale huur, <75 m2	0,5	0,1	0,8	0,15	0,8	0,2	Woning
Huurappartement sociale huur of vrije sector, <30 m2	0,3	0,1	0,5	0,15	0,5	0,2	Woning
Kamerverhuur, studenten en niet-zelfstandig	0,1	0,1	0,2	0,15	0,3	0,2	Kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,8	0,1	0,8	0,15	0,9	0,2	Woning
Kleine eenpersoonswoning (tiny house)	0,3	0,1	0,4	0,15	0,4	0,2	Woning

WERKEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,6	5%	100 m2 bvo
Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,1	2,9	3,6	20%	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,4	2,4	5%	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	1,1	1,1	5%	100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,9	2,0	10%	100 m2 bvo
Opslagruimte (particulier)	10,0	10,0	10,0	N.v.t.	Per vestiging

WINKELN EN BOODSCHAPPEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Buurtsupermarkt	1,9	3,5	3,5	89%	100 m2 bvo
Full-service supermarkt	3,4	5,2	5,2	93%	100 m2 bvo
Groothandel specialist	5,2	5,9	5,9	80%	100 m2 bvo
Groothandel algemeen	6,4	6,4	6,4	80%	
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	3,1	3,7	3,7	72%	100 m2 bvo
(Week)markt	0,2	0,2	0,2	85%	100 m2 bvo
Kringloopwinkel	1,3	1,9	2,3	89%	100 m2 bvo
Bruin- en witgoedzaken	4,0	7,9	9,3	92%	100 m2 bvo
Meubel- en woonboulevard	2,1	2,4	2,4	93%	100 m2 bvo
Bouwmarkt	1,9	2,4	2,5	87%	100 m2 bvo
Tuincentrum	2,3	2,6	2,9	89%	100 m2 bvo
Groencentrum	2,3	2,6	2,9	89%	100 m2 bvo

SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Bibliotheek	0,5	1,2	1,4	97%	100 m2 bvo
Museum	0,6	1,1	1,1	95%	100 m2 bvo
Bioscoop	3,2	11,2	13,7	94%	100 m2 bvo
Theater/schouwburg	7,4	9,8	12,0	87%	100 m2 bvo
Casino	5,7	6,5	8,0	86%	100 m2 bvo
Bowlingcentrum	1,6	2,8	2,8	89%	Per bowling- baan
Biljart- en snookercentrum	0,9	1,4	1,8	87%	Per tafel
Dansstudio	1,6	5,5	7,4	93%	100 m2 bvo
Fitnesscentrum/sportschool	1,7	6,3	7,4	90%	100 m2 bvo
Wellnesscentrum/sauna	9,3	9,3	10,3	99%	100 m2 bvo
Sporthal (binnen)	1,6	2,9	3,5	96%	100 m2 bvo
Tenniscentrum	0,3	0,5	0,5	87%	100 m2 bvo
Padelcentrum	0,6	1,0	1,0	87%	100 m2 bvo
Squashhal	1,6	2,7	3,2	84%	100 m2 bvo
Zwembad	10,7	11,5	13,3	97%	100 m2 bassin
Sportveld (buiten)	20,0	20,0	20,0	95%	Ha netto terrein
Jachthaven	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	Ligplaats
Golfbaan	n.v.t.	96,0	118,3	98%	Per 18 holes, 60ha)
Golf oefencentrum (pitch en putt)	51,1	51,1	56,2	93%	Per centrum
Kinderboerderij	3,1	4,7	5,1	97%	Per gemid- delde boerderij
Manege	n.v.t.	0,4	0,4	90%	Per box
Volkstuin	n.v.t.	1,4	1,5	n.v.t.	Per 10 tuinen

HORECA EN RECREATIE

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Camping	n.v.t.	1,2	1,2	90%	Standplaats
Hotel (1, 2 en 3 sterren)	2,1	5,0	6,8	77%	Per 10 kamers
Hotel (4 en 5 sterren)	5,3	10,6	12,6	65%	Per 10 kamers
Café/bar/cafetaria	5,0	6,0	6,0	90%	100 m2 bvo
Restaurant	9,0	13,0	13,0	80%	100 m2 bvo
Discotheek	6,9	20,8	20,8	99%	100 m2 bvo

GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE)VOORZIENINGEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
(Huisartsen)praktijk/therapeut	2,1	3,0	3,3	57%	Behandelkamer
Apotheek	2,3	3,2	3,2	45%	Per apotheek
Gezondheidscentrum	1,6	2,2	2,5	55%	Per behandelkamer
Penitentiaire inrichting	1,7	3,3	3,7	37%	Per 10 cellen
Begraafplaats/Crematorium	31,6	31,6	31,6	97%	Gelijktijdige plechtigheid
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	99%	Zitplaats
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	60%	Wooneenheid

ONDERWIJS

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Kinderdagverblijf	1,0	1,4	1,5	0%	100 m2 bvo
Basisonderwijs (exclusief kiss & ride)	0,8	0,8	0,8	48%	Per leslokaal
Middelbare school	3,7	4,9	4,9	11%	Per 100 leerlingen
ROC	4,7	5,8	5,9	46%	Per 100 leerlingen

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	EENHEID
Woningen en kantoren			
Huis	5,5	5,5	Woning
Appartement (met fietsenberging)	2,5	2,5	Woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,8	0,8	Woning
Bezoekers wonen	0,8	0,8	Woning
Kantoren (personeel)	1,0	1,3	100 m2 bvo
Kantoren (bezoekers)	5,5	5,5	Per balie
Detailhandel			
Winkelcentrum	2,8	2,8	100 m2 bvo
Supermarkt	3,0	3,0	100 m2 bvo
Bouwmarkt/tuincentrum	0,3	0,3	100 m2 bvo
Onderwijs			
Basisschool (leerlingen)	10,0	10,0	Leslokaal
Basisschool (medewerkers)	0,5	0,5	Per 10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	11,0	11,0	100 m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	0,5	0,5	100 m2 bvo
ROC (leerlingen)	11,0	11,0	100 m2 bvo
ROC (medewerkers)	0,8	0,8	100 m2 bvo
Horeca			
Fastfood restaurant	6,5	3,5	100 m2 bvo
Restaurant	11,5	11,5	100 m2 bvo
Café	6,5	6,5	100 m2 bvo

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	EENHEID
Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen			
Apotheek (bezoekers)	7,0	7,0	Per locatie
Apotheek (medewerkers)	4,5	4,5	Per locatie
Gezondheidscentrum (bezoekers)	2,0	2,0	100 m2
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,5	0,5	100 m2
Begraafplaats/crematorium	5,5	5,5	Per 100 zitplaatsen
Religiegebouw	41,0	41,0	Per 100 zitplaatsen
Vervoer			
Bushalte	6,0	6,0	Per halte
Metrohalte	63,0	63,0	Per halte
Carpoolplaats	0,9	0,9	Autoparkeerplaats
Sport, cultuur en ontspanning			
Bibliotheek	3,5	3,5	100 m2 bvo
Bioscoop	1,5	1,5	100 m2 bvo
Theater	19,0	19,0	Per 100 zitplaatsen
Museum	1,0	1,0	100 m2 bvo
Sportfuncties (binnen)	4,0	4,0	100 m2 bvo
Sportfuncties (buiten)	57,5	57,5	Ha netto terrein
Zwembad	29,0	29,0	100 m2 bvo

FUNCTIE	WERKDAG OCHTEND	WERKDAG MIDDAG	WERKDAG AVOND	WERKDAG NACHT	KOOP-AVOND	VRIJDAG MIDDAG	VRIJDAG AVOND	ZATERDAG MIDDAG	ZATERDAG AVOND	ZONDAG MIDDAG
Wonen (bewoners)	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Wonen (bezoekers)	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor, bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfunctie (binnen)	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfunctie (buiten)	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop, theater, podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeg/ verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis (patiënten incl. bezoek)	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis (medewerkers)	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

PARKEERVOORZIENING	THEORETISCH AANTAL	BEREKENINGS- AANTAL	OPMERKING
Enkele oprit zonder garage	1	0.8	Oprit min. 5.0 m. diep en 2.5 m. breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1.0	Oprit min. 10.0 m. diep en 2.5 m. breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1.7	Oprit min. 5.0 m. diep en 4.5 m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0.4	Garage min. 5.0 m. diep en 2.8 m. breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0.5	Garage min. 5.0 m. diep en 2.8 m. breed
Garage met enkele oprit	2	1.0	Oprit min. 5.0 m. diep en 2.5 m. breed
Garage met lange oprit	3	1.3	Oprit min. 10.0 m. diep en 2.5 m. breed
Garage met dubbele oprit	3	1.8	Oprit min. 5.0 m. diep en 4.5 m. breed
Parkeervak/parkeerplaats	1	1,0	
Parkeren op de rijbaan	1	1.0	Per 6 m. aaneengesloten trottoirband zonder inritten = 1 parkeerplaats

3.3 WEGENCATE- GORISERING



3.3.1 INLEIDING

De toenemende druk op de infrastructuur brengt verkeersveiligheidsvraagstukken met zich mee. Sinds de laatste jaren wordt daarom steeds meer ingezet op een risicogestuurde aanpak om de verkeersveiligheid te vergroten. Waar mogelijk vindt een transitie plaats van 50 km/u naar 30 km/u als maximumsnelheid in bebouwde omgeving. Dit omdat het aantal verkeersongevallen op een 30 km/u weg afneemt en de impact bij een ongeval kleiner is. Daarnaast speelt ook leefbaarheid een belangrijke rol in deze afweging. De gevolgen die omwonenden ervaren zijn onder andere trillingen, geluids-overlast en uitstoot. Tegelijkertijd ontstaan vraagstukken met betrekking tot zogenaamde 'grijze wegen', bereikbaarheid van hulpdiensten, openbaar vervoer en bijvoorbeeld het ontwerp-principe GOW 30.

De gemeente Albrandswaard legt in dit nieuwe categoriseringsplan de basis om de ambities voor duurzame mobiliteit te verankeren. Dit betekent dat het categoriseringsplan ambities borgt voor de fiets en de voetganger voor de toekomst.

Het doel van het wegencategoriseringsplan is om de veiligheid en leefbaarheid op de wegen te verbeteren, terwijl de bereikbaarheid behouden blijft. We willen dit bereiken door ervoor te zorgen dat functie, vorm en het gebruik van de wegen goed op elkaar zijn afgestemd. Het is belangrijk dat elke weggebruiker duidelijk ziet op welk type weg hij rijdt. Dit wegencategoriseringsplan houdt rekening met verschillende soorten verkeer: auto's, vrachtwagens, voetgangers, fietsers, hulpdiensten en openbaar vervoer. Het uiteindelijke doel is een verkeersnetwerk dat past en voldoet aan de behoefte van inwoners en weggebruikers en bijdraagt aan de ambities uit de visie.

3.3.2 BEREIKBAARHEID

Bereikbaarheid gaat over de uitwisseling van verkeer, tussen de woonkernen onderling en van en naar het hoofdwegennet. Een goede bereikbaarheid is belangrijk, maar leefbaarheid en verkeersveiligheid moeten wel gewaarborgd blijven. Hierbij is sprake van een spanningsveld waar de categorisering van wegen sturing geeft.

De gemeente Albrandswaard kent de volgende categorieën van wegen:

- Erftoegangsweg (ETW): verblijfsfunctie en toegang tot percelen. Op ETW's binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30km/u en op ETW's buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/u.
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW): deze weg bundelt het verkeer en leidt het naar de hoofdwegen. Op gebiedsontsluitingswegen geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u of 50 km/u. Buiten de bebouwde kom heeft dit type weg een maximumsnelheid van 80 km/u.

In Albrandswaard zijn de meeste wegen buiten de bebouwde kom in beheer van het waterschap Hollandse Delta. De wegen buiten de bebouwde kom én in beheer van de gemeente zijn de Rhoonse Baan, Albrandswaardseweg en de Schroeder van der Kolklaan.

In de volgende paragraaf zijn daarom de inrichtingskenmerken voor wegen binnen de bebouwde kom opgenomen. In de bijlage bij dit hoofdstuk is een tabel opgenomen waarin alle inrichtingskenmerken zijn opgenomen zowel binnen als buitende de bebouwde kom.

3.3.3 INRICHTINGSKENMERKEN WEGEN BINNEN DE BEBOUWDE KOM

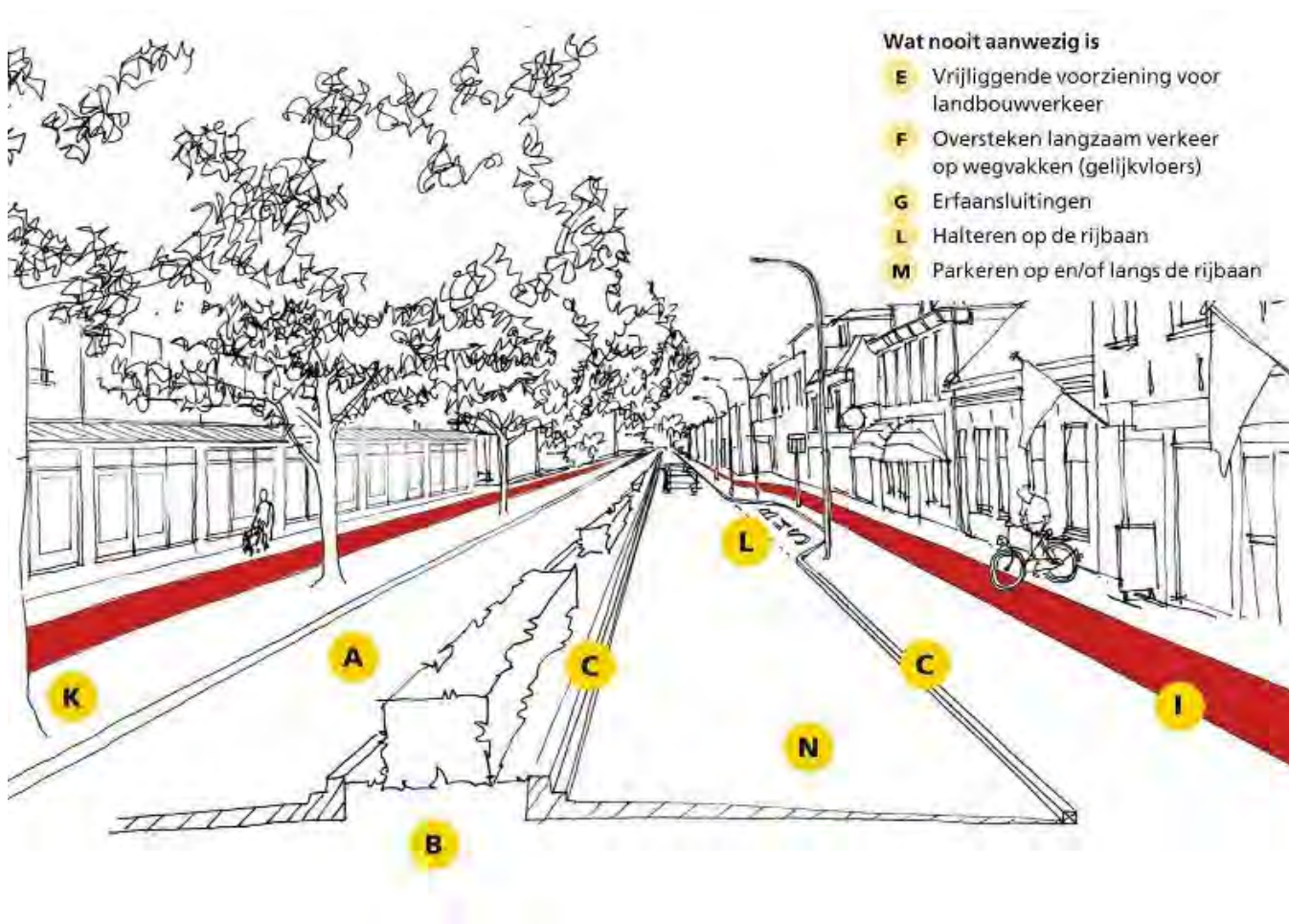
Door aan te sluiten bij deze inrichtingseisen ontstaat een herkenbaar wegbeeld voor de weggebruiker, waardoor de verkeersveiligheid verbetert.

De inrichtingsprofielen van het CROW zijn opgesteld om te ondersteunen bij het ontwerpen van wegen in Nederland, daarbij staat eenduidigheid centraal. Hiermee wordt de herkenbaarheid van de wegen voor weggebruikers zo goed mogelijk geborgd en dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Binnen deze inrichtingsprofielen wordt onderscheid gemaakt tussen een ideale inrichting en minimale eisen waaraan een weg moet voldoen. Het is wenselijk om een weg zoveel mogelijk volgens de ideale inrichting in te richten, maar is de praktijk is dat niet altijd mogelijk, bijvoorbeeld door ruimtegebrek. In dat geval dient de weg voldoen aan de minimale eisen. De profielen met de ideale en minimale inrichting in deze paragraaf komen uit de CROW publicatie 315.

Ideale inrichting gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50)

De belangrijkste kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 50 km/uur zijn de volgende:

- De weg heeft een primaire verkeersfunctie, de weg kan fungeren als hoofdroute voor vrachtverkeer, doorgaand verkeer en nood- en hulpdiensten;
- Deze gebiedsontsluitingsweg heeft vrijliggende fietsvoorzieningen en langzaam verkeer steekt de weg over bij kruispunten en/of oversteekplaatsen;
- In de ideale situatie is de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer 7 meter breed (3,5 meter per rijrichting). De rijrichtingen worden gescheiden door een niet-overrijdbare strook die minimaal 1,5 meter breed is;
- De kruispunten zijn gelijkvloers met voorrangs- en snelheidsbeperkende maatregelen, het aantal eraansluitingen is beperkt;
- Er wordt niet geparkeerd langs de rijbaan;
- In principe zijn er geen snelheidsbeperkende maatregelen op de weg;
- De verharding is in asfalt.



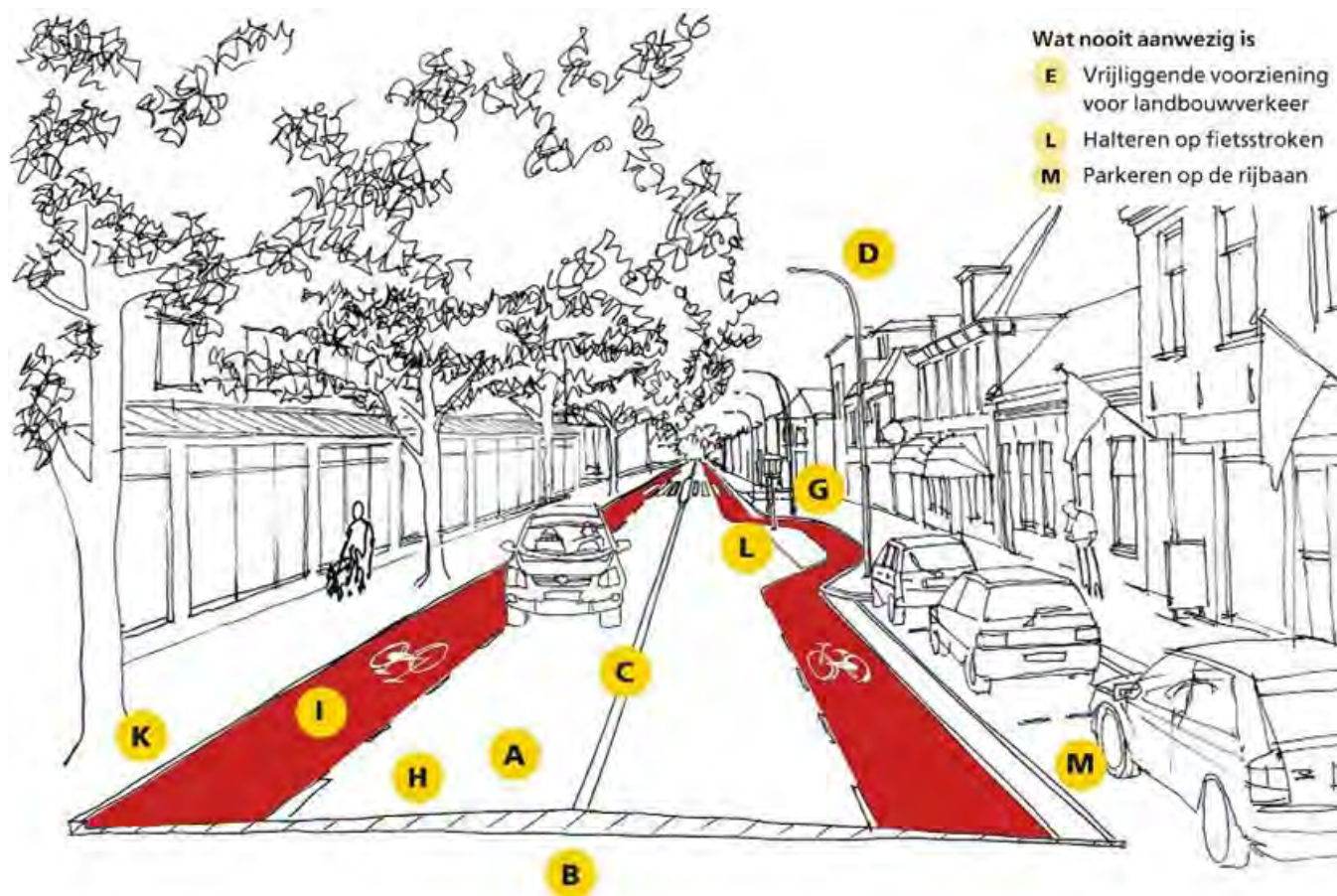
FIGUUR 2 | IDEALE INRICHTING GEBIEDSONTSLUITINGS-
WEG 50 KM/UUR (CROW PUBLICATIE 315)

WEGENCATEGORISERING

Minimale inrichting gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50)

Omdat het niet altijd mogelijk is om een ideale inrichting te realiseren wordt daar in de praktijk regelmatig van afgeweken. Het CROW heeft hiervoor een minimale inrichting opgesteld. De belangrijkste verschillen ten opzichte van de ideale inrichting zijn:

- De fietser wordt gefaciliteerd met fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden;
- De rijbaan voor gemotoriseerd verkeer is 5,8 meter breed (2,9 meter per rijrichting) en gescheiden met een asmarkering;
- Parkeren langs de rijbaan is wel toegestaan.



FIGUUR 3 | MINIMALE INRICHTING GEBIEDS-
ONTSLUITINGSWEG 50 KM/UR (CROW PUBLICATIE 315)

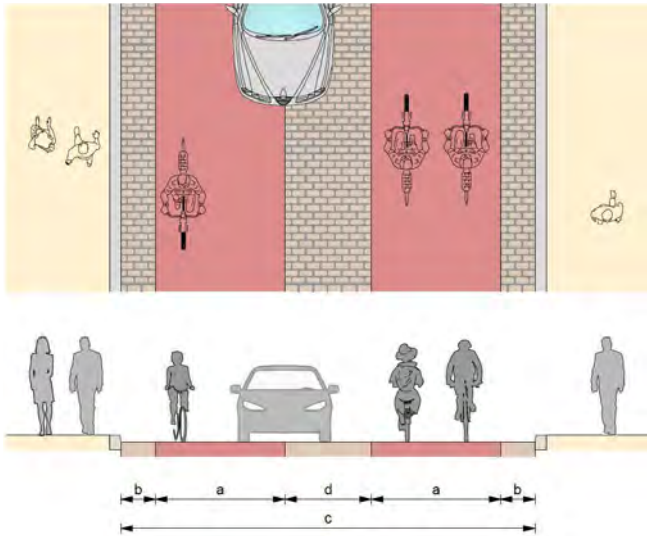
Ideale inrichting fietsstraat

Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, waarbij de auto te gast is. Het is een inrichtingsvorm voor een straat waarop (minimaal) twee functies gecombineerd moeten worden. Enerzijds een doorgaande functie voor het fiets-verkeer (hoofd fietsroute, snelle fietsroutes) en anderzijds een erftoegangsfunctie voor het autoverkeer (ETW).

- Het CROW geeft drie hoofdrichtlijnen voor fietsstraten:
- 1. De fietsstraat moet onderdeel zijn van een hoofd fietsroute;
 - 2. De fietsstraat is herkenbaar door rood asfalt;
 - 3. De bebording maakt duidelijk dat het om een fietsstraat gaat.



- Vormgevingselementen voor een goede fietsstraat:
- Rijbaanbreedte sluit aan bij de auto- en fietsintensiteiten
 - Rijbaan-indeling benadrukt zowel fiets- als verblijfskarakter:
 - Rabatstroken aan beide zijden (0,3 m.);
 - Rijlopers met fietspad/-strookbreedte;
 - Eventueel middenstrook (0,5 tot 1,5 m.);
 - Geen lengtemarkering.
 - Verharding versterkt fiets- en verblijfskarakter:
 - Rijlopers: rood of roodachtig asfalt;
 - Rabat en middenstroken: klinkers, strak gestraat.
 - Bebording, symbolen en bewegwijzering: Fietsstraatbord L51.
 - Lage snelheid autoverkeer gegarandeerd: indien nodig sinusvormige 30 km-drempels.
 - Verkeerscirculatiemaatregelen: indien nodig knip of (alternerend) éénrichtingsverkeer voor motorvoertuigen.
 - Kruispunten met ETW's: uitritconstructie of voorrangskruispunt, profiel doorzetten.
 - Geen parkeren, laden&lossen, kiss&ride op rijbaan, eventueel aparte voorzieningen in langsrichting.
 - Voorkom conflicten met voetgangers: trottoir(s) en eventueel oversteekvoorzieningen.
 - Lichtmasten, bomen en andere verticale elementen kunnen zowel de verblijfsfunctie als het fietskarakter versterken.



