



# Gemeente Albrandswaard

Gemeenteraad van Albrandswaard  
p/a de griffie

Uw brief van:	-	Ons kenmerk:	912611
Uw kenmerk:	-	Contact:	Niels Verduijn
Bijlagen:	1	Doorkiesnummer:	+31 10 506 1111
		E-mailadres:	n.verduijn@bar-organisatie.nl
		Datum:	14 november 2023

Betreft : Afronding eerste tussenproduct mobiliteitsplan: de 'Staat van Albrandswaard'

Geachte raadsleden,

## INLEIDING

Vanuit verstedelijkings- en duurzaamheidsopgaven is een mobiliteitstransitie en een andere kijk op hoe we ons verplaatsen gewenst. Het is van belang dat we hier als gemeente proactief regie op voeren en de richting bepalen. Het nieuwe mobiliteitsplan 2024 dient hierbij als essentiële basis voor de toekomst. De afgelopen maanden maar ook de komende maanden wordt er hard aan gewerkt om tot een integraal mobiliteitsplan te komen wat past bij de huidige tijd en de (toekomstige) vraag naar mobiliteit in Albrandswaard.

## KERNBOODSCHAP

Op 10 oktober bent u tijdens de commissie Beraad en Advies via een presentatie geïnformeerd over de contouren van het eerste tussenproduct in dit traject, de 'Staat van Albrandswaard'. Dit tussenproduct brengt de huidige situatie op het gebied van verkeer en mobiliteit in beeld, inclusief de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen. Ook uw feedback die wij mochten ontvangen tijdens de commissievergadering is hierin zo goed mogelijk meegenomen. Bijgaand vindt u de definitieve versie van dit tussenproduct. Deze vormt een 0-meting om de bestaande situatie zo volledig mogelijk in kaart te brengen.

## VERVOLG

De 'Staat van Albrandswaard' vormt een belangrijk ijkpunt. Naast de genoemde 0-meting, dient deze als referentiekader voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan, waaronder de mobiliteitsvisie, overige producten en de uitvoeringsagenda. De verdere fasering ziet er als volgt uit:

Fase	Onderwerp	Periode	Betrokkenheid
I	<i>Staat van Albrandswaard: Inventarisatie en analyse</i>	<i>Juni 2023 – oktober 2023</i>	<ul style="list-style-type: none"><li><i>Presentatie Commissie Beraad en Advies, 10 oktober 2023</i></li></ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Vaststelling door college en informeren van de raad via bijgaand schrijven</i></li> </ul>
II	Mobiliteitsvisie	Oktober 2023 – Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vaststellen (concept) mobiliteitsvisie door de raad</li> </ul>
III	Uitwerking producten	Maart 2024 – Mei 2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadsinformatiebrief tussentijdse stand van zaken</li> </ul>
IV	Uitvoeringsagenda	Juni 2024 – September 2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vaststellen door college</li> <li>• Raadsinformatiebrief met toelichting uitvoeringsagenda</li> </ul>

Wij houden u uiteraard de komende maanden op de hoogte van de voortgang en verdere relevante ontwikkelingen.

**BIJLAGE**

1. Staat van Albrandswaard

Met vriendelijke groet,  
het college van de gemeente Albrandswaard,  
de secretaris                      de burgemeester,

mr. drs. Florus van der Linden    drs. Jolanda de Witte

**JUUST**  
*daarom!*



**STAAT VAN  
ALBRANDSWAARD**

**MOBILITEITSPLAN ALBRANDSWAARD**

Oktober 2023

## INHOUD

<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
Aanleiding	4
Leeswijzer	4
Proces	5
<b>INVENTARISATIE</b>	<b>7</b>
Trends & beleidscontext	9
De reis (doel)	11
Het systeem	19
Het middel (vervoersmiddel)	23
<b>PRAKTIJKERVARINGEN</b>	<b>29</b>
Inloopbijeenkomste	30
Enquête	33
<b>ANALYSE</b>	<b>40</b>
Inventarisatie in een notendop	41
SWOT	42
<b>INVENTARISATIE OVERZICHT</b>	<b>43</b>
<b>BEGRIPPENLIJST</b>	<b>45</b>

## COLOFON

### DOCUMENTGEGEVENS

Titel	Staat van Albrandswaard
Rapportnummer	001208.R01.D
Datum	Oktober 2023
Status	Definitief

### OPDRACHTGEVER

Naam	BAR - organisatie
Contactpersoon	Laurens Torbijen & Niels Verduijn
Adresgegevens	Postbus 1000, 3151 GH Rhoon

### OPDRACHTNEMER

Naam	Juust BV
Adresgegevens	Goessestraatweg 17A 4421 AD Kapelle 0113 - 405051 info@juust.nl

Auteur(s)	Joep Steijaert Els De Deken
-----------	--------------------------------

Contactgegevens	joep@juust.nl els@juust.nl
-----------------	-------------------------------

# 01. INLEIDING



## 1.1 AANLEIDING

Albrandswaard kampt zoals elke gemeente met maatschappelijke uitdagingen die actueel zijn en/of actueel zullen worden. Het huidige mobiliteitsplan (daterend vanuit 2012) biedt geen of onvoldoende antwoorden op die maatschappelijke vraagstukken. De druk op de leefbaarheid, verkeerveiligheidsopgaven, aanstaande woningbouwontwikkelingen, recreatieve ontwikkelingen, het omgaan met ruimte alsook de bezorgdheid vanuit bereikbaarheid van de dorpen en buitengebieden vormen de directe aanleiding om te komen tot een nieuw mobiliteitsplan.

De afgelopen decennia heeft de gemeente Albrandswaard te maken gehad met de ontwikkelingen en opgaven in het randstedelijk gebied. De uitbreidingen van de kernen Rhooen en Poortugaal en ook de ontwikkeling van Portland hebben ruimte geboden aan bevolkingsgroei. Als 'groene long' in het stedelijke en industriële 'geweld' heeft de gemeente dan ook een grote aantrekkingswaarde. Bereikbaarheid is door de ingeklemde ligging tussen de haven van Rotterdam en de Oude Maas een flinke opgave. Die bereikbaarheid is voornamelijk geënt op de auto, dit wordt bewerkstelligd door onder meer de nabijheid van de A15. Via het onderliggend wegennet en rijkswegennet ben je binnen 40 minuten in steden als Breda, Den Haag en Utrecht en binnen 60 minuten in Amsterdam en Antwerpen. De sterke positie van de auto binnen de gemeente blijft niet zonder gevolgen. Woningbouw heeft ervoor gezorgd dat de N492 (Groene Kruisweg) een steeds belangrijkere ontsluitingsfunctie krijgt. De gevolgen zijn voelbaar op het onderliggende wegennetwerk. In die zin is de verkeersdruk uitgebreid naar de unieke (dijken)structuur. Kortom, de bereikbaarheid en het karakter van Albrandswaard staan onder druk. Laat dit nu juist één van de unieke eigenschappen zijn van de gemeente, die niet verloren mag gaan.

### STATUS

Dit document is zorgvuldig opgesteld door middel het verzamelen van relevante informatie en gegevens uit bestaande literatuur, beleidsstukken. Dit met als doel een gedetailleerd overzicht en inzicht te creëren van de huidige (mobiliteits)situatie. Om de doorkijk naar de toekomst te maken, gaan we dieper in op de prognoses en trends. Deze theoretische informatie is aangevuld met ervaringen uit de praktijk. De feedback vanuit de verschillende stakeholders (zijnde de input vanuit het inlooppmoment, enquêtes, interne projectgroep en externe klankbordgroep) is aangevuld met de inzichten vanuit locatiebezoeken. Daarmee is de beleidscontext aangescherpt, is inzichtelijk wat ontbreekt, wat nog aangevuld kan worden en waar de accenten liggen. Op basis van alle verzamelde informatie is via de analyse de Staat van Albrandswaard compleet gemaakt. Zo hebben we een duidelijk beeld gevormd om aan de slag te gaan met de ambities op het gebied van mobiliteit van en voor Albrandswaard.

Toekomstbestendig en geïntegreerd zijn de sleutelwoorden om het plan actueel te houden en een actief beleid te kunnen voeren. De ruimte is schaars en er moeten keuzes gemaakt worden in welke ruimte beschikbaar gesteld kan worden voor o.a. wonen, werken en recreëren. Het is nodig om vanuit het mobiliteitsveld een onderbouwde argumentatie te formuleren om hiermee op het ruimtegebruik te kunnen (bij)sturen. De (ontwerp) omgevingsvisie vergt een verdere uitdieping waarbij de keuzes voor het ruimtegebruik een directe relatie hebben met de ambities op het gebied van mobiliteit. Met name de forse woningbouwopgaven vragen om een passend antwoord op hoe de mobiliteitsvraag wordt beantwoord en openbare ruimte en faciliteiten worden ingericht.

Naast deze ruimtelijke opgaven speelt er meer. Hoe worden de beleidsdoelen van hogerop vertaald binnen het lokale beleid? Zo wordt verduurzamen en het daaraan gekoppelde transitiepad binnen mobiliteit steeds urgenter. Ontwikkelingen vanuit de maatschappij sturen die beleidsrichting eveneens. Denk hierbij onder andere aan de elektrificatie van het wagenpark, uitbreiding van deelmobiliteit, Mobility as a Service (MaaS), etc. Rotterdam is mogelijk richtinggevend in deze ontwikkelingen en het is belangrijk dat de gemeente zich kan positioneren ten opzichte van de ontwikkelingen buiten de gemeentegrenzen.

Met vernieuwde mobiliteitsambities willen we samen met de stakeholders een plan maken dat klaar is om de uitdagingen van zowel vandaag, als ook richting de toekomst aan te gaan.

## 1.2 LEESWIJZER

'De staat van Albrandswaard' bestaat uit een beschrijving van de objectieve situatie. Vervolgens wordt deze situatie in perspectief gezet door een analyse op basis van hoe deze beleefd wordt. In hoofdstuk 02 zoomen we in op de bestaande situatie op basis van bestaande literatuur, beleid en data. Dit is aangevuld met prognoses en trends. In hoofdstuk 03 zijn de hoofdlijnen opgenomen van de ervaringen uit de praktijk, welke bestaan uit de belangrijkste inzichten uit de enquêtes en de inloophbijeenkomst. We sluiten in hoofdstuk 04 af met de analyse van de bestaande situatie, dit vormt de opmaat voor de afsluitende SWOT-analyse voor mobiliteit in Albrandswaard. Voor de volledigheid is aan het einde een inventarisatieoverzicht en beknopte begrippenlijst opgenomen.

Dit document vormt de basis om tot een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid te komen in Albrandswaard.

## 1.3 PROCES

Om tot een volledig beeld te komen is het essentieel om inzicht te geven in het te doorlopen proces om uiteindelijk tot het mobiliteitsplan te komen. Hierin doorlopen we de onderstaande stappen zoals afgebeeld in figuur 1. In al deze stappen worden de stakeholdersgroepen meegenomen.

Een korte toelichting op de rol en werkwijze van de volgende 4 groepen:

- Kerngroep
- Besluitvormers
- Projectpartners
- Stakeholders

### Kerngroep

De kerngroep vormt het hart van het project. In deze setting gebeurt de afstemming over de voortgang van de inhoud en het proces. De kerngroep bestaat uit de ambtelijke projectleider en beleidsmedewerker mobiliteit, aangevuld met een Procesmanager en Inhoudelijk projectverantwoordelijke vanuit bureau Juust. Ongeveer tweewekelijks komt de kerngroep samen om de voortgang te bespreken en de inhoud door te nemen. Door deze korte lijnen is echt een gezamenlijk product ontstaan, een co-creatie van Juust én de gemeente Albrandswaard.

### Besluitvormers

De Raad van Albrandswaard is vragende partij voor dit Mobiliteitsplan en uiteindelijk ook degene die het plan daadwerkelijk vaststelt. Bij aanvang van het proces is de raad op de hoogte gebracht van de start van het project. Gedurende het vervolg is de Raad geïnformeerd met uiteindelijk aan het eind van de rit de belangrijkste taak om te oordelen of het gevolgde proces leidt tot het gewenste product. De opdracht is door de Raad gegeven aan het College van Burgemeester en Wethouders. Het college en met name de portefeuillehouder verkeer en vervoer zijn gedurende het proces op de hoogte gehouden en indien nodig gevraagd om te beslissen/bij te sturen.

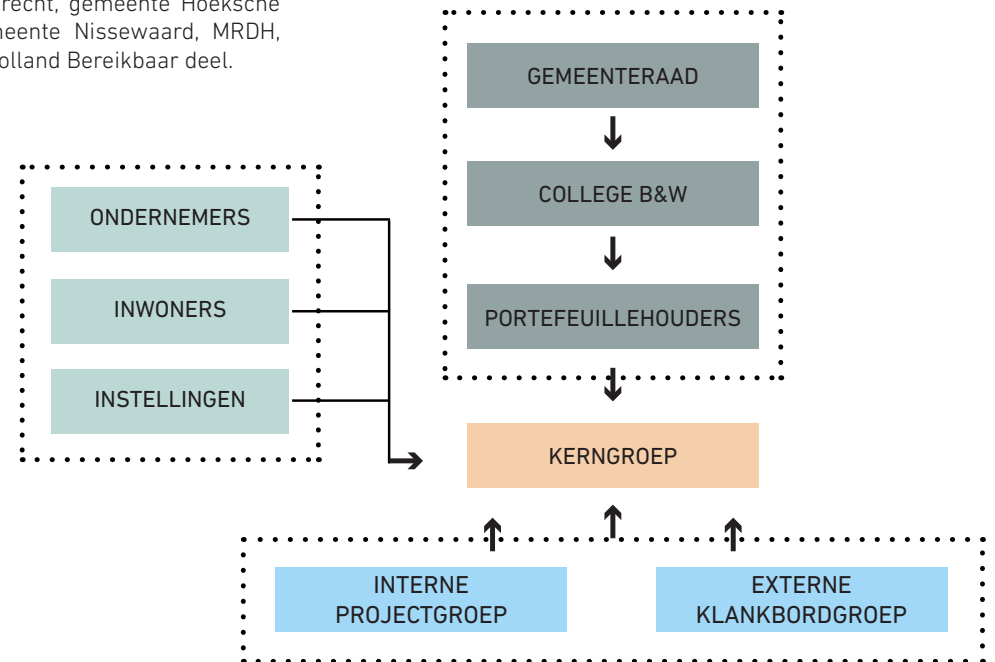
### Projectpartners

Mobiliteit heeft raakvlak met veel andere disciplines binnen de gemeentelijke organisatie. Gedurende het proces stemmen we dan ook regelmatig af met alle relevante beleidsvelden (Verkeer en mobiliteit, Stedenbouw, Ruimtelijke ordening, Buitenruimte, Economie, Duurzaamheid, Wijkregie, Communicatie en Maatschappij). Dit doen we door beleidsmedewerkers en projectleiders van de gemeente Albrandswaard samen te brengen in een interne projectgroep. Samen bepalen we de inhoudelijke koers van het op te stellen mobiliteitsplan.

Het mobiliteitsbeleid valt of staat met aansluiting bij en afstemming op andere beleidsprogramma's zowel van de gemeente Albrandswaard als van de mede wegbeheerders/mobiliteitsverleners in het gebied. Dit is noodzakelijk in zowel de visievorming als de verdere uitwerking van de maatregelen. Om die reden werken we naast de projectgroep intern ook met een klankborggroep extern. Hieraan zitten de vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, Provincie Zuid Holland, Waterschap Hollandse Delta, gemeente Barendrecht, gemeente Hoeksche Waard, gemeente Rotterdam, gemeente Nissewaard, MRDH, RET, Fietsersbond, ANWB en Zuid-Holland Bereikbaar deel.

### Stakeholders

Binnen onze aanpak is het betrekken van een brede groep aan interne en externe stakeholders belangrijk. Dit zorgt voor een mobiliteitsplan voor en door Albrandswaard. Om het verhaal te versterken en op maat te kunnen maken, is informatie vanuit verschillende stakeholders essentieel. We zien dit als een belangrijk onderdeel om de juiste nuances te kunnen leggen en mensen mee te nemen in een breder maatschappelijk verhaal. Dit is goed om de verdere uitwerking met een brede bril te kunnen bekijken. Hierbij onderscheiden we drie belangrijke stakeholdersgroepen: bewoners, bedrijven, instellingen (scholen, recreatie, zorg etc.).



FIGUUR 1 | SCHEMA STAKEHOLDERSGROEPEN

In stap 1 leggen we de huidige situatie vast. Dit is weergegeven in deze 'Staat van Albrandswaard'. Hierin beschrijven we enerzijds hoe de gemeente Albrandswaard er anno 2023 voor staat op het gebied van mobiliteit en anderzijds waar de gemeente naar toe gaat conform vastgestelde beleidsplannen en visies. Dit vormt het nul scenario en zal dienen als referentiekader in de latere evaluaties. Middels de literatuurstudie (nationale, regionale en lokale beleid) en data-analyse zorgen we ervoor dat de context scherp op het netvlies staat.

Naast deze theoretische exercitie hebben we ook door middel van enquêtes, gesprekken en een inloopbijeenkomst de praktijkervaringen van de gebruikers opgehaald. Deze gebruikers zijn de bedrijven, instellingen (zoals scholen en zorginstellingen) en de bewoners van de gemeente Albrandswaard. Op die manier hebben we ervaringen, knelpunten en behoeften verzameld. Ook gaf dit waardevolle informatie over reisgedrag, vervoersvoorkeuren, bestemmingen, frequente routes en mobiliteitsbehoeften. Deze inzichten helpen bij het begrijpen van unieke verplaatsingspatronen, vervoersbehoeften en eventuele belemmeringen waarmee gebruikers worden geconfronteerd. Dit is vervolgens aangevuld met onze eigen praktijkervaringen binnen de gemeente.

Een belangrijk uitgangspunt bij het Mobiliteitsplan is dat het een plan van, vóór en dóór de gemeente Albrandswaard is. Met de gemeente bedoelen we dan niet alleen de gemeentelijke organisatie, maar juist ook de inwoners, ondernemers, instellingen, bezoekers en/of gebruikers van de infrastructuur en vervoerssystemen. We werken daarom met een projectstructuur waarin de verschillende betrokken partijen hun eigen rol en waarde hebben. Zie voor het schematisch overzicht figuur 2

## PROCES TOTSTANDKOMING MOBILITEITSPLAN GEMEENTE ALBRANDSWAARD



FIGUUR 2 | PROCES TOTSTANDKOMING MOBILITEITSPLAN GEMEENTE ALBRANDSWAARD



02.

# INVENTARISATIE



# GEMEENTE ALBRANDSWAARD



23,76 km<sup>2</sup>  
 7 wijken  
 5 wegbeheerders  
 26.349 inwoners (1.215 inw./km<sup>2</sup>)



12.845 auto's + 9% t.o.v. 2012



2 metro haltes



6 bussen  
 2 buurtbussen



## AANDEEL FIETS < 7,5 KM

30% Albrandswaard - Nederland > 34%

## AANDEEL FIETS TOTAAL

20% Albrandswaard - Nederland 23%



## VERKEERSONGEVALLEN

Jaar	Aantal	Gewonden	Doden
2017	57	22	1
2018	49	22	0
2019	51	19	0
2020	45	17	0
2021	56	14	1
<b>Totaal</b>	<b>258</b>	<b>94</b>	<b>2</b>



## AUTO OPLADEN

Voorgesteld	79
In voorbereiding	87
Gerealiseerd	161



## SNELHEIDSOVERTREDINGEN

10% weglengte - 7% kruispunten



## ONGEVALLEN

70% kwetsbare deelnemers  
 \*o.b.v. cijfers 2021

## WEGBEHEER

Gemeentelijke wegen - 114 km  
 Waterschapswegen - 28 km  
 Provinciale wegen - 4 km  
 Rijkswegen - 5 km  
**Totaal: 150 km**

## AFSTAND TOT VOORZIENINGEN

Albrandswaard		Nederland
6,2 km		7,1 km
0,9 km		1 km
0,9 km		0,9 km
3,8 km		2,6 km
8,7 km		5,0 km

In deze inventarisatie hebben we de theoretische context geschetst. Dit door een zo compleet mogelijk overzicht van literatuur, beleid en data te verzamelen. Hierbij trechteren we van Europees, landelijk naar regionaal en vervolgens naar lokaal, die we op hoofdlijnen in beeld brengen.

We zijn gestart met de trends en beleidscontext om vervolgens in te zoomen op de verplaatsingsmotieven, voorzieningen en middelen.

Om een beknopt overzicht te geven van hetgeen verzameld is aan de start van het project een infographic opgesteld. Deze geeft de eerste inzichten in huidige situatie van Albrandswaard. Deze infographic is te zien in figuur 3. De complete bronnenlijst is terug te vinden in het inventarisatieoverzicht op pagina 47.

