



De Gemeenteraad van Albrandswaard

Uw brief van: 15 januari 2025

Uw kenmerk: -

Bijlage(n): -

Ons kenmerk: 2024-007421

Contact: L. Torbijn

Doorkiesnummer: +31 10 506 1770

E-mailadres: l.torbijn@albrandswaard.nl

Datum: 17 januari 2025

Betreft: Beantwoording technische vragen Mobiliteitsplan Albrandswaard EVA

Geachte raadsleden,

INLEIDING

De fractie EVA heeft technische vragen gesteld met betrekking tot het Mobiliteitsplan Albrandswaard, dat op 20 januari 2025 in de commissie B&A Ruimte geagendeerd staat. Middels deze informatiebrief geven we antwoord op de technische vragen van de EVA-fractie.

VASTSTELLING STUKKEN

In een eerdere berichtgeving aan de Raad (24 januari 2023 en 22 oktober 2024) sprak het college uit dat de Raad "een positief besluit kan nemen over het mobiliteitsplan en de uitvoeringsagenda".

VRAAG 1:

Welke stukken voorliggende stukken vormen het mobiliteitsplan?

ANTWOORD 1:

Het Mobiliteitsplan Albrandswaard omvat (1) de Staat van Albrandswaard, (2) de Mobiliteitsvisie, (3) het Wegencategoriseringsplan, (4) Het Strategisch plan duurzame mobiliteit, (5) De Mobiliteitsprofielen per gebied en (6) het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

VRAAG 2:

Wat vraagt het College aan de Raad ten aanzien van de inhoud van de uitvoeringsagenda?

ANTWOORD 2:

We vragen aan u om de financiële middelen ter realisatie van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit beschikbaar te stellen.



VRAAG 3:

Waarom legt het College uitsluitend de nota parkeernormen als onderdeel van het mobiliteitsplan voor ter vaststelling van de Raad en niet mobiliteitsplan en de uitvoeringsagenda zoals eerder gecommuniceerd?

ANTWOORD 3:

Alle deelproducten binnen het Mobiliteitsplan Albrandswaard zijn een uitwerking van de door de raad vastgestelde Mobiliteitsvisie. De Nota Parkeernormen bevat beleidsregels die, mits u hiertoe een besluit neemt, onderdeel uitmaken van het omgevingsplan. Het vaststellen van (onderdelen van) het omgevingsplan is een raadsbevoegdheid, waardoor dit deelproduct bij u ter besluitvorming voorligt. Ook vraagt het college de raad om de financiële middelen beschikbaar te stellen ter uitvoering van het Uitvoeringsprogramma. Ook het beschikbaar stellen van middelen is een raadsbevoegdheid.

De overige deelproducten (Wegencategoriseringsplan, Strategisch plan duurzame mobiliteit, Mobiliteitsprofielen per gebied en het inhoudelijke gedeelte van het Uitvoeringsprogramma) zijn door het college vastgesteld. Het college is immers verantwoordelijk voor de uitvoering van bestaande beleidskaders en heeft hier binnen deze kaders nadere invulling aan gegeven.

STAAT VAN ALBRANDSWAARD

Op 10 oktober 2023 heeft de Raad een presentatie over de Staat van Albrandswaard gekregen. Echter heeft de Raad nog niet de beschikking over de Staat van Albrandswaard.

VRAAG 4:

Graag ontvangen wij de Staat van Albrandswaard bij de stukken voor 20 januari 2025.

ANTWOORD 4:

De staat van Albrandswaard is in de commissievergadering van 10 oktober 2023 gedeeld en later aan u toegezonden. Deze is tevens via bijgaande link beschikbaar:

[Raadsinformatiebrief-2023-912611-afronding-eerste-tussenproduct-mobiliteitsplan-de-Staat-van-Albrandswaard.pdf](#)

Daarnaast maakt de Staat van Albrandswaard onderdeel uit van het volledige Mobiliteitsplan en is dan ook opgenomen in de gebundelde rapportage.