	RABAT (B)	RIJLOPER (A)	MIDDEN (D)	RIJLOPER (A)	RABAT (B)	RIJBAAN (C)
Kritisch*)	0,30	1,70	0,70	1,70	0,30	4,70
Min	0,30	2,00	0,80	2,00	0,30	5,40
Max	0,60	2,25	1,50	2,25	0,60	7,20

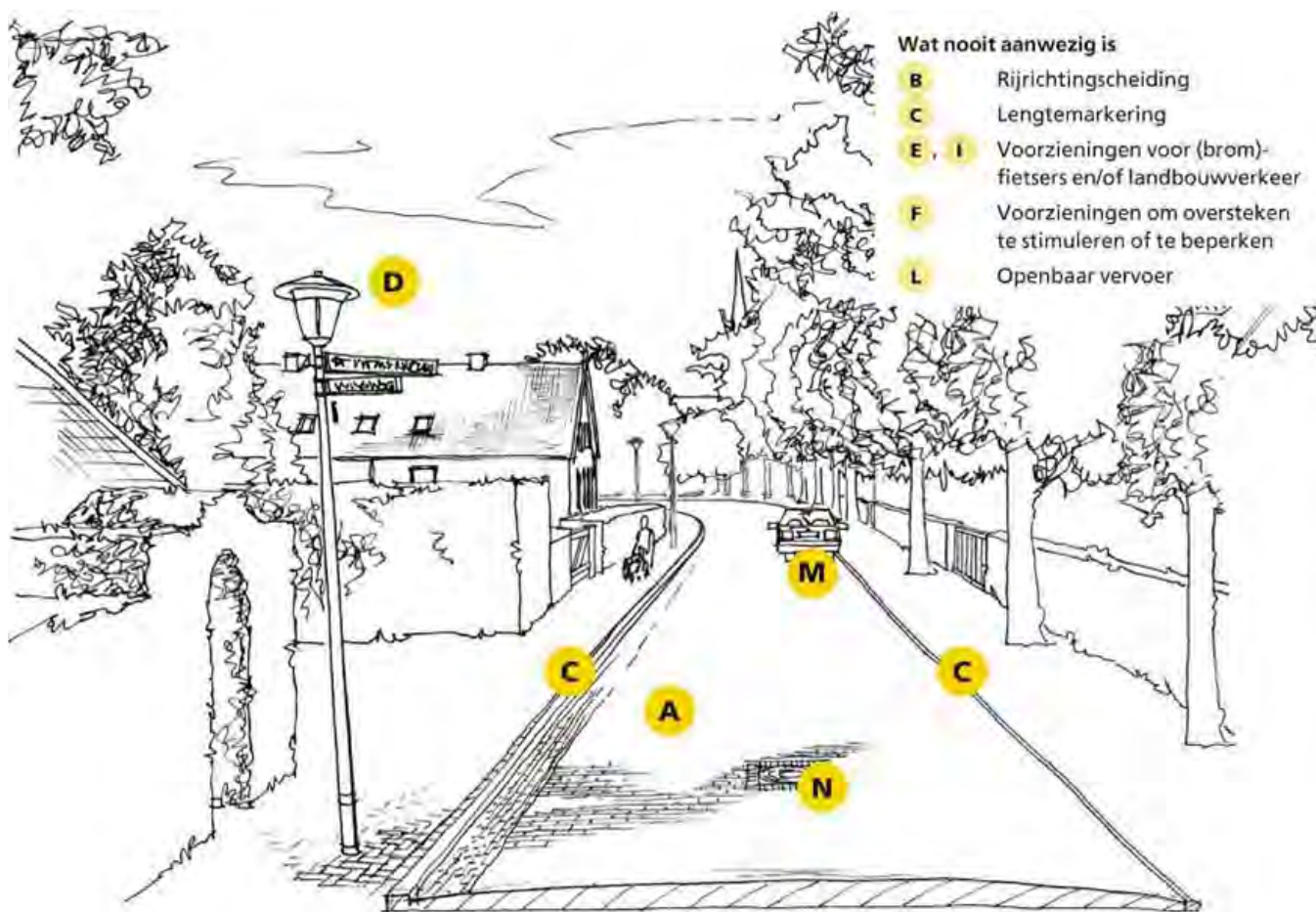
*) Een rijbaanbreedte tussen 4,70 m en 5,40 m is kritisch voor situaties waarbij een auto die inhaalt een fietser uit de tegenrichting kan tegenkomen. Bij voorkeur niet toe te passen als deze combinatie vaak voorkomt.

FIGUUR 4 | UITGANGSPUNTEN VOOR DE INRICHTING VAN EEN BREDE FIETSSTRAAT (BRON: CROWFIETSBERAAD)

Ideale inrichting erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30)

In de ideale situatie zijn de belangrijkste kenmerken van een erftoegangsweg 30 km/uur de volgende:

- De weg heeft in eerste instantie een verblijfsfunctie en is niet geschikt als hoofdroute voor vrachtverkeer, doorgaand verkeer en nood- en hulpdiensten.
- Het hoofdnetwerk van de fiets kan via deze weg lopen. Er zijn geen specifieke voorzieningen voor fietsers. Bij een hoge intensiteit fietsers is een fietsstraat mogelijk.
- De rijrichtingen worden niet van elkaar gescheiden, de rijbaan is 5,8 meter breed.
- De kruispunten zijn gelijkwaardig met snelheidsbeperkende maatregelen.
- Er zijn geen oversteekvoorzieningen.
- Parkeren op de rijbaan.
- De verharding is in klinkers.

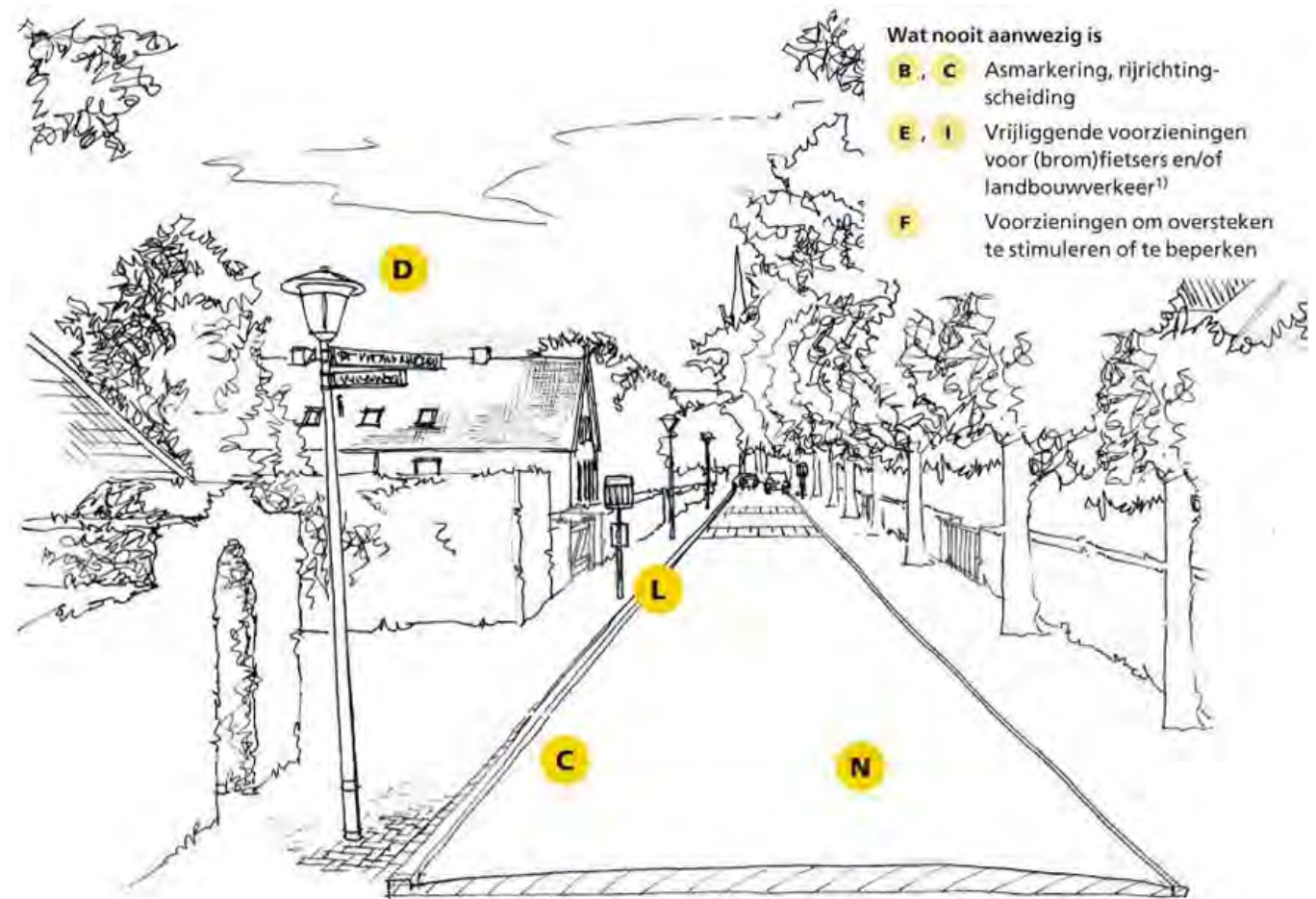


FIGUUR 5 | IDEALE INRICHTING ERFTOEGANGSWEG 30 KM/ UUR (CROW PUBLICATIE 315)

WEGENCATEGORISERING

Minimale inrichting erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30)

Net als voor de gebiedsontsluitingsweg geldt ook voor de erftoegangsweg dat de ideale inrichting niet altijd haalbaar is. Voor deze categorie is ook een minimaal profiel opgesteld. Het belangrijkste verschil is dat de rijbaan is 4,80 meter breed is en de rijrichtingen worden niet gescheiden van elkaar. De maximale breedte is 6,0 meter



FIGUUR 6 | MINIMALE INRICHTING ERFTOEGANGSWEG 30 KM/ UUR (CROW PUBLICATIE 315)

Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30)

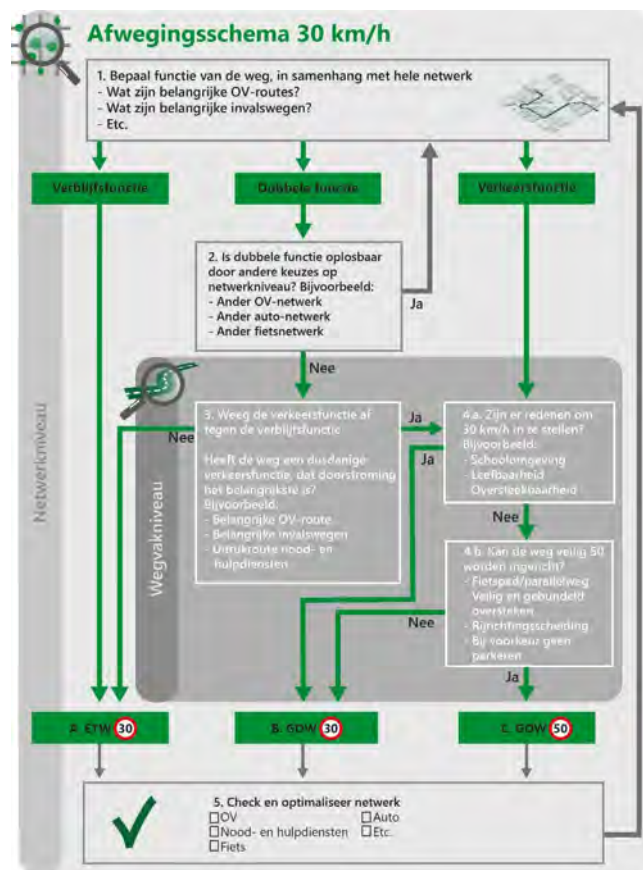
Binnen de bebouwde kom kenden we tot een aantal jaar geleden 2 verschillende categorieën wegen. De erftoegangsweg 30 en de gebiedsontsluitingsweg 50. In de praktijk knelt dit. Diverse wegen in Nederland én in de gemeente Albrandswaard hebben namelijk een duidelijke ontsluitingsfunctie (GOW), maar onvoldoende fysieke ruimte om een profiel met een vrijliggend fietspad in te passen. Daarnaast zijn er ook nog de wegen met een dubbele functie. Dit betreft de wegen met gebied ontsluitende functie voor een verblijfsgebied waar bijvoorbeeld winkels of een school aanwezig zijn. Vaak wordt dan gekozen voor een variant waarbij de fietser op de rijbaan rijdt, middels (rode) fiets(suggestie)stroken. Dit zijn de zogenaamde 'grijze wegen'. In combinatie met de grote hoeveelheid verkeer én de snelheid van 50 km/u zorgt dit voor verkeersveiligheidsrisico's. Het ideale inrichtingsprofiel voor deze type wegen bestond lang niet, maar in 2023 is de gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW 30) geïntroduceerd.

De GOW30 is een weg met een ontsluitende functie, maar met een maximumsnelheid van 30 km/u. Daarnaast heeft de weg een profiel dat past binnen een beperktere fysieke ruimte en nodigt niet uit om harder dan 30 km/u te rijden, zodat alle verkeersdeelnemers zich veilig over deze wegen kunnen verplaatsen.

De invoering van deze nieuwe categorie heeft verschillende voordelen, namelijk:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bij een 30 km/u-weg is de kans op overlijden bij een ongeval drie keer kleiner dan bij een 50km/u-weg;
- de nieuwe categorisering past bij de verstedelijking door de nadruk te leggen op vervoerswijzen die ruimte-efficiënt zijn;
- fietsen en wandelen zijn een aantrekkelijker alternatief, waardoor de nieuwe categorie bijdraagt aan de gezondheid;
- de nieuwe categorie draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en veroorzaakt minder geluidsoverlast;
- door het verkleinen van de verkeershinder is er meer ruimte voor kwetsbare groepen, dit draagt bij aan de sociale inclusie;
- bij de nieuwe categorie is er meer ruimte voor klimaatadaptatie (duurzaamheid).

Om de gebiedsontsluitingsweg 30 toe te voegen is op netwerk-niveau een afwegingskader ontwikkeld. Met dit afwegingskader kan worden bepaald welke wegcategorie van toepassing is op de bestaande wegen binnen de gemeente.



FIGUUR 7 | AFWEGINGSKADER GEBIEDSONTSLUITINGSWEG (AFWEGINGSKADER 30 KM/U, CROW)

Vooruitlopend op de definitieve ontwerprichtlijnen voor de de GOW30 is door het CROW in de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (CROW, mei 2023) een interpretatie beschreven. Daarin zijn de volgende kenmerken voor de GOW30 beschreven:

- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u heeft zowel een verblijfs- als verkeersfunctie.
- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u wordt toegepast bij de herinrichting van bestaande wegen en niet bij de aanleg van nieuwe wegen.
- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u heeft fietsvoorzieningen. Dit zijn voldoende brede fietsstroken of reeds aanwezige vrijliggende fietspaden blijven behouden.
- Langzaam verkeer kan de rijbaan oversteken bij oversteekplaatsen.
- Er is een voetpad aanwezig.
- De kruispunten zijn gelijkvloers met voorrangmaatregelen (GOW30 in de voorrang bij kruisingen met ETW30).
- Verkeersremmende maatregelen bij kruispunten en eventueel wegvakken of bij oversteekvoorzieningen.
- Parkeren niet toegestaan op de rijbaan, bij voorkeur ook niet naast de rijbaan (parkeerstroken/ parkeervakken).
- Bij kruispunten en oversteekplaatsen zijn snelheidsbeperkende maatregelen op de weg (plateau's).
- De verharding bestaat uit klinkers met eventueel asfalt voor fietsers (ideaal).

In de bijlage bij dit hoofdstuk is een tabel opgenomen waarin overzichtelijk alle inrichtingskenmerken zijn opgenomen.

3.3.4 FUNCTIES VAN WEGEN IN ALBRANDSWAARD

Bij het opstellen van het nieuwe wegcategoriseringsplan is gekeken naar de functies van de wegen in Albrandswaard. In deze paragraaf zijn de netwerken voor de verschillende vervoerswijzen in de gemeente beschreven. Hierbij kijken we naar langzaamverkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Deze netwerken zijn mede bepalend voor de functie die een weg heeft om deze vervoerswijzen te ontsluiten. Door goed in beeld te brengen welke functie een weg heeft, kan de passende inrichting van de weg worden bepaald. Naar de verkeersfunctie kan een weg ook een verblijfsfunctie hebben als er woningen of voorzieningen zoals winkels of scholen in de nabijheid van de weg zijn.

“Een wegcategoriseringsplan is een plan van de wegbeheerder waarin per weg de verkeersfunctie van die weg staat aangegeven en wat de samenhang is van die weg binnen het netwerk van wegen”.

Deze benadering is met name gericht op de auto in het verkeer. De tijd dat de auto in het verkeer- en vervoerbeleid op één komt past niet bij de ambities van de gemeente Albrandswaard. Daarmee willen we niet alleen het autobezit terugdringen, maar ook de auto-afhankelijkheid. Met het oog op leefbaarheid en duurzaamheid krijgen modaliteiten als lopen, fietsen en openbaar vervoer een nadrukkelijker plaats naast de auto. Daarom kiest de gemeente ervoor om de functies van de belangrijkste wegen vast te leggen in een categoriseringsplan met multimodale netwerkkaarten en niet meer in een wegcategoriseringsplan.



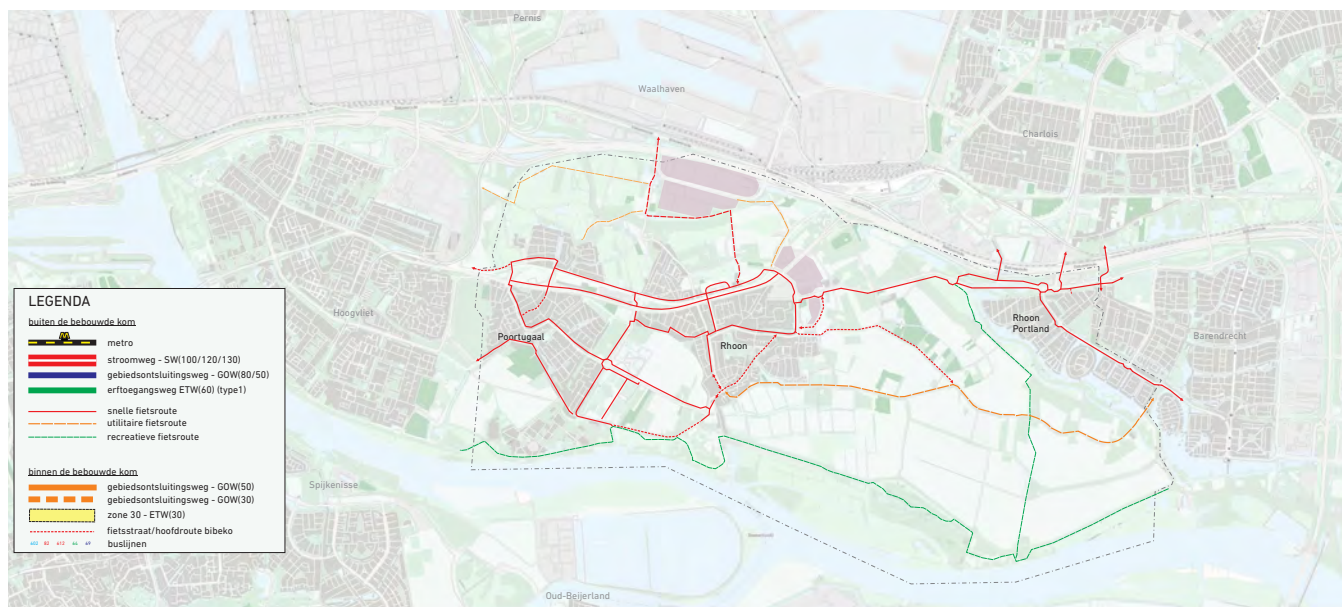
3.3.5 FIETSEN EN LOPEN

Om een goede infrastructuur te bevorderen wordt er toegewerkt naar goede fiets- en voetpaden/routes die een directe verbinding leggen met voorzieningen en bestemmingen. Hiermee wordt het fiets- en voetgebruik bevorderd. De fiets- en voetpaden zijn bijvoorbeeld, en indien mogelijk, gesitueerd in een groene omgeving, hebben voldoende breedte en zijn voorzien van rustpunten en afvalbakken. De fiets- en voetpaden/routes zijn obstakelvrij, verkeersveilig en maken onderdeel uit van het netwerk. Om dit te borgen hebben de routes zo min mogelijk niveauverschil bij oversteken, worden ze goed verlicht en goed onderhouden. Tot slot, maar van belang, maken de routes deel uit van een veeg- en strooi-programma, zodat weersomstandigheden geen belemmering voor gebruik vormen.

Daarnaast dienen er goede en veilige fietsstallingfaciliteiten te zijn, zowel bij de bestemming als thuis (zie paragraaf 5.4 van het Strategisch Plan Duurzame Mobiliteit).



FIGUUR 8 | FIETSNETWERK ALBRANDSWAARD BESTAANDE SITUATIE



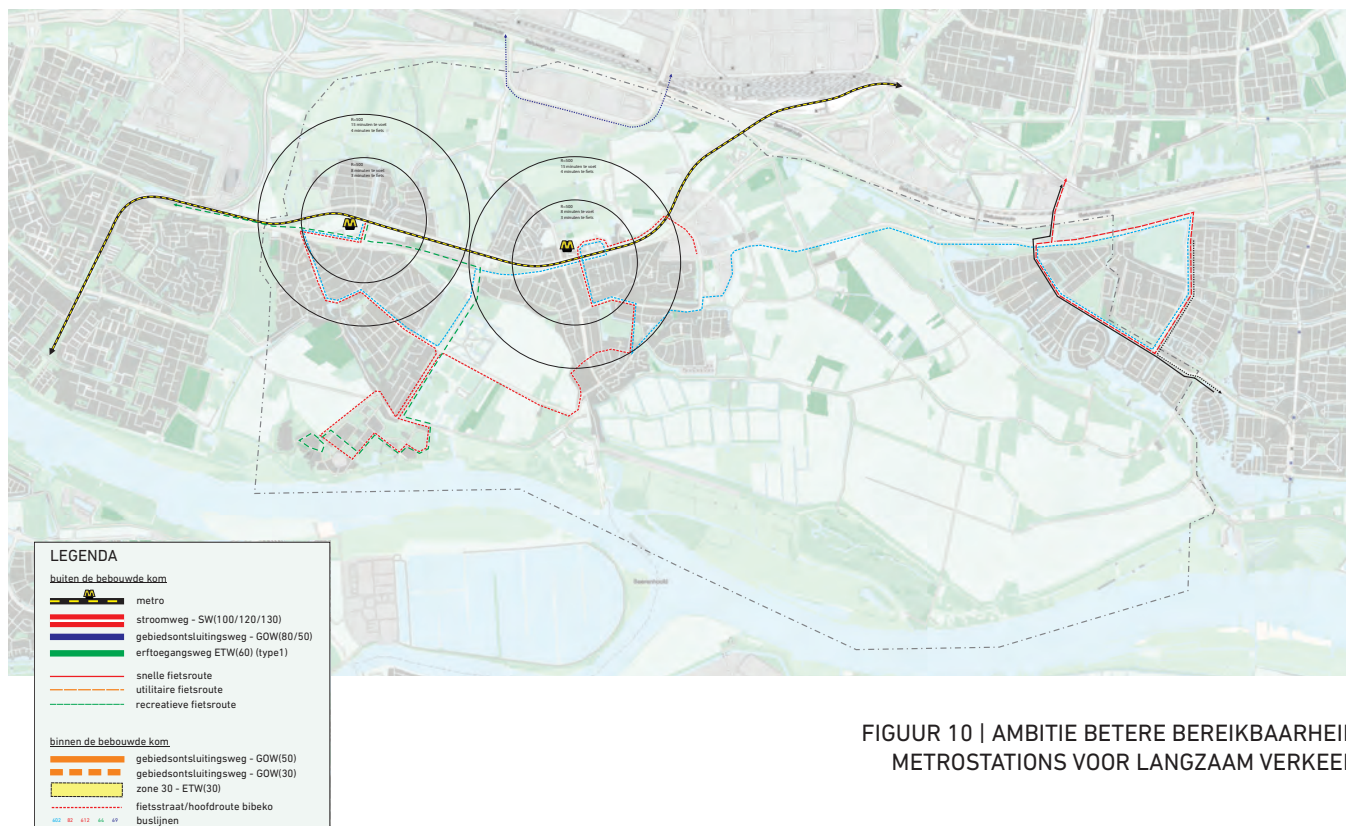
FIGUUR 9 | AMBITIE FIETSNETWERK ALBRANDSWAARD 2040

Ambitie: betere bereikbaarheid metrostations voor langzaam verkeer

De woonkernen Poortugaal en Rhooen zijn door middel van een metrostation direct verbonden met Rotterdam en Spijkenisse. Deze metrolijn zorgt samen met de Groene Kruisweg ook voor een barrière in de kernen. Het gebied wordt als het ware in tweeën gesplitst. Inwoners ten zuiden van deze infrastructuur hebben nog niet altijd een directe en veilige verbinding met het metrostation. In Rhooen is dit al opgelost door een goede ontsluitingsstructuur door middel van de Viaductweg, een ongelijkvloerse kruising met de Groene Kruisweg. De barrière in Poortugaal is weg te nemen door een nadrukkelijke schakel toe te voegen in de langzaam verkeerverbinding in noord-zuid richting.

In de afbeelding hiernaast is de ambitie opgenomen voor een betere bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers van en naar de metrostations. De routes die binnen de cirkels vallen verdienen extra prioriteit om fietsen en lopen naar de metro te stimuleren.

Uitgangspunt bij de (her-)inrichting van wegen in Albrandswaard is dat altijd gezocht wordt naar de beste oplossing voor fietsers en voetgangers, passend bij de mogelijkheden die er zijn binnen de beschikbare ruimte. Omdat we vinden dat voetganger en fiets de beste plek verdienen, ontwikkelt de gemeente nog aanvullend fiets- en voetgangersbeleid. Dit wordt in de uitvoeringsagenda opgenomen.



FIGUUR 10 | AMBITIE BETERE BEREIKBAARHEID METROSTATIONS VOOR LANGZAAM VERKEER

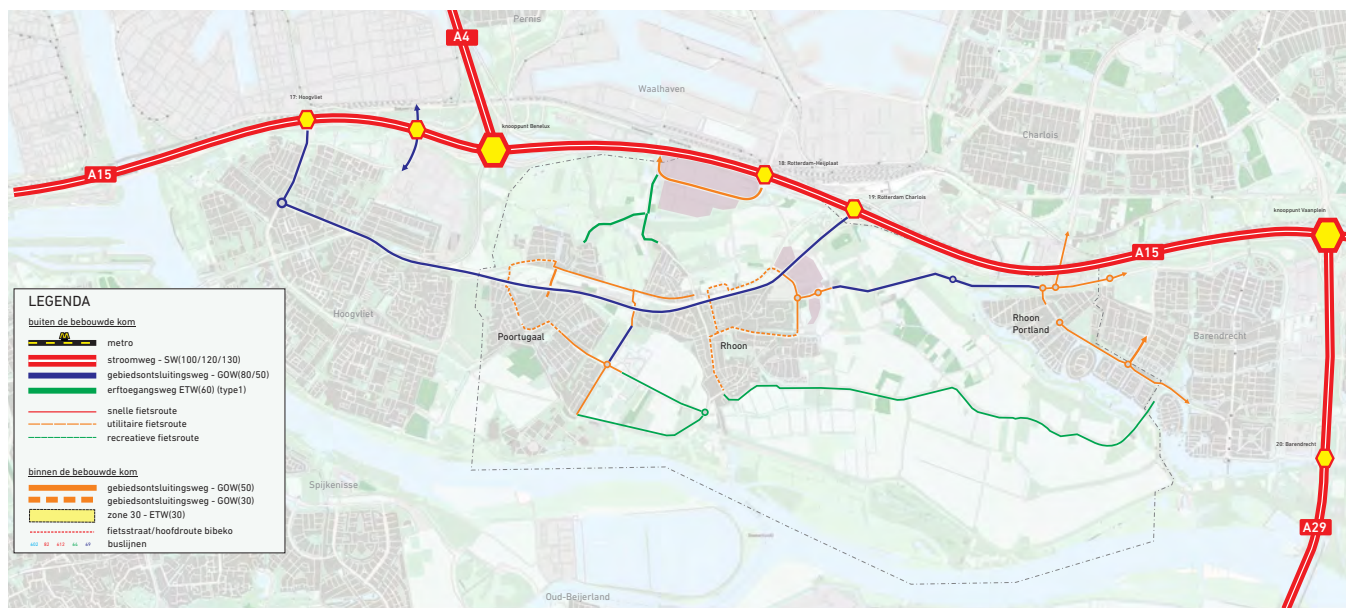
3.3.6 GEMOTORISEERD VERKEER

Ter ondersteuning van het stimuleren van fietsen en lopen is het van belang dat het netwerk voor langzaam verkeer op orde wordt gebracht. Albrandswaard heeft nu nog meerdere inprikers in de kernen vanaf de Groene Kruisweg. We onderzoeken of het haalbaar is om dit aantal terug te brengen. Ambitie is om het aantal autoverplaatsingen te reduceren en de openbare ruimte anders in te richten en beter te benutten voor andere functies. Daarbij brengen we helder in beeld hoe verkeersbewegingen veranderen. Zowel in richting, aantallen en verandering van vervoerswijze, indien mogelijk.