### 2.1 TRENDS & BELEIDSCONTEXT

Het onderwerp mobiliteit binnen Albrandswaard staat niet op zichzelf, het hangt nadrukkelijk samen met andere ontwikkelingen op zowel de verticale als horizontale schaalniveaus (andere relevante thema's en beleidsvelden). Niet alleen binnen de gemeente, maar ook daarbuiten. Zowel lokaal, regionaal, landelijk als Europees. Daarom starten we met het verkrijgen van inzicht in de trends om vervolgens te trechteren naar de beleidscontext van de verschillende schaalniveaus. Hierbij is voortgebouwd op publicaties van diverse kennisinstututen zoals het PBL, KiM, CROW en INFO, waarbij de hoofdlijnen zijn samengevat. De specifieke beleidsambities en doelstellingen op de verschillende niveaus komen in deze inventarisatie nog uitgebreider per thema aan bod.

Allereerst krijgt het concept brede welvaart binnen en buiten Nederland steeds meer aandacht. Brede welvaart gaat over alles wat van invloed is op het welzijn van mensen, dus niet alleen materiële welvaart maar bijvoorbeeld ook gezondheid, veiligheid, opleiding, sociale verbanden, zingeving, zorg, persoonlijke ontplooiing, vrijetijdsbesteding en de kwaliteit van de leefomgeving. Mobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan de brede welvaart van mensen. Het stelt hen in staat banen, voorzieningen en sociale contacten te bereiken en het kan een positieve bijdrage leveren aan fysieke en mentale gezondheid. Deze integrale toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem is essentieel. Zowel de fysieke toegankelijkheid, maar ook de betaalbaarheid is daarbij van belang. Mobiliteit kan echter ook een negatieve impact hebben op de brede welvaart. Bijvoorbeeld door het veroorzaken van verkeersonveiligheid, geluids-overlast, milieuvervuiling en klimaatverandering. Daarnaast is een belangrijke trend dat de westerse maatschappijen evolueren naar een nul risicosamenleving. Het vormt een complexe uitdaging die op alle niveaus spelen zoals op vlak van leefomgeving en verkeer.

In Nederland staan we de komende jaren voor diverse uitdagingen en transitie die impact hebben op mobiliteit. Denk hierbij aan sociaal demografische transitie waarbij er sprake is van vergrijzing van de (beroeps-) bevolking, wat zich uit in meer verplaatsingen te voet of met de fiets. De komst van de elektrische tweewieler maakt dat ouderen langer vitaal blijven, maar ook steeds meer schoolkinderen maken hier gebruik van. Dit zorgt ervoor dat de drukte op de fietspaden toeneemt. Daarnaast staan we voor grote technologische ontwikkelingen en digitalisering. Dit heeft de afgelopen jaren al geresulteerd in een verschuiving van op vaste tijden en locaties werken naar plaats- en tijdonafhankelijk werken, inclusief alle vormen die daartussen zitten. Daarbij speelt ook dat reistijd meer als werktijd ingezet kan worden. Technologie kan de relatie tussen infrastructuur en voertuig versterken waardoor hogere efficiëntie van het netwerk mogelijk is, bijvoorbeeld door de ontwikkelingen op het gebied van autonoom rijden. In Europa wordt steeds meer de nadruk gelegd op de digitale transformatie, denk daarbij aan de relatie tussen voertuigen en slimme mobiliteitsmanagement- en verkeersmanagementoplossingen. Tenslotte heeft de COVID-19 pandemie en verdere digitalisering ervoor gezorgd dat het aantal online bestellingen sterk is gestegen en nog steeds toeneemt. Dit resulteert in meer bezorgdiensten en bijbehorende voertuigen in het straatbeeld.

De grotere druk op de infrastructuur brengt tegelijkertijd verkeersveiligheidsvraagstukken met zich mee. De laatste jaren is steeds meer ingezet op een risicogestuurde aanpak om de verkeerveiligheid te vergroten, maar hier valt nog een wereld te winnen. Hierdoor wordt onder andere steeds vaker ingezet op een transitie 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. Tegelijkertijd ontstaan vraagstukken met betrekking tot 'grijze wegen', bereikbaarheid van hulpdiensten en bijvoorbeeld het ontwerpprincipe GOW 30.

Ook duurzame ontwikkelings- en klimaatdoelstellingen krijgen een steeds prominenter rol in onze samenleving. Zo wordt klimaatadaptatie een steeds belangrijker thema. Er wordt nagedacht hoe we onze verplaatsingen kunnen verminderen, veranderen en verduurzamen. Verminderen kan bijvoorbeeld door thuiswerken te stimuleren. Parallel hieraan wordt er nagedacht over het veranderen van onze reiswijzen door de shift naar duurzamere alternatieven voor de (eigen) auto te stimuleren. Zo werd bij het rijk het Toekomstbeeld OV 2040 ontwikkeld. Eén van de cruciale overwegingen is hoe het bestaande netwerk efficiënter benut en generationaliseerd kan worden. Op die manier dienen de beschikbare middelen geoptimaliseerd te worden. Het kijken naar nieuwe technologieën en innovatieve benaderingen vormen naast de verduurzaming van het OV belangrijke pijlers. Daarnaast wordt er via het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) ingezet om de fiets een prominenter plaats te geven binnen het mobiliteitssysteem en kunnen deelauto's bijdragen aan de transitie van bezit naar gebruik. Tenslotte wordt vol ingezet op de verduurzaming van het wagenpark door de elektrificatie van het wagenpark, zowel voor collectief vervoer als individuele personenmobiliteit.

Tegelijkertijd zien we steeds meer type elektrisch aangedreven kleine voertuigen in het straatbeeld (elektrische steppen, scooters, driewielers, scootmobielen of mogelijk drones). Deze groeiende trend naar elektrische voertuigen in Nederland betekent eveneens een toenemend aantal laadstations voor elektrische voertuigen, wat mede leidt tot de discussie over de capaciteit op het net. Slim laden, bidirectioneel laden en netversterking worden elementen die steeds belangrijker worden.

Deze duurzame ontwikkelings- en klimaatdoelstellingen genereren een evolutie in denken en handelen zoals de transitie van bezit naar gebruik. De inzet van deelfietsen en deelauto's zijn hiervan een uitgesproken voorbeeld. In het verlengde van de deelcultuur is de transitie gaande naar MaaS).

Ook op vlak van stedelijke planning en ontwikkeling hebben de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen impact op het gebied van mobiliteit en gezondheid. Zo doet de "walkability" zijn intrede en verwijst naar de mate waarin een wijk, stad of gebied vriendelijk en toegankelijk is voor voetgangers. Het omvat het creëren van omgevingen waarin mensen toegankelijker te voet zich kunnen verplaatsen door te investeren in trottoirs, oversteekplaatsen, voetgangerszones en groene ruimtes.

Tenslotte zorgt de toenemende verstedelijking in Nederland voor toenemende druk op de openbare ruimte. Daarbij dient constant aandacht te zijn over de inrichting en uitwerking van voorzieningen, ontwikkelingen, en waar mogelijk dubbelgebruik van de (openbare) ruimte. Mobiliteit speelt hierin een belangrijke sleutelpositie.

Dit geldt ook voor de gemeente Albrandswaard. Er is de laatste jaren een toenemende druk op de openbare ruimte, waarbij meer ruimte nodig is voor wonen, werken, verblijven en daarbij horend de juiste infrastructuur.

De gemeente werkt aan een aantal beleidsdocumenten die een samenhang hebben met het mobiliteitsplan. Denk hierbij aan de woonvisie, waarbij wordt ingezoomd op de toekomstige vraagstukken op het gebied van woningbouw (inclusief woningaantallen) en bijbehorende ruimtelijke keuzes, Maar ook het groenbeleidsplan, waarbij ingezet wordt op toekomstbestendig groen, meer groen met identiteit en waarde, het vergroten van de biodiversiteit en klimaat adaptieve inrichting. Deze opgaven hangen sterk samen met de ruimtelijke keuzes en mobiliteitsvraagstukken. Ook deze onderdelen krijgen daarom een prominente plek binnen de inventarisatie.

Tenslotte is er in het raadsakkoord en college werkprogramma de nodige politieke sturing meegegeven om met mobiliteit aan de slag te gaan. Zie hieronder een citaat uit het raadsakkoord/college werkprogramma.

"Langzaam verkeer gaat voor"

"Vergroten van de verkeersveiligheid en het veiligheidsgevoel bij onze inwoners. Hierbij staan de fietser en voetganger centraal in het verkeer. Wij realiseren veilige (school)omgevingen. Wij stimuleren duurzame mobiliteit en deelmobiliteit."

### 2.2 DE REIS (HET DOEL)

Voor we inzoomen op de verschillende onderdelen van bereikbaarheid, is het goed om kort toe te lichten wat we verstaan onder bereikbaarheid. We beschrijven het als 'de hoeveelheid tijd, geld en moeite die gebruikers van een activiteit moeten investeren om vanuit hun herkomstgebied de (bestemmings-) locatie van de activiteit te bereiken'. Bereikbaarheid gaat daarmee niet alleen over de afstand tussen A en B, maar veel meer over de reis tussen A en B. Een belangrijke factor voor het meten van bereikbaarheid is (reis)tijd. Bereikbaarheid is ook een belangrijke voorwaarde voor economische groei en welvaart van een gemeente.

Het draait dus om de verplaatsing, om de reis die mensen maken tussen locaties. De bereikbaarheid van een locatie wordt enerzijds bepaald door de snelheid, en daarmee de reistijd. En anderzijds de afstand tot de bestemmingen. In dat opzicht is ruimtelijke ordening een bepalende factor. Bereikbaarheid is hiermee het product van snelheid in combinatie met nabijheid.

#### Bereikbaarheid

Bereikbaarheid hangt samen met de ligging van de voorzieningen (met name de bestemmingen). Mobiliteit is immers een middel om noodzakelijke en wenselijke verplaatsingen te kunnen doen in functie van werken, recreëren, wonen, etc.. Welke vorm van mobiliteit in Albrandswaard nu en in de toekomst nodig is, zal dan ook erg afhankelijk zijn van de mate waarin je als gemeente, maar ook regio/provincie, inzet op bereikbaarheid en/of nabijheid. Een handvat wordt geformuleerd in de Nationale Omgevingsvisie (hierna: NOVI) waarin is opgenomen dat de nabijheid tussen functies versterkt moet worden met het organiseren en inrichten van regio's.

De gemeente Albrandswaard kenmerkt zich door een bijzonder interessante en unieke ligging. Het is gelegen in de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH) en maakt daarmee onderdeel uit van een stedelijke regio. Het ligt ingeklemd tussen de blauwe aders van de haven van Rotterdam en de Oude Maas. Het vormt als het ware de 'groene long' in het stedelijke en industriële 'geweld' van de omgeving.

De gemeente is per fiets bereikbaar via de utilitaire route F15. Deze snelfietsroute tussen Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk werd recentelijk volledig gerealiseerd. Deze route bestaat uit twee corridors met elk een lengte van ongeveer 18 kilometer. De route loopt door de kern van Poortugaal en op strategische locaties zijn de corridors aangebracht om een naadloze verbinding te realiseren tussen Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk. Maar ook de snelfietsroute Rotterdam – Spijkenisse vormt een belangrijke schakel. Rotterdam is binnen 30 minuten per fiets te bereiken en steden als Delft en Dordrecht binnen 60 minuten.

Kijken we naar het openbaar vervoer (OV) dan is de gemeente Albrandswaard vooral bereikbaar door de aanwezigheid van de twee metrostations (Poortugaal en Rhoon), die onderdeel uitmaken van het Rotterdamse metronetwerk. Via lijn D sta je binnen 20 minuten op Rotterdam Centraal, en vanaf daar kun je de reis vervolgen per trein naar andere bestemmingen in Nederland. Maar ook via de halte Tussenwater sta je in enkele minuten in Spijkenisse en binnen 15 minuten op intercitystation Schiedam waar trein, bus tram en metro samenkomen. Reis je verder met het OV, dan reis je binnen 60 minuten naar steden als Den Haag, Leiden, Delft, Gouda en Breda. Ook reis je binnen 75 minuten naar Amsterdam, Antwerpen en Utrecht (zie figuur 4).

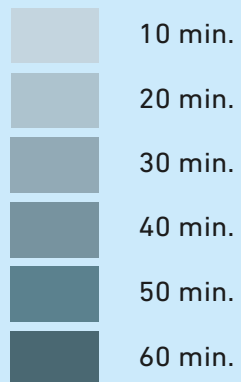
Vanwege de ligging en de functie als woongemeente is Albrandswaard traditioneel ingericht voor de auto. De gemeente heeft relatief veel woningen in het hogere segment, wat resulteert in hoger autobezit en -gebruik. Van oudsher is het gebied voornamelijk ontsloten via de dijkstructuur en het bijbehorende veenmoeraslandschap. De dijkstructuur is tot op de dag van vandaag een belangrijk structurerend element. De dorpen van Poortugaal en Rhoon zijn hier grotendeels op of rondom ontwikkeld.

Albrandswaard wordt via de Groene Kruisweg (N294) direct ontsloten op de A15. Dit vormt de verbinding met de rest van Nederland. Vanuit het oogpunt van de automobilist is de bereikbaarheid van de gemeente Albrandswaard goed te noemen. Zo reis je theoretisch gezien, dus zonder files / vertraging, met de auto binnen 40 minuten naar steden als Breda, Den Haag en Utrecht en binnen 60 minuten naar Amsterdam en Antwerpen (zie figuur 4).

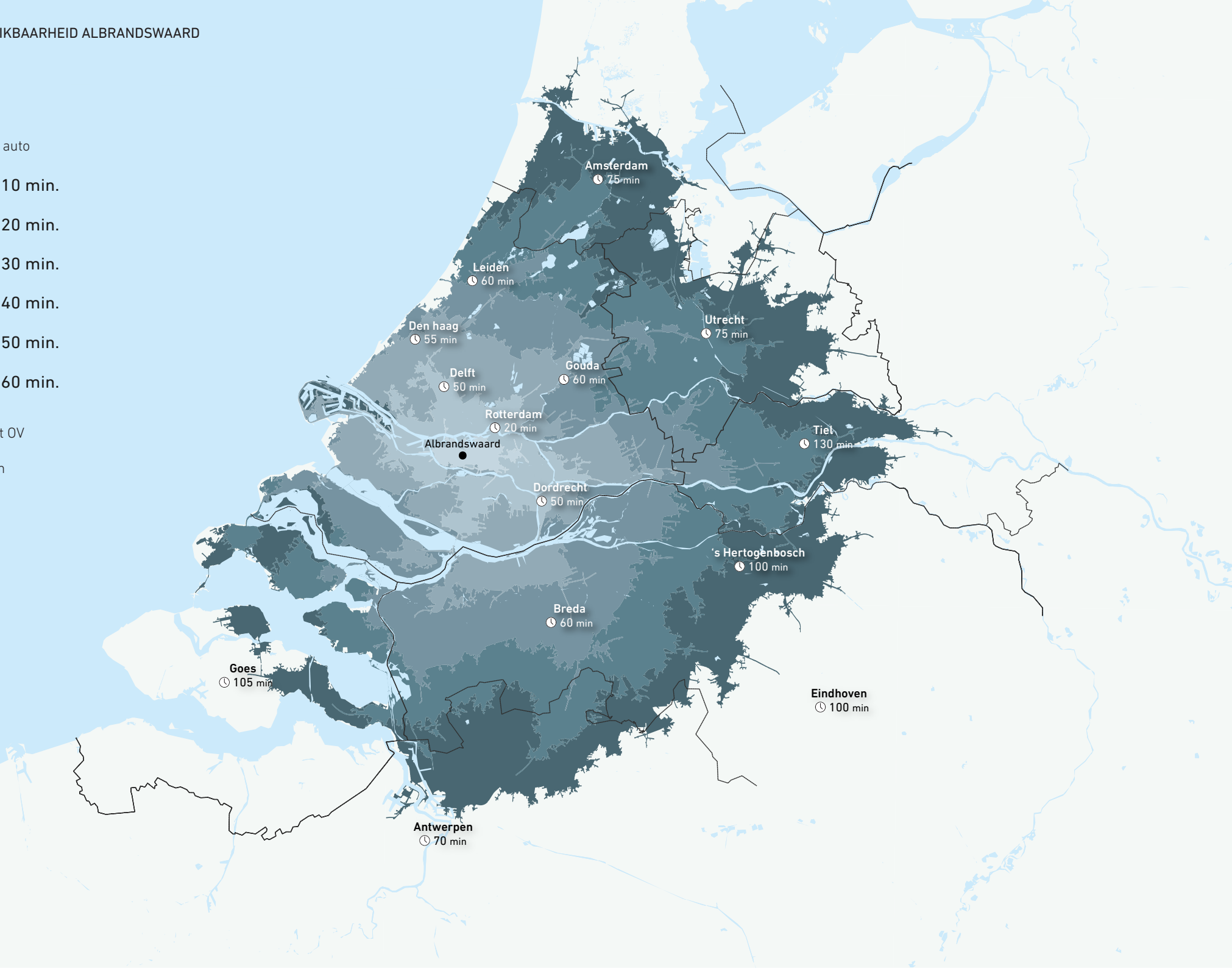
FIGUUR 4 | BEREIKBAARHEID ALBRANDSWAARD

LEGENDA

Reistijd met de auto



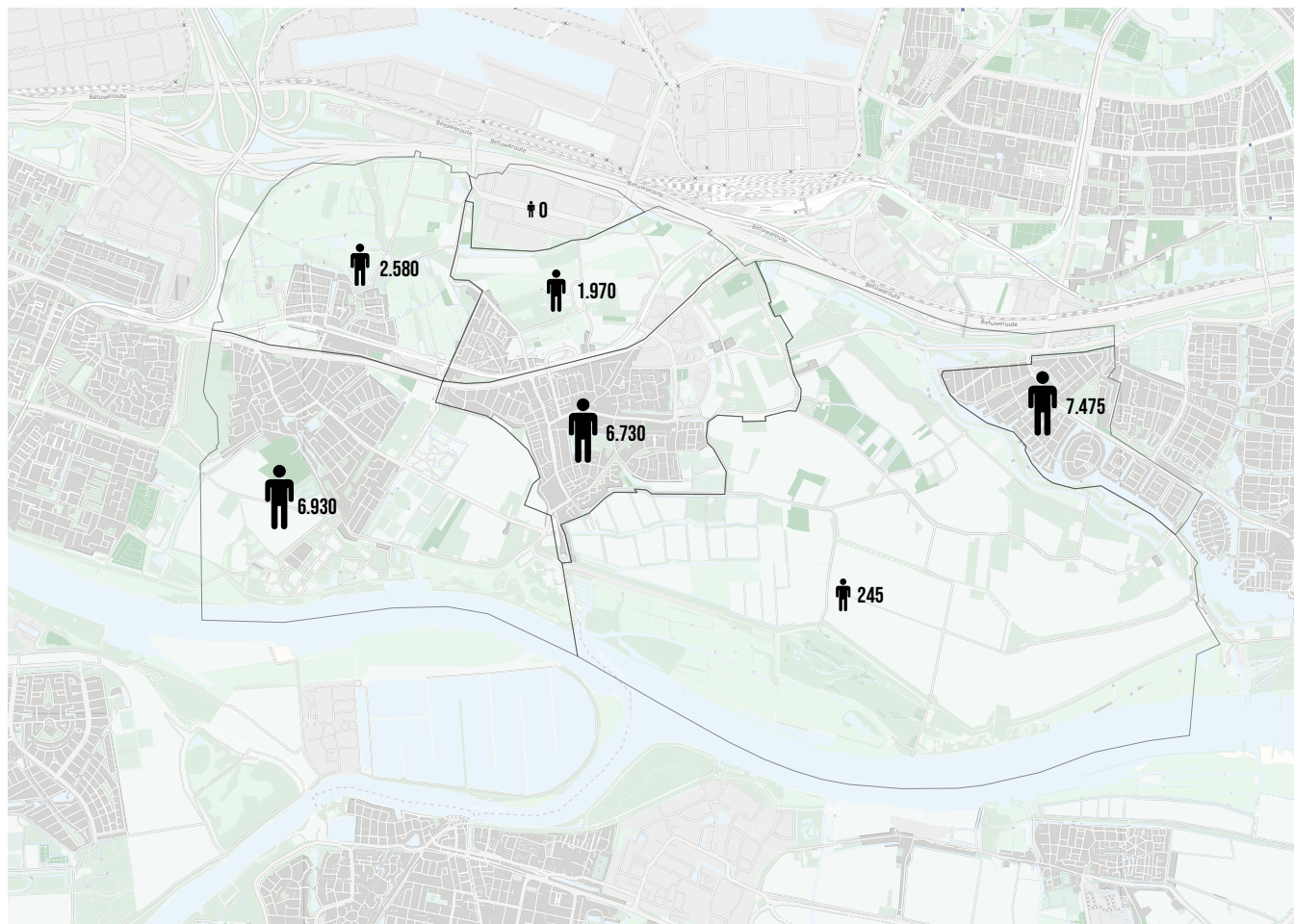
Reistijd met het OV



### Demografie

De gemeente Albrandswaard vormt met zijn unieke ligging in de nabijheid van de Randstad en landelijke karakter een aantrekkelijke woonlocatie. De afgelopen decennia heeft de gemeente Albrandswaard een forse groei in inwoneraantal doorgemaakt. In de afgelopen 22 jaar is het inwoneraantal gegroeid met 58%, van 16.420 in 2000 naar 25.934 in 2022 (CBS 2022). De inwoners zijn verspreid over zeven wijken en daarbinnen 22 buurten. In figuur 5 is per wijk het huidige inwoneraantal (2022) aangegeven op basis van de CBS-cijfers. Te zien is dat Poortugaal-Zuid (6.930), Rhoon-Zuid (6.730) en Portland (7.475) de meeste inwoners huisvesten. Poortugaal-Noord (2.580) en Rhoon-Noord (1.970) volgen op gepaste afstand. Tenslotte woont een klein deel van de inwoners van de gemeente in het Buitengebied Albrandswaard (245). De wijk Rotterdam-Albrandswaard oftewel Distripark Eemhaven heeft geen inwoners, maar huisvest wel de nodige bedrijvigheid. Op basis van woningbouwprognose krijgt Albrandswaard tussen 2023 en 2027 te maken met een bevolkingsgroei van 3,8%. Kijken we verder richting 2030, dan stijgt deze bevolkingsgroei verder door naar 13%. Dit op basis van de voorgenomen toename van de woningvoorraad.