TOEKOMSTBESTENDIGHEID

Het plan met onderliggende stukken, lijkt gebaseerd te zijn op de huidige situaties in de dorpen. Echter de mobiliteitsvisie spreekt nadrukkelijk ook een toekomstvisie met daarin een horizon tot en met 2030. Het wegcategoriseringsplan kent een visie tot 2040.

VRAAG 5:

In hoeverre zijn de actuele ontwikkelingen zoals bv. Antes en Omloop (woningbouw en sportpark) meegenomen in het mobiliteitsplan? [Zie bijvoorbeeld in figuur 12 van het wegcategoriseringsplan deel A. Daarin lijkt geen rekening gehouden te zijn met de woningbouwontwikkeling op de Omloop.]

ANTWOORD 5:

Bij de uitwerking van de Mobiliteitsvisie is rekening gehouden met actuele en toekomstige ontwikkelingen. De beleidskaders als de Mobiliteitsvisie en de Nota Parkeernormen sorteren hier als ruggengraat van het mobiliteitsbeleid van Albrandswaard op voor. Nieuwe ontwikkelingen kunnen we hierdoor in de toekomst dan ook langs de lat van deze beleidskaders leggen om de kwaliteit van de ontwikkeling te toetsen aan onze uitgangspunten. Indien toekomstige ontwikkelingen bijsturing vragen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zullen we daarop uiteraard de benodigde acties ondernemen en de raad daarover informeren.



VRAAG 6:

Hoe wordt in het licht van deze aanstaande ontwikkelingen actie ondernomen om de leefbaarheid in onze gemeente te vergroten, blijkend uit het mobiliteitsplan?

ANTWOORD 6:

In een groeiend Albrandswaard zetten we in op meer ruimte voor fietsers en voetgangers, verkeersveiligheid, het tegengaan van sluipverkeer en het duurzaam inrichten van de openbare ruimte. Deze thema's leveren allemaal een bijdrage aan de leefbaarheid in onze gemeente, en zullen met de kaders en invullingen uit dit Mobiliteitsplan ook in het vervolg zorgdragen voor de juiste invulling hiervan.

TOTSTANDKOMING EN INHOUD VAN HET MOBILITEITSPLAN

VRAAG 7:

Uit welke partijen heeft de interne- en externe klankbordgroep bestaan?

ANTWOORD 7:

De interne klankbordgroep bestond uit collega's vanuit diverse beleidsvelden.

De externe klankbordgroep bestonden onder andere uit belangbehartigers vanuit bewoners, omliggende gemeenten (Barendrecht, Ridderkerk, Hoeksche Waard, Nissewaard, Rotterdam), provincie Zuid-Holland, ov-vervoerders, Metropool Regio Rotterdam Den Haag (MRDH), veiligheids- en hulpdiensten, Veilig Verkeer Nederland (VVN), Zuid-Holland Bereikbaar, Staatbosbeheer, gebiedscoöperatie Buitenland van Rhoon en de ANWB.

VRAAG 8:

Op basis van welke argumenten is de prioritering van de uit te voeren acties in het uitvoeringsprogramma (bijlage 5) vastgesteld?

ANTWOORD 8:

De prioritering van de maatregelen/projecten in het Uitvoeringsprogramma is gebaseerd op de urgentie, wezenlijke bijdrage aan de beleidsdoelstellingen, financiële middelen en haalbaarheid, de samenhang met andere projecten en de beschikbare uitvoeringscapaciteit.

VRAAG 9:

Waarom is ervoor gekozen om wel een parkeernorm op te stellen en geen fiets- en/of scootmobielnorm? Zeker gelet op de steeds verder vergrijzende samenleving, waardoor stalling van scootmobielen meer (buiten)ruimte gaan innemen en ook tot ervaren parkeerdruk kan leiden.

ANTWOORD 9:

Scootmobielen vallen onder hulpmiddelen en niet onder reguliere voertuigen waarvoor parkeernormen bestaan. Het CROW, het kennisinstituut voor infrastructuur en mobiliteit, heeft geen specifieke parkeernorm voor scootmobielen opgesteld zoals voor auto's en fietsen.