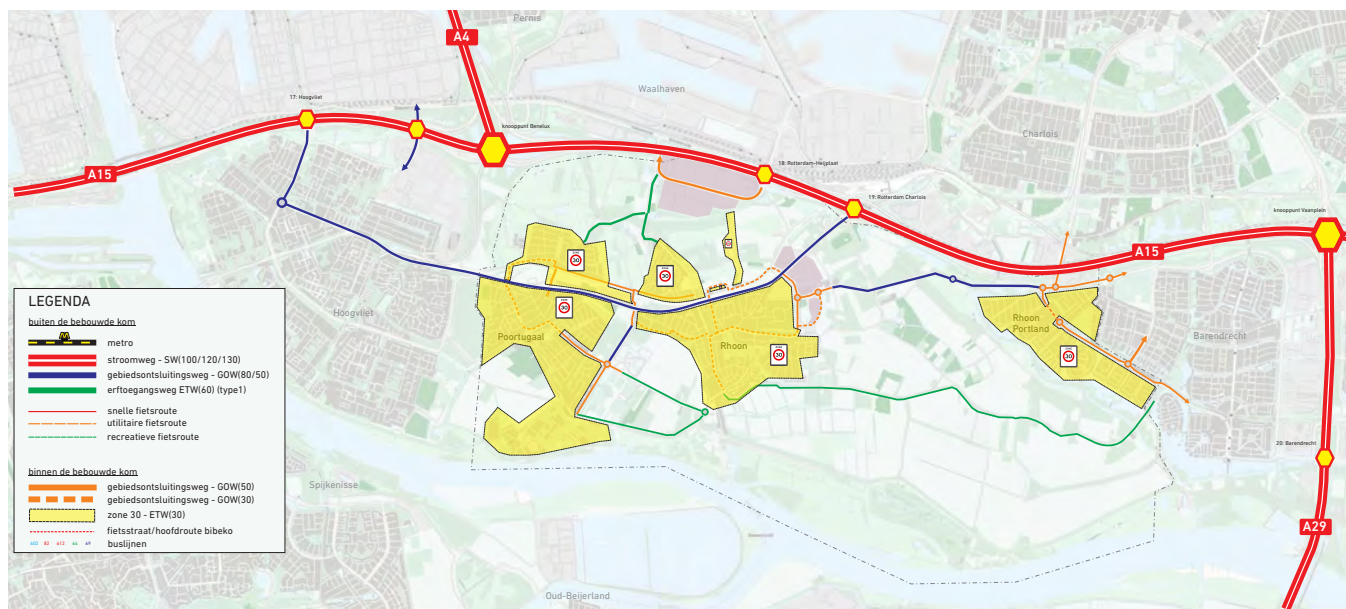
Binnen de bebouwde kom liggen er voor Albrandswaard nog een aantal ambities. Onderdeel daarvan is het realiseren van grotere 30 km/u zones, wat betekent dat wegen binnen deze gebieden omgevormd zullen worden naar 30 km/u wegen. In navolging daarop kunnen de volgende wegen kunnen een GOW30 worden.

- Rhoon: Dorpsdijk en Rijdsdijk.
- Poortugaal: Jan van Almondestraat, Zwaardijk en Viaductweg, Emmastraat/Waalstraat, Albrandswaardseweg en Albrandswaardsedijk. Bijzondere aandacht voor de schoolzones.

Deze transitie levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, leefbaarheid en verkeersveiligheid.



FIGUUR 11 | CATEGORISERING NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER BESTAANDE SITUATIE



FIGUUR 12 | AMBITIE CATEGORISERING NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER 2040

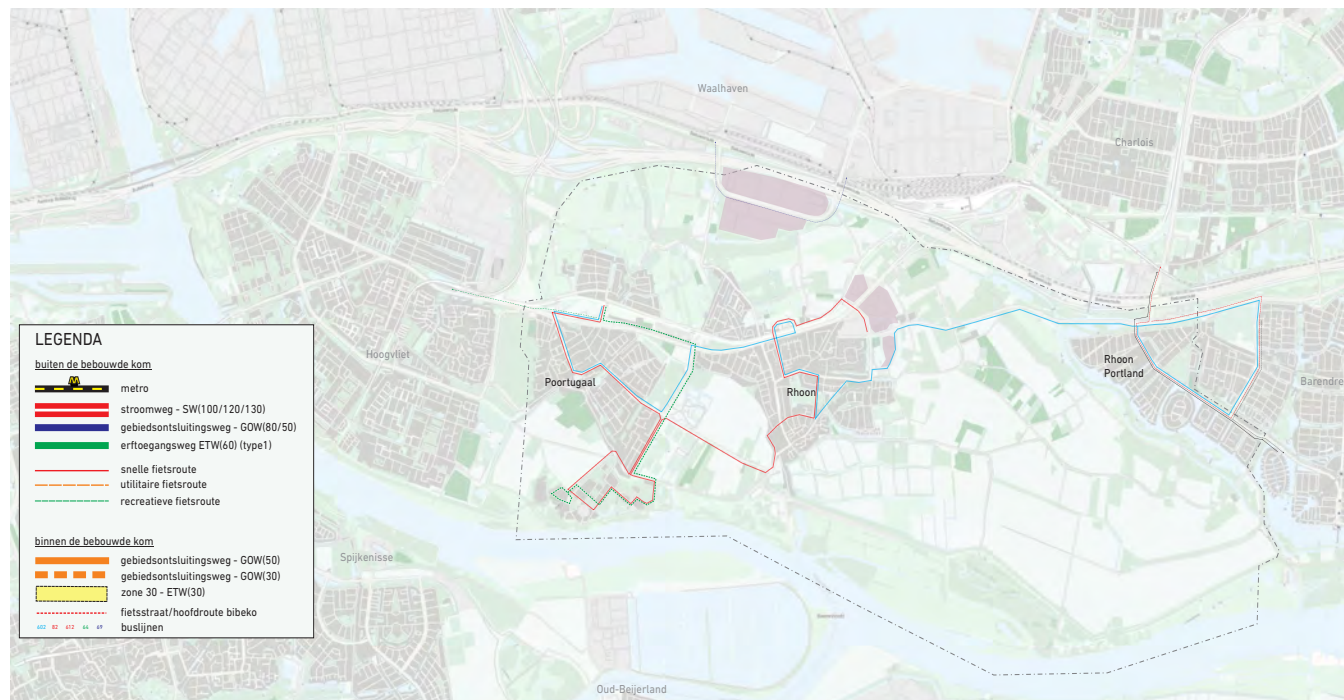
Buiten de bebouwde kom:

De wegen buiten de bebouwde kom zijn grotendeels in beheer bij het waterschap. De gemeente heeft daarnaast in het buitengebied, zelf ook nog een aantal wegen in eigen beheer.

Openbaar vervoer

Door de nabijheid van Rotterdam is Albrandswaard met 2 metrolijnen verbonden met Spijkenisse, Rotterdam en Capelle aan den IJssel. Lijn D rijdt van Spijkenisse via Albrandswaard en de Maashaven naar Rotterdam CS. In de toekomst gaat lijn D ook door naar Pijnacker-Zuid. Hiermee heeft Albrandswaard beschikking over een kwalitatief goede verbinding met Rotterdam. Deze twee metrolijnen worden nog verder ondersteund door de buslijn 64 Hoogvliet - Poortugaal - Kijvelanden en lijn 69 van Rotterdam Zuidplein naar Pernis metro op werkdagen. Aanvullend zijn er nog de buurtbuslijnen 602 (werkdagen) en 612 (weekenddagen). Ook zijn er verschillende busverbindingen tussen Portland en Rotterdam (82, 183, 283).

Het aanvullende busvervoer op de metrolijnen is beperkt en rijdt niet in de ochtendspits. Dit betekent dat er kansen liggen voor het verbeteren van mobiliteit in de keten door bijvoorbeeld het aanbieden van deeltweewielers en deelauto's. In het Strategisch Plan Duurzame Mobiliteit (hoofdstuk 4) wordt hier verder op ingegaan.



FIGUUR 13 | NETWERK BUSVERVOER BESTAANDE SITUATIE

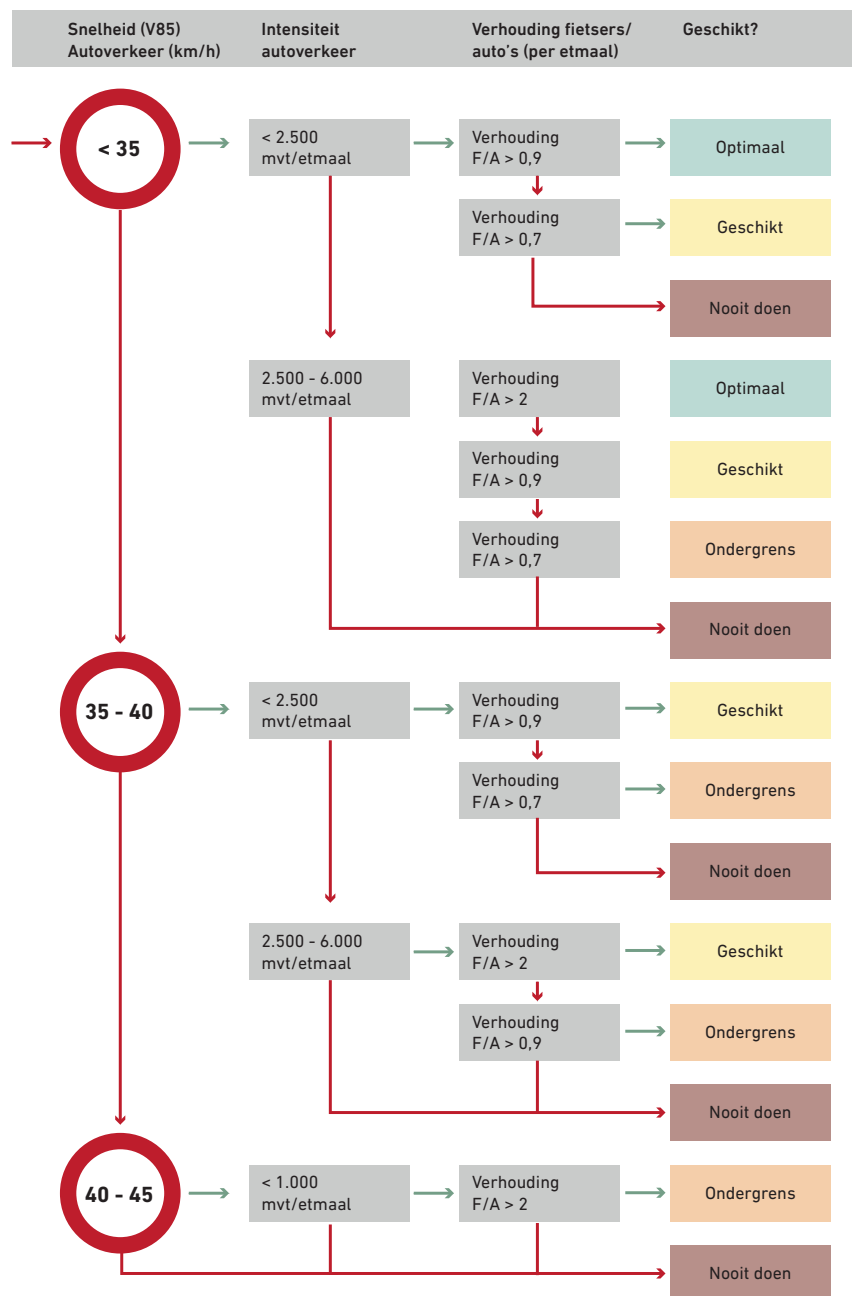
	Binnen de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom		
Categorie type	GOW(50)	GOW(30)	ETW(30)	GOW(80)	ETW(60)-1	ETW(60)-2
Wegkenmerken						
Maximumsnelheid	50	30	30 (15 bij woonerf)	80	60	60
Verharding	Gesloten verharding	Gesloten of open verharding	Open verharding	Gesloten verharding	Gesloten of open verharding	Gesloten of open verharding
Markering/Scheiding rijrichting	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering, Evt 3-1 kantmarkering	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering, Evt 3-1 kantmarkering	Geen scheiding, geen markeringen	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering (evt: onderbroken) 3-1 kantmarkering	Kantmarkering 1-3	Kantmarkering 1-3
Verhardingsbreedte (tweerichtingsverkeer)	Minimaal profiel: 5.8m Ideaal profiel: 6.5m	Minimaal profiel: 4.80m Ideaal profiel: 5.8-6.5m	Minimaal profiel: 4.80m Ideaal profiel: 5.80m	7.50m	<6.00m met rijloper minimaal: 3.00m ideaal: 4.00m	<6.00m met rijloper minimaal: 3.00m ideaal: 4.00m
Obstakelvrije ruimte naast rijbaan	>2.50m	N.v.t.	N.v.t.	Minimum >4.50m, Normaal 6.00m Halfverharding in berm	Minimaal 1.50m, Ideaal >2.50m	Minimaal 1.50m, Ideaal >2.50m
Snelheidsremmers	Bij LV-oversteken en/of bijzonder situaties	Bij kruispunten, LV-oversteken, op rechtstanden >100m	Bij kruispunten, op rechtstanden >100m	Bij LV-oversteken en/of bijzonder situaties reductie snelheid <80km/h	Bij kruispunten, LV-oversteken, op rechtstanden >200m	Bij kruispunten, LV-oversteken, op rechtstanden >200m
Positie Fiets: Breedte Fietspaden/ stroken 0-150 fts/uur: 150-750 fts/uur: >750 fts/uur:	Vrijliggende fietspaden (gesloten verharding) >2.00m 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Vrijliggende fietspaden of aanliggende fietsstroken >2.00m 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Fiets op de rijbaan	Vrijliggende bromfietspaden (gesloten verharding) >2.50m (3.00m tweerichtingen) 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Vrijliggende fietspaden (gesloten verharding) >2.00m (2.50m tweerichtingen) 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Fiets op de rijbaan
Positie Voetganger	Trottoir	Trottoir	Trottoir/loopstrook geen voorziening bij ERF	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
trottoirbreedte	>2.0m	>2.0m	>2.0m			
Positie bromfiets	Rijbaan	Rijbaan	Rijbaan	Op (brom)fietspad of parallelweg	Op rijbaan	Op rijbaan
Positie landbouwverkeer	Rijbaan	Rijbaan	Niet gewenst	Niet gewenst > parallelweg	Rijbaan	Rijbaan
Halteren openbaar vervoer	Haltekom	Op rijbaan	Op rijbaan	Haltekom	Op rijbaan	Op rijbaan
Autoparkeren	Niet toegestaan	Enkel in langspaarkeervakken >2.5m breed	Langs- of haaks parkeervakken (voorkeur: op trottoirniveau)	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Enkel in langspaarkeervakken >2.5m breed
Erfaansluitingen	Geen uitritten (bestaande situaties toegestaan)	Uitritten toegestaan	Uitritten toegestaan	Geen uitritten	Uitritten toegestaan	Uitritten toegestaan
Openbare verlichting	Middelhoog (6-8m)	Middelhoog (5-7m)	Laag (3-5m)	Nadere afweging	Beperkt aanwezig	Beperkt aanwezig
LV oversteek	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	N.v.t.	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider

KRUISPUNT	GOW(50)	GOW(30)	ETW(30)
Met ETW(30)	Uitritconstructie, rotonde, VRI of voorrangskruispunt	Uitritconstructie, voorrangskruispunt	Gelijkwaardig kruispunt
Met GOW(30)	Rotonde, voorrangskruispunt	Rotonde, voorrangskruispunt	
Met GOW(50)	Rotonde, VRI of voorrangskruispunt		

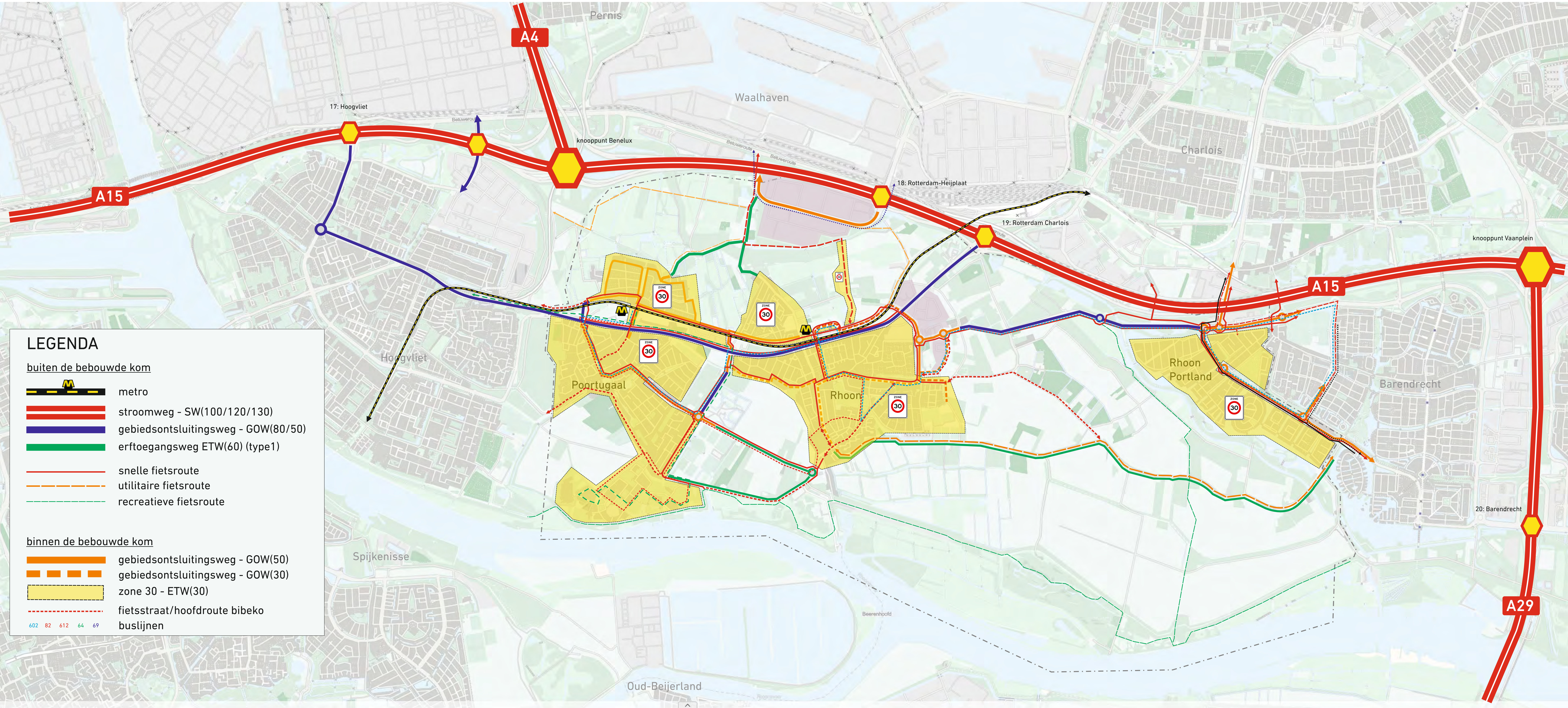
KRUISPUNT	GOW(80)	ETW(60)-1	ETW(60)-2
Met ETW(60)-2	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt	Gelijkwaardig kruispunt
Met ETW(60)-1	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt	
Met GOW(80)	Rotonde, VRI of voorrangskruispunt		

KEUZESCHEMA FIETSVORZIENINGEN CROW

WEG-CATEGORIE	MAXIMUMSNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER (KM/H)		INTENSITEIT GEMOTORISEERD VERKEER (MVT/ETM)	FIETSNETWERKCATEGORIE		
				BASISSTRUCTUUR (IFIETS <750/ETM)	HOOFDFIETSNETWERK (IFIETS 500-2.500/ETM)	SNELLE FIETSRUTE (IFIETS >2.000/ETM)
Erftoegangsweg	Stapvoets of 30		< 2.500	Gemengd verkeer	Gemengd verkeer of fietsstraat	Fietsstraat (met voorrang)
			2.000-5.000		Gemengd verkeer of fietsstrook	Fietspad of fietsstrook (met voorrang)
			> 4.000	Fietsstrook of fietspad		
Gebiedsontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	Niet relevant	Fietsstrook of fietspad	Fietspad	
		2x2 rijstrook				
	70			Fiets-/bromfietspad		



ALBRANDSWAARD CATEGORISERING VISIE 2040



3.4

STRATEGISCH PLAN DUURZAME MOBILITEIT



3.4.1 INLEIDING

In een tijd waarin gemeenten worden geconfronteerd met uitdagingen zoals verkeerscongestie, luchtvervuiling en klimaatverandering is er ook toenemende urgentie voor duurzame mobiliteit. Als Albrandswaard streven we naar het creëren van een toekomst waarin mobiliteit niet alleen efficiënt en effectief is, maar ook milieuvriendelijk en gezond. Daarnaast ambiëren we een (inclusief) mobiliteitssysteem dat voldoet aan de behoeften van vandaag, maar ook bestand is voor de uitdagingen van morgen.

In dit plan bepalen we de koers naar een toekomst waarin duurzame mobiliteit niet alleen een ambitie is, maar een alledaagse realiteit voor inwoners, bedrijven en instellingen. Deze koers vormt ook de basis voor hoe we adviseren op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Het plan geeft handvatten om de verplaatsingsbehoefte te verminderen, te veranderen en te verduurzamen. Samen kunnen we een verschil maken en een leef-, verblijfs- en werkomgeving creëren die gezonder, groener en leefbaarder is.

3.4.2 STRATEGIEËN EN ACTIES

Onder ambities hangen verschillende doelen, zoals het verminderen van de afhankelijkheid van de auto, het autogebruik verlagen, verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren en de CO2-uitstoot verlagen. Om dit te bereiken is het noodzakelijk om een aantal strategieën met bijbehorende acties te formuleren en uit te voeren. De relatie tussen ambitie, doelen, strategieën en acties is uitgewerkt in onderstaande figuur (figuur 14).

- Wat is de ambitie? Komen tot duurzamere en toekomstbestendige mobiliteit.
- Welke doelen hangen onder de ambitie? Verkeersveiligheid, verminderen afhankelijkheid auto, autogebruik verlagen, CO2-uitstoot verlagen, leefbaarheid (zie 03.5 Onze ambities).
- Met welke strategieën gaan we onze ambities en doelen bereiken?
- Welke acties ondernemen we om de strategie uit te voeren?



FIGUUR 14 | RELATIE AMBITIE, DOELEN, STRATEGIEËN EN ACTIES (BRON: JUUST)

Ambitie en doelen

Het verminderen van de afhankelijkheid van en het gebruik van de auto verdient specifieke aandacht, aangezien hier de veel winst te behalen valt om duurzamere en toekomstbestendige mobiliteit te realiseren. Uit de Staat van Albrandswaard is gebleken dat de gemeente een hoog autobezit kent en een groot aantal inwoners daar afhankelijk van is forensenverkeer. Daar proactief op kunnen sturen is niet vanzelfsprekend. Het is immers erg uitdagend om actief invloed uit te oefenen op het auto-gebruik, omdat het grotendeels afhangt van individuele keuzes.

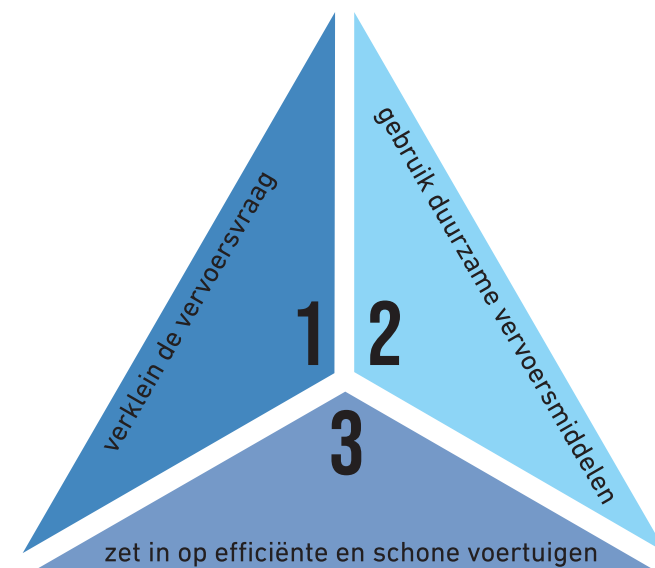
Echter, kan het autogebruik wel beïnvloed worden door het bevorderen van alternatieve vervoersmiddelen, zoals het openbaar vervoer, fietsen en wandelen en door het aanbieden van infrastructuur die deze alternatieven ondersteunt. Als er goede alternatieven beschikbaar zijn dan neemt de sterke afhankelijkheid van de auto af. Dit kan er toe leiden dat de aanschaf van bijvoorbeeld tweede of derde auto's zal afnemen.

De gemeente Albrandswaard zet proactief in op het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen om ervoor te zorgen dat deze een robuust alternatief zijn voor 'de auto'. De gemeente heeft hierin een gecombineerde rol. Op sommige onderdelen een trekkersrol en op onderdelen een meer volgende c.q. regierol.