Om een goed beeld te krijgen van de mobiliteitsbehoeftes zoomen we verder in op de bevolkingsopbouw van de gemeente Albrandswaard. Hiernaast in de infographic en in figuur 6 zijn de belangrijkste demografische gegevens opgenomen.



FIGUUR 5 | AANTAL INWONERS PER KERN

FIGUUR 6 | INFOGRAPHIC ALBRANDSWAARD

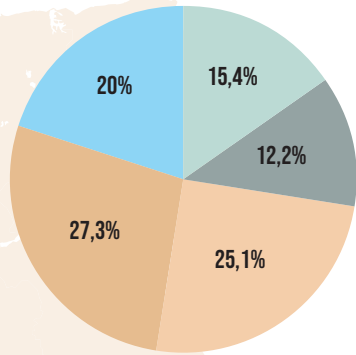
## NEDERLAND



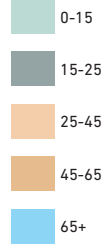
**2,13**  
Gemiddelde  
huishoudensgrootte



**34.200**  
Gemiddeld  
inkomen



### Leeftijd



## ALBRANDSWAARD

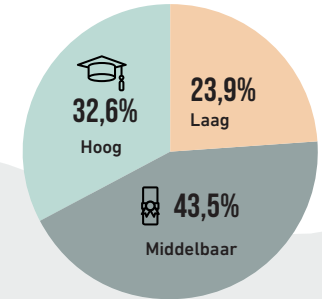


49,7% 50,3%

**25.934**  
Inwoners



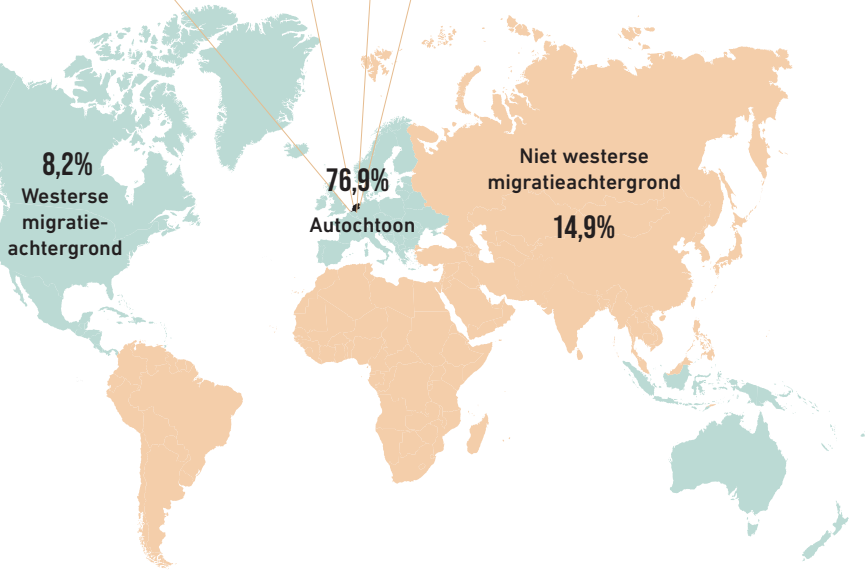
**2,41**  
Gemiddelde  
huishoudensgrootte



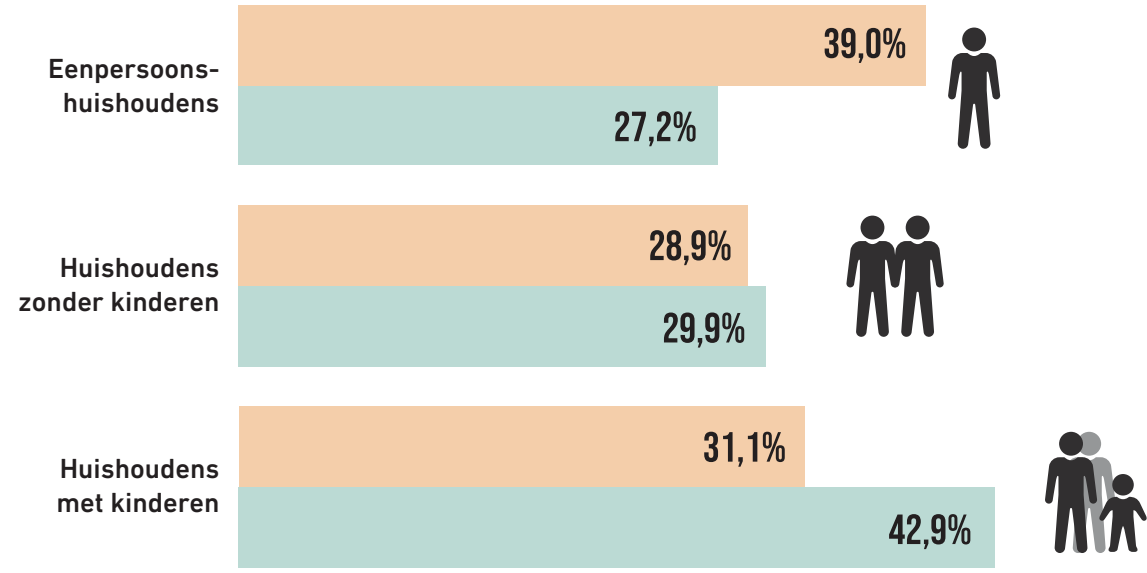
### Opleidingsniveau



**39.700**  
Gemiddeld  
inkomen



Albrandswaard Nederland





## Leefomgeving en voorzieningen

De gemeente Albrandswaard bestaat uit de eerdergenoemde zeven wijken. Zoomen we uit naar de ruimtelijke structuren binnen de gemeente, dan zijn er drie kernen en buitengebieden te onderscheiden met elk hun identiteit. Rhooon is ontstaan langs de polderdijken. Vooral langs de Rijdsdijk en de Dorpsdijk liggen fraaie, historische buitenplaatsen. In latere perioden is de ruimte tussen de dijken verder bebouwd. De verbinding en overgang tussen de dorpskern en de historische dijken is bijzonder. Poortugaal is van oorsprong een lintdorp. Buiten het centrum zijn veel ruime woningen. Portland is een moderne woonkern in een waterrijke en landelijke omgeving. Binnen de omgevingsvisie zijn de leefbaarheid en de voorzieningen geschetst in een viertal thema's. Hier bouwen we in dit onderdeel verder op voort.

## Wonen in een dorp

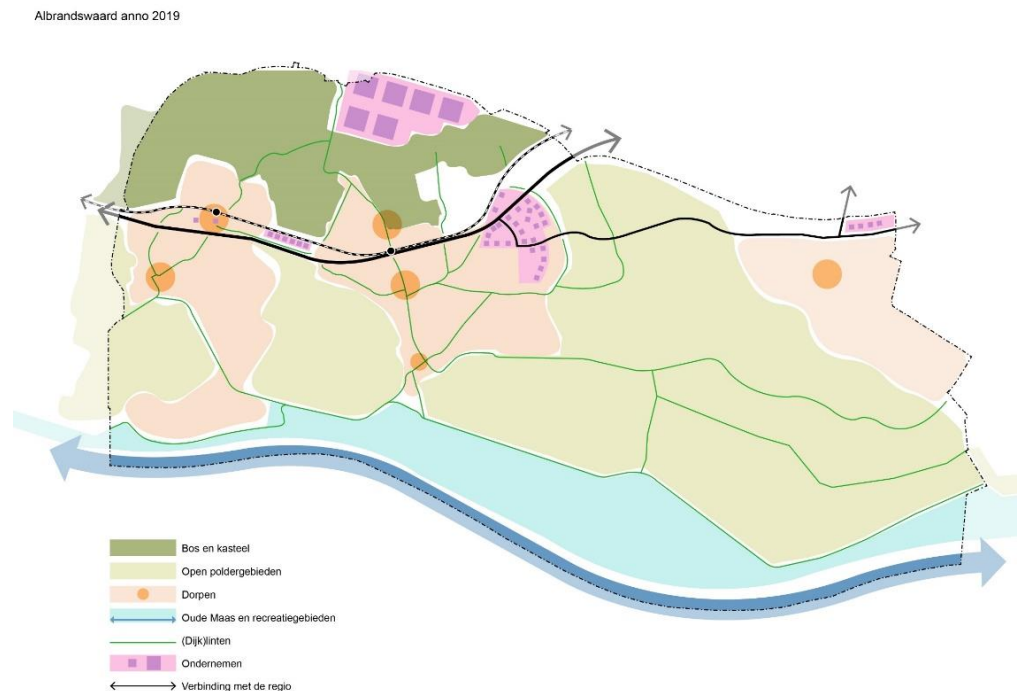
De gemeente staat vooral bekend als een gemeente waar gewoond wordt. De woontypologie kenmerkt zich veelal door laagbouw. De werkgelegenheid binnen de gemeente is beperkt. De meeste inwoners werken niet in Albrandswaard, wat een sterke uitgaande pendel genereert. Mede dankzij de historische groei van Albrandswaard worden de functionele verplaatsingen vooral met de auto gedaan. Via de N492 en de A15 is het gebied ontsloten voor gemotoriseerd verkeer. Door de bevolkingsgroei en ruimtelijke ontwikkelingen neemt de druk op de lokale wegen hierdoor toe. Ook voor parkeren in de kleine dorpscentra is beperkte ruimte. Tenslotte kan het verkeer negatieve effecten hebben op de leefbaarheid in het gebied.

## Voorzieningen

De basisvoorzieningen, waaronder basisscholen, zorgverleners, sociaal-maatschappelijke accommodaties en sportaccommodaties zijn verspreid over de drie kernen. In alle kernen zijn winkelvoorzieningen aanwezig, zowel supermarkten als lokale winkels. De gemeente heeft binnen haar grenzen alleen scholen voor basisonderwijs. Voor het voortgezet onderwijs gaan kinderen naar verschillende scholen in de regio (Rotterdam, Spijkenisse, Barendrecht, Ridderkerk). Het aantal regionale voorzieningen binnen de gemeente is beperkt. Wel heeft de gemeente op het gebied van recreatie een sterke troef in handen met het natuurgebied Rhoonse Grienden, oevers van de Maas en het in ontwikkeling zijnde Buytenland van Rhooon. Op de kaart op pagina 16 is een overzicht opgenomen met de belangrijkste voorzieningen in de gemeente Albrandswaard. Daarnaast biedt de infographic op pagina 8 inzicht in de afstand tot voorzieningen. Hierbij zijn deze afstanden afgezet tegen het Nederlandse gemiddelde.

## Ondernemende gemeente

In de gemeente zijn een aantal grote logistieke bedrijven gevestigd, die voornamelijk gericht zijn op de haven van Rotterdam. Ongeveer de helft van deze bedrijvigheid is gevestigd op de bedrijventerreinen Distripark en Overhoeken. Waarbij het Havenbedrijf een grote rol heeft op Distripark. De andere helft van de bedrijvigheid is verspreid in de kernen of in het buitengebied. Binnen de gemeentegrenzen zijn er slechts beperkte fysieke doorgroeimogelijkheden voor het bedrijfsleven. Tegelijkertijd hebben ondernemers een grote verbondenheid met Albrandswaard, ook als ze (ondertussen) elders een bedrijf hebben.



FIGUUR 7 | ALBRANDSWAARD IN 2020  
BRON: OMGEVINGSVISIE ALBRANDSWAARD 2040

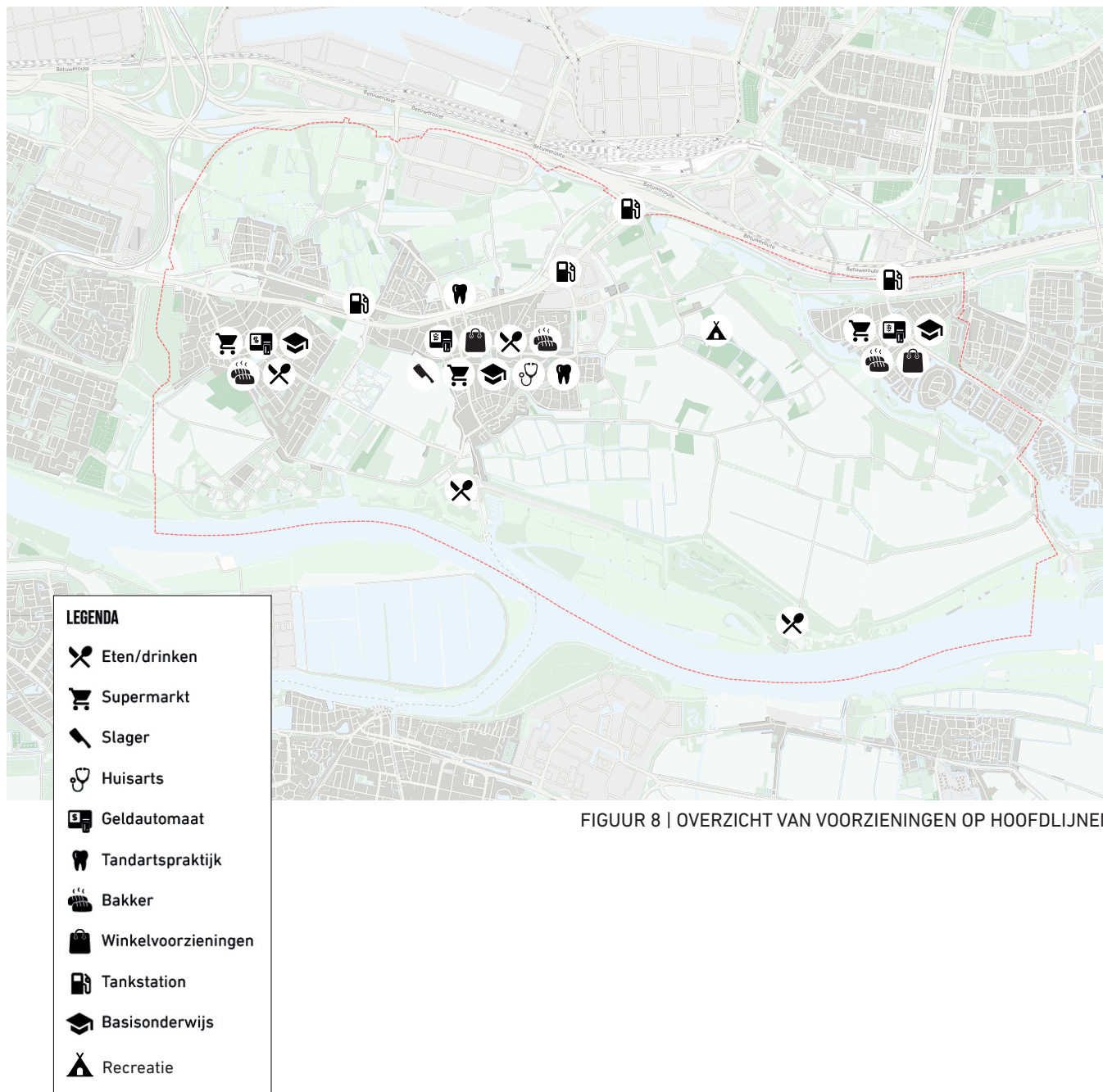
## INVENTARISATIE

### Groene oase

Het landschap in Albrandswaard staat in het teken van de wisselwerking tussen land en water. Het kenmerkt zich met dijken, stroomruggen, terpen, kreken en rivierarmen. Daarnaast is er een tegenstelling in het open en gesloten karakter van het landschap. Ten noorden van Rhoon en Poortugaal is het gesloten landschap met bos en harde barrières van de A15. Ten zuiden van de kernen heeft het landschap juist een open karakter met polders, grasland en dijken. De gemeente grenst daarnaast aan de recreatieve drager de Oude Maas, met als bijzonder natuurgebied de Rhoonse Grienden. Ook ligt aan de Oude Maas de Johannapolder. Dit recreatiegebied heeft een jachthaven, horeca en klimbos. Het landschap kan op deze locatie beleefd worden. Maar ook op weg door het gebied is het goed beleefbaar. De fietsverbinding Portland-Rhoon-Poortugaal is daar een belangrijke schakel in. Tenslotte is ook het Buytenland van Rhoon een belangrijke (toekomstige) recreatieve trekker in het gebied. Dit gebied van zo'n 600 hectare zal op termijn voor 60% in gebruik zijn voor landbouw en 40% staat ter beschikking van natuur. Daarbinnen kan gewandeld, gefietst en gestruind worden. Parkeren gebeurt aan de drie entrees aan de randen. In de polder zelf ligt de nadruk op het beleven van de natuur, de cultuurhistorie en producten.

### Gezonde & Veilige leefomgeving

Door de nabijheid van de Rotterdamse havens heeft de gemeente te maken met een aantal uitdagingen. Zo komt de gemeente aan de randen met veel transport van gevaarlijke stoffen en luchtkwaliteitsproblematiek. Bovendien valt een deel van de gemeente binnen de veiligheidszone van de Rotterdamse havens. Ook de grootschalige infrastructuur, zowel boven- als ondergronds, zijn aandachtspunten bij het creëren van een veilige leefomgeving.



FIGUUR 8 | OVERZICHT VAN VOORZIENINGEN OP HOOFDLIJNEN

### Ruimtelijke ontwikkelingen

In de komende jaren krijgen we in Nederland, in de regio, maar zeker ook in Albrandswaard te maken met grote opgaven. Deze moeten allemaal een lokale doorvertaling krijgen. In de omgevingsvisie van Albrandswaard zijn vijf opgaven benoemd. Het gaat hierbij om: klimaatverandering, energietransitie, gezond leven, economische verandering en verstedelijking. Hieronder gaan we hier nader op in.

#### *Mobiliteit: Ontsluiting Albrandswaard per metro*

De aanwezigheid van de twee metrostations is belangrijk voor Albrandswaard. De ligging van de metrostations wordt als structurerend gezien. Het gebruik dient hierdoor versterkt te worden. De metro wordt immers in de huidige situatie niet optimaal gebruikt. De dorpen liggen weliswaar op korte afstand, maar wel met de rug naar de metrostations gekeerd. De gemiddelde afstand tot de metro en in het algemeen ov-haltes is ten opzichte van de gemiddelden in Nederland hoger. Er ligt een kans om de dorpen een gezicht naar de metro te geven. Verbetering van de openbare ruimte, de toegankelijkheid rondom de stations alsook de bereikbaarheid ervan kan bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het gebruik van de metro. Ook liggen er opgaven om deze haltes aan te sluiten op de fietsverbindingen en fietsparkeren te verbeteren. Nieuwe initiatieven voor woon- en werklocaties worden zo veel als mogelijk in de nabijheid van een metrostation gerealiseerd. Verwijzing naar gebiedsopgave: 1. Omgeving rondom metrostations (zie omgevingsvisie)

#### *Wonen in het groen: Albrandswaard blijft – met haar karakteristieken een cultuurhistorisch landschap – de groene long aan de zuidkant van Rotterdam met een gezonde en veilige leefomgeving voor haar inwoners.*

Er is een toenemende vraag naar ruimte voor nieuwe woningbouw. In Albrandswaard is dit vooral een verdichtingsopgave. Deze opgave – met meer inwoners op hetzelfde oppervlak – vraagt met het oog op een gezonde leefomgeving om meer groen in de wijken. Dit groen zal ecologisch verantwoord worden aangelegd en onderhouden. Als het op de lange termijn noodzakelijk is om meer woningen te realiseren, dan komen de gebieden rondom de metrostations het eerste in aanmerking. Dan kunnen de buitengebieden vrij blijven van bebouwing.

De polders en de bossen hebben een grote recreatieve waarde. Deze waarde neemt toe wanneer de buitengebieden beter toegankelijk worden. Dit kan door de aanleg van meer wandel- en fietspaden en door toevoeging van andere groene recreatieve voorzieningen. Hierin wordt de link gemaakt met de woonvisie en het groenbeleidsplan.

Verwijzing naar gebiedsopgave: 2. Het Buitenland van Rhooen en gebiedsopgave: 3. De Polder Albrandswaard (zie omgevingsvisie)

#### *Hernieuwbare energie: Albrandswaard geeft, aanvullend op de woningbouwopgave, ruimte aan de energietransitie, waarbij als eerste wordt ingezet op dubbel grondgebruik.*

Gelet op de opgaven rond klimaatverandering en gezondheid is het belangrijk dat het groene karakter van Albrandswaard zoveel als mogelijk behouden blijft. Tegelijkertijd neemt de druk op het buitengebied toe met de ruimte die nodig zal zijn voor de energietransitie. Ook de opgave voor de woningbouw legt druk op de beschikbare ruimte. De vraag welke ruimtelijke opgave voorrang krijgt, is een belangrijke vraag om te beantwoorden. Die ene ruimtelijke opgave bepaalt immers de randvoorwaarden voor de andere opgaven.

