



Gemeente Albrandswaard

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 PVDA/GroenLinks

Geachte raadsleden,

INLEIDING

De fractie PVDA/GroenLinks 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 PVDA/GroenLinks-fractie.

RAADSVRAGEN

VRAAG 1:

Waarom ligt nu alleen de Nota Parkeernormen ter besluitvorming aan de raad voor? Hoe worden de andere genoemde onderdelen (bijlagen) van het Mobiliteitsplan Albrandswaard vastgesteld? En waarom?

ANTWOORD 1:

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 binnen deze kaders hier nadere invulling aan gegeven.

VRAAG 2:

Waarom is fiets- of wandelinfrastructuur afhankelijk van ruimtelijke herinrichtingsplannen? (zie kanttekening 2.2) Wat verstaat het college hier precies onder? En is dit volgens het college altijd het geval?



ANTWOORD 2:

Bij herinrichtingsprojecten liggen kansen om fiets- en wandelinfrastructuur direct aan te passen aan de ambities van de gemeente. Dit zorgt voor een integrale inrichting, efficiënte uitvoering en levert financieel veel voordeel op. Uiteraard vinden daarnaast ook projecten plaats, zoals de projecten fietsstraat Dorpsdijk, Tijsjesdijk en Welhoeksedijk.

VRAAG 3:

Is het volgens het college ook mogelijk om puur vanuit een mobiliteitsdoelstelling (bijvoorbeeld het verbeteren van de verkeersveiligheid) zo spoedig mogelijk fiets- en/of wandelinfrastructuur aan te passen? Dit om te voorkomen dat het belang van goede mobiliteit wordt "gegijzeld" door andere beleidsthema's. En kan het college een relevant voorbeeld geven om dit te illustreren?

ANTWOORD 3:

Binnen het voorliggende Uitvoeringsprogramma zijn hiervoor al diverse projecten opgenomen. Hierdoor kunnen we in de komende jaren werken aan diverse infrastructurele projecten die vaak meerdere mobiliteitsdoelstellingen raken dan alleen verkeersveiligheid. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het tegengaan van sluipverkeer en het stimuleren van fiets- en wandelverplaatsingen (bijvoorbeeld bij de projecten 'Knip autoverkeer Hofhoek' en 'Versterken van metrohaltes en gebieden').

In het Uitvoeringsprogramma zijn ook 'het ontwikkelen van loopbeleid' en 'een onderzoek naar ontbrekende schakels in het netwerk voor langzaam verkeer' opgenomen (planning 2025 en 2026). Dat houdt in dat we eerst inzichtelijk maken waar verbeteringen mogelijk en wenselijk zijn voor wat betreft kwalitatieve verbetering van fiets- en wandelverbindingen.

VRAAG 4:

De fractie GL/PvdA is blij dat het college voorstelt om geld beschikbaar te stellen voor het Mobiliteitsplan Albrandswaard. In het Uitvoeringsprogramma wordt aangegeven dat 300.000 euro bestemd is voor het veiliger maken van schoolroutes en schoolomgevingen. Wat denkt het college voor dit bedrag te kunnen verbeteren en wat zijn de locaties / straten in onze gemeente die onder deze aanpak vallen?

ANTWOORD 4:

De middelen die hiervoor zijn opgenomen, worden gebruikt om de openbare ruimte en straten die direct grenzen aan onze scholen herkenbaarder te maken als schoolzone. Denk hierbij aan verharding en specifiek straatmeubilair dat bijdraagt aan een uniforme inrichting zoals dat reeds is toegepast in de Julianastraat bij de Julianaschool. In samenwerking met scholen en bewoners kijken we naar de exacte invulling hiervan.



VRAAG 5:

Waarom staat er geen bedrag vermeld bij het onderwerp 'GOW 30'? Verwacht het college deze doelstelling kostenneutraal te behalen?

ANTWOORD 5:

Een van de ambities uit de door de raad vastgestelde Mobiliteitsvisie is het streven naar 30 km/u in Albrandswaard. In het Wegencategoriseringsplan is deze ambitie concreter gemaakt door voor de wegen in Albrandswaard een functie in het netwerk vast te stellen. Sommige wegen zijn als een gebiedsontsluitingsweg aangemerkt waarbij een toegestane snelheid van 30 km/u geldt.

Zoals in het Uitvoeringsprogramma is omschreven, kiezen we er bewust voor om het inrichten van deze GOW30-wegen te koppelen aan de planning van regulier onderhoud en beheer. De ambitie is er zeker, maar binnen de termijn van het Uitvoeringsprogramma vinden we het niet realistisch en financieel te verantwoorden om hier uitvoering aan te geven. Er zijn daarom geen specifieke extra middelen opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.