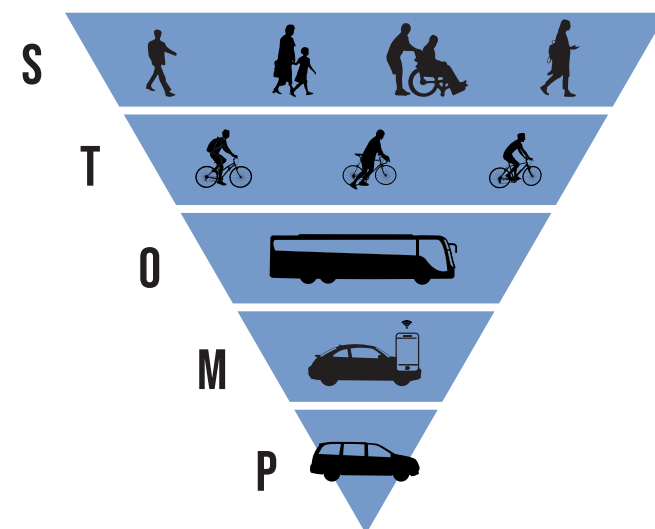
Strategieën en acties

De strategieën volgen twee duurzaamheidsconcepten, namelijk de Trias Mobilica en het Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Maas oplossing en Privéauto (STOMP-principe). De gedachte achter de Trias Mobilica is eerst de vervoersvraag zoveel mogelijk reduceren en daarna op zoek gaan naar alternatieven om aan de resterende vraag te voldoen. Het concept bestaat uit drie stappen: verklein de verplaatsingsbehoefte door sturend ruimtelijk beleid (1), gebruik duurzame verplaatsingsmiddelen in de mobiliteitsketen (2) en zet in op efficiënte en schone voertuigen door gebruik van nieuwe technologieën (3). Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), openbaar vervoer en MaaS. Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting van de openbare ruimte. In totaal zijn 7 strategieën (A-G) met bijbehorende acties uitgewerkt.

De strategieën worden naast elkaar uitgevoerd en zijn aanvullend op elkaar. Bij duurzame mobiliteit kan ook gedacht worden aan duurzame infrastructuur en duurzaam aanbesteden. Dit maakt geen onderdeel uit van het strategisch plan duurzame mobiliteit, maar nemen we mee in het op te stellen duurzaamheidsbeleid van de gemeente Albrandswaard en krijgt een plek in de relevante beleids- en beheerplannen.



FIGUUR 15 | TRIAS MOBILICA



FIGUUR 16 | STOMP-PRINCIPE

3.4.3 STRATEGIE A: BEREIKBAARHEID DOOR NABIJHEID

Inleiding

Bereikbaarheid van een locatie wordt enerzijds bepaald door de reistijd en anderzijds door de afstand. Nabijheid is daarom een belangrijke voorwaarde voor een goede bereikbaarheid. Als wonen en werken dichtbij voorzieningen en mobiliteitsknooppunten zijn gelegen, is de bereikbaarheid groot en de afstand die afgelegd moet worden klein. Als de afstand klein is, worden mensen ook gestimuleerd te kiezen. Ruimtelijke ordening is grotendeels bepalend voor een goede bereikbaarheid en de keuze voor het type vervoersmiddel.

Strategie

Door vanuit ruimtelijke ordening te sturen op nabijheid van wonen, werken en voorzieningen, vermindert de vervoersvraag. De gemeente Albrandswaard streeft er naar nieuwe initiatieven voor woon- en werklocaties zoveel mogelijk in de nabijheid van de metrostations te realiseren. Zo wordt het potentieel van de metro beter benut. Door deze keuze 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. Slim locatiebeleid zorgt hiermee ook voor slimmere en duurzamere mobiliteit.

Acties

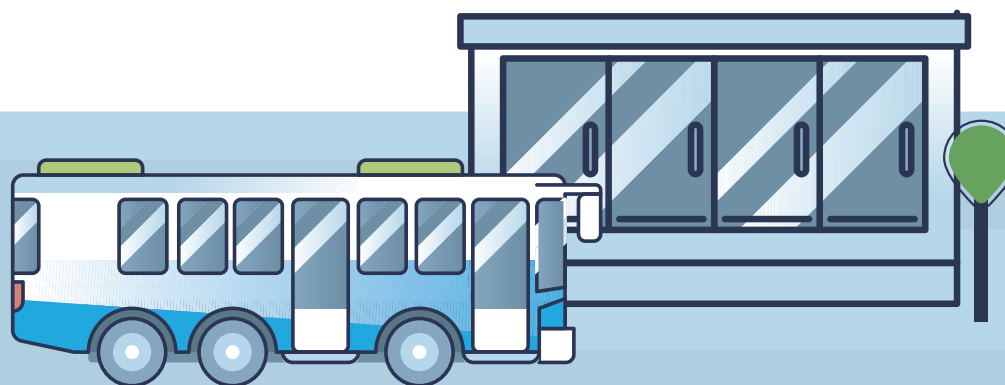
Concreet zien we voor deze strategie een tweetal acties:

A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes

Door te bouwen in de nabijheid van bestaande voorzieningen en metrohaltes wordt de vervoersvraag geminimaliseerd en/of veranderd. De noodzaak om je te verplaatsen met de auto wordt hiermee kleiner en de afhankelijkheid van de auto neemt hierdoor ook af. Ontwikkeling nabij voorzieningen en openbaar vervoer-haltes worden door ons actief gestimuleerd en gefaciliteerd.

A2 Thuiswerken stimuleren

Thuiswerken zorgt voor minder reisbewegingen tussen werk en huis. Wonen en werken zijn daardoor dicht bij elkaar komen te liggen. Thuiswerken kan onderdeel zijn van de werkgeversaanpak. Hier wordt verder op ingegaan in strategie G.



3.4.4 STRATEGIE B: LOPEN EN FIETSEN OP ÉÉN

Inleiding

Om te komen tot meer duurzame en een toekomstbestendige mobiliteit wordt er meer ingezet op lopen en fietsen. Lopen en fietsen zijn sportieve manieren van reizen en zijn goed voor zowel de fysieke als mentale gezondheid. Bij lopen en fietsen is er geen uitstoot en dragen we (on)bewust bij aan de klimaatopgaven. Nieuwe ontwikkelingen in de fietswereld zorgen voor nieuwe mogelijkheden waardoor fietsen nog aantrekkelijker wordt. Snellere fietsen, zoals de e-bike en speed pedelec zorgen ervoor dat het bereik vergroot wordt. Waar 7,5 kilometer aangehouden wordt als acceptabele fietsafstand tot voorzieningen, vergroot deze afstand wanneer er gebruik gemaakt kan worden van een elektrisch ondersteunde fiets.

Huidige situatie

In de gemeente Albrandswaard is een recreatief wandelnetwerk aanwezig. In de huidige situatie is de fysieke ruimte voor de voetganger binnen het recreatief wandelnetwerk echter beperkt. Dit hangt samen met de aanwezigheid van de dijkstructuren en beperkte fysieke ruimte die dat met zich meebrengt. Verder is beperkte aandacht voor de voetganger binnen de gebiedsinrichting. Dit terwijl nagenoeg iedereen zijn reis start en eindigt als voetganger.

De gemeente Albrandswaard is met de snelfietsroute 'F15 IJselmonde' verbonden met Rotterdam en omliggende kernen. De dijken in het buitengebied spelen bovendien een belangrijke rol in het fietsnetwerk. Ze vormen de schakel tussen de bebouwde omgeving en het buitengebied. Er zijn echter niet altijd aparte fietsvoorzieningen (zoals fietspaden) aanwezig, waardoor een combinatie van beperkte fysieke ruimte en grote verkeersdruk een gevoel van verkeersonveiligheid kan veroorzaken. Uit de Staat van Albrandswaard is gebleken dat er regelmatig wordt gefietst, maar dat er nog potentie is voor groei. Het prachtige buitengebied met haar dijkstructuur nodigt mensen uit om te gaan fietsen (recreatief).

Strategie

Vanuit het eerder omschreven STOMP principe geven we prioriteit aan het lopen en fietsen. Concreet wordt dit gedaan door bij (her)inrichting eerst te kijken naar deze twee manieren van verplaatsen en vervolgens naar de andere mogelijkheden. Daarnaast wordt er gezorgd voor voldoende mogelijkheden om de fietsen (veilig) te stallen. Fietsparkeren is net zo belangrijk, of zelfs belangrijker dan het parkeren van een auto.

Een belangrijk actiepunt is het versterken van ons fiets- en wandelnetwerk, zowel utilitair als recreatief. We kiezen ervoor om fietsen aan te moedigen voor functionele verplaatsingen, waarbij wandelen zowel functioneel als recreatief ondersteund moet worden. Waar mogelijk wordt recreatief wandelen gekoppeld aan functionele verplaatsingen. Een belangrijk onderdeel om dit te faciliteren is het verbeteren van de verkeersveiligheid alsmede het vergroenen van de openbare ruimte. We zijn er ons bewust van dat niet overal de fiets een realistisch alternatief is voor de auto. Op de langere afstanden, met name in het buitengebied zal de auto daarom een belangrijk vervoersmiddel blijven.

**FILEPROBLEEM
ROND SCHOLEN
OPGELOST**

**OUDERS BEKEKEN
HUN KINDEREN
NOG EENS GOED**

**»HÉ
ER ZITTEN OOK
VOETJES ONDER«**

Loesje

postbus 1045
6801 BA Arnhem

www.loesje.nl

Acties

We onderscheiden bij deze strategie zes concrete acties:

B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen

De voetganger neemt weinig fysieke ruimte in en lopen is bovendien duurzaam en gezond. In de eerste instantie wordt er gekeken naar de voetganger, daarna naar de fietser en vervolgens wordt er gekeken naar andere modaliteiten. Lopen en fietsen wordt ook vormgegeven in relatie tot het openbaar vervoer, aangezien deze elkaar versterken. In strategie C wordt hier verder op ingegaan.

B2 Zorgen voor voldoende fietsparkeren

Van oudsher wordt primair gekeken naar de realisatie van voldoende autoparkeerplaatsen. Om actief vervoer te stimuleren is het daarom van belang dat er ook gekeken wordt of er voldoende voorzieningen zijn om fietsen (veilig) te stallen en deze voorzieningen ook goed te bereiken zijn.

B3 Fiets- en wandelnetwerk (utilitair en recreatief) versterken

Beide netwerken spelen een belangrijke rol in Albrandswaard. De focus ligt vooral op het versterken van utilitaire fietsnetwerk en het versterken van het recreatieve en functionele wandelnetwerk. Daaronder wordt verstaan het investeren in infrastructuur, zoals trottoirs, oversteekplaatsen en voetgangerszones. Additioneel investeren we in meer bredere en veilige fietspaden en -straten.

B4 Uitvoeringsprogramma fiets

Het uitvoeringsprogramma fiets heeft als doel het bezit en het veilig gebruik van de fiets te stimuleren. Deze doelstelling is vertaald naar drie actielijnen: vitaliteit, veiligheid en duurzaamheid. De inzet is daarbij gericht op bewustwording. Daarvoor worden vier subdoelen onderscheiden, gericht op specifieke doelgroepen. De subdoelen en bijbehorende doelgroepen zijn: jong geleerd (4-12 jaar), wees bewust (jongere: 12-18 jaar), blijf gezond (oudere: 67+) en gebaande paden (de forens: 18-67 jaar). Dit uitvoeringsprogramma wordt de komende jaren verder uitgerold, zowel binnen de eigen organisatie als naar buiten.

B5 Verkeersveiligheid verbeteren

Verkeersveiligheid is een belangrijke randvoorwaarde voor meer lopen en fietsen. Dit kan door bij de aanleg van nieuwe wegen in te zetten op meer verkeersveiligheid. Ook door educatie en handhaving van verkeersregels wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Daarbij moet er voldoende aandacht zijn voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals scholieren en ouderen.

B6 Ontwikkelen loopbeleid

De gemeente Albrandswaard gaat loopbeleid ontwikkelen, aangezien lopen de eerste en meest duurzame stap is richting duurzame mobiliteit. Daarnaast verbetert lopen de gezondheid en bevordert het ontmoeten. Met het opstellen van loopbeleid kunnen we hier op de juiste wijze richting aan geven.



3.4.5 STRATEGIE C: GEBRUIK VAN PUBLIEKE MOBILITEIT STIMULEREN

Publieke mobiliteit gaat niet alleen om openbaar vervoer, maar ook om deelmobiliteit, flex-vervoer, doelgroepenvervoer en meerijddiensten. De kracht van openbaar vervoer is het bundelen van individuele ritten tot collectieve stromen. Dit scheelt veel ruimte op de weg en is beter voor het milieu. Treinen, bussen, trams en metro's kunnen veel passagiers tegelijkertijd vervoeren en worden ook steeds zuiniger en milieuvriendelijker. Deze voordelen gelden ook voor andere vormen van publieke mobiliteit, zoals deelmobiliteit en doelgroepenvervoer.

Huidige situatie

Albrandswaard beschikt over twee metrostations die onderdeel uitmaken van het Rotterdamse metronetwerk. Eén van de metrostations is gevestigd in Poortugaal, de andere in Rhoon. Daarnaast beschikt Albrandswaard over een aantal buslijnen (zes bussen en twee buurtbussen). Het busvervoer is geregeld in de concessie bus Rotterdam en omstreken. Deze concessie is tot december 2034 verleend aan de RET. Daarnaast is er een buurtbus die gerund wordt door vrijwilligers.

Strategie

Om meer mensen uit de eigen privéauto te krijgen, wordt het gebruik van publieke mobiliteit gestimuleerd. Dit doen we door allereerst de metrohaltes te versterken en verder uit te bouwen tot belangrijke vervoerspunten. Daarnaast gaan we verschillende mogelijkheden onderzoeken om doorstroming van bussen binnen de gemeente te versnellen. Naast het stimuleren, versterken en versnellen van het openbaar vervoer zetten we in op het stimuleren van andere vormen van publieke mobiliteit, zoals deelmobiliteit, flex-vervoer en doelgroepenvervoer.

Deelmobiliteit

Door de groei van de gemeente kan ook de levensvatbaarheid van verschillende vormen van deelmobiliteit en openbaar vervoer groeien. De vervoersmiddelen die vallen onder deelmobiliteit zijn individuele, flexibele en vooralsnog zelf te besturen vervoersmiddelen. Er zijn zowel kleine voertuigen als grotere voertuigen. Kleine voertuigen zijn de deeltweewielers. Deze zijn vooral belangrijk bij het begin of eind van een (keten) reis en bieden een goede vervanging van korte (auto)ritten (tot 5 kilometer). Bedrijven hebben de mogelijkheid om binnen Albrandswaard (elektrische) deelfietsen of deelscooters aan te bieden. Hiervoor is een vergunning nodig. Om een vergunning te krijgen, hebben we regels vastgesteld waar een aanbieder aan moet voldoen. Hieronder valt bijvoorbeeld een veiligheidsplan, mobiliteitsplan en een monitoringsplan.

Ook zijn er grotere voertuigen, zoals deelauto's en -bakfietsen. Deze zijn meer bedoeld voor de reis vanuit huis. Deelauto's en -bakfietsen kunnen een goede vervanging zijn voor de tweede of derde auto. Hiermee kunnen we het autobezit en de parkeerdruk binnen de gemeente verminderen. Het aantal auto's dat kan worden vervangen door een deelauto hangt af van verschillende factoren, zoals de gebruiksfrequentie, het type deelauto en de grote van het deelautobezit. Over het algemeen wordt geschat dat één deelauto tussen de vijf en tien particuliere auto's kan vervangen. De gemeente Albrandswaard heeft op 26 februari 2024 besloten acht parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom van Rhoon en Poortugaal aan te wijzen en in te richten voor deelauto's van Greenwheels.

Doelgroepenvervoer

Mobiliteit moet beschikbaar en toegankelijk zijn voor iedereen. Een belangrijk onderdeel daarin is het doelgroepenvervoer. Dit is vervoer op maat voor specifieke reizigers, zoals scholieren en Wmo-vervoer. Gemeente Albrandswaard is aangesloten bij het Wmo-vervoerssysteem Tripp. Het is belangrijk om actief te blijven voorzien in doelgroepenvervoer, aangezien de gemeente staat voor inclusief en toegankelijk vervoer.

Acties

Bij deze strategie horen een aantal acties die we hieronder verder uitwerken:

C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten

De kracht van de twee metrostations bouwen we verder uit en wordt beter benut. We zien hier grote kansen om te komen tot meer duurzame mobiliteit. Daarbij is aandacht nodig voor goede faciliteiten, veilige stallingsvoorzieningen voor fietsen, deelmobiliteit, sociale veiligheid en een versterkte toegankelijkheid. De metrostations worden hiermee omgevormd tot mobiliteitsknooppunten waar een naadloze overstap tussen verschillende modaliteiten en openbaar vervoer centraal staat.

C2 Openbaar vervoer versterken en stimuleren

In samenwerking met de RET en MRDH wordt het openbaar vervoer versterkt en gestimuleerd, zodat het beter aansluit bij de behoeften van de (potentiële) gebruikers. Het openbaar vervoer vormt een cruciale vervoersschakel in het systeem om de woongebieden en publiek aantrekkende locaties bereikbaar te houden. In gezamenlijkheid met de betrokken partijen wordt bezien hoe de doorstroming van bussen binnen de gemeente vlotter gemaakt kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door bussen prioriteit te geven bij verkeerslichten. We onderzoeken in gezamenlijkheid naar de beste en meest realistisch openbaar vervoer-bediening.

C3 Kansen voor deelmobiliteit verder uitrollen

Om deelmobiliteit mogelijk te maken binnen de gemeente Albrandswaard zijn al goede stappen gezet, zoals het vergunningstelsel voor deelscooters en deelfietsen en het mogelijk maken van acht deelauto's binnen de bebouwde kom van Rhoon en Poortugaal. Dit is een goede basis die verder wordt uitgebouwd. We staan daarom enerzijds open voor buurt- en wijkinitiatieven met betrekking tot deelauto's. Als blijkt dat er meer behoefte is aan de door de gemeente geplaatste deel- auto's, dan wordt bezien of er meer deelauto's bij kunnen komen. Dit is meer vraaggestuurd. Anderzijds doen we onderzoek naar de behoefte en het potentieel van deelmobiliteit om daar vervolgens uitvoering aan te geven. Door regie hier op te voeren zorgen we er voor dat mogelijke overlast geminimaliseerd wordt.

3.4.6 STRATEGIE D: NAADLOZE OVERSTAP TUSSEN DE VERSCHILLENDE VERVOERSWIJZEN

Inleiding

Om het gebruik van publieke mobiliteit te stimuleren, streven we naar een naadloze overstap tussen openbaar vervoer, deelmobiliteit, fiets en auto. We zien dit als een belangrijke voorwaarde om het gebruik van openbaar vervoer te laten toenemen. Een belangrijk begrip in dit kader is ketenmobiliteit. Ketenmobiliteit bestaat veelal uit een traject met het openbaar vervoer met voor- en natransport. Vanaf huis gezien gaat men lopend of fietsend naar het openbaar vervoer. Vervolgens legt men het grootste deel van de afstand af met het openbaar vervoer en het laatste deel lopend, fietsend of gebruikmakend van deelmobiliteit (bijvoorbeeld een deelfiets of deelscooter).

Huidige situatie

Binnen Albrandswaard beschikken we over twee metrostations. Bij het metrostation in Poortugaal zijn een P+R, bushalte, een deelauto en stallingsvoorzieningen voor de tweewieler aanwezig. Hier komen verschillende vervoerswijzen reeds samen. Bij het metrostation in Rhoon zijn een bushalte en stallingsvoorzieningen voor tweewielers aanwezig.

Strategie

We bevorderen ketenmobiliteit als aantrekkelijke vervoers-optie, waarbij we de nadruk leggen op de vrijheid van mensen om hun verplaatsingsbehoeften in te vullen. Om ketenmobiliteit aantrekkelijk te maken moeten we zorgen dat het overstappen zo snel en makkelijk mogelijk gaat en op zowel gemak als reistijd kan concurreren met de auto. Daarbij is het belangrijk dat we voorzien in een overzichtelijk aanbod van reismogelijkheden. Hiervoor benutten we ontwikkelingen als Mobility-as-a-service (MaaS), waarbij het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer gebeurt via speciaal daarvoor ontwikkelde apps. Deze ontwikkeling stuit ook aan bij de trend van bezit naar gebruik. Om te zorgen voor een naadloze overstap is het van belang dat de verschillende vervoersmodaliteiten toegankelijk, beschikbaar en flexibel zijn goed op elkaar aansluiten en voorzien in een uitstekende dienstverlening.

Daarnaast versterken we, zoals gesteld in de strategie 'Gebruik van publieke mobiliteit stimuleren', de bestaande metrostations en transformeren deze tot volwaardige mobiliteits-knooppunten. Hierbij voorzien we verbeteringen van de fietsinfrastructuur en -voorzieningen, P+R-faciliteiten en naadloze aansluitingen tussen de verschillende modaliteiten. We hanteren een acceptabele loopafstand van 400 meter tot de metro en een acceptabele fietsafstand van 1 kilometer.

Acties

Bij deze strategie zijn geen concrete acties te formuleren. Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten' uit de strategie 'Gebruik van publieke mobiliteit stimuleren' sluit goed aan bij deze strategie. Door als gemeente hierop in te zetten, wordt een bijdrage geleverd aan geïntegreerd systeem waar de verschillende vervoerswijzen naadloos op elkaar aansluiten. Daarnaast willen we als gemeente op de hoogte blijven van ontwikkelingen rondom MaaS.

De gemeente heeft vooral een regisserende en faciliterende functie om diverse modaliteiten binnen de gemeentegrenzen de ruimte te bieden om zo goed mogelijk op elkaar aan te sluiten, het vervoersnetwerk te versterken en de vervoerwaarde in de keten te doen toenemen. Een concreet voorbeeld van onze rol zijn de onthaalpoorten van het Buytenland van Rhoon. De ambitie is om de toekomstige onthaalpoorten van het Buytenland van Rhoon met het openbaar vervoer te ontsluiten en de overstap op andere vormen van (deel-)mobiliteit mogelijk te maken. De gemeente Albrandswaard zet zich hiervoor in.



3.4.7 STRATEGIE E: VERSCHONEN VAN HET VERVOER (ZOWEL PERSONEN ALS GOEDEREN)

Inleiding

In de voorgaande strategieën hebben we ingezet op het voorkomen van verplaatsingen en het gebruik van duurzame modaliteiten in het geval verplaatsingen toch nodig zijn. Als laatste wordt ingegaan op, geheel in lijn met het principe van de Trias Mobilica, het verschonen van ons vervoer.

Huidige situatie

Het merendeel van de voertuigen binnen Albrandswaard rijdt nog op fossiele brandstoffen. De verbranding van fossiele brandstoffen veroorzaakt uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof. Albrandswaard is gezien zijn ligging van oudsher meer gericht op de auto dan onze buurgemeenten. Er is een flinke uitgaande verkeersstroom in de ochtendspits voor werkgelegenheid die erg afhankelijk is van de auto. Daarom dient de gemeente zich ook in te zetten op het stimuleren en faciliteren van efficiënte en schone voertuigen.

In 2021 is de Laadvisie Albrandswaard vastgesteld waarin is ingezet op het realiseren van voldoende laadvoorzieningen waarbij niet alleen vraaggestuurd laadinfrastructuur wordt geplaatst maar ook proactief. Het doel is om te voorzien in een dekkend regulier laadnetwerk. In de laadvisie is beschreven hoe gemeente Albrandswaard zich inzet om een bijdrage te leveren aan de versnelling van de transitie naar elektrisch vervoer. Binnen deze ambitie loopt de gemeente nu voorop op de prognose die destijds opgenomen is. In de Uitvoeringsagenda Duurzaamheid 2021-2025 hebben we het doel gesteld om de CO₂-uitstoot van mobiliteit in 2026 met 30% te laten dalen ten opzichte van 2016.

Strategie

De transitie naar zero-emissie vervoer – waaronder elektrisch vervoer (EV) – staat hoog op onze agenda. Het steven is om de uitstoot te minimaliseren. Na 2026 wordt verder gegaan met het verminderen van de CO₂-uitstoot. Als doel wordt gesteld om in 2030 de CO₂-uitstoot van mobiliteit te laten dalen met 55% ten opzichte van 1999. Concreet richten we ons op het stimuleren van elektrische personenvervoer, stimuleren van duurzame goederenlogistiek en duurzaam openbaar vervoer.

Elektrisch personenvervoer

Om elektrisch rijden te stimuleren wordt ingezet op het faciliteren van voldoende laadpalen. Dit doen we niet alleen op aanvraag, maar juist ook proactief. Daarnaast is het proces om een laadpaal aan te vragen versimpeld en is een laadvisie opgesteld. De groei van het aantal laadpalen staat in de gemeente, net als in andere gemeenten in Nederland, wel onder druk aangezien er nu ook knelpunten zijn op het laagspanningsnet, de stroomvoorziening op wijkniveau.

Goederenlogistiek

Naast het verduurzamen van personenvervoer, wordt er ook ingezet op het verduurzamen van de goederenlogistiek binnen Albrandswaard. De gemeente is gezien de ligging nabij de A15 en gelegen nabij Rotterdam een gewilde gemeente voor bedrijven om zich te vestigen. Momenteel zijn er geen beperkingen voor bezorgdiensten en goederentransport. We willen de komende jaren onderzoek gaan doen hoe we hiermee om gaan. Er wordt onderzocht hoe binnen de metropoolregio MRDH bijvoorbeeld de ZE-zones worden toegepast. Daarnaast onderzoeken we de toepassing van stadsdistributiecentra. Stadsdistributiecentra, ook wel bekend als stadslogistieke hubs, zijn hubs aan de randen van een grote kern waar vrachtwagens goederen afleveren waarna kleinere en emissieloze voertuigen deze goederen afleveren bij de desbetreffende winkels. Voor de kern heeft dit veel voordelen: minder CO₂-uitstoot in de kern, minder vrachtwagens in de kern, hogere verkeersveiligheid en minder ruimtebeslag. Het stimuleren van de lokale economie waarbij producten direct van producent naar consument gaan zonder tussenpersonen of lange transportketens kan ook een substantiële bijdrage leveren aan het verduurzamen van de goederenlogistiek.

Openbaar vervoer

De metro rijdt reeds op groene stroom. Voor bussen ligt er een landelijk Bestuursakkoord Zero Emissie. Daarin hebben provincies afgesproken dat alle bussen vanaf 2025 geen uitstoot meer hebben en vanaf 2030 moeten alle bestaande bussen ook zero-emissie zijn. De huidige bussenvloot van RET bestaat al voor een groot deel uit elektrische bussen. De bussen die in Albrandswaard worden ingezet zijn hybride. De buurbussen rijden (nog) op diesel.