Ruimte voor de energietransitie wordt gevonden door eerst in te zetten op dubbel grondgebruik. Denk hierbij aan het optimaal benutten van ruimte op daken voor zonnepanelen en kansen voor zonneparken op of boven grootschalige parkeervelden en langs grootschalige infrastructuur.

Mocht het in de toekomst noodzakelijk zijn om te bouwen in het buitengebied, dan heeft woningbouw te allen tijde voorrang boven zonneparken. Kansen voor zonneparken zijn er mogelijk wel in de zogenaamde "pauzelandschappen". Dan worden zonneparken in een tijdelijke opstelling geplaatst tot het moment dat de definitieve bebouwing – zoals woningbouw – er komt.

Verwijzing naar gebiedsopgave: 4. Het Antes terrein (zie omgevingsvisie)

*Wonen en werken: Albrandswaard biedt ruimte aan startende bedrijven en kiest voor een aantal gemengde woon-werkgebieden.* Door de economische veranderingen ontstaat bij bedrijven de wens tot schaalvergroting of tot flexibilisering naar meerdere functies op dezelfde locatie. In het Albrandswaard anno 2021 zijn er lokale bedrijven aanwezig waarvan een deel ook wensen tot uitbreiding (in schaal of in functie) heeft. Daarnaast ligt de gemeente gunstig langs de A15 en dicht bij de Rotterdamse haven en is het een gewilde plek voor bedrijven in de logistieke sector. Gecombineerd met de regionale woningbouwopgave en de beperkt beschikbare ruimte in Albrandswaard, zal er een keuze gemaakt moeten worden voor het wonen of het werken. Welke functie krijgt in de gemeente voorrang boven de ander en definieert daarmee de uitbreidingsmogelijkheden?

Albrandswaard heeft vooral een identiteit als een gemeente waar wordt gewoond. Tegelijkertijd kent Albrandswaard een relatief hoog aantal startups en een gebrek aan ruimte op bedrijventerreinen. Om het imago van woongemeente verder te versterken en te zorgen voor meer diversiteit in de woonmilieus, heeft functiemenging met een mix van wonen en werken de voorkeur. Een deel van de bestaande bedrijventerreinen kan transformeren naar een gemengd gebied. Bedrijven moeten passen in het gebied waar ze gehuisvest zijn of worden. Dit betekent dat er in de bebouwde gebieden andersoortige bedrijfsfuncties passen dan in het buitengebied. Voor uitbreiding van grootschalige, milieubelastende bedrijvigheid is geen ruimte (meer).

Verwijzing naar gebiedsopgave 5. Molendijk-Noord

Aanvullend op deze gebiedsopgaven is het essentieel in kaart te brengen welke toekomstige ontwikkelingen in de pijplijn zitten. Uit de prognoses blijkt dat er in de periode 2021 t/m 2030 wordt uitgegaan van een toename van de totale woningvoorraad van zo'n 1.450 woningen. Dit is verdeeld over Poortugaal (52%) en Rhoon (48%). Hierbij is er een netto toename van sociale huur met 26%. Hierbij is het goed om mee te geven dat de woningbouwontwikkelingen met de grootste aantallen zijn voorzien na 2028. Dit betreft Antes (500) en Omloop (300).

Naast deze woningbouwontwikkelingen zijn er ook lopende infrastructurele projecten binnen de gemeentegrenzen. Binnen het huidige beleid wordt ingezet op het beheersen van de negatieve impact van het verkeer door snelheidsremmende maatregelen, lagere snelheden, inrichten van 30 km/u zones en meer plek voor de fietsers en voetgangers.

Tenslotte zijn er nog diverse ontwikkelingen waarbij de samenwerking met andere wegbeheerders van belang is. Denk hierbij aan hoe om te gaan met de toekomst van de A4, maar ook de wegen in het buitengebied van de gemeente Albrandswaard die in eigendom en beheer zijn van het Waterschap Hollandse Delta. De afstemming van alle projecten vindt plaats binnen het programma Zuid-Holland Bereikbaar. Hierin wordt samengewerkt aan een aanpak om de verkeershinder zo goed mogelijk op te kunnen vangen. Met overheden, netwerkbeheerders en ook vertegenwoordigers van werkgevers- en ondernemersorganisaties.



FIGUUR 9 | GEBIEDOPGAVEN  
BRON: OMGEVINGSVISIE ALBRANDSWAARD 2040

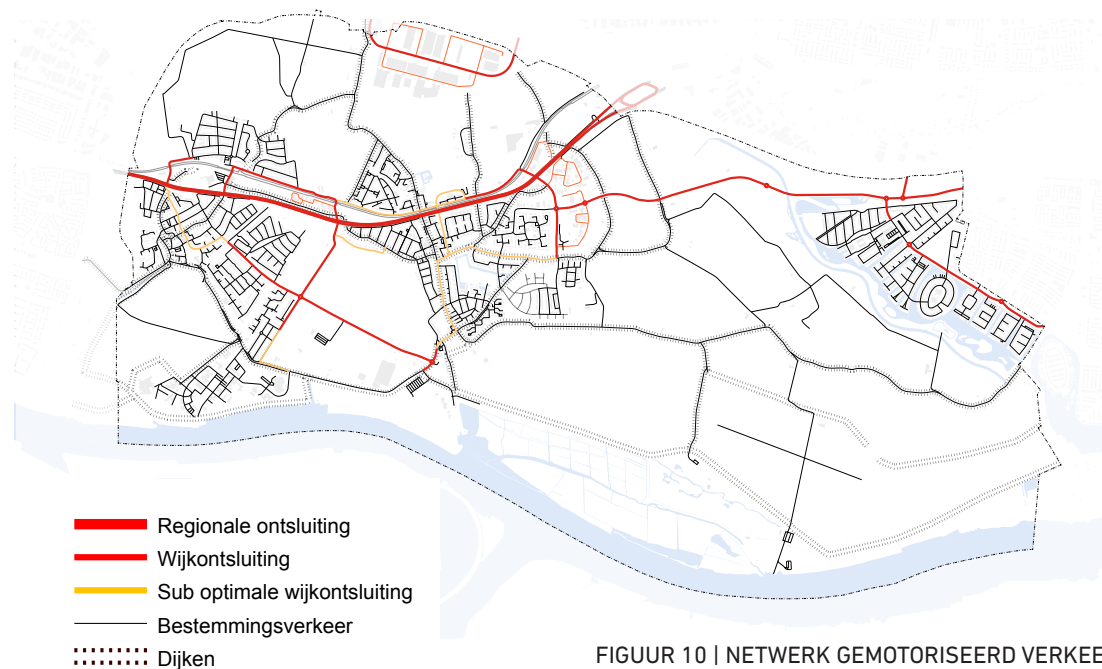
## 2.3 HET SYSTEEM

### Infrastructuur

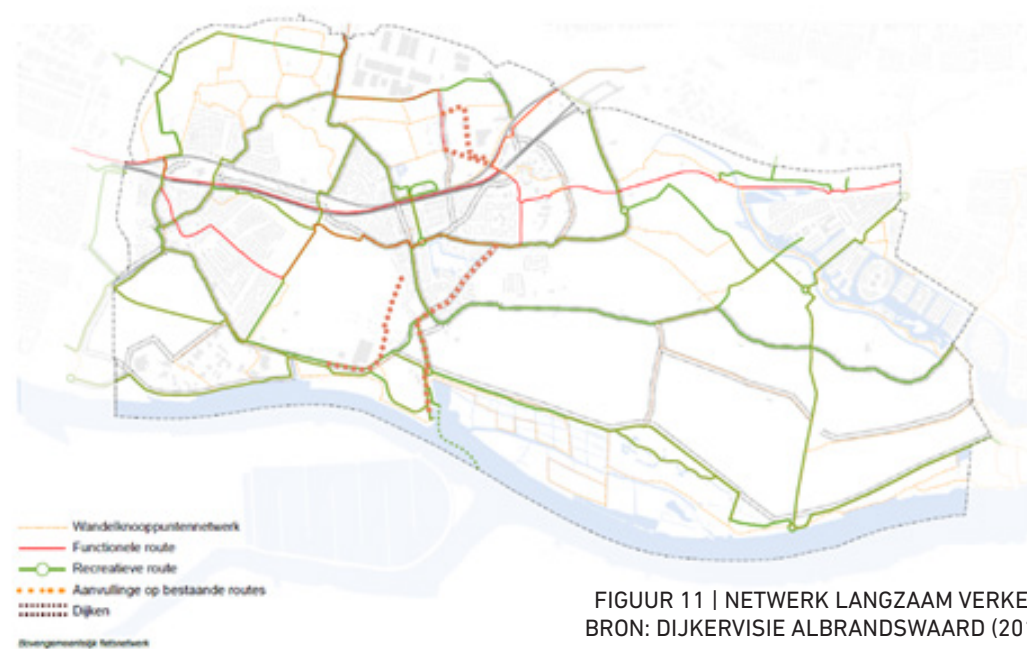
Infrastructuur is een belangrijke schakel in mobiliteitsvraagstukken. Om daadwerkelijk van A naar B te kunnen verplaatsen moet de tussenliggende afstand worden overbrugd. Dat kan over de weg, over het water, over het spoor, door de grond of door de lucht. Hierna beschrijven we de situatie van de infrastructuur, dit voor zowel het vervoer over de weg, het spoor en het water. In figuur 10 zijn de belangrijkste infrastructurele netwerken en kunstwerken in de huidige situatie weergegeven. Dit vormt de impressie van de bestaande structuur. De infrastructuur zorgt niet alleen voor verbinding, maar kan tegelijkertijd ook een barrièrewerking opleveren.

### Weg

De wegenstructuur binnen de gemeente Albrandswaard maakt onderdeel uit van een groter regionaal geheel. De A15 ontsluit de gemeente direct met het snelwegennetwerk. Tegelijkertijd vormt de snelweg de noordgrens van de gemeente en vormt dit een barrière en tegelijkertijd een buffer tussen de gemeente Albrandswaard en de havens van Rotterdam. De Groene Kruisweg (N492) fungeert nu, maar ook in de toekomst als een gebiedsontsluitingsweg met een regionale functie. Een uitbreiding of afwaardering ligt niet in de lijn der verwachting. Deze weg zorgt nu, maar ook in de toekomst voor de verbinding tussen de erftoegangs- en gebiedsontsluitingswegen uit de kernen en de snelweg (A15). De N492 ligt parallel aan de metrolijn, die samen zorgen voor zowel een barrière als doorsnijding van het gebied. Daarnaast zijn dorpen en infrastructuur voor een groot deel gerealiseerd op de unieke dijkstructuur wat het karakter van Albrandswaard weergeeft. Dit heeft geresulteerd in een steeds grotere druk op het huidige netwerk. Zowel op de wegen binnen de bebouwde kom (in beheer bij de gemeente Albrandswaard) als de wegen buiten de bebouwde kom (in beheer bij Waterschap Hollandse Delta). Bijkomend aandachtspunt is de toekomstbestendigheid van de infrastructuur. Bij hevige regenbuien is het zo dat een aantal ontsluitingswegen slecht bereikbaar/beschikbaar zijn, blijkt uit de klimaatatlas. Waterveiligheid is een belangrijk element waar met zorg naar gekeken moet worden. De klimaatatlas van de gemeente is hierin een handig instrument.



FIGUUR 10 | NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER  
BRON: DIJKENVISIE ALBRANDSWAARD (2017)



FIGUUR 11 | NETWERK LANGZAAM VERKEER  
BRON: DIJKERVISIE ALBRANDSWAARD (2017)

## INVENTARISATIE

### Actieve vervoersvormen

De wegenstructuur is voor een belangrijk gedeelte toegankelijk voor verschillende vervoersvormen. De gemeente Albrandswaard beschikt daarnaast over een uitgebreid netwerk voor actieve vormen van vervoer. Zo is een groot deel van de gemeente opgenomen in het wandelknooppuntennetwerk. Dit netwerk is opgenomen in figuur 11. Daarnaast is in dezelfde figuur het 'utilitaire' fietsnetwerk (incl. de fietssnelwegen) en het recreatieve fietsnetwerk opgenomen, waarbij ook de aansluitingen op het omliggende netwerk in beeld zijn gebracht. Naast de infrastructuur speciaal ingericht voor de actieve vervoersvormen (voetgangers/ fietsers), maken veel verkeersdeelnemers gebruik van de wegen in het buitengebied. Dit als wandel- of fietsroute naar een voorziening of als recreatieve activiteit. Dit is veelal gemengd met gemotoriseerd (bestemmings-)verkeer. Met andere woorden er is niet overal aparte infrastructuur aanwezig voor de actieve vormen van vervoer voor bijvoorbeeld voetgangers, fietsers, ruiters.

### Spoor

De metrolijn (lijn D) tussen Rotterdam Centraal en Spijkenisse verbindt de gemeente Albrandswaard met het grotere metronetwerk van Rotterdam. Binnen de gemeentegrenzen zijn er twee metrostations (Poortugaal en Rhoon), vanaf daar sta je per spoorverbinding binnen 20 minuten op OV-knooppunt Rotterdam Centraal. Ook via de halte Tussenwater sta je zo op intercystation Schiedam of de westkant van Rotterdam. Deze spoorlijn op het grondgebied van Albrandswaard wordt enkel ingezet voor personenvervoer per metro. De lijn loopt parallel aan de Groene Kruisweg.

### Water

De Oude Maas vormt de scheiding tussen de gemeente Albrandswaard en de gemeente Hoeksche Waard. Over het water is er een veerdienst beschikbaar tussen Rhoon – Oud-Beijerland – Spijkenisse – Oude Tol. Deze betaalde dienst vaart het hele jaar op werkdagen (feestdagen en de kerstavankantie uitgezonderd). In het toeristisch seizoen vaart deze ook in de weekenden en op feestdagen. Deze veerdienst wordt geëxploiteerd door de private onderneming Blue Amigo.



FIGUUR 12 | OVERZICHTKAART LOCATIES ALBRANDSWAARD

## Duurzaamheid

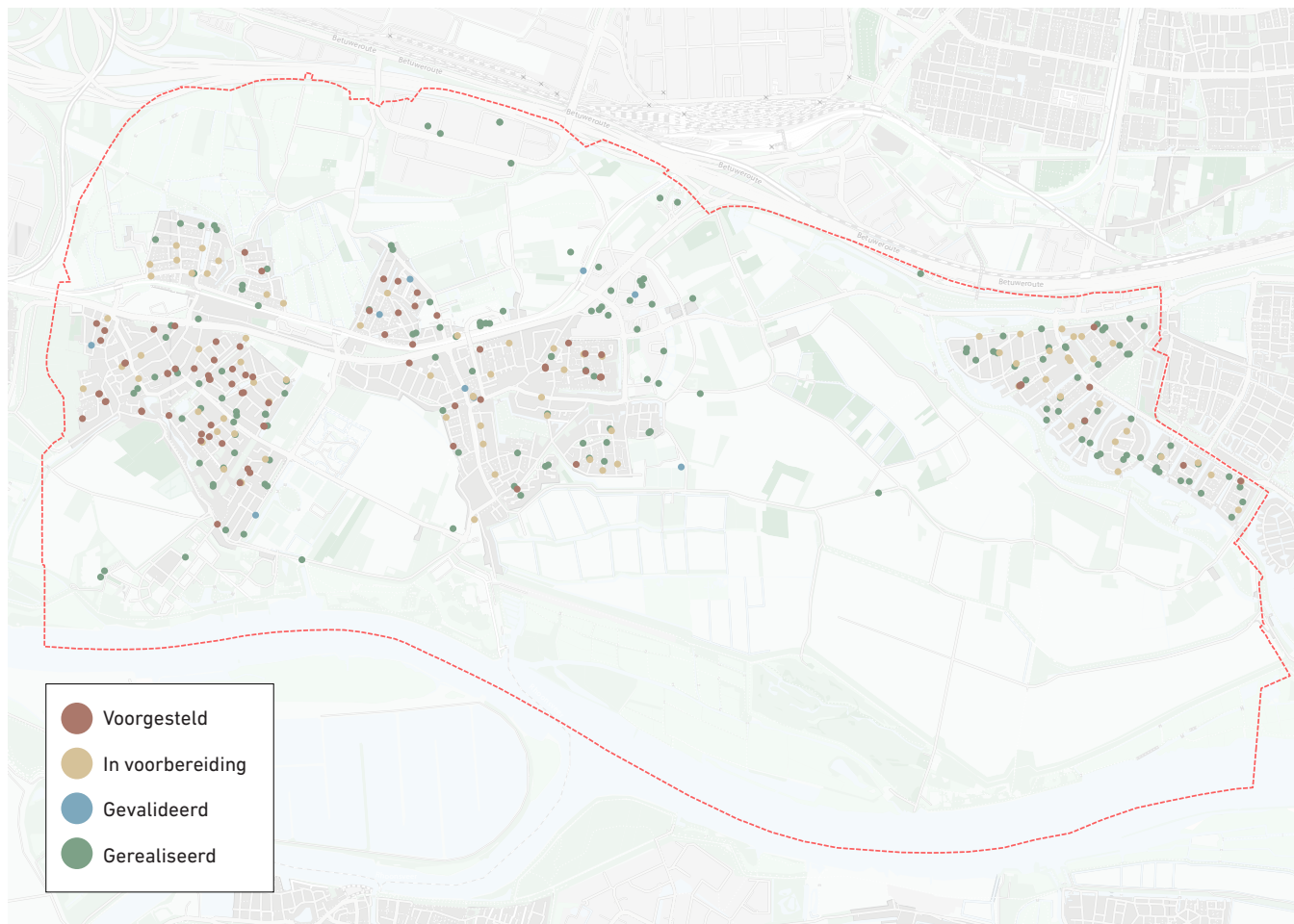
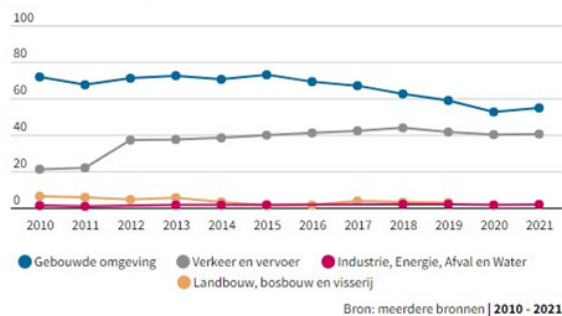
Volgens het CBS en Eurostat is mobiliteit in Nederland en Europa verantwoordelijk voor ongeveer een vijfde van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en andere schadelijke emissies. De beleidsdoelstellingen op de verschillende niveaus is dan ook om een CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren op het vlak van het mobiliteitsstelsel.

Het inzetten op zero-emissie vervoersmiddelen en inzetten op de bredere energietransitie vormt één van de opgaven binnen de omgevingsvisie van Albrandswaard. Dit ligt in de lijn met de ambitie van de MRDH en de RES 1.0 om de uitstoot van CO<sub>2</sub> door het verkeer met 30% te verminderen in 2025 ten opzichte van 2015. In 2030 moet dit met 55% zijn gereduceerd. Er liggen uitdagingen op dit gebied voor het verduurzamen van de mobiliteit als bijdrage tot de transitie naar een klimaatneutrale samenleving. Vanuit de klimaatmonitor van Rijkswaterstaat blijkt dat de CO<sub>2</sub> productie afkomstig van verkeer en vervoer in 2012 van 37,1 naar 40,4 kton in 2021 gestegen is. Binnen de gemeente Albrandswaard is dit verder ondergebracht in de uitvoeringsnota duurzaamheid. Hierin zijn de specifieke doelstellingen en onderwerpen opgenomen die op het gebied van duurzame mobiliteit de nadrukkelijk aandacht behoeven.

Niet alleen de aanpak van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar ook algemeen het verbeteren van een gezond en veilig klimaat is op de diverse beleidsvelden een belangrijke beleidsambitie. Binnen deze thematiek zit een grote verwevenheid met de klimaatadaptatie en de ecologische ambities van de gemeente waarmee een synergie gevonden moet worden.

## Verkeersveiligheid

**CO<sub>2</sub>-uitstoot energieverbruik sectoren**  
Albrandswaard, kton



FIGUUR 13 | IMPRESSIE HUIDIGE LAADINFRASTRUCTUUR OKTOBER 2023

## INVENTARISATIE

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft begin 2019, namens de Rijksoverheid, het startschot gegeven voor de uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Deze strategische visie is tot stand gekomen in samenspraak met de verkeersveiligheidspartners en gaat uit van een integrale risicogestuurde aanpak op negen thema's. Binnen deze thema's moet integraal worden samengewerkt met als doel de risico's voor verkeersveiligheid binnen deze thema's zoveel mogelijk in te perken. De partners doen dit door de integrale inzet van de zogenaamde drie E's (Engineering Education en Enforcement en of vertaald infrastructuur, educatie (communicatie) en handhaving).