VRAAG 6:

Op zich is het principe van 'werk met werk maken' geen verkeerde overweging. Echter, hoe voorkomt het college de valkuil dat er altijd wel een reden kan zijn te wachten met het aanpakken van een specifieke weg, met het risico dat deze gemeente over 10 jaar nog geen enkele GOW 30-weg heeft? Welke planningslogica gaat het college hiervoor toepassen?

ANTWOORD 6:

We voorkomen uitstel van de invoering van GOW30 door een programmatische en integrale aanpak. Herinrichtingen stemmen we integraal af met diverse beleidsdomeinen (zoals beheer en onderhoud) om efficiëntie te waarborgen. Het Wegencategoriseringsplan heeft een langere termijn (2040) dan het Uitvoeringsprogramma (2030). Ook na 2030 is het college gebonden aan hetgeen is opgenomen in het Wegencategoriseringsplan. De financiële middelen die (extra) nodig zijn om uitvoering te geven aan projecten na 2030 (waaronder herinrichtingen naar GOW30) zullen bij een vernieuwing van het Uitvoeringsprogramma opnieuw aan de raad worden voorgelegd.

VRAAG 7:

Het college geeft aan de Tijsjesdijk te betrekken bij het onderzoek naar de verkeerscirculatie in onze gemeente. Er wordt onderzocht of de Tijsjesdijk kan worden afgesloten voor (doorgaand) autoverkeer. De Tijsjesdijk is al vele jaren een onprettige, en volgens meerdere ouders/inwoners ook een onveilige, loop- en fietsverbinding tussen wijken aan de oostkant van het dorp Rhoon en enkele scholen in Rhoon. Ook gebeuren hier regelmatig incidenten met valpartijen van fietsers en bijna aanrijdingen van voetgangers (rijdende auto's die mensen raken). Dat maakt de Tijsjesdijk wat ons betreft een urgent "project".

Wanneer verwacht het college een besluit te nemen over de toekomstige mobiliteitsfunctie van de Tijsjesdijk?

ANTWOORD 7:

Met het vaststellen van het Wegencategoriseringsplan heeft het college reeds een besluit genomen over de mobiliteitsfuncties van wegen in onze gemeente, waaronder de Tijsjesdijk. Het volledig

afsluiten van de Tijsjesdijk voor (doorgaand) autoverkeer heeft gevolgen voor de verkeerscirculatie. Die gevolgen brengen we eerst in beeld middels een onderzoek naar de verkeerscirculatie, alvorens we hierover een besluit nemen. Momenteel werkt het college al aan een herinrichting van de Tijsjesdijk als fietsstraat om deze veiliger en fietsvriendelijker te maken. Zie hiervoor ook de recent toegezonden RIB, waarin staat aangegeven dat dit in 2025 wordt uitgevoerd.

VRAAG 8:

Waarom kiest het college voor de volgende fietsparkeernorm bij een basisschool: 10 fietsparkeerplekken per leslokaal? Dat betekent in de praktijk dat ruim de helft van de leerlingen in een klas (van in totaal circa 25-30 leerlingen) de fiets niet bij school kan parkeren. Hoe rijmt het college dit met de wens om fietsen naar school te stimuleren?

ANTWOORD 8:

We hanteren bij de vaststelling van fietsparkeernormen de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW, het nationale kennisinstituut voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte. De gehanteerde norm van 10 fietsparkeerplaatsen per leslokaal is gebaseerd op onderzoek en praktijkervaring, waarbij een balans wordt gezocht tussen de benodigde fietsparkeercapaciteit en de beschikbare ruimte rondom scholen. Deze norm houdt rekening met het feit dat een deel van de basisschoolleerlingen niet met de fiets komt, maar te voet of wordt gebracht. We erkennen echter het belang van het stimuleren van fietsen naar school en zoeken een optimale afstemming tussen voldoende fietsparkeerplaatsen en andere ruimtelijke behoeften, zoals speelruimte en schoolontwikkeling.

VRAAG 9:

Hoe ziet het vervolgproces van het Mobiliteitsplan Albrandswaard eruit? Welke mijlpalen (waaronder projecten) wil het college op welk moment behalen? En hoe wordt de raad hierbij betrokken? Het voorliggende raadsvoorstel maakt dit namelijk niet duidelijk.

ANTWOORD 9:

Het totale Mobiliteitsplan Albrandswaard schetst de lijn voor de komende jaren. Indien de raad de middelen voor de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma beschikbaar stelt, zullen de acties en projecten uit het Uitvoeringsprogramma worden gerealiseerd. Tussentijds volgt evaluatie met mogelijke bijstellingen. De raad zal daarbij worden betrokken via een jaarlijkse voortgangsrapportage.

Met vriendelijke groet,

M. Bianchi
Wethouder Financiën, Economie en Werk, Bedrijfsvoering en
Dienstverlening, Sport, Mobiliteit en Afval