Acties

E1 Laadvisie actualiseren

De laadvisie wordt geactualiseerd, hierin worden de laatste kansen maar ook uitdagingen meegenomen. Kansen zijn bijvoorbeeld de mogelijkheden voor bidirectioneel laden. Uitdagingen zijn de knelpunten op het laagspanningsnet. In de huidige Laadvisie zijn e-bikes en e-scooters buiten de scope gelaten. Bij de actualisatie wordt het toevoegen daarvan heroverwogen. Daarnaast geven we aandacht aan de laadvraag op en rondom bedrijventerreinen. Vanuit de Regionale Agenda Laadinfrastructuur wordt hiervoor gewerkt aan een toekomstige visie. Dit wordt meegenomen in de actualisatie van de laadvisie.

E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs

We onderzoeken de toepassing van ZE-zones en stadslogistieke hubs. De toepassing van ZE-zones wordt onderzocht binnen de regio MRDH. De gemeente Albrandswaard is momenteel onderdeel van een werkgroep die hier een handreiking voor ontwikkelt.

E3 Onze eigen mobiliteit verduurzamen

In het kader van 'goed voorbeeld, doet volgen' zetten we in op verduurzaming van het eigen wagenpark. Dit doen we door de huidige voertuigen, die gebruikt worden voor dagelijkse werkzaamheden binnen de gemeente, gefaseerd te vervangen door elektrische/hybride voertuigen. Ook streven we ernaar dat het personeel zo duurzaam mogelijk reist. Voor onze werknemers stellen we specifiek beleid op.



E4 Concessie laadinfrastructuur

De huidige concessie voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte loopt eind 2025 af. Via de Samenwerkende gemeenten Zuid-Holland (SGZH)* dient gekeken te worden naar het vervolg inclusief bijbehorende concessie, passend bij de huidige ontwikkelingen en tijdsgeest.

*De gemeenten Rotterdam, Albrandswaard, Barendrecht, Bodegraven-Reeuwijk, Brielle, Capelle aan den IJssel, Delft, Gorinchem, Gouda, Hellevoetsluis, Hoeksche Waard, Kaag en Braassem, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Rijswijk, Schiedam, Vlaardingen, Voorschoten, Waddinxveen, Wassenaar, Westland, Westvoorne, Zoetermeer en Zuidplas werken samen aan de uitbreiding van het openbaar laadnetwerk in de regio. Inwoners van deze gemeenten kunnen via dit aanvraagportaal een laadpaal aanvragen.

3.4.8 STRATEGIE F: DUURZAAM REISGEDRAG STIMULEREN

Intro

Om mensen duurzamer te laten reizen dienen er niet alleen maatregelen genomen te worden in de hardware van vervoerssystemen, maar ook in de software. Centraal staat hierbij het teweegbrengen van een gedragsverandering. Gedrag kan op verschillende manieren beïnvloed worden. Een deel van de gedragsverandering begint bij het besef dat het anders kan en anders moet. Als het besef doordringt dat de vervoerskeuze weldegelijk een positieve bijdrage kan leveren aan de klimaatopgave, kan dit de keuze van vervoerskeuze beïnvloeden. Een ander deel van gedragsverandering vindt plaats zodra het alternatief aantrekkelijker wordt (kortere reistijd, goedkopere reis).

Strategie

Als gemeente willen we allereerst mensen prikkelen ander gedrag te overwegen. Dit door zowel intrinsieke als extrinsieke motivatoren. Vervolgens willen we proberen die gedragsverandering te bestendigen c.q. structureel te maken. Hierbij wordt ingezet op compelling events. Denk daarbij aan verhuizingen (zowel privé als bedrijfsmatig) of andere veranderingen waardoor opnieuw naar de reis en/of het reisgedrag gekeken moet worden. Dit kan zeker bij nieuwbouwontwikkelingen zowel in woningbouw als bedrijven een moment zijn om aan te grijpen om duurzaam en anders reisgedrag te stimuleren

Er worden een aantal (zachte) maatregelen uitgewerkt die de gemeente hanteert om duurzaam reisgedrag te stimuleren: sensibilisering door verstrekken van informatie, promotie van duurzame vervoerswijzen, en werkgeversaanpak. Deze maatregelen zijn tegelijkertijd de acties behorende bij deze strategie:

F1 Sensibilisering door verstrekken van informatie omtrent duurzaam reisgedrag:

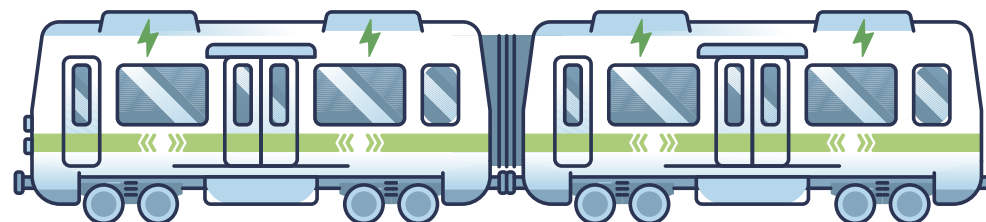
Aandacht vragen voor en informatie te geven over alternatieve en duurzame vervoerswijzen is de eerste stap. Hierdoor wordt de noodzaak bespreekbaar gemaakt en worden mensen gemotiveerd hun reisgedrag te veranderen.

F2 Promotie van duurzame vervoerswijzen:

Duurzame vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer, moeten gestimuleerd worden met campagnes en marketing. Dit doen we in samenwerking met de MRDH, vervoersbedrijven en werkgevers. Denk hierbij ook aan het inzetten van bewustwordingscampagnes die zich niet alleen richten op het vergroten van bewustzijn, maar ook op het stimuleren van gedrag, preventie en naleving van verkeersregels.

F3 Werkgeversaanpak stimuleren:

Bedrijven kunnen hun mobiliteitsbeleid zo inrichten dat het kiezen van duurzame vervoersopties gestimuleerd wordt. Dit is bekend onder de noemer werkgeversaanpak. Dit kunnen werkgevers bijvoorbeeld doen door het aanbieden van een fiscaal vriendelijke fiets/e-bike of het vergoeden van carpoolen. De gemeente kan bedrijven stimuleren om duurzaam mobiliteitsbeleid op te stellen.



3.4.9 STRATEGIE G: INZETTEN OP SMART MOBILITY

Intro

Smart Mobility is volgens het CROW een verzamelnaam voor alle vormen van datagedreven en geautomatiseerde systemen, producten en diensten binnen het beleidsveld van mobiliteit en bereikbaarheid. Op het gebied van smart mobility zijn veel ontwikkelingen, waaronder MaaS, autonome mobiliteit, drones, intelligente wegen en verkeerslichten. In strategie D is reeds ingegaan op de mogelijkheden van MaaS, waardoor er in deze strategie aandacht wordt besteed aan de overige ontwikkelingen binnen het kader van Smart Mobility.

Huidige situatie

In de Strategische Agenda 2023-2026 van de MRDH wordt aangegeven dat het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen gestimuleerd wordt. De MRDH is kennismakelaar en subsidieverlener voor het toepassen van innovaties en nieuwe technologieën. Wegbeheerders, waaronder de gemeente Albrandswaard, voeren de toepassingen uit en ook andere partijen zoals de vervoersmaatschappijen realiseren innovatieprojecten.

Strategie

Binnen het verband van de MRDH volgt de gemeente Albrandswaard de ontwikkelingen op het gebied van smart mobility. Voor een aantal ontwikkelingen zoals drones en autonome mobiliteit geldt dat deze nog in de kinderschoenen staan. Om drones en autonome mobiliteit daadwerkelijk onderdeel uit te laten maken van het mobiliteitssysteem moet er nog veel beleid en regelgeving gemaakt worden. Ook moet gekeken worden naar de veiligheid en betrouwbaarheid van deze vervoersmodaliteiten. In samenwerking met de MRDH, technologiebedrijven en vervoersaanbieders kan er wel gekeken worden naar het opzetten van een pilotproject autonoom vervoer. Bijvoorbeeld een autonome shuttle op één van de bedrijventerreinen.

Daarnaast wordt samen met de provincie gekeken naar aanpassingen aan de infrastructuur, zoals een slim verkeersregelsysteem en een slim verkeersveiligheidssysteem. Een slim verkeersregelsysteem bestaat uit verkeerslichten die zich aanpassen aan de daadwerkelijke verkeersdrukke. Hierdoor wordt file verminderd en de doorstroming bevorderd. Een slim verkeersveiligheidssysteem bestaat uit slimme camera's die helpen de veiligheid op de wegen te verbeteren. Al deze camera's en sensoren geven waardevolle informatie over mobiliteitspatronen en verkeersstromen. Op basis daarvan kunnen er datagedreven beleidsbeslissingen genomen worden.

Ook liggen er kansen bij de werkgeversaanpak. Bedrijven kunnen hun mobiliteitsbeleid zo inrichten dat het kiezen van duurzame vervoersopties gestimuleerd wordt. Dit kunnen ze bijvoorbeeld doen door thuiswerken (nog verder) te stimuleren, het aanbieden van fiscaal vriendelijke regeling ter stimulering van de fiets of e-bike, stimuleren van het openbaar vervoer met een goede last-mile verbinding en samen reizen/ carpoolen. Als gemeente kunnen we bedrijven faciliteren en stimuleren duurzaam mobiliteitsbeleid op te stellen waar zowel Albrandswaard als bedrijven profijt van hebben.



AFBEELDING 17 | BRON: DASZOGEFIETST.NL

Acties

G1 Pilotproject autonome mobiliteit

We staan open voor een pilotproject autonome mobiliteit. Hierbij wordt de samenwerking met de MRDH opgezocht, het bedrijfsleven, havenbedrijf Rotterdam, technologiebedrijven en kennisinstellingen. Het initiatief hiervoor ligt bij de gemeente.

G2 Kennis opdoen en op de hoogte blijven van ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility

Om Smart Mobility ook daadwerkelijk te kunnen integreren in het mobiliteitssysteem moeten we op de hoogte blijven van recente ontwikkelingen en kennis daarover verzamelen.

G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Op een aantal filegevoelige trajecten sturen we op een slim verkeersregelsysteem en op een aantal gevaarlijke verkeerslocaties sturen we op een slim verkeersveiligheidssysteem.

G4 Inzetten op een innovatieve werkgeversaanpak

In samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar wordt actief ingezet op een innovatieve werkgeversaanpak in de gemeente Albrandswaard, gericht op duurzame mobiliteit. Dit initiatief vindt plaats vanuit het gebiedsteam Rotterdam en omgeving, waarin de gemeente Albrandswaard een actieve rol speelt. Door de samenwerking met het bedrijfsleven worden concrete stappen genomen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Deze aanpak omvat het allereerst inzichtelijk maken van de vraag naar mobiliteit en op basis daarvan maatregelen die als doel hebben het stimuleren van fietsgebruik en het OV het faciliteren van thuiswerken en het aanbieden van aantrekkelijke last-mile oplossingen.

Daarnaast worden werkgevers voorzien van advies en middelen om mobiliteitsplannen op te stellen die bijdragen aan bedrijfsdoelstellingen maar ook de verplichte rapportageplicht werk gebonden personenmobiliteit, welke per 1 juli 2024 verplicht is voor 100+ werkgevers. Albrandswaard levert een financiële bijdrage, waarmee Zuid-Holland Bereikbaar kan bijdragen aan efficiënter en duurzamer reizen vanuit de regio van en naar Albrandswaard.

3.4.10 STRATEGISCHE ACTIES PER GEBIEDSPROFIEL

De gemeente Albrandswaard kan opgedeeld worden in zeven gebieden. Van deze gebieden zijn gebiedsprofielen gemaakt waarin in één opslag duidelijk wordt welke kenmerken het gebied heeft. Op basis van de specifieke gebiedskenmerken is gekeken naar de koppeling tussen de strategische acties en het gebiedsprofiel. Hieronder wordt per wijk de koppeling gelegd met een actie van de desbetreffende strategie A-G. Gemeentebreed zijn de volgende acties van toepassing:

- A2 Thuiswerk stimuleren
- B2 Zorgen voor voldoende fietsparkeren
- B3 Fiets- en wandelnetwerk (utilitair en recreatief) versterken
- B4 Uitvoeringsprogramma fiets
- B5 Verkeersveiligheid verbeteren
- B6 Ontwikkelen loopbeleid
- C2 Openbaar vervoer versterken en stimuleren
- C3 Kansen voor deelmobiliteit verder uitrollen
- E4 Concessie laadinfrastructuur
- E1 Laadvisie actualiseren
- F1 Sensibilisering door verstrekken van informatie omtrent duurzaam reisgedrag
- F2 Promotie van duurzame vervoerswijzen
- F3 Werkgeversaanpak stimuleren
- G2 Kennis opdoen en op de hoogte blijven van ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility
- G4 Inzetten op een innovatie werkgeversaanpak

Wijk 1 Poortugaal – Noord

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 2 Rhoon – Noord

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- E3 Onze eigen mobiliteit verduurzamen
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 3 Poortugaal – Zuid

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 4 Rhoon- Zuid

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 5 Buitengebied Albrandswaard

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- B3 Fiets- en wandelnetwerk (utilitair en recreatief) versterken
- G1 Pilotproject autonome mobiliteit

Wijk 6 Portland

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen

Wijk 7 Rotterdam - Albrandswaard

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- G1 Pilotproject autonome mobiliteit

3.4

STRATEGISCH PLAN DUURZAME MOBILITEIT



3.4.1 INLEIDING

In een tijd waarin gemeenten worden geconfronteerd met uitdagingen zoals verkeerscongestie, luchtvervuiling en klimaatverandering is er ook toenemende urgentie voor duurzame mobiliteit. Als Albrandswaard streven we naar het creëren van een toekomst waarin mobiliteit niet alleen efficiënt en effectief is, maar ook milieuvriendelijk en gezond. Daarnaast ambiëren we een (inclusief) mobiliteitssysteem dat voldoet aan de behoeften van vandaag, maar ook bestand is voor de uitdagingen van morgen.

In dit plan bepalen we de koers naar een toekomst waarin duurzame mobiliteit niet alleen een ambitie is, maar een alledaagse realiteit voor inwoners, bedrijven en instellingen. Deze koers vormt ook de basis voor hoe we adviseren op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Het plan geeft handvatten om de verplaatsingsbehoefte te verminderen, te veranderen en te verduurzamen. Samen kunnen we een verschil maken en een leef-, verblijfs- en werkomgeving creëren die gezonder, groener en leefbaarder is.

3.4.2 STRATEGIEËN EN ACTIES

Onder ambities hangen verschillende doelen, zoals het verminderen van de afhankelijkheid van de auto, het autogebruik verlagen, verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren en de CO2-uitstoot verlagen. Om dit te bereiken is het noodzakelijk om een aantal strategieën met bijbehorende acties te formuleren en uit te voeren. De relatie tussen ambitie, doelen, strategieën en acties is uitgewerkt in onderstaande figuur (figuur 14).

- Wat is de ambitie? Komen tot duurzamere en toekomstbestendige mobiliteit.
- Welke doelen hangen onder de ambitie? Verkeersveiligheid, verminderen afhankelijkheid auto, autogebruik verlagen, CO2-uitstoot verlagen, leefbaarheid (zie 03.5 Onze ambities).
- Met welke strategieën gaan we onze ambities en doelen bereiken?
- Welke acties ondernemen we om de strategie uit te voeren?



FIGUUR 14 | RELATIE AMBITIE, DOELEN, STRATEGIEËN EN ACTIES (BRON: JUUST)

Ambitie en doelen

Het verminderen van de afhankelijkheid van en het gebruik van de auto verdient specifieke aandacht, aangezien hier de veel winst te behalen valt om duurzamere en toekomstbestendige mobiliteit te realiseren. Uit de Staat van Albrandswaard is gebleken dat de gemeente een hoog autobezit kent en een groot aantal inwoners daar afhankelijk van is forensenverkeer. Daar proactief op kunnen sturen is niet vanzelfsprekend. Het is immers erg uitdagend om actief invloed uit te oefenen op het auto-gebruik, omdat het grotendeels afhangt van individuele keuzes.

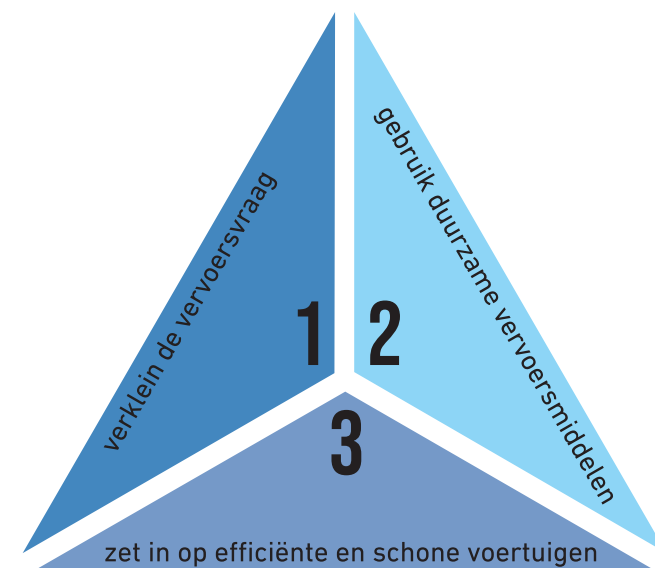
Echter, kan het autogebruik wel beïnvloed worden door het bevorderen van alternatieve vervoersmiddelen, zoals het openbaar vervoer, fietsen en wandelen en door het aanbieden van infrastructuur die deze alternatieven ondersteunt. Als er goede alternatieven beschikbaar zijn dan neemt de sterke afhankelijkheid van de auto af. Dit kan er toe leiden dat de aanschaf van bijvoorbeeld tweede of derde auto's zal afnemen.

De gemeente Albrandswaard zet proactief in op het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen om ervoor te zorgen dat deze een robuust alternatief zijn voor 'de auto'. De gemeente heeft hierin een gecombineerde rol. Op sommige onderdelen een trekkersrol en op onderdelen een meer volgende c.q. regierol.

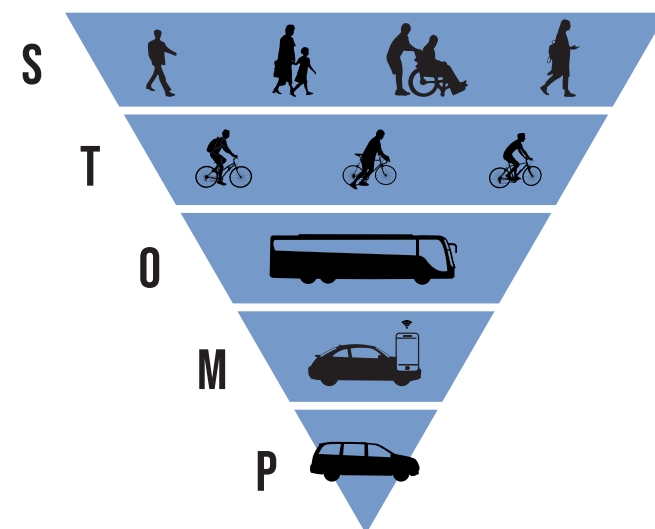
Strategieën en acties

De strategieën volgen twee duurzaamheidsconcepten, namelijk de Trias Mobilica en het Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Maas oplossing en Privéauto (STOMP-principe). De gedachte achter de Trias Mobilica is eerst de vervoersvraag zoveel mogelijk reduceren en daarna op zoek gaan naar alternatieven om aan de resterende vraag te voldoen. Het concept bestaat uit drie stappen: verklein de verplaatsingsbehoefte door sturend ruimtelijk beleid (1), gebruik duurzame verplaatsingsmiddelen in de mobiliteitsketen (2) en zet in op efficiënte en schone voertuigen door gebruik van nieuwe technologieën (3). Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), openbaar vervoer en MaaS. Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting van de openbare ruimte. In totaal zijn 7 strategieën (A-G) met bijbehorende acties uitgewerkt.

De strategieën worden naast elkaar uitgevoerd en zijn aanvullend op elkaar. Bij duurzame mobiliteit kan ook gedacht worden aan duurzame infrastructuur en duurzaam aanbesteden. Dit maakt geen onderdeel uit van het strategisch plan duurzame mobiliteit, maar nemen we mee in het op te stellen duurzaamheidsbeleid van de gemeente Albrandswaard en krijgt een plek in de relevante beleids- en beheerplannen.



FIGUUR 15 | TRIAS MOBILICA



FIGUUR 16 | STOMP-PRINCIPE

3.4.3 STRATEGIE A: BEREIKBAARHEID DOOR NABIJHEID

Inleiding

Bereikbaarheid van een locatie wordt enerzijds bepaald door de reistijd en anderzijds door de afstand. Nabijheid is daarom een belangrijke voorwaarde voor een goede bereikbaarheid. Als wonen en werken dichtbij voorzieningen en mobiliteitsknooppunten zijn gelegen, is de bereikbaarheid groot en de afstand die afgelegd moet worden klein. Als de afstand klein is, worden mensen ook gestimuleerd te kiezen. Ruimtelijke ordening is grotendeels bepalend voor een goede bereikbaarheid en de keuze voor het type vervoersmiddel.

Strategie

Door vanuit ruimtelijke ordening te sturen op nabijheid van wonen, werken en voorzieningen, vermindert de vervoersvraag. De gemeente Albrandswaard streeft er naar nieuwe initiatieven voor woon- en werklocaties zoveel mogelijk in de nabijheid van de metrostations te realiseren. Zo wordt het potentieel van de metro beter benut. Door deze keuze 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. Slim locatiebeleid zorgt hiermee ook voor slimmere en duurzamere mobiliteit.

Acties

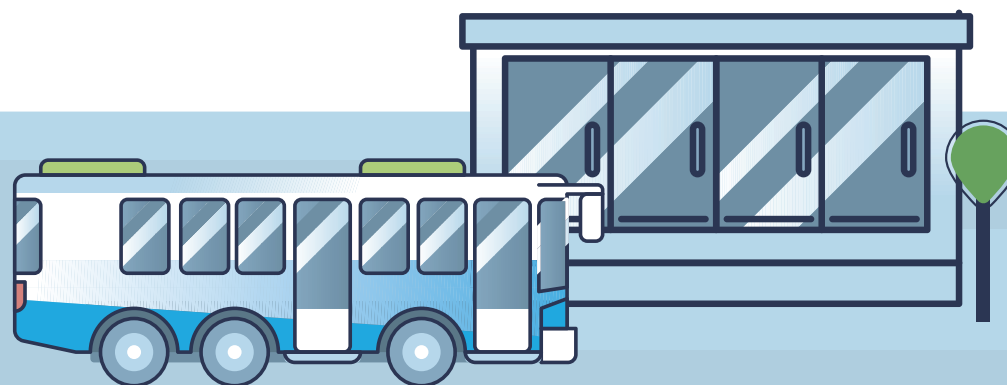
Concreet zien we voor deze strategie een tweetal acties:

A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes

Door te bouwen in de nabijheid van bestaande voorzieningen en metrohaltes wordt de vervoersvraag geminimaliseerd en/of veranderd. De noodzaak om je te verplaatsen met de auto wordt hiermee kleiner en de afhankelijkheid van de auto neemt hierdoor ook af. Ontwikkeling nabij voorzieningen en openbaar vervoer-haltes worden door ons actief gestimuleerd en gefaciliteerd.

A2 Thuiswerken stimuleren

Thuiswerken zorgt voor minder reisbewegingen tussen werk en huis. Wonen en werken zijn daardoor dicht bij elkaar komen te liggen. Thuiswerken kan onderdeel zijn van de werkgeversaanpak. Hier wordt verder op ingegaan in strategie G.



3.4.4 STRATEGIE B: LOPEN EN FIETSEN OP ÉÉN

Inleiding

Om te komen tot meer duurzame en een toekomstbestendige mobiliteit wordt er meer ingezet op lopen en fietsen. Lopen en fietsen zijn sportieve manieren van reizen en zijn goed voor zowel de fysieke als mentale gezondheid. Bij lopen en fietsen is er geen uitstoot en dragen we (on)bewust bij aan de klimaatopgaven. Nieuwe ontwikkelingen in de fietswereld zorgen voor nieuwe mogelijkheden waardoor fietsen nog aantrekkelijker wordt. Snellere fietsen, zoals de e-bike en speed pedelec zorgen ervoor dat het bereik vergroot wordt. Waar 7,5 kilometer aangehouden wordt als acceptabele fietsafstand tot voorzieningen, vergroot deze afstand wanneer er gebruik gemaakt kan worden van een elektrisch ondersteunde fiets.

Huidige situatie

In de gemeente Albrandswaard is een recreatief wandelnetwerk aanwezig. In de huidige situatie is de fysieke ruimte voor de voetganger binnen het recreatief wandelnetwerk echter beperkt. Dit hangt samen met de aanwezigheid van de dijkstructuren en beperkte fysieke ruimte die dat met zich meebrengt. Verder is beperkte aandacht voor de voetganger binnen de gebiedsinrichting. Dit terwijl nagenoeg iedereen zijn reis start en eindigt als voetganger.

De gemeente Albrandswaard is met de snelfietsroute 'F15 IJselmonde' verbonden met Rotterdam en omliggende kernen. De dijken in het buitengebied spelen bovendien een belangrijke rol in het fietsnetwerk. Ze vormen de schakel tussen de bebouwde omgeving en het buitengebied. Er zijn echter niet altijd aparte fietsvoorzieningen (zoals fietspaden) aanwezig, waardoor een combinatie van beperkte fysieke ruimte en grote verkeersdruk een gevoel van verkeersonveiligheid kan veroorzaken. Uit de Staat van Albrandswaard is gebleken dat er regelmatig wordt gefietst, maar dat er nog potentie is voor groei. Het prachtige buitengebied met haar dijkstructuur nodigt mensen uit om te gaan fietsen (recreatief).

Strategie

Vanuit het eerder omschreven STOMP principe geven we prioriteit aan het lopen en fietsen. Concreet wordt dit gedaan door bij (her)inrichting eerst te kijken naar deze twee manieren van verplaatsen en vervolgens naar de andere mogelijkheden. Daarnaast wordt er gezorgd voor voldoende mogelijkheden om de fietsen (veilig) te stallen. Fietsparkeren is net zo belangrijk, of zelfs belangrijker dan het parkeren van een auto.

Een belangrijk actiepunt is het versterken van ons fiets- en wandelnetwerk, zowel utilitair als recreatief. We kiezen ervoor om fietsen aan te moedigen voor functionele verplaatsingen, waarbij wandelen zowel functioneel als recreatief ondersteund moet worden. Waar mogelijk wordt recreatief wandelen gekoppeld aan functionele verplaatsingen. Een belangrijk onderdeel om dit te faciliteren is het verbeteren van de verkeersveiligheid alsmede het vergroenen van de openbare ruimte. We zijn er ons bewust van dat niet overal de fiets een realistisch alternatief is voor de auto. Op de langere afstanden, met name in het buitengebied zal de auto daarom een belangrijk vervoersmiddel blijven.