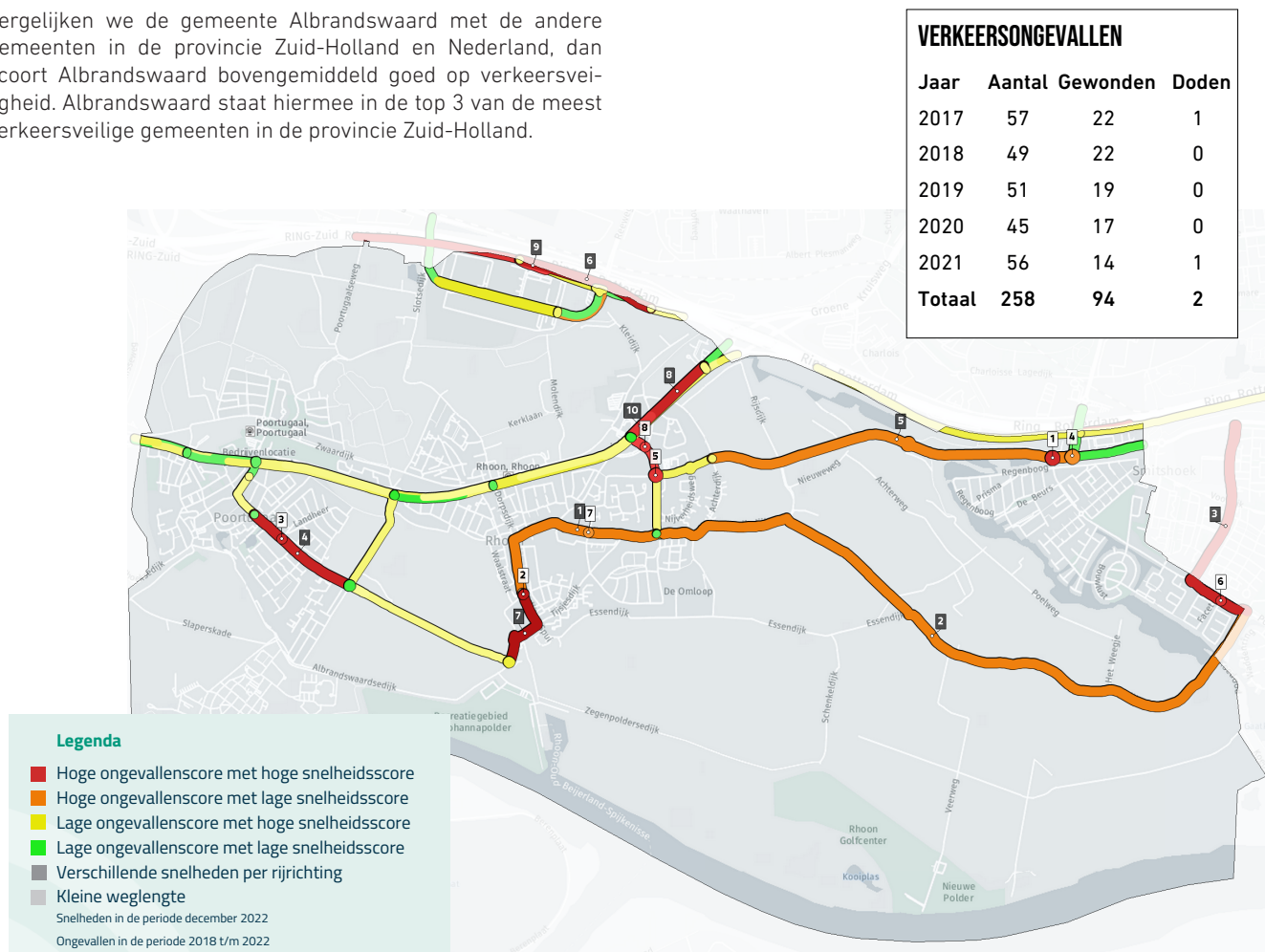
Zowel landelijk als regionaal wordt uitgedragen dat we op weg zijn naar nul verkeersslachtoffers. Binnen de provincie Zuid-Holland is dit doorvertaald: 'Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland: maak een punt van nul verkeersslachtoffers'.

Dit sluit aan bij de ambitie binnen de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid in het raadsakkoord. Dit kan onder meer bewerkstelligd worden door de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom omlaag te brengen naar 30 km/u. Om de veiligheid te vergroten, staan de fietser en voetganger centraal in de dorpskernen en is de auto te gast. Alleen waar dat veilig mogelijk is, zal 50 km/u toegestaan worden. Daarnaast heeft het aanpassen van de schoolroutes prioriteit.

Om het huidige beeld scherp te krijgen maken we gebruik van de VIASAT-gegevens, meer specifiek de BLIQ-rapportage. Hierin staan twee methodieken centraal: (verkeers)ongevalscore en de CROSS-score. De CROSS-methode combineert de ongevallenscore met een verklarende variabele, zoals een snelheidsscore. Dit gebaseerd op de cijfers van de afgelopen vijf jaar. De ongevallenscore bepaalt de prioriteit in de 'Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten'. De CROSS-score combineert, via de kleurenmatrix, beide scores. Het rode vlak bevat de trajecten of kruispunten met een hoge ongevallen- én snelheidsscore. In figuur 14 is een overzicht opgenomen van de CROSS score voor de gemeente Albrandswaard.

De cijfers geven inzicht in het type verkeersslachtoffers, verdeeld in gewonden en doden. Het totale aantal slachtoffers varieert de afgelopen 5 jaar tussen de 15 en 23. Van de slachtoffers valt 30% onder jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar. Daarnaast valt ongeveer 70% van de slachtoffers in de groep in de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike bromfietzers+ (= bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 70% van de verkeersslachtoffers.

Vergelijken we de gemeente Albrandswaard met de andere gemeenten in de provincie Zuid-Holland en Nederland, dan scoort Albrandswaard bovengemiddeld goed op verkeersveiligheid. Albrandswaard staat hiermee in de top 3 van de meest verkeersveilige gemeenten in de provincie Zuid-Holland.



FIGUUR 14 | VERKEERSVEILIGHEIDSKAAR MET CROSS-SCORE  
BRON: VIASAT



### Parkeren

In Albrandswaard is, waar het ruimtelijk gezien mogelijk is, parkeren op straat de standaard. Dit al dan niet in daarvoor aangegeven parkeervakken. Binnen de gemeentegrenzen is één blauwe zone ingericht waar specifieke parkeerregels van kracht zijn. Namelijk het parkeerterrein bij het winkelcentrum Hof van Portland in Rhoon. Deze blauwe zone geldt alleen op zaterdag tussen 8.00 en 17.00 uur. Verder is er geen andere vorm van gereguleerd parkeren (bv. betaald) aanwezig binnen de gemeente. Daarnaast zijn er enkele grotere parkeerterreinen gelegen bij voorzieningen zoals winkels, (sport-) verenigingen, recreatiegebieden en instellingen en zijn er in straten waar parkeren moeilijk gaat openbare parkeerterreinen in de wijken. Het gemiddelde autobezit komt overeen met het landelijk gemiddelde, dit komt neer op zo'n 495 auto's per 1.000 inwoners.

In het vigerende beleid zijn de parkeernormen opgenomen, welke gebaseerd zijn op de richtlijnen van de CROW (publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, september 2008). Waarbij met betrekking tot de stedelijkheid, stedelijke zone en minimale/maximale norm afgestemd is op de situatie in Albrandswaard. Daarnaast is opgenomen dat bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen moeten worden aangelegd om minimaal de eigen parkeerbehoefte op te vangen. Bij nieuwbouwprojecten geldt dat bij elke woning minimaal één parkeerplaats op eigen terrein gerealiseerd dient te worden. Het parkeren van een tweede, derde of groter aantal auto's en het parkeren van bezoekers vindt plaats op afstand (rand van de woonbuurt). Om de huidige parkeercapaciteit en bijbehorende parkeerdruk in de openbare ruimte inzichtelijk te krijgen is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Hieruit is geconstateerd dat er sprake is van hoge parkeerdruk in de openbare ruimte. Dit vormt de belangrijke input om in de vervolgstap met het deelproduct parkeernota aan de slag te gaan.

Naast het autoparkeren is ook het fietsparkeren relevant. Vanuit ruimtelijke ordening is de noodzaak aanwezig om daar extra aandacht op te vestigen, zeker in het kader van het aanmoedigen van de vitaliteit. Algemeen geldt dat die ruimte inname voor auto parkeren vijf keer zo groot is als voor fietsparkeren is. In de huidige situatie is er geen bruikbare informatie beschikbaar over het fietsparkeren op straat in de wijken of bij voorzieningen. Tijdens de locatiebezoeken is vastgesteld dat de capaciteit van (bewaakte) fietsparkeerplekken bij beide metrostations ontoereikend is.

### 2.4 HET MIDDEL (VERVOERSMIDDEL)

In de vorige onderdelen hebben we ingezoomd op locaties van voorzieningen en de infrastructuur die deze locaties met elkaar verbindt. De afstand, die overbrugd moet worden tussen de herkomst- en bestemmingslocatie, kan op verschillende manieren en met verschillende vervoersmiddelen worden afgelegd. Belangrijk is om inzicht te krijgen in welke relaties tussen de verschillende bestemmingen en herkomsten nu de sterkste connecties liggen. We staan eerst stil bij het verplaatsingsgedrag om vervolgens de verschillende vervoersmodaliteiten te benaderen volgens het zogenaamde STOMP-principe.

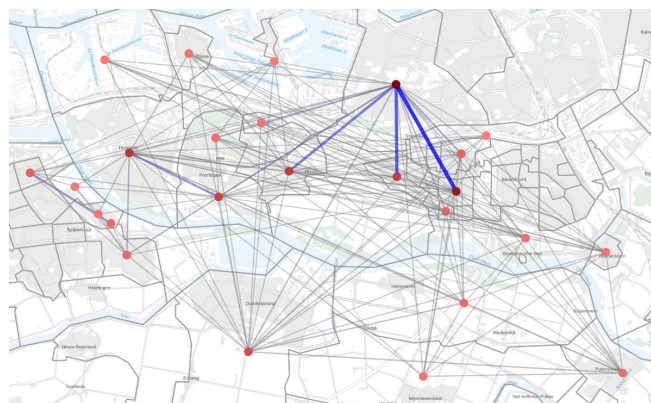
## Verplaatsingspatronen (HB Matrix)

De mobiliteitsketen omvat de verplaatsing van deur tot deur of omvat een verplaatsing waarin diverse locaties aangedaan worden. In de mobiliteitsketen staat niet de vervoerswijze voorop, maar snelheid, gemak, betrouwbaarheid en betaalbaarheid waarmee je je als reiziger van punt A naar punt B kan verplaatsen. De vervoersmiddelen die daarvoor gebruikt worden zijn divers: de eigen of geleende (elektrische) fiets, compacte (autonome) voertuigen, zelfrijdende auto's, (water) taxi's, bussen, metro's, trams, treinen en in de toekomst wellicht nog snellere voertuigen zoals de superbus, magneet-trein of hyperloop.

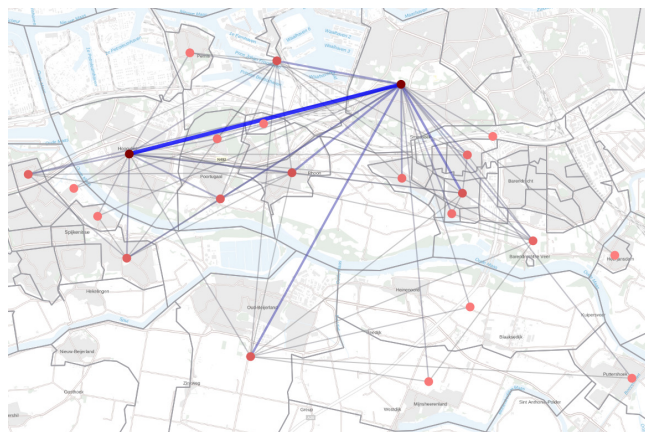
Uiteraard is de keuze van het vervoersmiddel afhankelijk van de mogelijkheden en de beschikbare infrastructuur. Alvorens we inzoomen op de verschillende vervoersvormen is het goed om na te gaan hoe het huidige verplaatsingsgedrag is vormgeven.

Om dit inzichtelijk in kaart te brengen zijn de zogenoemde herkomst- en bestemming (HB) matrices opgesteld. Deze zijn terug te vinden in figuur 15. Dit laat zien hoe de verplaatsingen tussen locaties hedendaags plaats vinden. De visualisaties laten de HB-matrices van de verschillende vervoersvormen zien: auto, ov en fiets.

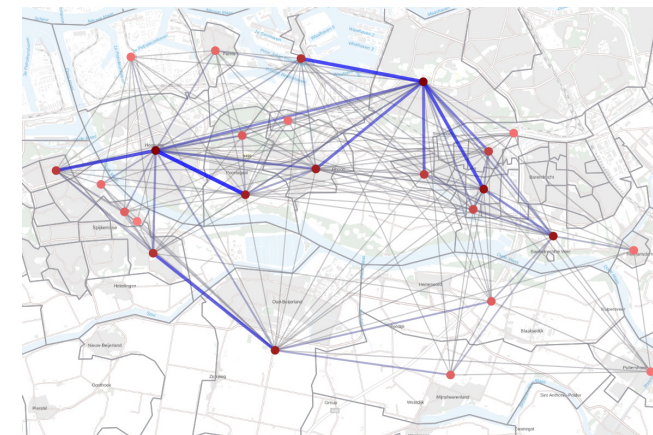
Voor de auto en vrachtwagen zijn sterke relaties te zien tussen Portland, Rhoon, Barendrecht met Rotterdam. Ook de relatie tussen Poortugaal en Rotterdam Hoogvliet zien we hier terug. Kijken we naar het OV dan springt de verbinding tussen Hoogvliet en Rotterdam eruit, op groter schaalniveau zien we de sterkste relaties tussen de kernen in Rotterdam. Ten slotte is er voor de fiets een duidelijke link te zien tussen Poortugaal en Rotterdam Hoogvliet en tussen Rotterdam en Rhoon, Portland en Barendrecht.



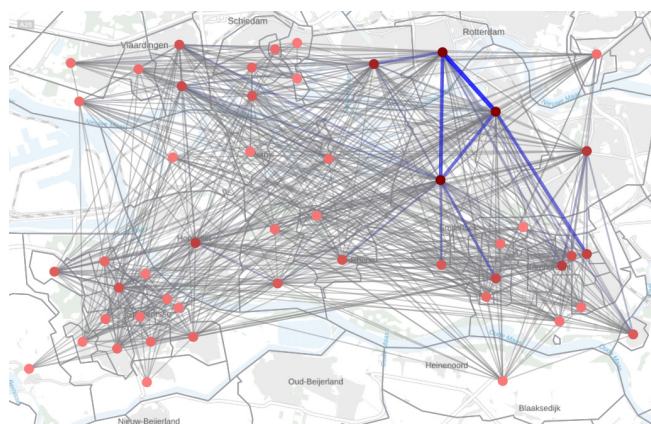
INGEZOOMD | 25 ZONES - AUTO/VRACHT



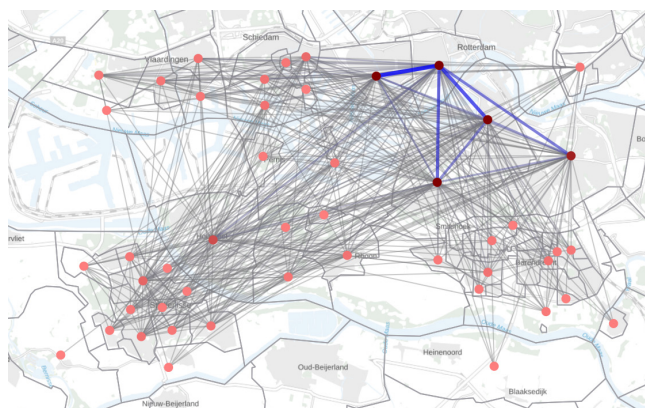
INGEZOOMD | 25 ZONES - OV



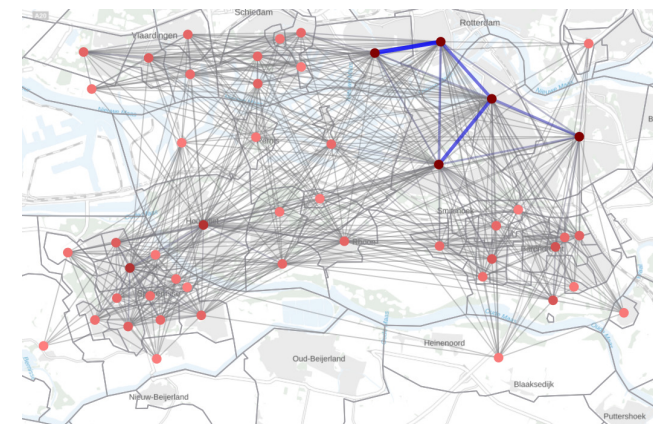
INGEZOOMD | 25 ZONES - FIETS



UITGEZOOMD | 50 ZONES - AUTO/VRACHT



UITGEZOOMD | 50 ZONES - OV



UITGEZOOMD | 50 ZONES - FIETS

FIGUUR 15 | VERPLAATSPATRONEN

## STOMP – principe

We benaderen de vervoersmiddelen op basis van het STO(M)P-principe. Bij het STO(M)P-principe wordt de mens centraal gezet bij gebiedsinrichting. Bij dit ontwerp-principe wordt de ruimte in eerste instantie ingericht voor de duurzaamste vervoersvormen. Het gaat o.a. uit van het ruimtegebruik van mobiliteitsvormen, zie figuur 16. We gaan daarbij eerst uit van de voetganger (Stappen), en vervolgens de fietser (Trappen), OV en MaaS. Als laatste wordt de Privéauto meegenomen in de inrichting. Omdat het goederenvervoer speciale aandacht vergt, wordt dit principe aangevuld met op het einde "goederenvervoer"

### Stappen

Aan het begin van de duurzame verplaatsingsketen staat het 'Stappen'. In het algemeen genomen komt op structuur- en visie niveau de voetganger er vaak niet goed vanaf. Er is beperkte aandacht voor de voetganger binnen de gebiedsinrichting. Dit terwijl nagenoeg iedereen zijn reis start en eindigt als voetganger, op weg naar de fiets, OV of de auto.

Onderzoek toont aan dat gemeenten die de openbare ruimte in de eerste plaats inrichten voor de voetgangers ervoor zorgen dat er meer gelopen wordt. De voetganger neemt weinig fysieke ruimte in en lopen is bovendien duurzaam en gezond.

In gemeente Albrandswaard in een recreatief wandelnetwerk aanwezig. Bovendien zijn er heel wat trage doorsteken en vormt het wandelen langs het water echt een belevingstroef. Echter is er in de huidige situatie de fysieke ruimte voor de voetganger beperkte ruimte beschikbaar. Dit resulteert erin dat aparte voetgangersvoorzieningen in huidige situatie ontbreken. Dit hangt met name samen met de aanwezigheid van de dijkenstructuren en beperkte fysieke ruimte die dat met zich meebrengt. Er wordt momenteel al ingezet op het geven van extra ruimte aan voetgangers.

### Trappen

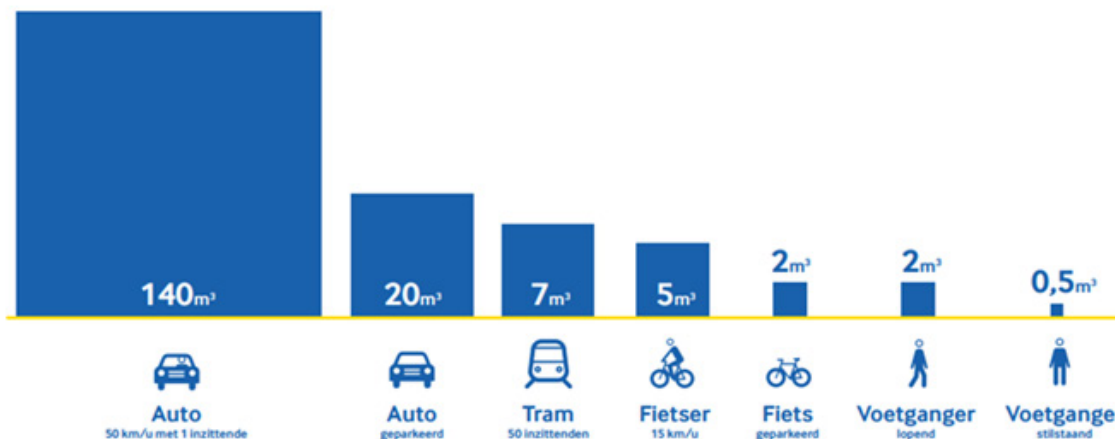
Een andere belangrijke vorm van actieve mobiliteit betreft Trappen, beter gezegd fietsen. Hieronder verstaan we zowel het functionele als recreatieve fietsen. Beide spelen een belangrijke rol in de gemeente Albrandswaard. In de huidige situatie, maar tegelijkertijd bestaat er de ambitie om dit verder te versterken. Zie hiervoor onder andere het raadsakkoord alsook de doorvertaling van NTF.

