



De Gemeenteraad van Albrandswaard

Uw brief van:	-	Ons kenmerk:	2024-007421
Uw kenmerk:	-	Contact:	L. Torbijn
Bijlage(n):	-	Doorkiesnummer:	+31 10 506 1770
		E-mailadres:	l.torbijn@albrandswaard.nl
		Datum:	28 januari 2025

Betreft: Schriftelijke beantwoording vragen commissie B&A Ruimte 20 januari m.b.t. Mobiliteitsplan Albrandswaard

Geachte raadsleden,

INLEIDING

Tijdens de commissie Beraad en Advies van 20 januari 2025 zijn in relatie tot het 'Mobiliteitsplan Albrandswaard' vragen gesteld door diverse partijen. Voorafgaand aan de raadsvergadering van 3 februari 2025, geven we middels deze informatiebrief antwoord op deze vragen.

RAADSVRAGEN

VRAAG 1:

Welke investering kan eventueel met het restant van het bedrag uit de stelpost 'nieuw beleid' nog worden gedaan? (EVA)

ANTWOORD 1:

Het bedrag dat we eventueel zouden kunnen investeren van het restant uit de stelpost 'nieuw beleid' hangt sterk af van wanneer we deze investeringen dan ook kunnen uitvoeren en de termijn waarover we afschrijven. In de financiële onderbouwing die hoort bij het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is een gemiddelde afschrijvingstermijn aangehouden van 20 jaar.

Als we in 2025 een investering zouden doen, schrijven we deze dus vanaf 2026 in 20 jaar af. Uitgaande van het scenario dat we zo goed mogelijk putten uit het restant, maar niet negatief uitkomen, bedraagt de maximale afschrijvingslast per jaar €11.000 (restant per jaar in 2027 en 2028). Dat houdt in dat we in 2025 een bedrag van €220.000,- zouden kunnen investeren.

Ons voorstel is om dit bedrag op dit moment niet te investeren en het eventuele restant in de stelpost nieuw beleid te laten staan. Een bedrag van ca. €220.000,- is namelijk te laag voor een integrale herinrichtingsopgave.

Indien nodig kunnen we de financiële ruimte uit de stelpost 'nieuw beleid' wel gebruiken voor urgente kleine(re) verkeerszaken. Indien noodzakelijk komen wij hiervoor op dat moment bij uw raad terug.



VRAAG 2:

Welke parkeernorm wordt volgens de 'Nota Parkeernormen' gehanteerd bij een P+R van een openbaarvervoersknooppunt (c.q. metrostation)? (EVA)

ANTWOORD 2:

In de Nota Parkeernormen hanteren we geen specifieke autoparkeernormen voor de ontwikkeling van metrostations. De metrostations in onze gemeente hebben een functie die niet te vergelijken is met metrostations in (hoog)stedelijk gebied. Het is daarom lastig om hiervoor autoparkeernormen op te nemen. Over fietsparkeren in relatie tot metrostations is daarentegen meer bekend en zodoende zijn die wel in de Nota Parkeernormen opgenomen.

De normen uit de nota gebruiken we om nieuwbouw of herontwikkeling te toetsen aan de mobiliteitsvraag die hierbij hoort. Een nieuw metrostation in Albrandswaard is niet realistisch, maar een hogere frequentie van lijn D bijvoorbeeld wel. De normen zoals opgenomen in de nota geven ons wel voeding om met stakeholders als de RET in gesprek te gaan over een eventuele uitbreiding van fietsparkeerplaatsen bij de metrohaltes.

VRAAG 3:

Wordt de parkeernorm ten opzichte van 2012 nu wel of niet verlaagd? (NAP)

ANTWOORD 3:

In de vergelijking tussen de oude en nieuwe normen wordt aangetoond dat de nieuwe parkeernormen in de Nota Parkeernormen actueler zijn en beter aansluiten bij de meest recente CROW-richtlijnen. Dit betekent dat ze beter onderbouwd en breder toepasbaar zijn, met meer specifieke normen voor diverse functies, waaronder verschillende woningtypes. De normen zijn dan ook niet per definitie lager, maar genuanceerder door mobiliteitscorrecties zoals nabijheid OV en de inzet van deelmobiliteit. Ook maken we in de nieuwe parkeernormen onderscheid in parkeren door bewoners/gebruikers en bezoekers bij het toepassen van de normen.

Daarnaast geldt dat in relatie tot de oude GVVP 2012-normen, dat parkeren op eigen terrein een veel minder prominente rol had. In de nieuwe Nota Parkeernormen wordt nu expliciet gestuurd op het zoveel mogelijk realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit voorkomt druk en mogelijke overlast in de openbare ruimte. De zorgen over lagere normen zijn dus slechts deels terecht omdat in de nieuwe nota een uitgebreidere en meer op maat gesneden aanpak wordt nagestreefd, waarbij in sommige situaties de parkeereis lager uitvalt en in andere situaties weer hoger kan uitvallen.

VRAAG 4:

Hoe ziet de planning eruit qua beheer en onderhoud in relatie tot de wegen die in het Wegencategoriseringsplan zijn aangeduid als GOW30? (PVDA/GroenLinks)

ANTWOORD 4:

Onderstaand een overzicht van de wegen die zijn aangeduid als GOW30 en waar nu nog een toegestane snelheid van 50 km/u geldt. Hierbij is tevens gekeken wanneer er vernieuwing van het wegoppervlak noodzakelijk is. Hierbij zijn de onderstaande jaartallen schattingen gebaseerd op afschrijvingstermijnen onder normale omstandigheden en bij goed onderhoud en beheer.



- Dorpsdijk (tussen Rijdsdijk en Zwaluwenlaan)
 - Is in 2015 volledig gereconstrueerd, rond 2045 op de planning voor vernieuwing wegoppervlak.
- Werkersdijk
 - Is in 2013 volledig gereconstrueerd, rond 2043 op de planning voor vernieuwing wegoppervlak
- Rijdsdijk
 - Is in 2014 volledig gereconstrueerd, rond 2044 op de planning voor vernieuwing wegoppervlak
- Viaductweg
 - Is in 2014 volledig gereconstrueerd, rond 2044 op de planning voor vernieuwing wegoppervlak
- Stationsstraat (tussen Viaductweg en Rivierweg)
 - Is in 2010 volledig gereconstrueerd, rond 2040 op de planning voor vernieuwing wegoppervlak
- Nijverheidsweg
 - Is in 2008 volledig aangepakt, rond 2038 op de planning voor vernieuwing wegoppervlak

We streven ernaar om het Wegencategoriseringsplan in 2040 gerealiseerd te hebben. Tegelijkertijd moeten we een realistische middenweg vinden tussen de ambitie en de geplande beheer- en onderhoudsactiviteiten.

Met vriendelijke groet,

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