**FILEPROBLEEM
ROND SCHOLEN
OPGELOST**

**OUDERS BEKEKEN
HUN KINDEREN
NOG EENS GOED**

**»HÉ
ER ZITTEN OOK
VOETJES ONDER«**

Loesje

postbus 1045
6801 BA Arnhem

www.loesje.nl

Acties

We onderscheiden bij deze strategie zes concrete acties:

B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen

De voetganger neemt weinig fysieke ruimte in en lopen is bovendien duurzaam en gezond. In de eerste instantie wordt er gekeken naar de voetganger, daarna naar de fietser en vervolgens wordt er gekeken naar andere modaliteiten. Lopen en fietsen wordt ook vormgegeven in relatie tot het openbaar vervoer, aangezien deze elkaar versterken. In strategie C wordt hier verder op ingegaan.

B2 Zorgen voor voldoende fietsparkeren

Van oudsher wordt primair gekeken naar de realisatie van voldoende autoparkeerplaatsen. Om actief vervoer te stimuleren is het daarom van belang dat er ook gekeken wordt of er voldoende voorzieningen zijn om fietsen (veilig) te stallen en deze voorzieningen ook goed te bereiken zijn.

B3 Fiets- en wandelnetwerk (utilitair en recreatief) versterken

Beide netwerken spelen een belangrijke rol in Albrandswaard. De focus ligt vooral op het versterken van utilitaire fietsnetwerk en het versterken van het recreatieve en functionele wandelnetwerk. Daaronder wordt verstaan het investeren in infrastructuur, zoals trottoirs, oversteekplaatsen en voetgangerszones. Additioneel investeren we in meer bredere en veilige fietspaden en -straten.

B4 Uitvoeringsprogramma fiets

Het uitvoeringsprogramma fiets heeft als doel het bezit en het veilig gebruik van de fiets te stimuleren. Deze doelstelling is vertaald naar drie actielijnen: vitaliteit, veiligheid en duurzaamheid. De inzet is daarbij gericht op bewustwording. Daarvoor worden vier subdoelen onderscheiden, gericht op specifieke doelgroepen. De subdoelen en bijbehorende doelgroepen zijn: jong geleerd (4-12 jaar), wees bewust (jongere: 12-18 jaar), blijf gezond (oudere: 67+) en gebaande paden (de forens: 18-67 jaar). Dit uitvoeringsprogramma wordt de komende jaren verder uitgerold, zowel binnen de eigen organisatie als naar buiten.

B5 Verkeersveiligheid verbeteren

Verkeersveiligheid is een belangrijke randvoorwaarde voor meer lopen en fietsen. Dit kan door bij de aanleg van nieuwe wegen in te zetten op meer verkeersveiligheid. Ook door educatie en handhaving van verkeersregels wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Daarbij moet er voldoende aandacht zijn voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals scholieren en ouderen.

B6 Ontwikkelen loopbeleid

De gemeente Albrandswaard gaat loopbeleid ontwikkelen, aangezien lopen de eerste en meest duurzame stap is richting duurzame mobiliteit. Daarnaast verbetert lopen de gezondheid en bevordert het ontmoeten. Met het opstellen van loopbeleid kunnen we hier op de juiste wijze richting aan geven.



3.4.5 STRATEGIE C: GEBRUIK VAN PUBLIEKE MOBILITEIT STIMULEREN

Publieke mobiliteit gaat niet alleen om openbaar vervoer, maar ook om deelmobiliteit, flex-vervoer, doelgroepenvervoer en meerijddiensten. De kracht van openbaar vervoer is het bundelen van individuele ritten tot collectieve stromen. Dit scheelt veel ruimte op de weg en is beter voor het milieu. Treinen, bussen, trams en metro's kunnen veel passagiers tegelijkertijd vervoeren en worden ook steeds zuiniger en milieuvriendelijker. Deze voordelen gelden ook voor andere vormen van publieke mobiliteit, zoals deelmobiliteit en doelgroepenvervoer.

Huidige situatie

Albrandswaard beschikt over twee metrostations die onderdeel uitmaken van het Rotterdamse metronetwerk. Eén van de metrostations is gevestigd in Poortugaal, de andere in Rhoon. Daarnaast beschikt Albrandswaard over een aantal buslijnen (zes bussen en twee buurtbussen). Het busvervoer is geregeld in de concessie bus Rotterdam en omstreken. Deze concessie is tot december 2034 verleend aan de RET. Daarnaast is er een buurtbus die gerund wordt door vrijwilligers.

Strategie

Om meer mensen uit de eigen privéauto te krijgen, wordt het gebruik van publieke mobiliteit gestimuleerd. Dit doen we door allereerst de metrohaltes te versterken en verder uit te bouwen tot belangrijke vervoerspunten. Daarnaast gaan we verschillende mogelijkheden onderzoeken om doorstroming van bussen binnen de gemeente te versnellen. Naast het stimuleren, versterken en versnellen van het openbaar vervoer zetten we in op het stimuleren van andere vormen van publieke mobiliteit, zoals deelmobiliteit, flex-vervoer en doelgroepenvervoer.

Deelmobiliteit

Door de groei van de gemeente kan ook de levensvatbaarheid van verschillende vormen van deelmobiliteit en openbaar vervoer groeien. De vervoersmiddelen die vallen onder deelmobiliteit zijn individuele, flexibele en vooralsnog zelf te besturen vervoersmiddelen. Er zijn zowel kleine voertuigen als grotere voertuigen. Kleine voertuigen zijn de deeltweewielers. Deze zijn vooral belangrijk bij het begin of eind van een (keten) reis en bieden een goede vervanging van korte (auto)ritten (tot 5 kilometer). Bedrijven hebben de mogelijkheid om binnen Albrandswaard (elektrische) deelfietsen of deelscooters aan te bieden. Hiervoor is een vergunning nodig. Om een vergunning te krijgen, hebben we regels vastgesteld waar een aanbieder aan moet voldoen. Hieronder valt bijvoorbeeld een veiligheidsplan, mobiliteitsplan en een monitoringsplan.

Ook zijn er grotere voertuigen, zoals deelauto's en -bakfietsen. Deze zijn meer bedoeld voor de reis vanuit huis. Deelauto's en -bakfietsen kunnen een goede vervanging zijn voor de tweede of derde auto. Hiermee kunnen we het autobezit en de parkeerdruk binnen de gemeente verminderen. Het aantal auto's dat kan worden vervangen door een deelauto hangt af van verschillende factoren, zoals de gebruiksfrequentie, het type deelauto en de grote van het deelautobezit. Over het algemeen wordt geschat dat één deelauto tussen de vijf en tien particuliere auto's kan vervangen. De gemeente Albrandswaard heeft op 26 februari 2024 besloten acht parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom van Rhoon en Poortugaal aan te wijzen en in te richten voor deelauto's van Greenwheels.

Doelgroepenvervoer

Mobiliteit moet beschikbaar en toegankelijk zijn voor iedereen. Een belangrijk onderdeel daarin is het doelgroepenvervoer. Dit is vervoer op maat voor specifieke reizigers, zoals scholieren en Wmo-vervoer. Gemeente Albrandswaard is aangesloten bij het Wmo-vervoerssysteem Tripp. Het is belangrijk om actief te blijven voorzien in doelgroepenvervoer, aangezien de gemeente staat voor inclusief en toegankelijk vervoer.

Acties

Bij deze strategie horen een aantal acties die we hieronder verder uitwerken:

C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten

De kracht van de twee metrostations bouwen we verder uit en wordt beter benut. We zien hier grote kansen om te komen tot meer duurzame mobiliteit. Daarbij is aandacht nodig voor goede faciliteiten, veilige stallingsvoorzieningen voor fietsen, deelmobiliteit, sociale veiligheid en een versterkte toegankelijkheid. De metrostations worden hiermee omgevormd tot mobiliteitsknooppunten waar een naadloze overstap tussen verschillende modaliteiten en openbaar vervoer centraal staat.

C2 Openbaar vervoer versterken en stimuleren

In samenwerking met de RET en MRDH wordt het openbaar vervoer versterkt en gestimuleerd, zodat het beter aansluit bij de behoeften van de (potentiële) gebruikers. Het openbaar vervoer vormt een cruciale vervoersschakel in het systeem om de woongebieden en publiek aantrekkende locaties bereikbaar te houden. In gezamenlijkheid met de betrokken partijen wordt bezien hoe de doorstroming van bussen binnen de gemeente vlotter gemaakt kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door bussen prioriteit te geven bij verkeerslichten. We onderzoeken in gezamenlijkheid naar de beste en meest realistisch openbaar vervoer-bediening.

C3 Kansen voor deelmobiliteit verder uitrollen

Om deelmobiliteit mogelijk te maken binnen de gemeente Albrandswaard zijn al goede stappen gezet, zoals het vergunningstelsel voor deelscooters en deelfietsen en het mogelijk maken van acht deelauto's binnen de bebouwde kom van Rhoon en Poortugaal. Dit is een goede basis die verder wordt uitgebouwd. We staan daarom enerzijds open voor buurt- en wijkinitiatieven met betrekking tot deelauto's. Als blijkt dat er meer behoefte is aan de door de gemeente geplaatste deel- auto's, dan wordt bezien of er meer deelauto's bij kunnen komen. Dit is meer vraaggestuurd. Anderzijds doen we onderzoek naar de behoefte en het potentieel van deelmobiliteit om daar vervolgens uitvoering aan te geven. Door regie hier op te voeren zorgen we er voor dat mogelijke overlast geminimaliseerd wordt.

3.4.6 STRATEGIE D: NAADLOZE OVERSTAP TUSSEN DE VERSCHILLENDE VERVOERSWIJZEN

Inleiding

Om het gebruik van publieke mobiliteit te stimuleren, streven we naar een naadloze overstap tussen openbaar vervoer, deelmobiliteit, fiets en auto. We zien dit als een belangrijke voorwaarde om het gebruik van openbaar vervoer te laten toenemen. Een belangrijk begrip in dit kader is ketenmobiliteit. Ketenmobiliteit bestaat veelal uit een traject met het openbaar vervoer met voor- en natransport. Vanaf huis gezien gaat men lopend of fietsend naar het openbaar vervoer. Vervolgens legt men het grootste deel van de afstand af met het openbaar vervoer en het laatste deel lopend, fietsend of gebruikmakend van deelmobiliteit (bijvoorbeeld een deelfiets of deelscooter).

Huidige situatie

Binnen Albrandswaard beschikken we over twee metrostations. Bij het metrostation in Poortugaal zijn een P+R, bushalte, een deelauto en stallingsvoorzieningen voor de tweewieler aanwezig. Hier komen verschillende vervoerswijzen reeds samen. Bij het metrostation in Rhoon zijn een bushalte en stallingsvoorzieningen voor tweewielers aanwezig.

Strategie

We bevorderen ketenmobiliteit als aantrekkelijke vervoers-optie, waarbij we de nadruk leggen op de vrijheid van mensen om hun verplaatsingsbehoeften in te vullen. Om ketenmobiliteit aantrekkelijk te maken moeten we zorgen dat het overstappen zo snel en makkelijk mogelijk gaat en op zowel gemak als reistijd kan concurreren met de auto. Daarbij is het belangrijk dat we voorzien in een overzichtelijk aanbod van reismogelijkheden. Hiervoor benutten we ontwikkelingen als Mobility-as-a-service (MaaS), waarbij het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer gebeurt via speciaal daarvoor ontwikkelde apps. Deze ontwikkeling stuit ook aan bij de trend van bezit naar gebruik. Om te zorgen voor een naadloze overstap is het van belang dat de verschillende vervoersmodaliteiten toegankelijk, beschikbaar en flexibel zijn goed op elkaar aansluiten en voorzien in een uitstekende dienstverlening.

Daarnaast versterken we, zoals gesteld in de strategie 'Gebruik van publieke mobiliteit stimuleren', de bestaande metrostations en transformeren deze tot volwaardige mobiliteits-knooppunten. Hierbij voorzien we verbeteringen van de fiets-infrastructuur en -voorzieningen, P+R-faciliteiten en naadloze aansluitingen tussen de verschillende modaliteiten. We hanteren een acceptabele loopafstand van 400 meter tot de metro en een acceptabele fietsafstand van 1 kilometer.

Acties

Bij deze strategie zijn geen concrete acties te formuleren. Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten uit de strategie 'Gebruik van publieke mobiliteit stimuleren' sluit goed aan bij deze strategie. Door als gemeente hierop in te zetten, wordt een bijdrage geleverd aan geïntegreerd systeem waar de verschillende vervoerswijzen naadloos op elkaar aansluiten. Daarnaast willen we als gemeente op de hoogte blijven van ontwikkelingen rondom MaaS.

De gemeente heeft vooral een regisserende en faciliterende functie om diverse modaliteiten binnen de gemeentegrenzen de ruimte te bieden om zo goed mogelijk op elkaar aan te sluiten, het vervoersnetwerk te versterken en de vervoer-waarde in de keten te doen toenemen. Een concreet voorbeeld van onze rol zijn de onthaalpoorten van het Buytenland van Rhoon. De ambitie is om de toekomstige onthaalpoorten van het Buytenland van Rhoon met het openbaar vervoer te ontsluiten en de overstap op andere vormen van (deel)-mobiliteit mogelijk te maken. De gemeente Albrandswaard zet zich hiervoor in.



3.4.7 STRATEGIE E: VERSCHONEN VAN HET VERVOER (ZOWEL PERSONEN ALS GOEDEREN)

Inleiding

In de voorgaande strategieën hebben we ingezet op het voorkomen van verplaatsingen en het gebruik van duurzame modaliteiten in het geval verplaatsingen toch nodig zijn. Als laatste wordt ingegaan op, geheel in lijn met het principe van de Trias Mobilica, het verschonen van ons vervoer.

Huidige situatie

Het merendeel van de voertuigen binnen Albrandswaard rijdt nog op fossiele brandstoffen. De verbranding van fossiele brandstoffen veroorzaakt uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof. Albrandswaard is gezien zijn ligging van oudsher meer gericht op de auto dan onze buurgemeenten. Er is een flinke uitgaande verkeersstroom in de ochtendspits voor werkgelegenheid die erg afhankelijk is van de auto. Daarom dient de gemeente zich ook in te zetten op het stimuleren en faciliteren van efficiënte en schone voertuigen.

In 2021 is de Laadvisie Albrandswaard vastgesteld waarin is ingezet op het realiseren van voldoende laadvoorzieningen waarbij niet alleen vraaggestuurd laadinfrastructuur wordt geplaatst maar ook proactief. Het doel is om te voorzien in een dekkend regulier laadnetwerk. In de laadvisie is beschreven hoe gemeente Albrandswaard zich inzet om een bijdrage te leveren aan de versnelling van de transitie naar elektrisch vervoer. Binnen deze ambitie loopt de gemeente nu voorop op de prognose die destijds opgenomen is. In de Uitvoeringsagenda Duurzaamheid 2021-2025 hebben we het doel gesteld om de CO₂-uitstoot van mobiliteit in 2026 met 30% te laten dalen ten opzichte van 2016.

Strategie

De transitie naar zero-emissie vervoer – waaronder elektrisch vervoer (EV) – staat hoog op onze agenda. Het steven is om de uitstoot te minimaliseren. Na 2026 wordt verder gegaan met het verminderen van de CO₂-uitstoot. Als doel wordt gesteld om in 2030 de CO₂-uitstoot van mobiliteit te laten dalen met 55% ten opzichte van 1999. Concreet richten we ons op het stimuleren van elektrische personenvervoer, stimuleren van duurzame goederenlogistiek en duurzaam openbaar vervoer.

Elektrisch personenvervoer

Om elektrisch rijden te stimuleren wordt ingezet op het faciliteren van voldoende laadpalen. Dit doen we niet alleen op aanvraag, maar juist ook proactief. Daarnaast is het proces om een laadpaal aan te vragen versimpeld en is een laadvisie opgesteld. De groei van het aantal laadpalen staat in de gemeente, net als in andere gemeenten in Nederland, wel onder druk aangezien er nu ook knelpunten zijn op het laagspanningsnet, de stroomvoorziening op wijkniveau.

Goederenlogistiek

Naast het verduurzamen van personenvervoer, wordt er ook ingezet op het verduurzamen van de goederenlogistiek binnen Albrandswaard. De gemeente is gezien de ligging nabij de A15 en gelegen nabij Rotterdam een gewilde gemeente voor bedrijven om zich te vestigen. Momenteel zijn er geen beperkingen voor bezorgdiensten en goederentransport. We willen de komende jaren onderzoek gaan doen hoe we hiermee om gaan. Er wordt onderzocht hoe binnen de metropoolregio MRDH bijvoorbeeld de ZE-zones worden toegepast. Daarnaast onderzoeken we de toepassing van stadsdistributiecentra. Stadsdistributiecentra, ook wel bekend als stadslogistieke hubs, zijn hubs aan de randen van een grote kern waar vrachtwagens goederen afleveren waarna kleinere en emissieloze voertuigen deze goederen afleveren bij de desbetreffende winkels. Voor de kern heeft dit veel voordelen: minder CO₂-uitstoot in de kern, minder vrachtwagens in de kern, hogere verkeersveiligheid en minder ruimtebeslag. Het stimuleren van de lokale economie waarbij producten direct van producent naar consument gaan zonder tussenpersonen of lange transportketens kan ook een substantiële bijdrage leveren aan het verduurzamen van de goederenlogistiek.

Openbaar vervoer

De metro rijdt reeds op groene stroom. Voor bussen ligt er een landelijk Bestuursakkoord Zero Emissie. Daarin hebben provincies afgesproken dat alle bussen vanaf 2025 geen uitstoot meer hebben en vanaf 2030 moeten alle bestaande bussen ook zero-emissie zijn. De huidige bussenvloot van RET bestaat al voor een groot deel uit elektrische bussen. De bussen die in Albrandswaard worden ingezet zijn hybride. De buurbussen rijden (nog) op diesel.

Acties

E1 Laadvisie actualiseren

De laadvisie wordt geactualiseerd, hierin worden de laatste kansen maar ook uitdagingen meegenomen. Kansen zijn bijvoorbeeld de mogelijkheden voor bidirectioneel laden. Uitdagingen zijn de knelpunten op het laagspanningsnet. In de huidige Laadvisie zijn e-bikes en e-scooters buiten de scope gelaten. Bij de actualisatie wordt het toevoegen daarvan heroverwogen. Daarnaast geven we aandacht aan de laadvraag op en rondom bedrijventerreinen. Vanuit de Regionale Agenda Laadinfrastructuur wordt hiervoor gewerkt aan een toekomstige visie. Dit wordt meegenomen in de actualisatie van de laadvisie.

E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs

We onderzoeken de toepassing van ZE-zones en stadslogistieke hubs. De toepassing van ZE-zones wordt onderzocht binnen de regio MRDH. De gemeente Albrandswaard is momenteel onderdeel van een werkgroep die hier een handreiking voor ontwikkelt.

E3 Onze eigen mobiliteit verduurzamen

In het kader van 'goed voorbeeld, doet volgen' zetten we in op verduurzaming van het eigen wagenpark. Dit doen we door de huidige voertuigen, die gebruikt worden voor dagelijkse werkzaamheden binnen de gemeente, gefaseerd te vervangen door elektrische/hybride voertuigen. Ook streven we ernaar dat het personeel zo duurzaam mogelijk reist. Voor onze werknemers stellen we specifiek beleid op.



E4 Concessie laadinfrastructuur

De huidige concessie voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte loopt eind 2025 af. Via de Samenwerkende gemeenten Zuid-Holland (SGZH)* dient gekeken te worden naar het vervolg inclusief bijbehorende concessie, passend bij de huidige ontwikkelingen en tijdsgeest.

*De gemeenten Rotterdam, Albrandswaard, Barendrecht, Bodegraven-Reeuwijk, Brielle, Capelle aan den IJssel, Delft, Gorinchem, Gouda, Hellevoetsluis, Hoeksche Waard, Kaag en Braassem, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Rijswijk, Schiedam, Vlaardingen, Voorschoten, Waddinxveen, Wassenaar, Westland, Westvoorne, Zoetermeer en Zuidplas werken samen aan de uitbreiding van het openbaar laadnetwerk in de regio. Inwoners van deze gemeenten kunnen via dit aanvraagportaal een laadpaal aanvragen.

3.4.8 STRATEGIE F: DUURZAAM REISGEDRAG STIMULEREN

Intro

Om mensen duurzamer te laten reizen dienen er niet alleen maatregelen genomen te worden in de hardware van vervoerssystemen, maar ook in de software. Centraal staat hierbij het teweegbrengen van een gedragsverandering. Gedrag kan op verschillende manieren beïnvloed worden. Een deel van de gedragsverandering begint bij het besef dat het anders kan en anders moet. Als het besef doordringt dat de vervoerskeuze weldegelijk een positieve bijdrage kan leveren aan de klimaatopgave, kan dit de keuze van vervoerskeuze beïnvloeden. Een ander deel van gedragsverandering vindt plaats zodra het alternatief aantrekkelijker wordt (kortere reistijd, goedkopere reis).

Strategie

Als gemeente willen we allereerst mensen prikkelen ander gedrag te overwegen. Dit door zowel intrinsieke als extrinsieke motivatoren. Vervolgens willen we proberen die gedragsverandering te bestendigen c.q. structureel te maken. Hierbij wordt ingezet op compelling events. Denk daarbij aan verhuizingen (zowel privé als bedrijfsmatig) of andere veranderingen waardoor opnieuw naar de reis en/of het reisgedrag gekeken moet worden. Dit kan zeker bij nieuwbouwwontwikkelingen zowel in woningbouw als bedrijven een moment zijn om aan te grijpen om duurzaam en anders reisgedrag te stimuleren

Er worden een aantal (zachte) maatregelen uitgewerkt die de gemeente hanteert om duurzaam reisgedrag te stimuleren: sensibilisering door verstrekken van informatie, promotie van duurzame vervoerswijzen, en werkgeversaanpak. Deze maatregelen zijn tegelijkertijd de acties behorende bij deze strategie:

F1 Sensibilisering door verstrekken van informatie omtrent duurzaam reisgedrag:

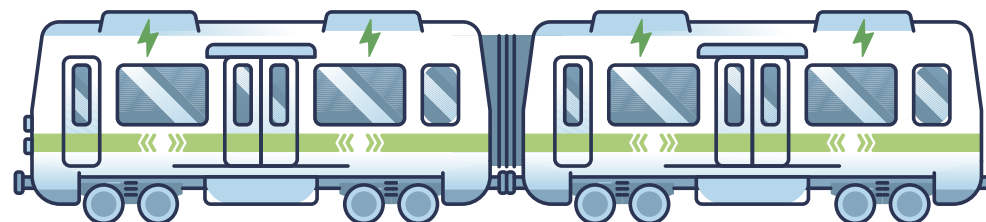
Aandacht vragen voor en informatie te geven over alternatieve en duurzame vervoerswijzen is de eerste stap. Hierdoor wordt de noodzaak bespreekbaar gemaakt en worden mensen gemotiveerd hun reisgedrag te veranderen.

F2 Promotie van duurzame vervoerswijzen:

Duurzame vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer, moeten gestimuleerd worden met campagnes en marketing. Dit doen we in samenwerking met de MRDH, vervoersbedrijven en werkgevers. Denk hierbij ook aan het inzetten van bewustwordingscampagnes die zich niet alleen richten op het vergroten van bewustzijn, maar ook op het stimuleren van gedrag, preventie en naleving van verkeersregels.

F3 Werkgeversaanpak stimuleren:

Bedrijven kunnen hun mobiliteitsbeleid zo inrichten dat het kiezen van duurzame vervoersopties gestimuleerd wordt. Dit is bekend onder de noemer werkgeversaanpak. Dit kunnen werkgevers bijvoorbeeld doen door het aanbieden van een fiscaal vriendelijke fiets/e-bike of het vergoeden van carpoolen. De gemeente kan bedrijven stimuleren om duurzaam mobiliteitsbeleid op te stellen.



3.4.9 STRATEGIE G: INZETTEN OP SMART MOBILITY

Intro

Smart Mobility is volgens het CROW een verzamelnaam voor alle vormen van datagedreven en geautomatiseerde systemen, producten en diensten binnen het beleidsveld van mobiliteit en bereikbaarheid. Op het gebied van smart mobility zijn veel ontwikkelingen, waaronder MaaS, autonome mobiliteit, drones, intelligente wegen en verkeerslichten. In strategie D is reeds ingegaan op de mogelijkheden van MaaS, waardoor er in deze strategie aandacht wordt besteed aan de overige ontwikkelingen binnen het kader van Smart Mobility.

Huidige situatie

In de Strategische Agenda 2023-2026 van de MRDH wordt aangegeven dat het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen gestimuleerd wordt. De MRDH is kennismakelaar en subsidieverlener voor het toepassen van innovaties en nieuwe technologieën. Wegbeheerders, waaronder de gemeente Albrandswaard, voeren de toepassingen uit en ook andere partijen zoals de vervoersmaatschappijen realiseren innovatieprojecten.

Strategie

Binnen het verband van de MRDH volgt de gemeente Albrandswaard de ontwikkelingen op het gebied van smart mobility. Voor een aantal ontwikkelingen zoals drones en autonome mobiliteit geldt dat deze nog in de kinderschoenen staan. Om drones en autonome mobiliteit daadwerkelijk onderdeel uit te laten maken van het mobiliteitssysteem moet er nog veel beleid en regelgeving gemaakt worden. Ook moet gekeken worden naar de veiligheid en betrouwbaarheid van deze vervoersmodaliteiten. In samenwerking met de MRDH, technologiebedrijven en vervoersaanbieders kan er wel gekeken worden naar het opzetten van een pilotproject autonoom vervoer. Bijvoorbeeld een autonome shuttle op één van de bedrijventerreinen.

Daarnaast wordt samen met de provincie gekeken naar aanpassingen aan de infrastructuur, zoals een slim verkeersregelsysteem en een slim verkeersveiligheidssysteem. Een slim verkeersregelsysteem bestaat uit verkeerslichten die zich aanpassen aan de daadwerkelijke verkeersdrukke. Hierdoor wordt file verminderd en de doorstroming bevordert. Een slim verkeersveiligheidssysteem bestaat uit slimme camera's die helpen de veiligheid op de wegen te verbeteren. Al deze camera's en sensoren geven waardevolle informatie over mobiliteitspatronen en verkeersstromen. Op basis daarvan kunnen er datagedreven beleidsbeslissingen genomen worden.

Ook liggen er kansen bij de werkgeversaanpak. Bedrijven kunnen hun mobiliteitsbeleid zo inrichten dat het kiezen van duurzame vervoersopties gestimuleerd wordt. Dit kunnen ze bijvoorbeeld doen door thuiswerken (nog verder) te stimuleren, het aanbieden van fiscaal vriendelijke regeling ter stimulering van de fiets of e-bike, stimuleren van het openbaar vervoer met een goede last-mile verbinding en samen reizen/ carpoolen. Als gemeente kunnen we bedrijven faciliteren en stimuleren duurzaam mobiliteitsbeleid op te stellen waar zowel Albrandswaard als bedrijven profijt van hebben.