In en naar Albrandswaard zijn er heel wat troeven voor het fietsen. Zo wordt het gebied ontsloten voor de fiets met de F15 (de snelfietsroute Rotterdam – Spijkenisse) en spelen de dijken in het buitengebied een belangrijke rol in het fietsnetwerk, ze vormen immers de schakels tussen de bebouwde omgeving en de landelijke invulling. Dit terwijl er niet altijd aparte fietsvoorzieningen beschikbaar zijn, waardoor er door een combinatie van beperkte ruimte en grote verkeersdruk het gevoel van verkeersonveiligheid kan ontstaan. Dit is een belangrijk aandachtspunt. Uit de literatuur en data blijkt ook dat er voldoende aandacht moet zijn voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Het gaat hierbij om scholieren en ouderen, waarbij dus de veiligheid op schoolfietsroutes essentieel is.

Maar ook in samenhang met de bereikbaarheid van voorzieningen en inzetten en meer ruimte maken voor actieve verkeerdeelnemers (zowel fietsen als wandelen) brengt grote kansen met zich mee. De groene omgeving draagt bij tot een enorme belevingswaarde tijdens het fietsen. Met de opkomst van de e-bike groeit die rol alleen maar verder. De e-bike stelt mensen in staat langere afstanden per fiets af te leggen en op latere leeftijd langer door te blijven fietsen. Mensen verplaatsen zich met een e-bike 30% verder dan met een gewone fiets en zijn bovendien geneigd om sneller op de fiets te stappen in plaats van een ander vervoermiddel te kiezen.

In de huidige situatie zijn de fietsroute parallel aan de N492 – Achterdijk- richting A15 en de Portlandse Baan – Zuiderparkweg de meest bereden routes (op basis van fietscijfers etmaal intensiteit – verkeersmodel MRDH). Daarnaast zijn ook de verbindingen tussen Portland – Rhoon en Rhoon – Poortugaal druk bereden.

## Ruimte voor mobiliteit



FIGUUR 16 | RUIMTE VOOR MOBILITEIT

## Openbaar vervoer (OV)

Als we het in Albrandswaard over het OV hebben, dan denken we al snel aan de metroverbinding. De metrolijn D biedt een verbinding vanuit Rotterdam met de kernen Rhooen en Poortugaal. En de metrolijn C, welke te bereiken is via halte Tussenwater biedt de verbinding tussen Spijkenisse en Capelle aan den IJssel. Tijdens wekdagen wordt er tijdens de kantooruren een frequentie van 10 minuten aangeboden. Grof genomen rijdt de metro tussen 6u en 0u30. Op vrijdag- en zaterdag avonden wordt de bediening in de nacht met een uur verlengd. Deze diensten worden uitgevoerd door vervoerder RET

Op basis van de cijfers van de RET – gebaseerd op OV-Chipkaart reizigersaantallen is het aantal in- en uitstappers op een gemiddelde dag per lijn per dagsoort voor beide haltes in beeld gebracht. Deze gegevens zijn gebaseerd op de periode april 2022 t/m mei 2023. In Poortugaal zijn er een werkdag zo'n 1.200 in- en uitstappers, de halte in Rhooen verwerkt op een werkdag zo'n 1.400 in – en uitstappers. In het weekend ligt dit percentage op zo'n 50% van een werkdag.

Bij metrohalte Poortugaal kan overgestapt worden op de buslijnen 65, 79, 602 en 612. Verder zijn er fietsenstallingen en is er een park & ride (P+R). De halte is rolstoelvriendelijk en bevat digitale informatie voor de reiziger. Bij metrohalte Rhooen kan overgestapt worden op buslijnen 65, 602 en 612. Verder zijn er fietsenstallingen en is er een plaats voor kiss & ride (K+R). De halte is rolstoelvriendelijk en bevat digitale informatie voor de reiziger.

Het busvervoer in de gemeente Albrandswaard is geregeld in de concessie bus Rotterdam en omstreken. Deze concessie is tot december 2034 verleend aan de RET. De volgende lijnen doen een of meerdere haltes aan in Albrandswaard: 65, 69, 79, 82, 183, 283, 602 en 612. Zie hiervoor de overzichtskaart van de dienstregeling in figuur 17.

Buslijn 65 bedient de kernen Poortugaal en Rhooen waarbij vooral de metrohaltes als bestemming wordt gebruikt. Buslijn 69 ontsluit Distripark via twee haltes en is verder verbonden met bestemmingen in Rotterdam. Buslijn 79 verbindt het Antes terrein met de metrohalte Poortugaal, de buslijnen 82, 183, 283 verbinden Portland met Rotterdam. Tenslotte bieden de buurtbuslijnen 602 en 612 een groot deel van de gemeente Albrandswaard.

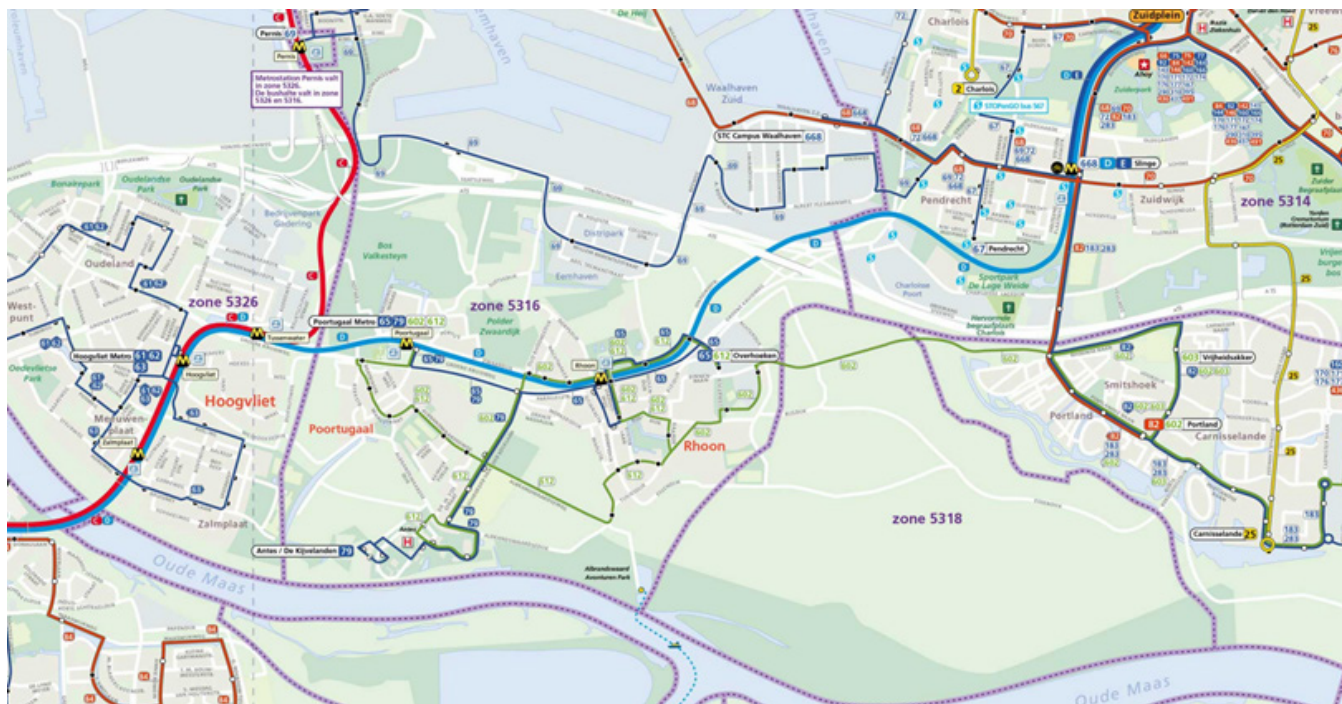
## MaaS

De technologische innovatie maakt het mogelijk om mobiliteit steeds breder en op grotere schaal te delen. Steeds meer aanbieders spelen hierop met diverse vormen van vervoer van tweewieler tot auto. Het kernidee achter MaaS is om een meer gebruikersgerichte benadering van mobiliteit te bieden, de afhankelijkheid van het bezitten van een eigen auto te verminderen en duurzame en efficiënte mobiliteitsopties te bevorderen.

Digitale toepassingen (apps, data) bieden steeds meer mogelijkheden om verplaatsingen van deur tot deur te plannen en te boeken. De reiziger krijgt verschillende opties aangeboden (totale reisduur, aantal overstappen, kostprijs) en regelt ook de betaling digitaal. Het is dus mogelijk om met één app zowel je (multimodale) reis te plannen, te boeken en te betalen.

Maar MaaS is meer dan een digitale (r)evolutie. Het is de ontwikkeling waarbij het mogelijk is om allerlei vormen van vervoer te combineren binnen dezelfde reis. Het zorgt ervoor dat het simpel en laagdrempelig toegankelijk wordt met oog op flexibiliteit. De techniek is nu zover om dit te faciliteren, maar niet het doel op zich.

Er is 1 deelauto van Greenwheels in Poortugaal beschikbaar. In het verleden waren er deelscooters van Felyx & Go-Sharing maar deze werden omwille van overlast weggehaald. Op dat moment was er nog geen kader beschikbaar rond stalling en gebruik. Ondertussen is er een vergunningstelsel voor deeltweewielers met bijbehorende beleidsregels. Verder zijn er geen gebruiksgegevens beschikbaar van toepassingen van deelmobiliteit binnen de gemeente Albrandswaard. Hier zijn echter wel mogelijkheden wanneer deelmobiliteit kan worden ingezet als voor-/ natransport in een multimodale reis.



FIGUUR 17 | OV NETWERK  
BRON: RET

## INVENTARISATIE

### Privé auto

De gemeente Albrandswaard is gezien zijn ligging van oudsher meer gericht op de auto dan de omringende gemeenten. Er is een flinke uitgaande verkeersstroom in de ochtendspits voor werkgelegenheid welke erg afhankelijk is van de auto. De bevolkingsgroei en de daarbij gepaarde mobiliteitsgroei neemt extra uitdagingen met zich mee. De kernen zijn gegroeid, maar de mobiliteitsruimte is (zeker in de dorpskernen) beperkt, met name voor de auto. Op bepaalde plekken brengt dit overlast met zich mee. In de huidige situatie zijn reeds ingrepen gedaan om sluipverkeer tegen te gaan, middels geslotenverklaringen en poller systemen. Verder hangt het netwerk op aan de Rhoonse Baan. Om de verhoudingen in aantallen etmaal intensiteiten per wegvak in beeld te brengen is een impressie opgenomen uit het verkeersmodel van de MRDH. Dit geeft de etmaal intensiteit van gemotoriseerd verkeer in de omgeving aan. De uitsnede hiervan is terug te vinden in figuur 18.

De ontwikkeling en omschakeling van fossiel naar elektrisch rijden gaat steeds sneller. Auto's, bussen en zelfs vrachtwagens zijn steeds vaker elektrisch aangedreven. De uitstoot verkleint, de voertuigen zijn stiller en veroorzaken minder geluidsoverlast. De verwachting is dat deze ontwikkeling zich verder doorzet, mede door de aanscherping van het Europese beleid dat stelt dat er na 2030 geen voertuigen meer verkocht worden die worden aangedreven door fossiele brandstof. Maar ook lokaal beleid kan die versnelling versnellen door bijvoorbeeld het invoeren van de ZE-zones. Door restrictief beleid en deze ontwikkelingen is er ook een groeiende vraag naar oplaadpunten.

De bijkomende energie die voor het elektrisch rijden verbruikt wordt, is bij voorkeur meteen ook afkomstig uit hernieuwbare bronnen. Binnen de laadvisie Albrandswaard 2021 is beschreven hoe de gemeente zich positioneert 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 figuur op pagina 21 is het huidige/ toekomstige laadpalen netwerk gevisualiseerd.



FIGUUR 18 | GEMOTORISEERD VERKEER ETMAAL INTENSITEIT  
BRON: VERKEERSMODEL MRDH

## INVENTARISATIE

### Goederenvervoer

De ligging van de gemeente nabij de A15 en de functie als voorstedelijk gebied van Rotterdam maakt dat de gemeente een beheerde plek is voor de vestiging van bedrijven binnen de logistieke sector. De ruimte is hiervoor echter beperkt. Ook dient binnen de gemeente de transitie naar meer duurzame transporten (zero-emissie) een weg te vinden. Vanaf 2025 wordt bijvoorbeeld in Rotterdam als ook in de 28 andere gemeenten in Nederland de ZE-zone (zero-emissiezone) van kracht, waarbij omvang en toegangseisen voor bestel- en vrachtauto's gaan gelden. In de huidige situatie zijn er geen beperkingen of sturing op bezorgdiensten in de gemeente Albrandswaard. Dit staat wel op het vizier om hier onderzoek naar te gaan verrichten in 2024.

Om de verhoudingen in aantallen vrachtverkeer (etmaal intensiteiten) per wegvak in beeld te brengen is een impressie opgenomen uit het verkeersmodel van de MRDH. Dit geeft de etmaal intensiteit van vrachtverkeer in de omgeving aan. De uitsnede hiervan is terug te vinden in figuur 19.



FIGUUR 19 | VRACHTVERKEER ETMAAL INTENSITEIT  
BRON: VERKEERSMODEL MRDH

# 03. PRAKTIJK- ERVARINGEN



## PRAKTIJKERVARINGEN

Naast de theoretische exercitie is het belangrijk om deze informatie aan de praktijk te toetsen. Dit deden we door ervaringen van de stakeholders, met name de gebruikers, op te halen. Deze gebruikers zijn de bedrijven, instellingen (zoals scholen) en uiteraard de bevolking van Albrandswaard. Op basis van een stakeholdersanalyse, verfijnen we dit en hebben we een gedetailleerder inzicht opgehaald. Dit hebben we op twee manieren vormgegeven, namelijk

- Via een brede inloopbijeenkomst met gesprekken
- Een brede enquête onder bewoners, bedrijven en instellingen.

In het onderstaande zoomen we per onderdeel op de belangrijkste bevindingen en conclusies.

### INLOOPBIJEENKOMST

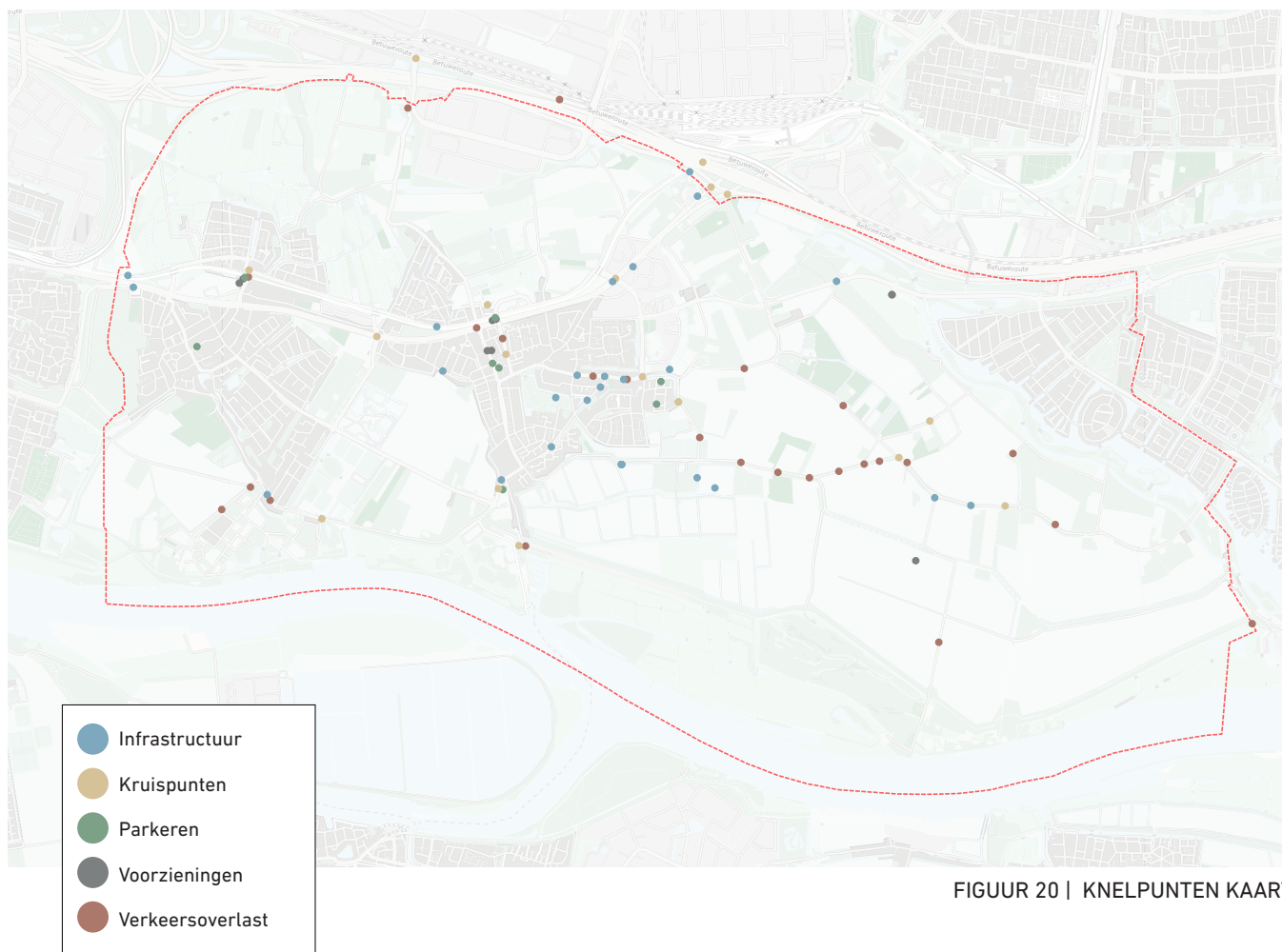
De inloopbijeenkomst in september stond in het teken van het ophalen van informatie bij de bewoners. Wat speelt er in de gemeente? Wat zijn knelpunten? Naast het meegeven van deze informatie was er voldoende ruimte om de dialoog te voeren en mee te denken in het toekomstige mobiliteitsbeleid. Wat gaat er bijvoorbeeld al goed? Op welke thema's zouden we moeten inzetten in de toekomst. Onderstaand zet de belangrijkste zaken op een rij.

### KNELPUNTEN/AANDACHT HUIDIGE SITUATIE

Hierbij stonden de volgende vragen centraal, zowel vanuit de rol als verkeersdeelnemer als observator bevragen

- Wat kan er beter?
- Welke knelpunten worden ervaren?

In totaal zijn er 87 knelpunten aangeduid op de fysieke kaart van Albrandswaard (welke later gedigitaliseerd is). Hierbij is onderscheid gemaakt naar de hoofdcategorieën: infrastructuur, kruispunten, parkeren, voorzieningen en verkeersoverlast. In figuur 20 is het totaaloverzicht opgenomen van de locaties waar de knelpunten en aantal meldingen genoemd zijn. Per hoofdcategorie vatten we de belangrijkste hoofdlijnen samen.



FIGUUR 20 | KNELPUNTEN KAART



### Infrastructuur

Bij de knelpunten met betrekking tot de infrastructuur hebben mensen meldingen gedaan van slecht wegdek, maar voornamelijk snelheidsremmende maatregelen worden als gevaarlijke obstakels voor fietsers gezien. Verder zijn er een aantal locaties aangewezen waar de rijbaan te smal is in combinatie met de hoeveelheid en mix van verkeer wat er gebruik van maakt. De bestaande infrastructuur van met name de Groene Kruisweg levert een barrièrewerking op. Aan de andere kant levert het ontbreken van infrastructuur op een aantal locaties beperkingen op. Dit gaat over het ontbreken van trottoirs en goede loopverbindingen. Tenslotte ontbreken ook veilige fietspaden in het buitengebied (Buytenland van Rhoon) en de fietsverbinding richting Rotterdam wordt als onvoldoende ervaren en verbinding naar het westen richting Rotterdam Hoogvliet ontbreekt.

### Kruispunten

Met betrekking tot de kruispunten zijn voornamelijk knelpunten benoemd over onveilige oversteken voor voetgangers, met name in de omgeving van de N492. Er is beperkte oversteektijd bij de verkeerslichten. Als ze in storing zijn is er geen alternatief om over te steken. Daarnaast zijn er een aantal locaties aangewezen waar de voorzieningen voor voetgangers om over te steken ontbreken. Wat betreft de kruispunten zijn er een zestal die meermaals zijn benoemd en die aandacht vragen: kruising Essendijk – Oudeweg, kruising Omloopseweg – Mesdagstraat, kruising Rijdsdijk – Rivierweg, kruising Zantelweg-Dorpsdijk, kruising fietsoversteek Oude Maaspad – Albrandswaardsedijk. Tenslotte zijn er een aantal plekken aangegeven waar beperkte zichtbaarheid is, dit met name door achterstallig groenonderhoud.

