



BESLUIT

Onderwerp: Mobiliteitsplan Albrandswaard	Gemeenteraad: 3 februari 2025	Zaaknummer: 2024-007421

Het 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;

Voorstel

Onderwerp: Mobiliteitsplan Albrandswaard	College van burgemeester en wethouders 10 december 2024	Zaaknummer 2024-007421
Portefeuillehouder Mario Bianchi		Openbaar
E-mailadres opsteller: l.torbijn@albrandswaard.nl		

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;

- 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.

Voorstel

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 wegencategoriseringsplan, 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;
 - Waaronder vervoersbedrijven, hulpdiensten, fietsersbond, de gebiedscoöorporatie, 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;

Financiële informatie

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 afschrijvings- en 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

Juridische zaken

De parkeernormen worden vastgesteld als beleidsregel, waardoor ze een juridisch kader bieden bij de toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen. Deze beleidsregel wordt geborgd in het (tijdelijke) omgevingsplan conform de omgevingswet. Zo zijn de de normen bindend bij het verlenen van omgevingsvergunningen. Door deze juridische verankering kunnen de parkeernormen worden gehandhaafd en blijven zij ook tijdens de overgangsfase van de omgevingswet rechtsgeldig.

Duurzaamheid

Het mobiliteitsplan richt zich sterk op het stimuleren van duurzame vervoerskeuzes, waaronder lopen, fietsen en ov-gebruik. Door te investeren in infrastructuur voor deelmobiliteit en alternatieve vervoerswijzen draagt de gemeente bij aan verduurzaming van de mobiliteit en het verminderen van CO₂-uitstoot, geluidshinder en luchtvervuiling. Dit sluit aan bij de doelstellingen uit het uitvoeringsprogramma duurzaamheid 2021-2025.

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
8. LIS 11 november 2024 17. Raadsinformatiebrief 2024-007421 Stand van zaken mobiliteitsplan en uitvoeringsprogramma

9. Technische vragen door CDA Albrandswaard Mobiliteitsplan 20-1
10. Beantwoording technische vragen CDA Albrandswaard Mobiliteitsplan
11. Technische vragen GL-PvdA aan het college over het Mobiliteitsplan Albrandswaard
12. Presentatie 20012025 Opbouw mobiliteitsplan Albrandswaard
13. Technische vragen fractie EVA - Mobiliteitsplan
14. 17012025 Beantwoording technische vragen door EVA Albrandswaard Mobiliteitsplan.pdf
15. 17012025 Beantwoording technische vragen door PVDAGroenLinks Albrandswaard Mobiliteitsplan.pdf
16. Inspreker - Bezwaar en plan van aanpak mbt parkeerplekken Amberhof_Zaaknummer 2024-062761 (1) (geanonimiseerd)
17. Inspreker - Bezwaar en plan van aanpak mbt parkeerplekken Amberhof_Zaaknummer 2024-062761
18. Aanvullende technische vragen door CDA Albrandswaard Mobiliteitsplan 20-1 aanvullend 1