AFBEELDING 17 | BRON: DASZOGEFIETST.NL

Acties

G1 Pilotproject autonome mobiliteit

We staan open voor een pilotproject autonome mobiliteit. Hierbij wordt de samenwerking met de MRDH opgezocht, het bedrijfsleven, havenbedrijf Rotterdam, technologiebedrijven en kennisinstellingen. Het initiatief hiervoor ligt bij de gemeente.

G2 Kennis opdoen en op de hoogte blijven van ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility

Om Smart Mobility ook daadwerkelijk te kunnen integreren in het mobiliteitssysteem moeten we op de hoogte blijven van recente ontwikkelingen en kennis daarover verzamelen.

G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Op een aantal filegevoelige trajecten sturen we op een slim verkeersregelsysteem en op een aantal gevaarlijke verkeerslocaties sturen we op een slim verkeersveiligheidssysteem.

G4 Inzetten op een innovatieve werkgeversaanpak

In samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar wordt actief ingezet op een innovatieve werkgeversaanpak in de gemeente Albrandswaard, gericht op duurzame mobiliteit. Dit initiatief vindt plaats vanuit het gebiedsteam Rotterdam en omgeving, waarin de gemeente Albrandswaard een actieve rol speelt. Door de samenwerking met het bedrijfsleven worden concrete stappen genomen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Deze aanpak omvat het allereerst inzichtelijk maken van de vraag naar mobiliteit en op basis daarvan maatregelen die als doel hebben het stimuleren van fietsgebruik en het OV het faciliteren van thuiswerken en het aanbieden van aantrekkelijke last-mile oplossingen.

Daarnaast worden werkgevers voorzien van advies en middelen om mobiliteitsplannen op te stellen die bijdragen aan bedrijfsdoelstellingen maar ook de verplichte rapportageplicht werk gebonden personenmobiliteit, welke per 1 juli 2024 verplicht is voor 100+ werkgevers. Albrandswaard levert een financiële bijdrage, waarmee Zuid-Holland Bereikbaar kan bijdragen aan efficiënter en duurzamer reizen vanuit de regio van en naar Albrandswaard.

3.4.10 STRATEGISCHE ACTIES PER GEBIEDSPROFIEL

De gemeente Albrandswaard kan opgedeeld worden in zeven gebieden. Van deze gebieden zijn gebiedsprofielen gemaakt waarin in één opslag duidelijk wordt welke kenmerken het gebied heeft. Op basis van de specifieke gebiedskenmerken is gekeken naar de koppeling tussen de strategische acties en het gebiedsprofiel. Hieronder wordt per wijk de koppeling gelegd met een actie van de desbetreffende strategie A-G. Gemeentebreed zijn de volgende acties van toepassing:

- A2 Thuiswerk stimuleren
- B2 Zorgen voor voldoende fietsparkeren
- B3 Fiets- en wandelnetwerk (utilitair en recreatief) versterken
- B4 Uitvoeringsprogramma fiets
- B5 Verkeersveiligheid verbeteren
- B6 Ontwikkelen loopbeleid
- C2 Openbaar vervoer versterken en stimuleren
- C3 Kansen voor deelmobiliteit verder uitrollen
- E4 Concessie laadinfrastructuur
- E1 Laadvisie actualiseren
- F1 Sensibilisering door verstrekken van informatie omtrent duurzaam reisgedrag
- F2 Promotie van duurzame vervoerswijzen
- F3 Werkgeversaanpak stimuleren
- G2 Kennis opdoen en op de hoogte blijven van ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility
- G4 Inzetten op een innovatie werkgeversaanpak

Wijk 1 Poortugaal – Noord

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 2 Rhoon – Noord

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- E3 Onze eigen mobiliteit verduurzamen
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 3 Poortugaal – Zuid

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 4 Rhoon- Zuid

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 5 Buitengebied Albrandswaard

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- B3 Fiets- en wandelnetwerk (utilitair en recreatief) versterken
- G1 Pilotproject autonome mobiliteit

Wijk 6 Portland

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen

Wijk 7 Rotterdam - Albrandswaard

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- G1 Pilotproject autonome mobiliteit

01 | POORTUGAAL - NOORD

BUURTEN

Valckesteyn
Buitengebied Poortugaal
Poortugaal
Zwaardijk-Kruisdijk

ONTWIKKELINGEN

Kruisdijkpark
Hofhoek

ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER

Ontsluitingswegen
bij station

GELUID

N492, METRO,
HAVEN/DISTRIPARK



21 LAADPALEN

AFSTAND TOT VOORZIENINGEN



ANDERE VOORZIENINGEN

Metrohalte
Poortugaal

2.600
Inwoners



2,5
Gemiddelde
huishoudensgrootte



1035
Aantal huishoudens



1140
Bevolkingsdichtheid
per km²



Valckesteyn -> natuur
om voormalig kasteel.
Drie woonwijken rond
2000 gerealiseerd
boven metrolijn



971
Omgevingsadressen
dichtheid

BUSLIJNEN

602



2 BUSHALTES

64



METRO
1 HALTE



FIETSNETWERK

Recreatief



Plusnet fiets

GREENWHEELS



1,3 AUTOBEZIT

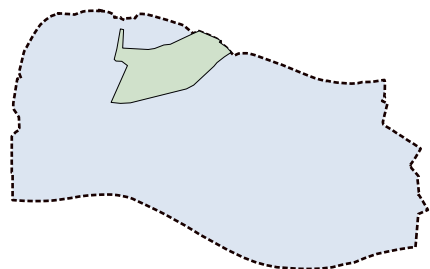


161 ONGEVALLEN (2003-2023)

02 | RHOON - NOORD

BUURTEN

Buitengebied Rhoon-Noord
Rhoon noord



2.010
Inwoners



2,2
Gemiddelde
huishoudensgrootte



925
Aantal huishoudens



1250
Bevolkingsdichtheid
per km²

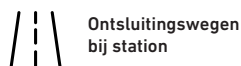


Bebouwing uit jaren
1980 - 1990



893
Omgevingsadressen
dichtheid

ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER



GELUID



N492



26 LAADPALEN

LOGISTIEK



Bevoorrading bedrijven

ANDERE VOORZIENINGEN



BUSLIJNEN



B7

602



6 BUSHALTES

64



METRO
1 HALTE



FIETSNETWERK

Recreatief



Plusnet fiets



1,2 AUTOBEZIT



170 ONGEVALLEN (2003-2023)

03 | POORTUGAAL - ZUID

BUURTEN

Beatrixstraat
Landweg
Poortugaal-Centrum
Poortugaal Zuid
Kijvelanden
Polder Albrandswaard

7.055
Inwoners

2,3
Gemiddelde
huishoudensgrootte

2790
Aantal huishoudens

1725
Bevolkingsdichtheid
per km²

Van oorsprong lintdorp,
later verder volgebouwd

1146
Omgevingsadressen
dichtheid

BUSLIJNEN
602

64
B7
612

18 BUSHALTES

METRO
0 HALTES

ONTWIKKELINGEN

Antes-terrein

ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER

Verbinding
Rhoon-Poortugaal

GELUID

N492, METRO,
HAVEN, OUDE MAAS

104 LAADPALEN

LOGISTIEK

Bevoorrading bedrijven

ANDERE VOORZIENINGEN

Winkels

Basisschool

Horeca

Bakker

Pinautomaat

FIETSNETWERK

Recreatief



Plusnet fiets

GREENWHEELS



1,2 AUTOBEZIT



190 ONGEVALLEN (2003-2023)

AFSTAND TOT VOORZIENINGEN

Albrandswaard

0,9 km

0,9 km

0,9 km

0,8 km

Poortugaal - Zuid

0,9 km

0,7 km

0,8 km

0,7 km

Huisartsenpraktijk

Kinderdagverblijf

Grote supermarkt

School

04 | RHOON - ZUID

BUURTEN

Rhoon-Centrum
Ghijseland
Overhoeken
Buitengebied Rhoon-Zuid
Park Rhoon
Tijssesdijk
Rhoon-Zuidoost

6.945
Inwoners



2,3
Gemiddelde
huishoudensgrootte



3040
Aantal huishoudens



2901
Bevolkingsdichtheid
per km²



Bebouwing langs
polderdijken



1021
Omgevingsadressen
dichtheid

ONTWIKKELINGEN

Omloop
Wijzigingsplan Dorpsdijk
Herontwikkeling Vogelbuurt

ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER



Verbinding Rhoon
Portland

GELUID



N492

LOGISTIEK



Bevoorrading bedrijven



82 LAADPALEN

ANDERE
VOORZIENINGEN

Tandarts



Winkels



Basisschool



Horeca



Bakker



Slager



Pinautomaat

AFSTAND TOT
VOORZIENINGEN

Albrandswaard

0,9 km



Huisartsenpraktijk



Kinderdagverblijf



Grote supermarkt



School



Rhoon - Zuid

0,9 km

0,6 km

0,8 km

0,9 km

BUSLIJNEN

612



602



12 BUSHALTES

64



**METRO
0 HALTES**



FIETSNETWERK

Recreatief



GREENWHEELS

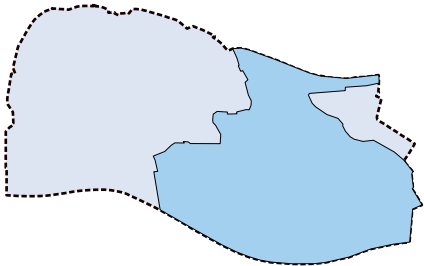


1,2 AUTOBEZIT



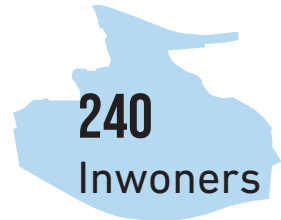
315 ONGEVALLEN (2003-2023)

05 | BUITENGEBIED ALBRANDSWAARD



BUURTEN

Buitengebied
Portland-Koedoodzone



ONTWIKKELINGEN

Buytenland van Rhoon
incl. onthaalpoorten



ANDERE
VOORZIENINGEN



Winkels



Basisschool



Horeca



Bakker



Pinautomaat

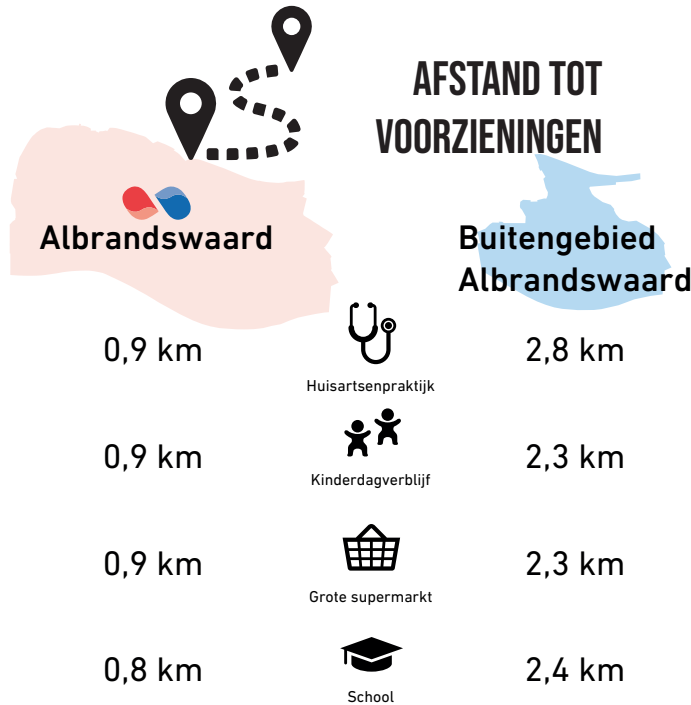
FIETSNETWERK



2,2 AUTOBEZIT



105 ONGEVALLEN (2003-2023)



06 | PORTLAND

BUURTEN

Driehoek
Portland Centrum
Wijkpark Portland
De Eilanden

ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER



GELUID



LOGISTIEK



92 LAADPALEN

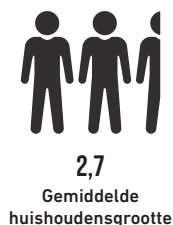
AFSTAND TOT VOORZIENINGEN



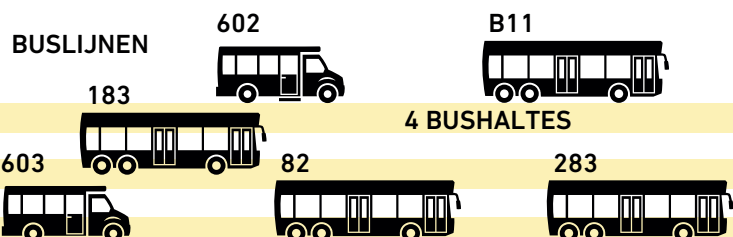
ANDERE VOORZIENINGEN



7.500
Inwoners



BUSLIJNEN



METRO 0 HALTES



FIETSNETWERK

Recreatief



GREENWHEELS

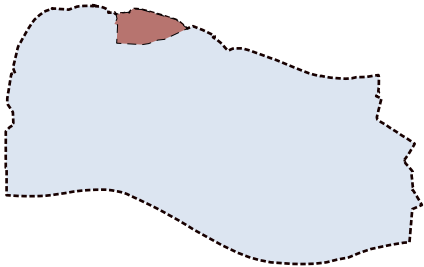


1,2 AUTOBEZIT

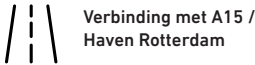


140 ONGEVALLEN (2003-2023)

07 | ROTTERDAM - ALBRANDSWAARD



ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER



LOGISTIEK



Bedrijventerrein



6 LAADPALEN

53
Bedrijven



0

Gemiddelde
huishoudensgrootte



0

Aantal huishoudens



0

Bevolkingsdichtheid
per km²



Bebouwing rond j
aren '90 gebouwd



156

Omgevingsadressen
dichtheid

BUSLIJNEN

69



2 BUSHALTES

METRO
0 HALTES



FIETSNETWERK

Recreatief



Plusnet fiets



1,2 AUTOBEZIT



ANDERE
VOORZIENINGEN



Bedrijvigheid

53 ONGEVALLEN (2003-2023)

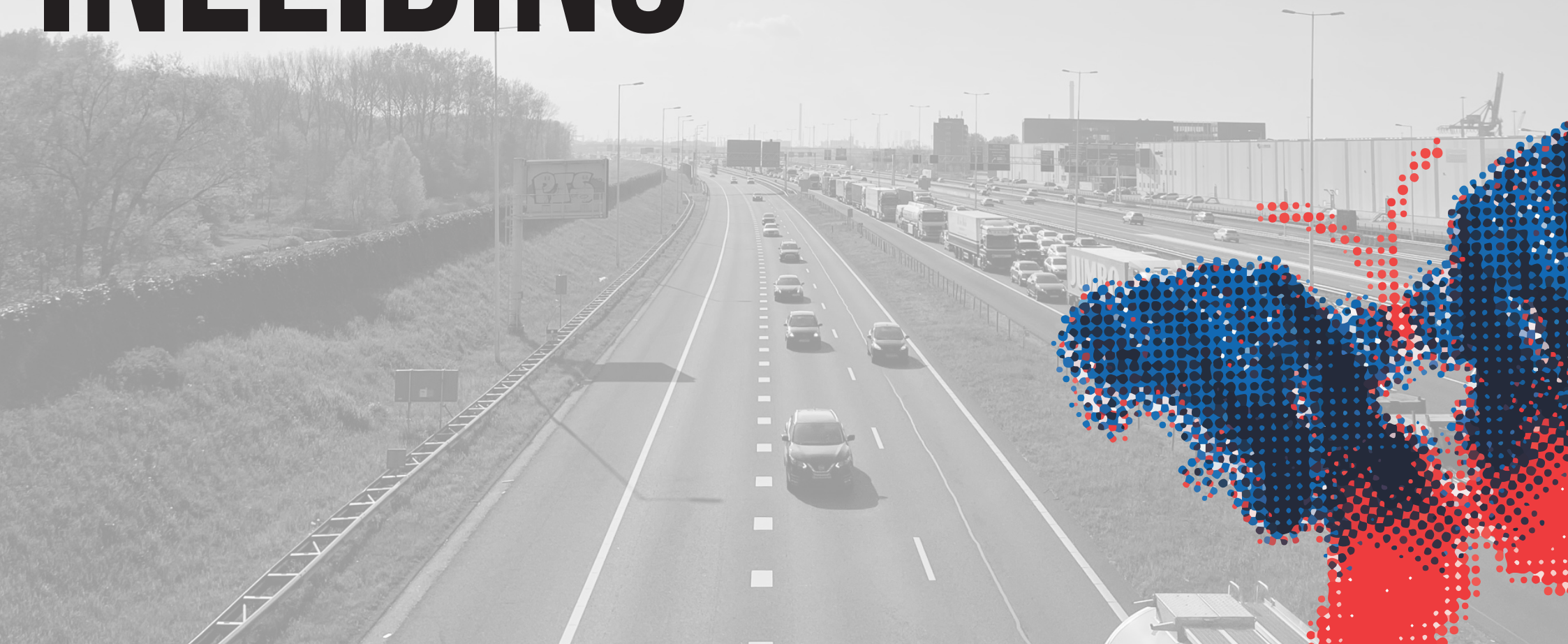


4



UITVOERINGS- PROGRAMMA

4.1 INLEIDING



Het uitvoeringsprogramma mobiliteit vormt een essentiële bouwsteen voor het verwezenlijken van de ambities zoals omschreven in de mobiliteitsvisie en streeft naar een toekomstbestendige, duurzame, leefbare en goed bereikbare gemeente. Het uitvoeringsprogramma is zorgvuldig gestructureerd rond drie hoofdthema's die samen een integrale aanpak vormen: Duurzame inrichting en leefbaarheidsverbetering, Parkeren en ruimte-efficiëntie, en Multimodale bereikbaarheid. Elk van deze thema's biedt het fundament om de mobiliteitsuitdagingen van Albrandswaard aan te pakken en verdere groei op een duurzame manier te ondersteunen.

Het eerste hoofdthema, **Duurzame inrichting en leefbaarheidsverbetering**, richt zich op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid in de gemeente. Hierin staan maatregelen centraal zoals het herinrichten van schoolzones, het omvormen van doorgaande wegen naar 30 km/u en het voorkomen van sluipverkeer. Deze projecten zorgen voor een veiligere en aantrekkelijkere leefomgeving, met speciale aandacht voor de bescherming van kwetsbare weggebruikers en het vergroenen van het straatbeeld.

Het tweede thema, **Parkeren en ruimte-efficiëntie**, speelt in op de noodzaak om beschikbare ruimte optimaal te benutten. Dit omvat onder meer het stimuleren van wonen dicht bij metrohaltes, het verweven van functies zoals wonen en werken, en het implementeren van een duurzaam parkeerbeleid. Door ruimte-efficiëntie als uitgangspunt te nemen, wordt niet alleen eenduidig met parkeren omgegaan maar wordt ook de bereikbaarheid verbeterd zonder de kwaliteit van de openbare ruimte aan te tasten.

Het derde hoofdthema, **Multimodale bereikbaarheid**, legt de focus op het ontwikkelen van een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem dat de verschillende vervoersopties beter met elkaar verbindt. Denk hierbij aan het verbeteren van de infrastructuur voor langzaam verkeer, het stimuleren van duurzame (deel)mobiliteit, en het voorbereiden op smart mobility. Dit thema bevat ook projecten die de overstap naar duurzamer vervoer vergemakkelijken, zoals de ontwikkeling van mobiliteitshubs en de implementatie van innovatieve technologieën.

Onder elk van deze hoofdthema's zijn specifieke acties uitgewerkt, die op hun beurt zijn vertaald in concrete projecten en maatregelen. Deze aanpak waarborgt een duidelijke planning en prioritering, zodat Albrandswaard de komende jaren effectief kan inspelen op de mobiliteitsbehoeften van nu en richting de toekomst. Het programma streeft naar een integrale uitvoering waarbij samenwerking met bewoners, ondernemers en (regionale) partners een centrale rol speelt. Zo wordt de ambitie om een duurzame, leefbare, veilige en goed bereikbare gemeente te zijn, stap voor stap gerealiseerd.

01.

DUURZAME INRICHTING & LEEFBAARHEIDS- VERBETERING



HOOFDTHEMA 1: DUURZAME INRICHTING EN LEEFBAARHEIDSVBETERING

A. Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte

1. INRICHTEN VAN VEILIGE SCHOOLZONES

Deze actie richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen, te weten 10 schoollocaties in Albrandswaard. Dit doen we door de infrastructuur aan te passen en het duidelijk en herkenbaar markeren van schoolzones in de inrichting. Daarnaast worden waar mogelijk schoolroutes veiliger gemaakt, zodat kinderen veilig naar school kunnen lopen of fietsen.

Ambitie

Het ontwerp van veilige schoolzones gebeurt in samenwerking met de scholen en verkeerskundigen. Ook kijken we naar de mogelijkheden voor digitale markering van schoolzones voor in-car-waarschuwingen.



 €300.000

 2025-2027

A. Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte

2. AANPASSINGEN AAN HALTES VOOR TOEGANKELIJKHEID

We willen onze bushaltes toegankelijker maken voor alle gebruikers waaronder ouderen en mensen met een beperking. De haltes worden voorzien van verhoogde perronbanden, geleidelijnen en de juiste markering.

Ambitie

De aanpassingen worden uitgevoerd in samenwerking met belangengroepen voor mensen met een beperking en ouderenorganisaties. Daarnaast wordt er nauw samengewerkt met de RET en de buurtbusvereniging.

 €150.000

 2026-2028

A. Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte

3. VERKEERSKUNDIGE BIJDRAGE AAN INTEGRALE HERINRICHTINGSOPGAVEN INCLUSIEF VERGROENING

Deze actie omvat de verkeerskundige ondersteuning bij herinrichtingsprojecten vanuit andere beleidsdomeinen. De integrale herinrichting houdt rekening met de veiligheid van alle weggebruikers, de verbetering van de leefbaarheid, het bevorderen van duurzame mobiliteit en het vergroenen van het straatbeeld. Verkeerskundige bijdragen omvatten het herontwerpen van straten, het implementeren van snelheidsbeperkende maatregelen en de vergroening. Concreet gaat het in deze projecten om Ghijseland, de Binnenbaan en de Warnaar.

Ambitie

De verkeerskundige ondersteuning leveren we in samenwerking met andere relevante beleidsdomeinen. Waar nodig maken we gebruik van input van bewoners en lokale ondernemers om ervoor te zorgen dat het ontwerp tegemoetkomt aan de behoeften van alle betrokkenen in de fysieke uitwerking.

 €500.000

 2025-2029

B. Inrichten van doorgaande wegen als GOW30

4. GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN 30 KM/U

We kiezen ervoor om diverse doorgaande wegen in de gemeente in te richten als GOW30 (gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur). Dit doen we om de verkeersveiligheid te verbeteren, de leefbaarheid te vergroten en het rijgedrag van automobilisten beter af te stemmen op de omgeving. De gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u dwingt bestuurders tot een lagere snelheid, wat bijdraagt aan een veiliger verkeersklimaat, met name in gebieden waar veel fietsers en voetgangers aanwezig zijn. Bovendien zorgen deze zones voor een betere balans tussen verkeersafwikkeling en de woon- en leefomgeving, wat aansluit bij onze bredere visie op duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.

Hiernaast kiezen we er bewust voor om het inrichten van deze GOW30-wegen te koppelen aan de planning van regulier onderhoud en beheer. Dit principe van "werk met werk maken" levert meerdere voordelen op. Door integratie van deze werkzaamheden, werken we risicogestuurd aan het veiliger maken van de infrastructuur en kunnen we efficiënter omgaan met tijd en middelen, waardoor we kosten besparen. We minimaliseren de overlast voor bewoners en weggebruikers, omdat de benodigde aanpassingen gecombineerd worden met onderhoudswerkzaamheden die toch al gepland staan. Dit zorgt voor een betere planning en coördinatie, waardoor de verkeershinder beperkt blijft en we als gemeente tegelijkertijd duurzame verbeteringen in de infrastructuur realiseren.

C. Sluipverkeer tegengaan

5. KNIP AUTOVERKEER HOFHOEK

Een fysieke aanpassing in de Hofhoek wordt gerealiseerd, waarbij een knip voor het autoverkeer wordt gerealiseerd. Dit voorkomt sluipverkeer en ontstaat ruimte voor een kwalitatieve inrichting van het metrogebied. We sluiten hierbij aan op andere projecten in de metro-omgeving van Poortugaal.

Ambitie

De knip voor het autoverkeer in de Hofhoek zorgt dat er meer ruimte komt voor de fietser en voetganger en heeft daardoor een relatie bij verbetering en versterking van de metrohaltes als toegangspoorten.

 €400.000

 2029-2030

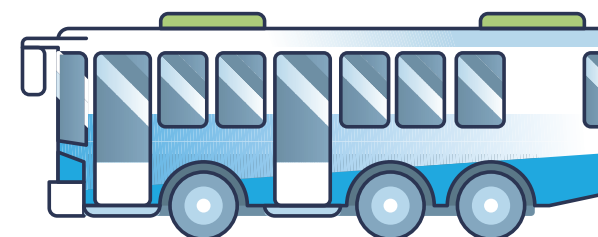
C. Sluipverkeer tegengaan

6. VERKEERSCIRCULATIE ALBRANDSWAARD

Er wordt een studie uitgevoerd naar de verkeerscirculatie waaronder de inprickers van de Groene Kruisweg om te bepalen of er aanpassingen nodig zijn om verkeer door de wijken tegen te gaan en de leefbaarheid te verbeteren. Ook bekijken we bijvoorbeeld de permanente afsluiting van de Tijsjesdijk en verkeer door het buitengebied.

Ambitie

Verkeerscirculatieonderzoek is cruciaal omdat het helpt bij het begrijpen en verbeteren van de verkeersstromen in de omgeving van de Groene Kruisweg. Dit onderzoek identificeert knelpunten, patronen, en effecten van verkeersbewegingen op de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.



 €50.000

 2028-2029

02. PARKEREN EN RUIMTE-EFFICIËNTIE



A. Wonen dicht bij metrohaltes

7. UITGANGSPUNT VERANKEREN IN DE OMGEVINGSVISIE

Deze actie richt zich op het beleidsmatig vastleggen van een voorkeurspositie voor woningbouwprojecten binnen 500 meter van metrohaltes. Dit draagt bij aan het verminderen van autoafhankelijkheid en stimuleert het gebruik van openbaar vervoer. Door nieuwe woningen nabij metrohaltes te realiseren, wordt ook de druk op parkeerplaatsen verlicht. Het beleid vereist een nauwe samenwerking met ontwikkelaars en andere belanghebbenden, zoals de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de provincie Zuid-Holland.