### Parkeren

Er blijkt beperkt parkeeroverlast te worden ervaren in Albrandswaard. Op enkele plekken wordt parkeerdruk ervaren, dit met name in het centrum van Poortugaal waar op de stoep geparkeerd wordt en niet wordt gehandhaafd. Dit geldt ook bij de voetbalvereniging in Rhoon en in het centrum van Rhoon bij het winkelhart. Daar wordt veel op straat geparkeerd terwijl er een mix is aan verkeersstromen. Voetgangers, fietsers, auto's, bussen maken daar gebruik van dezelfde beperkte ruimte. Er blijft daardoor geen verblijfsruimte over. Daarnaast wordt ook opgemerkt dat de parkeerfaciliteiten op de verdieping bij de AH amper gebruikt worden. Naast het auto parkeren is ook veelvuldig gesproken over de beperkte veilige fietsstallingen bij voorzieningen. Met name bij de metrohaltes wordt dit als onvoldoende beschouwd. De opmerking dat mensen vanwege diefstal hier hun fiets niet plaatsen kwam meerdere malen voorbij.

### Voorzieningen

Over de beperkte bereikbaarheid van voorzieningen zijn nagenoeg geen knelpunten benoemd. Wat wel een aantal keer benoemd is, is het ontbreken van natransport om vanuit het OV het buitengebied van Albrandswaard te gaan beleven. Er is geen of beperkt aanbod van deelmobiliteit. Ook wordt benoemd dat er op sommige plekken beperkte aangename verblijfsruimte is en dat de metrohaltes als onveilig worden ervaren.

### Verkeeroverlast

De meeste knelpunten die zijn benoemd zijn gekoppeld aan verkeeroverlast, waarbij het zwaartepunt ligt bij te hoge snelheid en te grote verkeersdruk. Zoomen we in op de hoge snelheid dan worden de Vondelingenweg, Kijvelandsekade, Rijdsdijk en Oudeweg genoemd, maar de Essendijk springt er sterk uit en wordt het vaakst benoemd. Er wordt benadrukt dat recent geplaatste snelheidsremmende maatregelen niet werken, dat de snelheid structureel te hoog ligt en dat er niet wordt gehandhaafd. Naast de snelheid is ook de combinatie met een mix aan verkeer (gemotoriseerd verkeer/ fietsers/ voetgangers) en de grote verkeersdruk een belangrijk aandachtspunt op de Essendijk. Deze grote(re) verkeersdruk wordt ook gemerkt op de Rijdsdijk en Veerweg richting de golfbaan.

Ook over de toekomstige drukte moet worden nagedacht en het concept met de toegangspoorten aan de rand van Buytenland van Rhoon moet verder uitgewerkt worden. De geluidsoverlast wordt ervaren langs de N492 en met name rondom de verkeerslichten bij het optrekken en afremmen. Ook de grote groepen motoren worden als overlast gevend ervaren, welke vaak de route nemen via de Omloopseweg en de Essendijk. Voor het zwaar verkeer is het tunneltje onder het spoor ter hoogte van de metro Poortugaal een aandachtspunt in verband met het vastrijden en ook het zwaar verkeer op de Essendijk levert problemen met trillingen op. Tenslotte moet er aandacht zijn voor logische tijdblokken voor de pollers.

**Belangrijkste thema's in toekomstig beleid**

Onder dit thema kregen de bezoekers de mogelijkheid om de drie belangrijkste thema's aan te duiden die extra aandacht verdienen in het toekomstige mobiliteitsplan.

De resultaten hiervan zijn deels in lijn met de ervaren knelpunten. Bewoners zien graag inzet voor het terugdringen van de verkeersdrukte en de snelheid van het verkeer en daaraan gekoppeld minder geluidsoverlast en minder zwaar verkeer. Belangrijk wat ook benoemd is de veilige infrastructuur en de nadrukkelijke positie van de fiets, oftewel meer inzetten op infrastructuur voor de fietser. Het vergroten van het wandelnetwerk is veelvuldig benoemd alsook de handhaving en de samenwerking tussen overheidspartijen (wegbeheerders) Tenslotte is toekomstige aandacht voor deelmobiliteit duidelijk teruggekomen. Het complete overzicht is terug te vinden in figuur 21.

**Wat gaat er goed en kansen voor de toekomst**

Over het algemeen vinden bewoners het fijn om in Albrandswaard te wonen. Het is een prettige woonomgeving, de groene polders en de omliggende landschappen zijn een meerwaarde zeker in unieke relatie tot de OV-structuur met metrostations waardoor grotere OV-knooppunten snel en gemakkelijk te bereiken zijn. Daarnaast zijn de laatste jaren een aantal belangrijke zaken al in gang gezet. Denk daarbij aan het aanleggen van separate fietsvoorzieningen, omvormen van fietsstraten, het nadenken over de bereikbaarheid van Rhoon via de hoofdontsluiting structuur en het terugdringen van sluipverkeer.

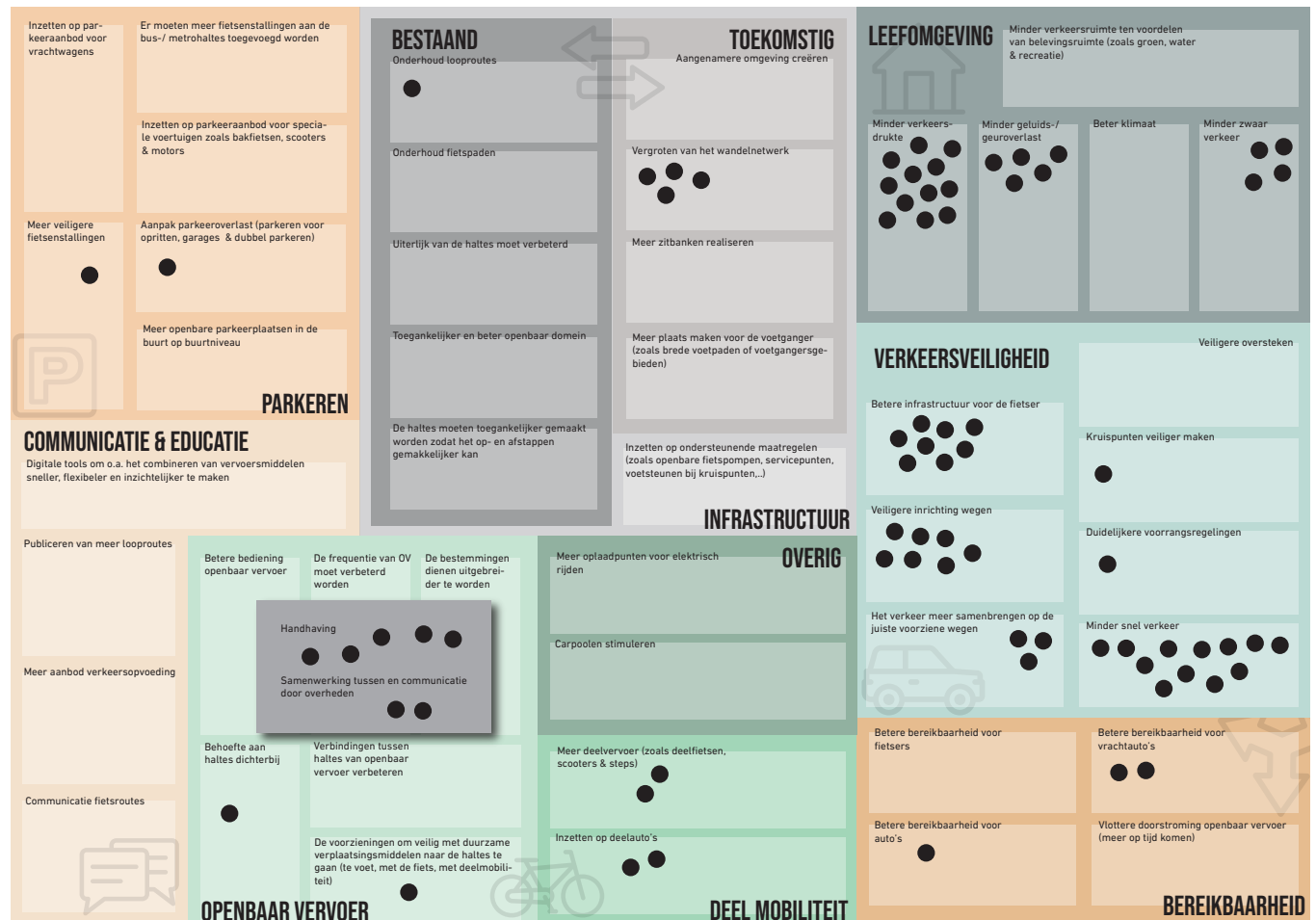
Verder zijn er belangrijke kansen benoemd door de bewoners, dit vatten we hieronder op hoofdlijnen samen.

Passende inrichting is gewenst, waarbij er voldoende ruimte moet zijn voor de fietser en minder voor de auto. Toepassen van fietsstraten en voorrang op rotondes worden als voorbeelden genoemd. Hierbij moeten de juiste verbindingen worden gemaakt tussen de kernen en het buitengebied. Dit ook over de fysieke barrières en infrastructuur heen. Ook de uitstraling van het openbare domein kan worden verbeterd, meer leefruimte.

Hier gaat het ook over voorzieningen als rustvoorzieningen, vuilnisbakken en openbare wc's. Ook moet er extra ingezet worden op veilige schoolomgevingen, inrichting en het beperken van zwaar verkeer onder schooltijden. Op het gebied van gedrag is er ook nog een wereld te winnen.

Er liggen kansen in de handhaving op de Groene Kruisweg, maar ook in de 30 km/u zones. Maar ook in meer algemene zin kan worden ingezet op verkeersopvoeding. Op het gebied van deelmobiliteit liggen kansen, zeker bij de metrohaltes.

Daar is ruimte voor aanvullende deelmobiliteit (auto's en andere kleine voertuigen). Tenslotte liggen er kansen voor het verbeteren van het aantal en kwalitatief goede (bewaakte) fietsparkeerplaatsen.



FIGUUR 21 | PANEEL 2

### ENQUETE

Naast de inloopbijeenkomst zijn er enquêtes uitgezet onder alle bewoners, bedrijven en instellingen in Albrandswaard. De enquête heeft de volgende aantallen respondenten opgeleverd:

- 568 bewoners
- 198 bedrijven
- 24 instellingen

In de volgende infographics zijn de hoofdlijnen samengevat. De gedetailleerde uitkomsten van het onderzoek worden gebruikt bij de verdere uitwerking van de deelproducten. Deze hoofdlijnen geven een goed overzicht van het gebruik van de verschillende vervoersvormen en geeft tegelijkertijd inzicht in de verbeterrichtingen. In figuur 21 is het overzicht terug te vinden.

#### Bewoners

Aan bewoners is in de enquête gevraagd een algemeen oordeel te geven over de mobiliteit in de gemeente Albrandswaard. Hierbij is een gemiddeld oordeel van 6,4 gegeven. Wanneer gevraagd wordt op welk vlak de gemeente zou kunnen inzetten op het creëren van een aangenamere leefomgeving worden als belangrijkste antwoorden gegeven om in te zetten op betere infrastructuur voor voetgangers en fietsers en in te zetten op betere zichtbaarheid op kruispunten. Daarbij wordt de fiets door twee derde van de respondenten benoemd als de belangrijkste manier van verplaatsen die gestimuleerd zou moeten worden bij het creëren van de aangenamere leefomgeving. Vervolgens is een aantal vragen gesteld over lopen. Vrijwel alle respondenten geven aan wel eens in de buurt te lopen. De belangrijkste genoemde reden om te lopen is omdat het gezond is, maar ook ontspanning wordt door velen genoemd. De respondenten is gevraagd aan te geven over welke zaken met betrekking tot lopen men tevreden is. Het vaakst genoemd (ruim de helft) is de mogelijkheid om snel bij voorzieningen te zijn.

Ook voor de fiets geldt dat vrijwel alle respondenten wel eens fietsen in de Gemeente Albrandswaard. Ook hier worden het gezonde karakter en ontspanning grotendeels als belangrijkste redenen gegeven. Wat betreft fietsen is men het meest tevreden over dat de gemeente een prettige omgeving biedt om te fietsen. Vervolgens is ook gevraagd naar de zaken met betrekking tot de fiets waarover men het meest ontevreden is binnen de gemeente. De verdeling van de antwoorden is hier meer divers. Bijna de helft vindt dat er op dit moment een te hoge verkeerssnelheid is, maar ook ruim een derde geeft aan dat er te veel autoverkeer rijdt op fietstrajecten en dat er te weinig fietsstallingen zijn voorzien.

Betreft de zaken waarover tevredenheid bestaat met betrekking tot het OV benoemt bijna de helft van de respondenten de hoge frequentie. Bijna hetzelfde percentage benoemt ook dat het aanbod voldoende is om naar belangrijke bestemmingen te kunnen reizen en dat het binnen de gemeente mogelijk is om gebruik te maken van het OV tijdens de eigen gewenste tijd.

Net als bij de andere vervoersmiddelen maken vrijwel alle respondenten wel eens gebruik van de auto in Albrandswaard. Belangrijke argumenten om voor de auto te kiezen is het gemak en het praktische in combinatie met andere soorten verplaatsingen. Ook relevant is dat ongeveer een derde aangeeft de auto te kiezen vanwege het gemakkelijk kunnen parkeren bij de bestemming. Het type reis dat met de auto het vaakst wordt gemaakt is een verplaatsing naar een voorziening buiten de gemeente, een groot deel van de respondenten doet dit wel eens. Vervolgens is gevraagd een oordeel over de tevredenheid bij een aantal andere zaken met betrekking tot de auto te geven. Zo geeft ongeveer drie kwart aan dat het mogelijk is om meestal zonder file naar de plaats van bestemming te rijden. Ook zegt bijna de helft meestal snel te kunnen parkeren. Precies de helft van de respondenten heeft verder de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein.

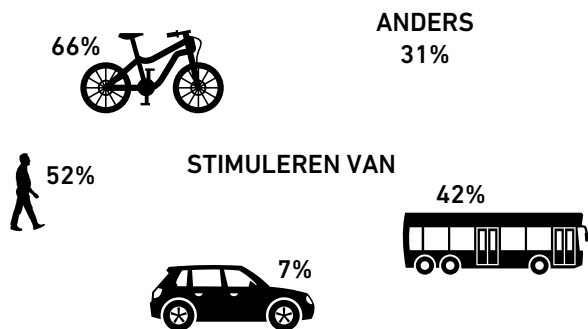
# BEWONERS



GEMIDDELDE CIJFER

## TOP 5 INZETTEN VOOR BETERE LEEFOMGEVING

Beter infrastructuur voor fietsers & voetgangers	41%
Betere zichtbaarheid op kruispunten	40%
Minder snel verkeer	36%
Veiligere overstekenplaatsen	31%
Opvoeding verkeersdeelnemers	31%

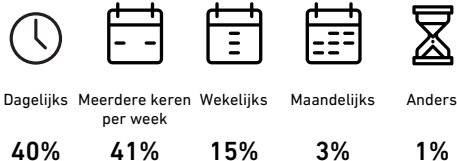


## LOOPT U IN DE BUURT?

96%



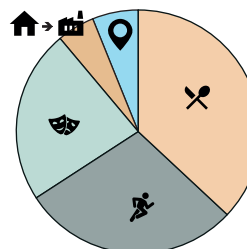
### FREQUENTIE



### REDENEN

Gezond	88%
Ontspannend	74%
Milieubewust	34%
Het kost niets	32%
Sociale interactie	18%
Enige optie	2%

### BESTEMMING



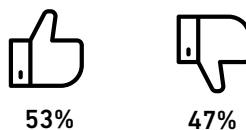
### TOP 3 TEVREDEN

Snel bij voorzieningen	60%
Op juiste plekken oversteken	51%
Voldoende plaats voor voetganger	43%

### TOP 3 ONTEVREDEN

Te weinig plaats voetganger	34%
Te weinig zitbanken	26%
Onderhoud looproutes onvoldoende	24%

### VERANDERING NA AANPAK

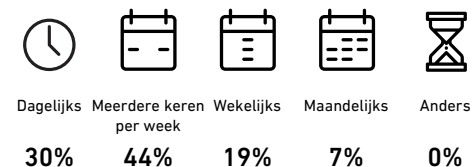


## FIETST U IN DE BUURT?

92%



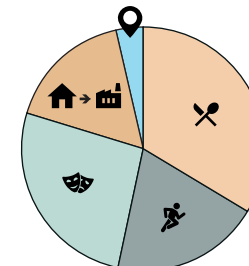
### FREQUENTIE



### REDENEN

Gezond	86%
Ontspannend	72%
Milieubewust	53%
Het kost niets	42%
Sociale interactie	15%
Enige optie	6%

### BESTEMMING



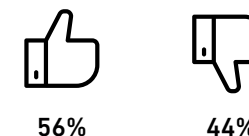
### TOP 3 TEVREDEN

De omgeving is aangenaam om te fietsen	82%
Veilig tijdens fietstocht	54%
Kortste route omdat deze veilig is	28%

### TOP 3 ONTEVREDEN

Te hoge verkeerssnelheid	43%
Te veel autoverkeer op fietstrajecten	38%
Te weinig fietsenstalling voorzien	36%

### VERANDERING NA AANPAK



# MAAKT U GEBRUIK VAN EEN AUTO?

## FREQUENTIE



Dagelijks	Meerdere keren per week	Wekelijks	Maandelijks	Anders
33%	34%	24%	6%	3%

92%



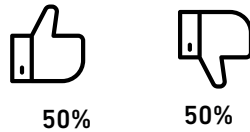
## TOP 3 TEVREDEN

Ik kan meestal snel, zonder file, naar mijn bestemminge rijden	77%
Ik kan meestal snel parkeren	46%
De voorgeschreven snelheid kan meestal behaald worden	31%

## TOP 3 ONTEVREDEN

De verkeerssnelheid is te hoog	42%
Kruispunten zijn niet veilig	35%
De inrichting van de wegen is niet veilig	26%

## PAKEREN OP EIGEN TERREIN



## BESTEMMING

Naar voorzieningen buiten de gemeente	80%
Recreatief buiten de gemeente	60%
Naar voorzieningen binnen de gemeente	54%
Woon-werk	54%
Recreatief binnen gemeente	26%
Hobbymatig	18%
Anders	15%

## AANTAL PLEKKEN EIGEN TERREIN

1	51%
2	31%
3	10%
>3	9%

## TOP 3 REDENEN AUTO GEBRUIK

Het is gemakkelijk	65%
Praktisch met combineren van andere verplaatsingen	53%
Ik kan gemakkelijk parkeren bij mijn bestemming binnen de gemeente	23%

# MAAKT U GEBRUIK VAN HET OV?

## FREQUENTIE



Dagelijks	Meerdere keren per week	Wekelijks	Maandelijks	Anders
7%	13%	14%	52%	14%

81%



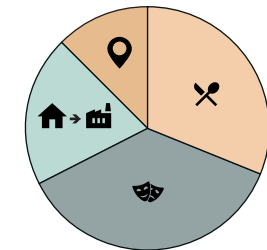
## TOP 3 TEVREDEN

Het OV rijdt frequent	45%
Voldoende aanbod naar belangrijke bestemmingen	44%
Rijdt op tijden dat ik gebruik van maak	41%

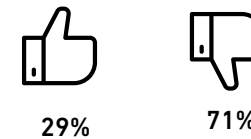
## TOP 3 ONTEVREDEN

Onvoldoende fietsenstalling	33%
Frequentie is te beperkt	24%
Anders namelijk	29%

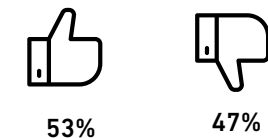
## BESTEMMING



## VERANDERING NA AANPAK DEELMOBILITEIT



## VERANDERING NA AANPAK ONTEVREDENHEID



### Bedrijven

Bij de enquête onder bedrijven is aan de respondenten gevraagd op welk vlak van mobiliteit de Gemeente Albrandswaard het best kan inzetten om zo een aangener bedrijfsklimaat te creëren. Hierbij komt niet één reden eenduidig naar voren. Wel vindt ongeveer een kwart van de deelnemers dat de gemeente, net als bij de ondervraagde bewoners, zou kunnen inzetten op betere zichtbaarheid op kruispunten en betere infrastructuur voor de fietser. De meeste respondenten (ruim de helft) vinden dat het verduurzamen van het verplaatsingsgedrag van werknemersbijdragen geen verschil zal gaan maken in het verbeteren van de bedrijfsvoering. Wel zegt iets meer dan de helft van de respondenten te overwegen om logistieke activiteiten te verduurzamen.

Wat betreft parkeren geeft ruim de helft aan parkeergelegenheid te hebben bij het bedrijf. Daarbij zegt een aanzienlijk deel dat er altijd voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig is. Ongeveer de helft van de respondenten beschikt over oplaadpunten voor elektrische auto's, de overige helft (nog) niet. Zeker twee derde van de respondenten geeft aan dat er wel eens misbruik plaatsvindt door ongevraagd gebruik van de parkeerruimte.

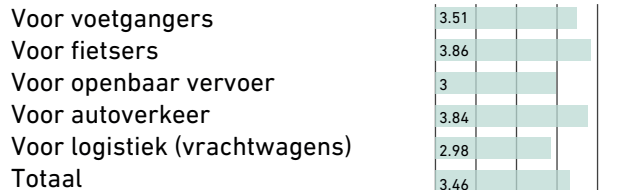
Op andere vlakken van duurzame mobiliteit geeft ruim een derde van de respondenten aan dat er nog geen fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn op eigen terrein. Bij een groot deel onderneemt het bedrijf nog geen actie om carpoolen te stimuleren. Ongeveer hetzelfde percentage geeft aan dat het bedrijf ook nog geen mobiliteitsbeleid heeft opgesteld. Een derde van de bedrijven geeft aan dat het interesse heeft om de medewerkersmobiliteit te verduurzamen.