De nota parkeernormen bevat wel fietsparkeernormen. Deze zijn voor de diverse functies terug te vinden op pagina 88 van de Nota Parkeernormen.

VRAAG 10:

Eén van de acties is het actualiseren van de laadvisie, waarom is dit geen bijlage van het mobiliteitsplan?

ANTWOORD 10:

De laadvisie is geen bijlage van het mobiliteitsplan omdat het een afzonderlijk beleidsdocument betreft dat specifiek ingaat op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Het heeft daarnaast ook een bredere scope dan alleen mobiliteit. Het raakt bijvoorbeeld ook aan energiebeleid, ruimtelijke ordening en samenwerking met private partijen. Door het op te nemen in het Uitvoeringsprogramma kunnen we hier ook gericht interne capaciteit voor beschikbaar stellen.

VRAAG 11:

Welk budget is per boekjaar t/m 2035 gereserveerd in de “Stelpost nieuw beleid” voor het uitvoeren van maatregelen voortvloeiend uit het mobiliteitsplan?

ANTWOORD 11:

In het raadsvoorstel is een kostenraming gemaakt voor de uitvoering met een doorkijk voor de komende 6 jaar, van 2025 t/m 2030. De beoogde investeringskosten en exploitatielasten en de dekking vanuit de stelpost nieuw beleid zijn daarin benoemd. Het overgrote deel van hetgeen het college nodig heeft ter uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit kan worden gedekt uit dat wat hiervoor gereserveerd is binnen de stelpost. Verder kijken t/m 2035 lijkt ons op dit moment niet opportuun.

VRAAG 12:

Welk deel van dit gereserveerde budget in de “Stelpost nieuw beleid” wordt gevraagd voor de uitvoeringsagenda?

ANTWOORD 12:

Zie antwoord op vraag 11.

PARKEERNORMEN (BIJLAGE 1)

De nota parkeernormen gaat niet in op parkeren rondom de OV-locaties, zoals de metrostations. Wel zien we dat het aantal parkeerplaatsen per woning daar lager wordt.

VRAAG 13:

Welke norm is er voor parkeren bij bijvoorbeeld metrostations?

ANTWOORD 13:

Op pagina 84 t/m 87 van de Nota Parkeernormen vindt u voor de diverse functies de geldende parkeernormen terug. Daarin zijn ook de normen voor de directe nabijheid van de metro opgenomen.

VRAAG 14:

Hoe vertaalt zich dat in de door de Raad vast te stellen parkeernormen?

ANTWOORD 14:

Het parkeren en bijbehorende normen in de nabijheid van metrostation maakt integraal onderdeel uit van de Nota Parkeernormen. De kerncijfers voor de diverse functies zijn terug te vinden op pagina 84 t/m 87 van dit document.



VRAAG 15:

Het parkeren van auto's staat op verschillende locaties in de gemeente flink onder druk. Te denken valt aan het noordelijke deel van Rhoon-Portland, het dorpshart van Rhoon en het gebied rondom de metrostations, in het bijzonder die van Rhoon. Eén van de redenen daarvan is de invoering van het betaald parkeren in Rotterdam-Zuid afgelopen jaar.

Kan er vanwege de toegenomen parkeerdruk versneld onderzoek gedaan worden naar de actuele en verwachte parkeerbehoefte op de genoemde locaties en wat heeft het college hiervoor nodig vanuit de Raad? (C. Duurzaam parkeerbeleid, punt 10)

ANTWOORD 15:

Hier wordt in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit rekening mee gehouden. Project/maatregel 11 van het Uitvoeringsprogramma voorziet in het onderzoeken van de parkeerdruk in Albrandswaard, met name op plaatsen waar parkeerdruk wordt ervaren. Project/maatregel 10 biedt daarbij de mogelijkheid om onderzoek te doen naar parkeerregulering. Hierbij zullen bewoners altijd direct worden betrokken. Op verzoek van de raad (motie) kunnen wij tot prioritering hiervan overgaan.