Ambitie

We haken aan bij integrale sessies in het proces van de omgevingsvisie. Hierbij verankeren we de uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie om de doelen en ambities die hierin zijn opgenomen te behalen.

B. Verwevenheid van functies stimuleren

8. VERANKEREN VAN FUNCTIEMENGING IN DE OMGEVINGSVISIE

Functiemenging omvat het combineren van wonen, werken en recreëren in dezelfde gebieden. Dit leidt tot een vermindering van mobiliteitsbehoeften. Door deze functies te verweven, wordt het autoverkeer verminderd. Men hoeft immers minder ver te reizen voor werk of vrijetijdsbesteding. Dit beleid zal in de omgevingsvisie worden verankerd, met speciale aandacht voor het aantrekken van voorzieningen en de bereikbaarheid met duurzame vervoersmiddelen.

Ambitie

We haken aan bij integrale sessies in het proces van de omgevingsvisie. Hierbij verankeren we de uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie om de doelen en ambities die hierin zijn opgenomen te behalen.

C. Duurzaam parkeerbeleid

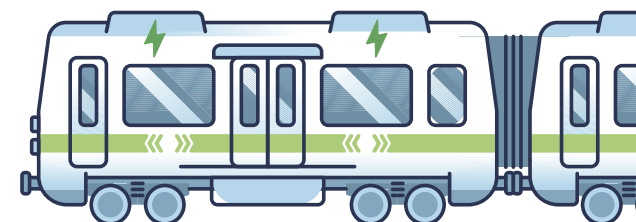
9. PARKEERBELEID VASTLEGGEN IN HET OMGEVINGSPLAN

Het vastleggen van een duurzaam parkeerbeleid is essentieel voor het beheer van parkeerruimte binnen de gemeente. Parkeerbeleid heeft namelijk een directe impact op de inrichting van de ruimte en het functioneren van gebieden. Door het beleid in het omgevingsplan op te nemen, gelden deze als regels met een juridische status. De parkeerbehoefte wordt zo transparant afgestemd op ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, bedrijvigheid en infrastructuur.

Hierdoor is het ook mogelijk te komen tot een integrale benadering van ruimtelijke ordening, waarbij parkeerbeleid in samenhang met andere beleidsvelden wordt opgenomen. Dit zorgt voor consistentie en voorkomt conflicten tussen verschillende beleidsdoelen.

Ambitie

De beleidsregels uit de nota parkeernormen volgt het omgevingsplanproces om onderdeel uit te maken van omgevingsplan. De regels krijgen hiermee een juridische status.



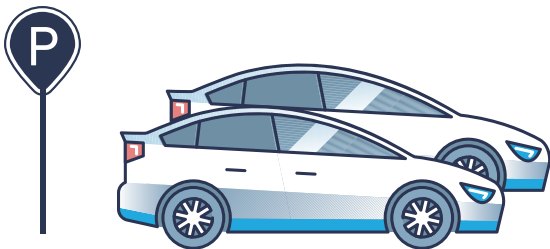
C. Duurzaam parkeerbeleid

10. ONDERZOEKEN NAAR PARKEERREGULERING

Op basis van tweejaarlijkse onderzoeken naar parkeerdruk in verschillende wijken beoordelen we of parkeerregulering (zoals betaald parkeren of parkeren met vergunning) noodzakelijk is en wat het effect is.

Ambitie

Dit onderzoek omvat het verzamelen van gegevens over de impact op de omgeving bij het invoeren van parkeerreguleringsmaatregelen. Op basis van de resultaten kunnen nieuwe maatregelen worden voorgesteld of bestaande maatregelen worden bijgesteld.



C. Duurzaam parkeerbeleid

11. ACTUALISEREN VAN PARKEERDRUKMETINGEN

Tweejaarlijkse metingen van de parkeerdruk worden uitgevoerd in specifieke gebieden om trends en veranderingen te monitoren. Deze gegevens worden gebruikt om het parkeerbeleid aan te passen en te verbeteren. Door tijdige updates wordt de gemeente in staat gesteld om proactief te reageren op toenemende parkeerproblemen, zoals overlast, overvolle straten of onrechtmatig parkeren.

Ambitie

De parkeerdrukmetingen worden in samenwerking met een extern onderzoeksbureau tweejaarlijks opgezet en uitgevoerd.

 €10.000 per twee jaar

 Tweejaarlijks vanaf 2025

C. Duurzaam parkeerbeleid

12. HERIJKING VAN PARKEERNORMEN

In 2029 evalueren we de parkeernormen om deze indien nodig te herzien. Zo blijven we in lijn met de actuele mobiliteitsbehoeften binnen Albrandswaard. Dit betreft normen voor autoverkeer, fietsparkeerplaatsen en eventueel parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen. Door de normen regelmatig aan te passen, kan de gemeente inspelen op nieuwe trends, zoals een toenemend gebruik van deelmobiliteit of een afname van autobezit.

Ambitie

De herijking zal plaatsvinden in samenwerking met mobiliteitsexperts en op basis van landelijke adviezen/richtlijnen en lokale kennis.

 €5.000

 Elke drie jaar, start in 2029



03.

MULTIMODALE BEREIKBAARHEID



HOOFDTHEMA 3: MULTIMODALE BEREIKBAARHEID

A. Bereikbaarheid is multimodaal op basis van STOMP-principe

13. ONTWIKKELEN LOOPBELEID

De gemeente ontwikkelt een loopbeleid dat ervoor zorgt dat lopen een centrale rol krijgt in de mobiliteitsstrategie. Dit omvat verbeteringen aan trottoirs, oversteekplaatsen en bewegwijzering voor voetgangers. Het beleid zal worden afgestemd op bestaande netwerken in relatie tot bestaande fietsnetwerken voorzieningen.

Ambitie

Intensieve samenwerking en betrokkenheid van belangengroepen, bewoners en bedrijven is nodig bij de planning en uitvoering van maatregelen, bijvoorbeeld door participatietrajecten.



€25.000

2025-2026

B. Een multimodaal netwerkkader

14. ONTBREKENDE SCHAKELS IN HET LANGZAAM VERKEERSNETWERK

We ontwikkelen een kaart die de ontbrekende schakels in het netwerk voor langzaam verkeer (fietspaden en voetpaden) in kaart brengt. Deze kaart biedt inzicht in waar de infrastructuur verbeterd moet worden om fietsen en wandelen aantrekkelijker te maken. Door hiaten in het netwerk te identificeren, kunnen we strategische investeringen voorstellen om de bereikbaarheid en veiligheid voor langzaam verkeer te verbeteren. We maken fietsen en lopen aantrekkelijker door directe en prettige routes.

Ambitie

De kaart ontwikkelen we door middel van samenwerking met verkeersdeskundigen, mobiliteitsadviseurs. De gegevens verzamelen we via (bestaande) tellingen, andere beschikbare (regionale) databronnen en verplaatsingsgegevens van voetgangers en fietsers.

€15.000

2026-2027

C. Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem

15. WERKGEBONDEN PERSONENMOBILITEIT GEMEENTE

We ontwikkelen zelf beleid om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen voor werkgerelateerde reizen binnen de gemeente te stimuleren. Dit omvat het stimuleren van fietsen, openbaar vervoer, en deelmobiliteit voor gemeentambtenaren. Door intrinsieke en extrinsieke prikkels aan te bieden, willen we duurzamer vervoer stimuleren.

Ambitie

Het beleid wordt geïmplementeerd in afstemming met de HR-afdeling.

C. Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem

16. STIMULEREN VAN WERKGEBONDEN MOBILITEIT BIJ EXTERNE ORGANISATIES

Deze actie richt zich op het stimuleren van duurzame mobiliteit voor werknemers van bedrijven in de gemeente. Door samen te werken met Zuid-Holland Bereikbaar en bedrijven wordt gestreefd naar een vermindering van het autogebruik en de introductie van duurzamere vervoersopties zoals carpoolen, fietsen, en OV-gebruik. De gemeente biedt mogelijkheden aan bedrijven die willen overstappen op duurzame mobiliteitsoplossingen, en er worden workshops georganiseerd om bedrijven te ondersteunen bij het opstellen van mobiliteitsbeleid en bijbehorende -oplossingen.

Ambitie

In een de samenwerking met Zuid-Holland bereikbaar geven we bedrijven inzichten in de reismogelijkheden van medewerkers, fiscale mogelijkheden en mogelijke oplossingen. Daarbij worden bedrijven gestimuleerd om hun werknemers te motiveren duurzamer te reizen ook vanuit bijvoorbeeld de rapportageplicht werkgebonden personenmobiliteit.

 €50.000

 2026-2027

C. Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem

17. ONDERZOEK REGULEREN LOGISTIEK DORPSKERNEN

Een onderzoek naar het beperken van de impact van goederenverkeer op woonwijken en dorpskernen. Denk hierbij aan het minimaliseren van geluidsoverlast, uitstoot, ruimtegebruik en verkeersbewegingen om zo de leefbaarheid te verbeteren.

Ambitie

In dit onderzoek trekken we samen op met logistieke bedrijven, bewoners en logistiek adviseurs vanuit Zuid-Holland Bereikbaar.

 €25.000

 2027

C. Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem

18. ACTUALISEREN LAADVISIE

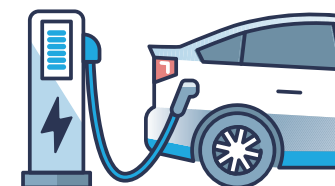
Dit project omvat het actualiseren van de bestaande laadvisie voor elektrische voertuigen (EV's), waarbij nieuwe ontwikkelingen zoals snelladen, VPA, salderingsregeling en andere actualiteiten Eind 2025 loopt de gezamenlijke concessie vanuit de samenwerkende gemeenten in Zuid-Holland af. Dit is een uitstekend moment om ook de eigen laadvisie te herijken en te actualiseren, passend bij de nieuw te vormen concessie.

Ambitie

we ontwikkelen de nieuwe concessie in samenwerking met gemeenten in de provincie Zuid-Holland. We kijken daarbij ook vraaggestuurd naar wensen voor extra laadcapaciteit waarbij wel een juiste balans moet zijn tussen elektrisch laden en regulier parkeren. Waar mogelijk onderzoeken we ook hoe slim laden kan worden toegepast om de belasting op het energienet te beperken. Denk daarbij ook bijvoorbeeld aan bi-directioneel laden en de samenwerking met ondernemers. Ook nemen we hier het onderzoek naar verlengd privaat laden in mee.

 €5.000

 2026



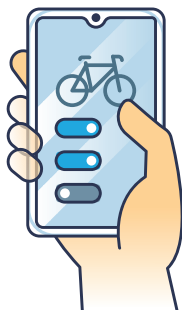
D. Duurzame deelmobiliteit/MaaS

19. ONTWIKKELING DEELMOBILITEIT & MAAS

In samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) wordt beleid ontwikkeld voor de verdere integratie van deelmobiliteit (zoals deelauto's, scooters en fietsen) in de mobiliteitsmix. Het doel is om deelmobiliteit aantrekkelijker en toegankelijker te maken voor inwoners door het beschikbaar stellen van goede en zichtbare faciliteiten, het aanbod te verbreden en het ontwikkelen van pilotprojecten om het gebruik te stimuleren.

Ambitie

De gemeente werkt samen met de alle stakeholders om goed aanbod te faciliteren. Het aanbod moet van toegevoegde waarde zijn en niet tot overlast leiden in de openbare ruimte.



D. Duurzame deelmobiliteit/MaaS

20. ONTWIKKELING VAN FYSIEKE HUBS VOOR DEELMOBILITEIT

Er worden mobiliteitshubs opgezet op strategische locaties waar deelmobiliteit toegankelijk wordt gemaakt. De hubs worden, indien nodig, uitgerust met laadpunten en faciliteiten voor gebruikers.

Ambitie

Vanuit bestaande (of mogelijke toekomstige) vervoersstromen bekijken we waar behoefte is aan fysieke hubs in de openbare ruimte. Deze hubs moeten gestructureerd deelmobiliteit kunnen aanbieden, de hinder in de openbare ruimte minimaliseren en in de keten (first en last-mile) waarde toevoegen.

 €50.000

 2025-2026

E. Inzetten op sensibilisering

21. UITVOERING VAN VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES

Verkeersveiligheidscampagnes zijn nodig om bewustwording te creëren rondom verkeersveilig gedrag. De campagnes richten zich op verschillende doelgroepen, zoals automobilisten, fietsers, voetgangers en jongeren. Doelstellingen zijn het terugdringen van verkeersongevallen, het stimuleren van veilig rijgedrag, en het bevorderen van duurzaam vervoer zoals fietsen en lopen.

Ambitie

De campagnes worden ontwikkeld in samenwerking met verkeersveiligheidsorganisaties, scholen, politie.

 €45.000

 Tweejaarlijks vanaf 2025

HOOFDTHEMA 3: MULTIMODALE BEREIKBAARHEID

E. Inzetten op sensibilisering

22. VERKEERSEUCATIE PROGRAMMA'S

Het opzetten van educatieve programma's voor jongeren en scholieren om hen bewust te maken van verkeersveiligheid. Deze programma's bestaan uit theorielessen, praktijkoefeningen zoals fietsvaardigheidstrainingen, en gastlessen van verkeersveiligheidsexperts. Het doel is om risicogroepen veilig te laten deelnemen aan het verkeer, zowel als voetganger, fietser als bestuurder. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de rol van duurzaamheid in mobiliteit, waarbij kinderen worden aangemoedigd om vaker te lopen of te fietsen.

Ambitie

De programma's worden uitgevoerd in samenwerking met scholen, verkeersveiligheidsorganisaties, politie, en verenigingen.



 €30.000

 Tweejaarlijks vanaf 2026

F. Voorbereidingen Smart Mobility

23. VERKEERSBORDEN EN -BESLUITENSCAN

We zijn als wegbeheerder in de basis verantwoordelijk voor het 'up to date' houden van onze verkeersborden en -besluiten. Vanuit landelijke en Europese regelgeving en afspraken is het belangrijk dat dit op orde is omdat het onder andere een basis vormt voor de ontwikkeling van autonoom rijden. Door een uitgebreide scan uit te voeren van bestaande verkeersborden -besluiten zorgen we er als gemeente voor dat we onze verantwoordelijkheden nakomen.

Ambitie

Het project wordt uitgevoerd in samenwerking met technologische bedrijven, verkeersdeskundigen en overheidsinstanties. Doel is uiteindelijk een pilot om te testen hoe autonoom rijden functioneert in specifieke gebieden met geoptimaliseerde verkeersborden en signalen.

 €25.000

 2026

G. Entrepunten versterken

24. VERSTERKEN VAN METROHALTES EN GEBIEDEN

We zetten verder in op het verbeteren van de infrastructuur en de toegankelijkheid van metrohaltes in de gemeente. Het doel is om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren door de haltes sociaal veiliger, aantrekkelijker en toegankelijker te maken voor alle reizigers, inclusief ouderen en mensen met een beperking. Er worden voorzieningen toegevoegd zoals betere verlichting, overdekte fietsenstallingen en duidelijke bewegwijzering. Daarnaast wordt voor een meer aantrekkelijke omgeving project gecombineerd met vergroening

Ambitie

De verbeteringen worden uitgevoerd in samenwerking met de vervoerder(s), architecten en mobiliteitsadviseurs. Er wordt specifiek aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit.

 €505.000

 2026

G. Entreepunten versterken

25. BEWEGWIJZERING LANGZAAM VERKEER

We doen onderzoek naar het verbeteren van bewegwijzering voor fietsers en voetgangers, met name tussen belangrijke vervoersknooppunten zoals metrohaltes en recreatie- en verblijfsgebieden. Het onderzoek moet ertoe leiden dat de huidige bewegwijzering wordt geoptimaliseerd en uitgebreid om reizigers beter te begeleiden van en naar hun bestemming. Er wordt gebruik gemaakt van zowel fysieke borden als digitale hulpmiddelen, zoals navigatie-apps, die gekoppeld zijn aan de infrastructuur van langzaam verkeer.

Ambitie

Deze maatregel wordt in samenwerking met regionale toerisme, bijbehorende organisatie en aanbieders van apps uitgevoerd. Naast fysieke bewegwijzering mikken we op het juist en tijdig implementeren van deze routes via bekende apps en planners.



€25.000



2028



HOOFDTHEMA 1: DUURZAME INRICHTING EN LEEFBAARHEIDSVBETERING

ACTIE	PRIORITEIT	INVESTERINGEN	EXPLOITATIE- KOSTEN	PERIODE EXPLOITATIE	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inrichtingsprincipes voor een kwalitatieve en veilige omgeving										
Inrichten van veilige schoolzones	Hoog	€ 300.000,00			€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00			
Aanpassingen aan haltes voor toegankelijkheid	Hoog	€ 150.000,00				€ 50.000,00	€ 50.000,00	€ 50.000,00		
Verkeerskundige bijdrage aan integrale herinrichtingsopgaven	Laag	€ 500.000,00			€ 100.000,00			€ 50.000,00	€ 350.000,00	
Inrichten van doorgaande wegen als GOW30										
Gebiedsontsluitingswegen 30 km/u	Laag				PM	PM	PM	PM	PM	PM
Sluipverkeer voorkomen en tegengaan										
Knip autoverkeer Hofhoek	Laag	€ 400.000,00							€ 50.000,00	€ 350.000,00
Verkeerscirculatie Albrandswaard	Middel		€ 25.000,00	Tweemaalig				€ 25.000,00	€ 25.000,00	
Totaal investeringen					€ 200.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 100.000,00	€ 400.000,00	€ 350.000,00
Totaal exploitatie					€ -	€ -	€ 50.000,00	€ -	€ -	€ -

HOOFDTHEMA 2: PARKEREN EN RUIMTE-EFFICIËNTIE

ACTIE	PRIORITEIT	INVESTERINGEN	EXPLOITATIE-KOSTEN	PERIODE EXPLOITATIE	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Wonen dicht bij metrohaltes										
Uitgangspunten verankeren in de omgevingsvisie	Laag	€ -								
Verwevenheid van functies stimuleren										
Verankeren functiemenging in de omgevingsvisie	Laag	€ -								
Duurzaam parkeerbeleid										
Parkeerbeleid vastleggen in omgevingsplan	Laag	€ -								
Onderzoek naar parkeerregulering	Laag	€ -								
Actualiseren parkeerdrukmetingen	Hoog	€ 10.000,00	Tweejaarlijks	€ 10.000,00		€ 10.000,00		€ 10.000,00		
Herijking parkeernormen	Laag	€ 5.000,00	Eenmalig						€ 5.000,00	
Totaal exploitatie				€ 10.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ 5.000,00	€ -

HOOFDTHEMA 3: MULTIMODALE BEREIKBAARHEID

ACTIE	PRIORITEIT	INVESTERINGEN	EXPLOITATIE-KOSTEN	PERIODE EXPLOITATIE	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bereikbaarheid is multimodaal										
Ontwikkelen loopbeleid	Hoog		€ 12.500,00	Tweemaalig	€ 12.500,00	€ 12.500,00				
Een multimodaal netwerkkader										
Kaart met ontbrekende schakels in het langzaam verkeer	Hoog		€ 7.500,00	Tweemaalig	€ 7.500,00	€ 7.500,00				
Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem										
Werkgebonden personenmobiliteit gemeente	Laag									
Stimuleren werkgebonden mobiliteit externe organisaties	Middel		€ 25.000,00	Tweemaalig		€ 25.000,00	€ 25.000,00			
Onderzoek reguleren logistiek dorpskernen	Hoog		€ 25.000,00	Eenmalig			€ 25.000,00			
Actualiseren laadvisie	Hoog		€ 5.000,00	Eenmalig		€ 5.000,00				
Duurzame mobiliteit & MaaS										
Ontwikkeling deelmobiliteit en MaaS	Hoog									
Ontwikkeling fysieke hubs deelmobiliteit	Hoog	€ 50.000,00			€ 25.000,00	€ 25.000,00				
Inzetten op sensibilisering										
Verkeersveiligheidscampagnes	Hoog		€ 15.000,00	Tweejaarlijks	€ 15.000,00		€ 15.000,00		€ 15.000,00	
Verkeerseducatieprogramma's	Hoog		€ 10.000,00	Tweejaarlijks		€ 10.000,00		€ 10.000,00		€ 10.000,00
Vorbereidingen smart mobility										
Verkeersborden en -besluitenscan	Middel	€ 25.000,00				€ 25.000,00				
Entreepunten versterken										
Versterken van metrohaltes en gebieden	Hoog	€ 505.000,00				€ 505.000,00				
Bewegwijzering langzaam verkeer	Middel		€ 25.000,00	Eenmalig				€ 25.000,00		
Totaal exploitatie					€ 35.000,00	€ 60.000,00	€ 65.000,00	€ 35.000,00	€ 15.000,00	€ 10.000,00
Totaal investeringen					€ 25.000,00	€ 555.000,00	€ -	€ -	€ -	€ -

TOTAAL OVERZICHT

THEMA	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Duurzame inrichting en leefbaarheidsverbetering						
Totaal investeringen	€ 200.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 100.000,00	€ 400.000,00	€ 350.000,00
Totaal exploitatie	€ -	€ -	€ -	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ -
Parkeren en ruimte-efficiëntie						
Totaal investeringen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal exploitatie	€ 10.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ 5.000,00
Multimodale bereikbaarheid						
Totaal investeringen	€ 25.000,00	€ 555.000,00	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal exploitatie	€ 35.000,00	€ 60.000,00	€ 65.000,00	€ 35.000,00	€ 15.000,00	€ 10.000,00
Eindtotaal investeringen	€ 225.000,00	€ 705.000,00	€ 150.000,00	€ 100.000,00	€ 400.000,00	€ 350.000,00
Eindtotaal exploitatie	€ 45.000,00	€ 60.000,00	€ 75.000,00	€ 60.000,00	€ 50.000,00	€ 15.000,00

EINDTOTAAL	
Investeringen	€ 1.930.000,00
Exploitatie	€ 305.000,00



Memo

De gemeenteraad van Albrandswaard

Uw brief van:	-	Ons kenmerk:	2024-007421
Uw kenmerk:	-	Contact:	Laurens Torbijn Niels Verduijn
Bijlage(n):	-	Doorkiesnummer:	+31 10 506 1770
		E-mailadres:	l.torbijn@albrandswaard.nl n.verduijn@albrandswaard.nl
		Datum:	10 december 2024

Betreft: Toelichting op presentatie | welk onderdeel heeft welke functie binnen het mobiliteitsplan?

Geachte raadsleden,

MOBILITEITSPLAN

Deze memo is een toelichting op de presentatie over het mobiliteitsplan, die wordt verzorgd tijdens B&A Ruimte op 20 januari 2025. Het mobiliteitsplan bestaat uit verschillende onderdelen met allen hun eigen functie binnen het plan. In deze memo gaan we dieper in op de rol van de onderdelen uit het mobiliteitsplan plan en de samenhang daarvan, zijnde:

- Staat van Albrandswaard;
- Mobiliteitsvisie;
- Wegencategoriseringsplan;
- Strategisch plan duurzame mobiliteit
- Mobiliteitsprofielen per gebied
- Uitvoeringsprogramma

STAAT VAN ALBRANDSWAARD

De staat van Albrandswaard bevat een uitgebreide inventarisatie en analyse van waar we als gemeente staan op het gebied van verkeer en mobiliteit. Hierin is opgenomen waar onze sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen liggen. Dit onderdeel van het mobiliteitsplan is onder andere tot stand gekomen door uitgebreide participatiesessies en biedt duidelijke aanknopingspunten voor het opstellen van de mobiliteitsvisie. De staat van Albrandswaard is na vaststelling door het college aan de raad gepresenteerd op 10 oktober 2023.

MOBILITEITSVISIE

De mobiliteitsvisie bepaalt de richting die we als gemeente opgaan op het gebied van verkeer en mobiliteit. In deze visie zijn doelen en ambities opgenomen waaraan we de komende jaren werken, met als stip op de horizon 2030. De mobiliteitsvisie is als onderdeel van het mobiliteitsplan op 25 maart 2024 vastgesteld door de raad.



DEELPRODUCTEN

1. Wegencategoriseringsplan:

Het wegcategoriseringsplan biedt een systematische indeling van wegen binnen Albrandswaard. Hierbij maken we onderscheid tussen verschillende functies van wegen. Dit plan verbetert de verkeersveiligheid door aan deze functies heldere inrichtingskenmerken te koppelen. We focussen ons op verkeersveiligheid in schoolzones en op –routes. Ook zetten we in op uitbereiding van 30 km/u-wegen en veilige fietsinfrastructuur.

2. Strategisch plan duurzame mobiliteit

Het strategisch plan duurzame mobiliteit legt de focus op gedragsverandering en de verschuiving van gemotoriseerd verkeer naar duurzame vervoersmiddelen (zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer). We stimuleren kortere afstanden tussen wonen, werken en recreëren en faciliteren alternatieve vervoersopties zoals deelmobiliteit. Hierdoor draagt dit onderdeel van het mobiliteitsplan bij aan de afname van auto-afhankelijkheid en een gezonder leefklimaat in Albrandswaard. Specifieke maatregelen in dit plan omvatten initiatieven voor nabijheid van voorzieningen, mobiliteitsmanagement bij bedrijven en een infrastructuur die lopen en fietsen ondersteunt.

3. Mobiliteitsprofielen per gebied

De mobiliteitsprofielen per gebied maken het mogelijk om de mobiliteitsbehoeften van specifieke gebieden nauwkeurig af te stemmen op de kenmerken. Het gaat hierbij om bevolkingsdichtheid, functie (wonen, werken, recreëren), en nabijheid van openbaar vervoer. Door profielen toe te passen kan de mobiliteitsvraag en het –aanbod per gebieden verschillen. Zo zal een bedrijventerrein en andere mobiliteitsvraag hebben dan bijvoorbeeld een woonwijk in een van onze kernen. De geschetste profielen bevorderen de efficiëntie van het mobiliteitsnetwerk en zorgen voor een betere match tussen de gewenste inrichting, mobiliteitsvoorzieningen en de daadwerkelijke behoeften op gebiedsniveau.

4. Nota parkeernormen

De nota parkeernormen biedt duidelijke en consistente kaders voor het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat nodig is bij nieuwbouw en herontwikkeling. Deze leggen we duidelijk vast, zodat we als gemeente transparant handelen en willekeur en conflicten voorkomen. De nota parkeernormen sluit aan bij de groei van Albrandswaard en de ambities die zijn opgenomen in de mobiliteitsvisie.

UITVOERINGSPROGRAMMA

Om de doelen en ambities te halen, moeten we de komende jaren aan de slag. In het uitvoeringsprogramma zijn op basis van drie thema's acties en maatregelen opgenomen. Van alle maatregelen en acties is op basis van integrale prioritering bepaald wat de kosten zijn en wanneer we aan de slag gaan. Met dit programma vragen we de middelen aan die nodig zijn om de maatregelen en acties uit te voeren.