# BEDRIJVEN

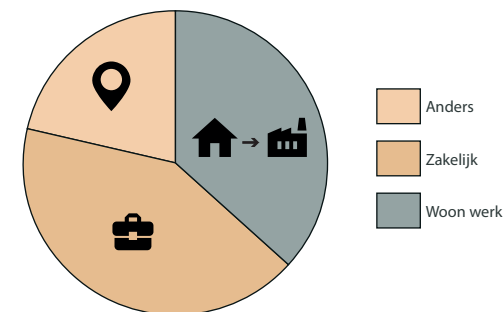


GEMIDDELDE CIJFER

## BEOORDELING VERVOERSVORMEN



## INZET BEDRIJFSFIETSEN



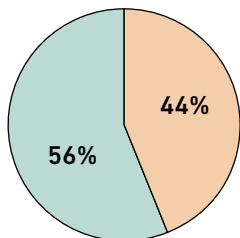
## TOP 5 INZETTEN VOOR AANGENAMERE BEDRIJFSKLIMAAT

Betere zichtbaarheid op kruispunten	26%
Betere infrastructuur voor fietser	25%
Veiligere oversteken	23%
Minder snel verkeer	21%
Opvoeding verkeersdeelnemers	18%

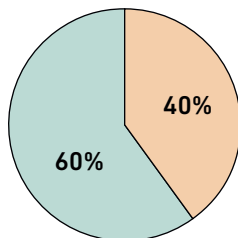
## ZAL HET VERDUURZAMEN VAN HET VERPLAATSINGS-GEDRAG LEIDEN TOT EEN BETERE BEDRIJFSVOERING?

Dit maakt geen verschil	54%
Dit kan een verschil betekenen	33%
Dit kan een grote meerwaarden zijn	14%

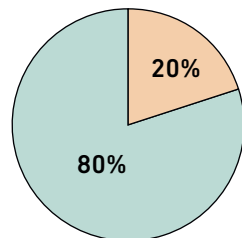
## OPLAADPUNTEN



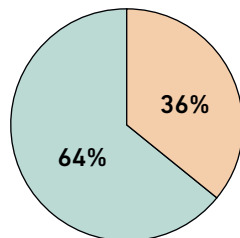
Overweegt u om uw logistieke activiteiten te verduurzamen?



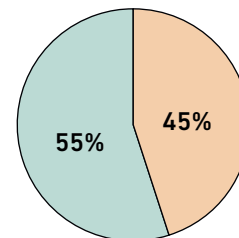
Heeft uw bedrijf parkeer-gelegenheid op eigen terrein?



Is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein altijd voldoende?

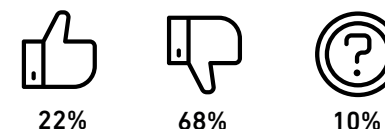


Heeft u fietsparkeerplaatsen op eigen terrein?

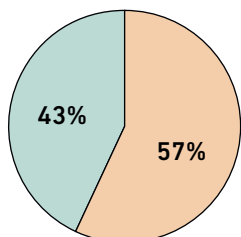
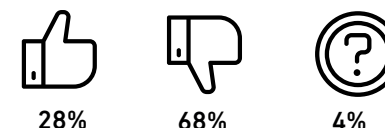


Kunnen de fietsen in een overdekte stalling worden geplaatst?

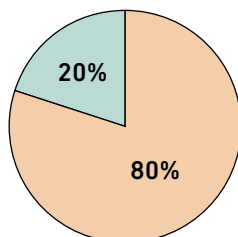
## SPELT BEREIKBAARHEID VOOR WERKNEMERS EEN ROL



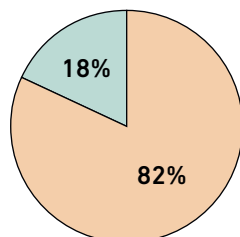
## SPELT BEREIKBAARHEID VOOR KLANTEN EEN ROL



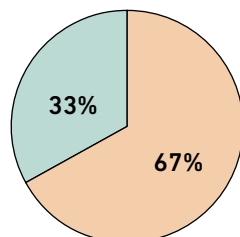
Kunnen de fietsers in een beveiligde stalling worden geplaatst?



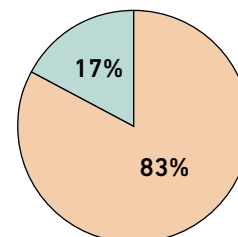
Onderneemt uw bedrijf actie om carpools te stimuleren?



Heeft uw bedrijf beleid voor de mobiliteit in en/of naar uw bedrijf?



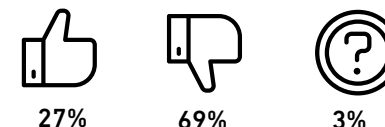
Heeft uw bedrijf interesse om de verplaatsingen in, naar of van het bedrijf te verduurzamen?



Heeft u bedrijfsfietsen beschikbaar voor uw werknemers?

Ja  
Nee

## MISBRUIK VAN PARKEERRUIMTE



### Instellingen

Bij de respondenten van instellingen is ook de vraag gesteld waarop de Gemeente Albrandswaard zou moeten inzetten op het vlak van mobiliteit om het werkklimaat aangenamer te maken. Het vaakst (ruim een derde) wordt genoemd dat er veiligere oversteekplaatsen moeten komen. Een iets kleiner percentage benoemt ook een betere infrastructuur voor de fiets, de wens van minder zwaar verkeer op de wegen en het inzetten op (betere) verbindingen tussen haltes binnen het OV. Bij de instellingen wordt aangegeven dat bij een groot deel het verduurzamen van mobiliteit geen onderdeel is van het beleid of de beleidsdoelstellingen. Alle respondenten geven aan dat de auto vergoed wordt bij de woon-werkreis, voor de fiets doet drie kwart van de ondervraagden dit.

Verder beschikt bijna een kwart van de instellingen nog niet over fietsparkeerplaatsen. Ook meer dan de helft geeft aan dat bij de instelling geen parkeergelegenheid aanwezig is op eigen terrein. Een groot deel geeft vervolgens aan dat de instelling geen eigen mobiliteitsbeleid heeft.

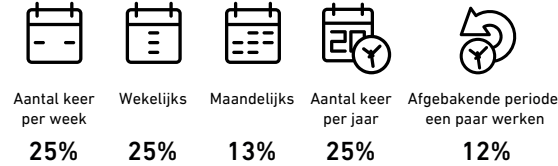


# INSTELLINGEN



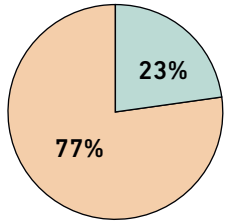
GEMIDDELDE CIJFER

## PIEKDAGEN OP JAARBASIS

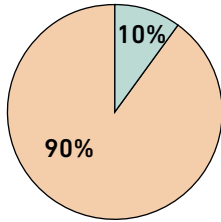


## TOP 5 INZETTEN VOOR AANGENAMERE WERKKLIMAAT

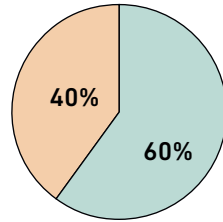
Veiligere oversteekplaatsen	36%
Betere infrastructuur voor de fietser	29%
Minder zwaar verkeer	29%
Verbindingen tussen haltes van OV verbeteren	29%



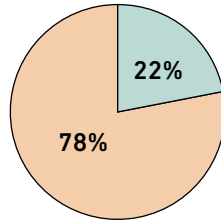
Is het verduurzamen van de mobiliteit van uw instelling onderdeel van uw beleid en/of doelstellingen?



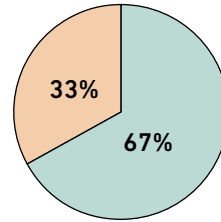
Stimuleert u actief medewerkers/vrijwilligers om te carpoolen?



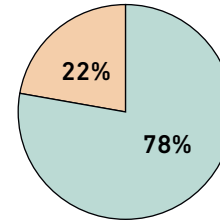
Faciliteert en/of vergoedt u werknemers/vrijwilligers voor de woon-werkreis?



Heeft uw instelling dienstfietsen beschikbaar voor uw werknemers/vrijwilligers?



Stimuleert u bezoekers/werknemers/vrijwilligers om duurzaam naar uw locatie te reizen?



Heeft u fietsparkeerplaatsen beschikbaar?

## VERGOEDING VERVOERSVORMEN



75%



100%

## AANTAL WERKNEMERS



Minder dan 10

63%



10-50

37%

## AANTAL VRIJWILLIGERS



Minder dan 10

37%



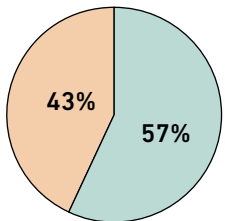
10-50

38%

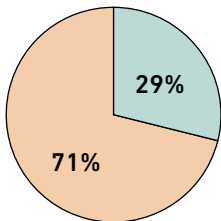


>100

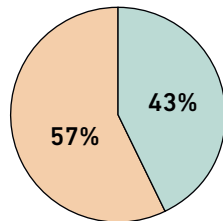
25%



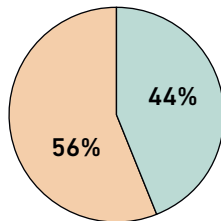
Kunnen de fietsen in een overdekte stalling geplaatst worden?



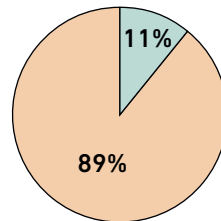
Kunnen de fietsen in een beveiligde stalling geplaatst worden?



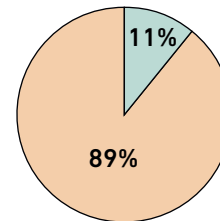
Beschikt de fietsenstalling/ fietsparkeerplaatsen over op laadmogelijkheden voor elektrische fietsen en/of scooters?



Heeft u parkeergelegenheid voor bezoekers en werknemers op eigen terrein?



Heeft u een beleid voor de mobiliteit in en/of naar uw instelling?



Is uw instelling geïnteresseerd om ondersteuning te krijgen bij het maken of aanpassen van uw mobiliteitsbeleid/ vervoerbeleid en/of uw reiskostenvergoedingen?



# 04. ANALYSE



### INVENTARISATIE IN EEN NOTENDOP

In de context van verkeer en mobiliteit in de gemeente Albrandswaard, is het cruciaal om de bredere ontwikkelingen op nationaal en lokaal niveau te volgen. Deze ontwikkelingen omvatten maatschappelijke uitdagingen zoals de aanpak van klimaatverandering, strevend naar een klimaatneutrale samenleving, economische versterking, woningbouwopgaven, welvaart en de vergrijzing van de bevolking. Bovendien hebben trends zoals digitalisering, de verschuiving van bezit naar gebruik, en toenemende risicoaversie een aanzienlijke invloed op de toekomst van mobiliteit.

Belangrijk gegeven is de ligging in de MRDH, welke een belangrijke invloedssfeer op de gemeente uitoefent. Bovendien is Albrandswaard strategisch gelegen tussen de Rotterdamse havens en de Oude Maas. Een belangrijk aandachtspunt is de emissie die voortkomt uit verkeer, waarbij opvalt dat meer dan de helft van de lokale bedrijven zich inzet voor het verduurzamen van hun logistieke processen maar de afwezigheid van breder mobiliteitsbeleid veelal ontbreekt. De groene en waterrijke omgeving wordt niet alleen gewaardeerd vanuit de functie wonen, maar ook vanuit recreëren met name als een ideale locatie voor wandel- en fietstochten, wat de levenskwaliteit in de gemeente versterkt.

De gemeente streeft ernaar haar imago als gemeente om te wonen te versterken door de functiemenging van wonen en werken te bevorderen, wat de demografische groei verder zal stimuleren. De bevolking is in de afgelopen twee decennia met 58% gegroeid. De meeste inwoners zijn woonachtig in de wijken Poortugaal-Zuid, Rhooen-Zuid en Portland. Er is een sterke forenzen stroom, naar buiten de gemeente, waarbij het gemiddelde inkomen hoger ligt dan het nationale gemiddelde en het autobezit toeneemt. Hierdoor ontstaat de behoefte aan passende parkeernormen voor zowel auto's als fietsen. Bedrijven bieden doorgaans parkeermogelijkheden voor auto's, maar minder voor fietsen. Parkeerproblemen, met name in het centrum van Poortugaal en Rhooen, en een gebrek aan veilige fietsenstallingen bij metrostations, vragen om aandacht.

Een ander belangrijk beleidsonderdeel richt zich op het bevorderen van een gezonde en veilige samenleving. De gemeente promoot actieve vervoerswijzen door prioriteit te geven aan strategieën die dit ondersteunen, samen met snelheidsbeperkingen. Schoolroutes krijgen hierbij de hoogste prioriteit. Dit beleid heeft zijn vruchten afgeworpen, gezien de erg goede score op het gebied van verkeersveiligheid in vergelijking met gemeenten van vergelijkbare omvang. Een kanttekening en tevens belangrijk aandachtspunt is dat in de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike bromfietzers+ (= bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) ongeveer 70% van de verkeersslachtoffers vallen. Daarbij zijn 1 op 3 in de leeftijdscategorie van 12 tot met 24 jaar.

Daarnaast wordt de energietransitie ondersteund, met een focus op het dubbel gebruik van grond voor hernieuwbare energie. Deze overgang brengt ook uitdagingen met zich mee op het gebied van elektrische oplaadinfrastructuur.

Hoewel Albrandswaard wordt doorkruist door waterwegen, is de bereikbaarheid met verschillende vervoersmiddelen, met name richting Rotterdam, goed ontwikkeld. Binnen de gemeente wordt sterk ingezet op het bevorderen van recreatieve activiteiten zoals wandelen en fietsen. Ondanks dat het aandeel fietsgebruik in Albrandswaard lager is dan het landelijke gemiddelde, fietst nog steeds meer dan 90% van de inwoners regelmatig. Met andere woorden: er wordt regelmatig gefietst, maar er is nog potentie voor groei. Fietsen wordt beschouwd als de belangrijkste vervoersoptie, vooral vanwege de gezondheidsvoordelen die het met zich meebrengt.

Momenteel kiest men vaak voor de auto vanwege de snelheid, de mogelijkheid tot overstappen op andere vormen van vervoer en de toegankelijkheid van parkeerfaciliteiten. Het OV, met name de metro, is populair en effectief, hoewel er ruimte is voor verbetering van het voor- en natransport, vooral met betrekking tot busverbindingen. Slechts één op de tien reizigers stapt over van de bus naar de metro, vooral voor bestemmingen die bereikbaar zijn met buurtbussen. De gemiddelde afstand tot de metro- en andere OV-haltes in de gemeente is vergelijkbaar met het nationale gemiddelde. De ov-verbinding naar het buitengebied en Barendrecht zijn niettemin ondermaats of ontbreken.

Ten slotte zijn er ook enkele verkeersuitdagingen, waaronder congestie tijdens de spitsuren en sluipverkeer. Het is belangrijk om de draagkracht van bepaalde wegen binnen de dijkstructuur te beoordelen en rekening te houden met de behoeften en ambities van andere beleidsterreinen. Verkeersoverlast wordt veroorzaakt door te hoge snelheden, geluidshinder langs de N492 en gedragsproblemen, zoals de recreatieve impact van grote groepen motorrijders. Opvallend is dat ondanks er weinig inwoners zijn, er heel veel knelpunten worden benoemd in het buitengebied zoals de problematiek van de Essendijk. Als het aan de bevolking ligt dient er meer ingezet te worden op de aanpak van het gedrag in combinatie met handhaving.

Kortom, Albrandswaard staat voor verschillende uitdagingen en kansen op het gebied van mobiliteit, waarbij duurzaamheid, verkeersveiligheid en het bevorderen van actieve vervoerswijzen centraal staan.

## SWOT-ANALYSE

Als slotstuk maken we een evaluatie van de huidige situatie door middel van een SWOT-analyse. SWOT staat voor Strengths (Sterkten), Weaknesses (Zwakten), Opportunities (Kansen) en Threats (Bedreigingen). Deze analyse helpt bij het identificeren van interne en externe factoren die van invloed zijn op het mobiliteitsbeleid van Albrandswaard.



SWOT

# 05.

# OVERZICHT

# LITERATUUR



## OVERZICHT LITERATUUR

### DOCUMENTEN

Verkenning stedelijk personenverkeer in Nederland (PBL, 2021)

Brede welvaart en mobiliteit (PBL, 2021)

Grote opgaven in een beperkte ruimte (PBL, 2021)

Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 (PBL, 2020)

Toegang voor iedereen? (PBL 2022)

De ontwikkeling van de mobiliteit en de bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland (KiM, 2023)

Kerncijfers Mobiliteit 2022 (KiM, 2022)

Op weg naar bereikbaarheidsdoelen in mobiliteitsbeleid (KiM, 2023)

Rechtvaardig mobiliteitsbeleid (KiM, 2022)

Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid (KiM, 2021)

Ruimte, mobiliteit, stedenbouw en verkeer (CROW, 2020)

Visie op mobiliteit: op weg naar 20250 (Info, 2020)

Mobiliteitsvisie provincie Zuid-Holland

Visie MRDH

Strategie werklocaties 2019-2030

Strategie Bedrijventerreinen

Regionale Energie Strategie

Visie RET

Streefbeeld - Het Buitenland dichtbij (2023)

Wegenbehoorprogramma 2022-2027 (Waterschap Hollandse Delta, 2022)

Omgevingsvisie (2021)

Handboek openbare ruimte (2020)

Dijkervisie Albrandswaard (2017)

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Albrandswaard (2012)

Handboek Verkeersmaatregelen (2012)

Evaluatie GVVP/ Mobiliteitsplan 2017

Afwegingskader centrum Poortugaal (2021)

Doelgroepenvervoer - inkoopstrategie (2020)

Raadsakkoord (2022)

Collegewerkprogramma (2022)

Concept groenbeleidsplan op hoofdlijnen (2023)

Laadvisie Albrandswaard (2021)

Woningbouwprognoses Albrandswaard (2023)

Lopende projecten Albrandswaard (2023)



# 06. **BEGRIPPENLIJST**

## BEGRIPPENLIJST

BEGRIPPEN	BETEKENIS
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek.
CO2	Koolstofdioxide is een gas dat van nature in de atmosfeer aanwezig is. Maar als gevolg van menselijke activiteiten is de hoeveelheid CO2 in de atmosfeer sterk toegenomen. Dit komt vooral door de verbranding van fossiele brandstoffen, zoals kolen, olie en gas
CROW	CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland.
ETW	Erftoegangsweg. Een erftoegangsweg is een weg die bestemd is om verkeer uit te wisselen.
Eurostat	Eurostat is het bureau voor de statistiek van de Europese Unie dat betrouwbare statistieken en indicatoren voor heel Europa publiceert waardoor landen en regio's met elkaar kunnen worden vergeleken.
GOW	Gebiedsontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die bestemd is om een gebied aan telaten sluiten op een stroomweg.
Grijze weg	Wegen die niet ingericht kunnen worden passend bij de functie en het gebruik.
KiM	Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid levert kennis voor het mobiliteitsbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).
Kton	De kiloton is een massa-eenheid (1000 ton of 1 miljoen kilogram)
MaaS	Mobility-as-a-Service is een dienst waarmee gebruikers via een gezamenlijk digitaal kanaal meerdere typen mobiliteitsdiensten kunnen plannen, boeken en betalen. Denk hierbij aan een deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi.
Modal split	Modal split is jargon uit de transportwereld en is de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen.
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is dé samenwerking van, voor en door 21 gemeenten in de grootstedelijke regio Rotterdam Den Haag.
NOVI	Nationale Omgevingsvisie. Dit is een onderdeel van de nieuwe Omgevingswet. Met de Omgevingswet bundelt de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling en maakt ze eenvoudiger.
NTF	Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Het beschrijft op welke manier de fiets kan bijdragen aan de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. Het schetst een gezamenlijk toekomstbeeld tot 2040.
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving is het nationale instituut voor strategische beleidsanalyse op het gebied van milieu, natuur en ruimte.
RES	Regionale Energie Strategie. In een Regionale Energie Strategie (RES) worden veel nationale afspraken uit het Klimaatakkoord in de praktijk gebracht.
Speed pedelec	Een elektrische fiets met meer dan 250 watt, waarmee snelheden tot 45 km/h ondersteund worden
STO(M)P-principe	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), OV en MaaS. Als laatste wordt de privé-auto meegenomen in de inrichting.
SW	Stroomweg. Een stroomweg is een weg die bestemd is om veel verkeer te verwerken en het verkeer door te laten stromen met zo min mogelijk oponthoud.
VIASAT	Software en data overheden een actueel en compleet beeld van de verkeersveiligheid.
ZE-zone	Zero-emissiezone



# OMDAT MORGEN MOOIER MAG

## Juust(e) gegevens:

Goessestraatweg 17a  
4421 AD Kapelle  
info@juust.nl  
+31 (0)113 40 50 51