VRAAG 16:

Op welke termijn kan het College vervolgens met voorstellen voor beheersmaatregelen komen wanneer uit onderzoek blijkt dat de parkeerbehoefte, de beschikbare parkeerruimte dreigt te overschrijden?

ANTWOORD 16:

Het college kan binnen een jaar na afronding van onderzoek met voorstellen voor beheersmaatregelen komen. Dit gaat verder dan alleen invoering want een zorgvuldige bestuurlijke afweging is hiervoor noodzakelijk, evenals participatie via draagvlakmetingen onder bewoners, omdat hun mening en betrokkenheid essentieel is. Daarnaast spelen de fysieke inrichting van de ruimte en de voorbereiding van te nemen maatregelen zowel extern als intern een cruciale rol om eventuele toekomstige maatregelen effectief te implementeren.

STRATEGISCH PLAN DUURZAME MOBILITEIT (BIJLAGE 3)

VRAAG 17:

Op welke wijze zou de gemeente het thuiswerken bij werkgevers in de gemeente kunnen promoten?

ANTWOORD 17:

Zie maatregel/project 16 van het uitvoeringsprogramma mobiliteit. In 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 minder maar ook duurzamer te reizen.

VRAAG 18:

Kan de gemeente Albrandswaard – als grote werkgever – in de gemeente zelf het thuiswerken promoten?

ANTWOORD 18:

Zie maatregel/project 15 van het uitvoeringsprogramma mobiliteit. We ontwikkelen zelf beleid om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen binnen de gemeente te stimuleren. Dit omvat het stimuleren van fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit maar ook een juiste balans tussen werken op afstand en vanaf de fysieke werklocaties.

VRAAG 19:

Worden er acties ondernomen om het fietsgebruik in de gemeente verder te stimuleren en zo ja, welke? Zo, nee waarom niet?

ANTWOORD 19:

Binnen het Mobiliteitsplan Albrandswaard wordt fietsen gestimuleerd via beleid voor langzaam verkeer, verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur. Het STOMP-principe vormt de basis, met focus op betere fietsverbindingen van en naar ov-knooppunten, veilige oversteekplaatsen en duidelijke bewegwijzering. Daarnaast worden verkeersveiligheidscampagnes en educatieprogramma's ingezet om fietsgedrag te verbeteren en bewustwording te vergroten.

UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT (BIJLAGE 5)

In het uitvoeringsprogramma (Bijlage 5), pagina 6, actienummer A.3. staat; *“Verkeerskundige bijdragen omvatten het herontwerpen van straten, het implementeren van snelheidsbeperkende maatregelen en de vergroening. Concreet gaat het in deze projecten om Ghijsseland, de Binnenbaan en de Warnaar.”*

VRAAG 20:

Wat wordt precies betaald uit het begrote budget van 0,5 M Euro over 4 jaar? Is dit alleen verkeerskundige ondersteuning, of vindt er ook daadwerkelijk aanpassing van de infrastructuur plaats voor dit budget?

ANTWOORD 20:

Bij zowel herinrichtingsprojecten als onderhouds- en beheeropgaven maken we werk met werk. Dit betekent dat we de kansen benutten om, binnen toekomstige projecten, verkeerskundige verbeteringen mee te nemen. De beschikbare budgetten zijn met name gericht op de fysieke herinrichting, maar kunnen ook worden ingezet voor eventuele ontwerpkosten. Denk hierbij aan het anders inrichten van de openbare ruimte met andere (hoogwaardige) materialen, maatvoeringen en snelheidsbeperkende maatregelen die beter aansluiten bij de functie van de weg (conform is opgenomen in het Wegencategoriseringsplan). Dit betekent dat weg niet slechts wordt vervagen zoals in een regulier onderhoudsproject, maar er sprake is van een kwalitatieve verbetering.

Met vriendelijke groet,

M. Bianchi

Wethouder Financiën, Economie en Werk, Bedrijfsvoering en
Dienstverlening, Sport, Mobiliteit en Afval