



Gemeente Albrandswaard

Gemeenteraad van Albrandswaard
p/a de griffie

Uw brief van:	Ons kenmerk:	1308427
Uw kenmerk:	Contact:	A.L. Schelling
Bijlage(n):	Doorkiesnummer:	010-5061711
	E-mailadres:	a.schelling@bar-organisatie.nl
	Datum:	20 februari 2018

Betreft: : Raadsinformatiebrief Evaluatie GVVP

Geachte raadsleden,

INLEIDING

Op 28 juni 2016 is de motie Verhogen verkeersveiligheid in Albrandswaard aangenomen. Daarin wordt gevraagd om een evaluatie te doen van projecten op gebied van het wijzigen van de wegcategory en een voorstel te doen om het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) uit 2012 te evalueren. Het verzoek was om de bewoners van Albrandswaard bij deze evaluatie te betrekken. Het aanpassen van de wegcategory is een nog lopend proces. Binnenkort wordt de snelheid op de Albrandswaardseweg verlaagd van 80 km/u naar 60 km/u. Een evaluatie van het GVVP waarbij de bewoners worden betrokken is uitgevoerd. In deze brief wordt u op de hoogte gesteld van de uitkomst van het onderzoek.

KERNBOODSCHAP

De bewoners van Albrandswaard waarderen de bereikbaarheid overwegend als "goed" en de verkeersveiligheid als "matig". Zij vinden dat de bereikbaarheid gelijk is gebleven ten opzichte van 5 jaar geleden, terwijl zij vinden dat de verkeersveiligheid is verslechterd ten opzichte van 5 jaar geleden. Met name de verkeersveiligheid van de fietser en de voetganger wordt door veel mensen als slecht ervaren. Verder vinden de bewoners dat handhaving door de politie soms onvoldoende is, met name voor te hard rijden. De 30 km/u en 60 km/u zones worden als positief ervaren. De overlast die wordt ervaren betreft voornamelijk te hard rijden. De uitkomsten van het onderzoek zijn als bijlage toegevoegd.

CONSEQUENTIES

Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Albrandswaard is nog steeds in lijn met de wensen van de bewoners, zo blijkt uit de enquête. De gemeente zal daarom doorgaan met het aanbrengen van de zogenaamde 30km/u zones en waar nodig de snelheid aanpassen van 80 km/u naar 60 km/u. Het college houdt rekening met de wens om de verkeersveiligheid van met name het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) te verbeteren.



VERVOLG

Het college zet de werkzaamheden zoals voorzien in het GVVP voor de komende periode voort. Daar waar nodig zal extra aandacht zijn voor de verkeersveiligheid van langzaam verkeer.

Toelichting

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) is het beleidsdocument voor verkeer en vervoer. Hierin staan de belangrijkste uitgangspunten benoemd met betrekking tot onder andere bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het GVVP van Albrandswaard is vastgesteld in 2012, mede op basis van een bewonersenquête uit 2011. Het GVVP ziet op een periode van circa 10 jaar. Daarna wordt er een nieuw GVVP gemaakt, of een vervangend beleidsdocument. Eind 2017 is een evaluatie uitgevoerd van het GVVP onder de bewoners van Albrandswaard. De uitkomsten hiervan zijn in een rapport opgesteld dat als bijlage is toegevoegd.

De belangrijkste bevindingen uit het rapport zijn samengevat in de Kernboodschap. De bewoners zijn bevraagd over een aantal hoofdonderwerpen. Dit is weergegeven in het rapport. Verder is de bewoners gevraagd om in het algemeen nog opmerkingen te maken en locaties aan te wijzen die aandacht behoeven. Daar is ruimschoots gebruik van gemaakt, wat heeft geleid tot een lijst van circa 300 nuttige aanwijzingen op het gebied van wegontwerp, knelpunten, aandachtspunten, bijzonderheden en kritische opmerkingen. De meeste van deze knel- en aandachtspunten zijn bij ons bekend. Sommige zijn een aanvulling op onze kennis en zeer bruikbaar bij de dagelijkse werkzaamheden. In een aantal gevallen zijn de opmerkingen al onderdeel van het uitvoeringsprogramma van het GVVP.

Opmerkelijk is dat bewoners zich vooral zorgen maken over de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer. Het college is zich bewust van de kwetsbaarheid van deze doelgroep en er zijn ook projecten in voorbereiding om hier iets aan te doen.

De overlast die zich in Albrandswaard voordoet, heeft in veel gevallen te maken met te hard rijden. Dit is een probleem dat continu aandacht verdient. De gemeente en de politie hebben regelmatig overleg over deze overlast. Het blijft een belangrijk maar lastig probleem. Het is vaak niet mogelijk om nog intensiever te handhaven. Dit heeft te maken met de middelen die kunnen worden ingezet voor de handhaving. Desondanks zullen wij blijven zoeken naar een verbetering om de overlast vanwege te hard rijden te verminderen.

In het GVVP is een projectenlijst opgesteld van alle projecten die betrekking hebben op verkeer en vervoer. Een deel van deze projecten is inmiddels gerealiseerd (33%), een deel van de projecten is momenteel in voorbereiding of uitvoering (28%) en een deel zal worden gerealiseerd in de komende jaren (38%).

Mede op basis van de uitkomsten van de enquête en de aanvullende opmerkingen van de bewoners is het college voornemens een plan van aanpak te maken voor de resterende 5 jaar van het GVVP. Daarin zullen de resterende projecten (38% van de totale projectenlijst) worden meegenomen. In combinatie met de wensenlijst van de bewoners, zowel op hoofdlijnen als in detail zal dit resulteren in een nieuwe projectenlijst. Het college wil daarbij ook bezien welke financiële gevolgen dit heeft en op welke wijze de projecten in de toekomst gefinancierd kunnen worden.



Gemeente Albrandswaard

De bewoners hebben het gewaardeerd dat de gemeente de enquête heeft gehouden. Er is het verzoek gekomen om de uitkomsten te delen via de Schakel en de website. Dit zal daarom ook gebeuren. Voor de gemeente levert de enquête veel nuttige informatie op. Vandaar dat wordt voorgesteld om deze enquête eens per 3 jaar te herhalen.

BIJLAGE

1308520 - EVALUATIE VERKEERS- EN VERVOERPLAN ALBRANDSWAARD, SPRINGCO, DECEMBER 2017

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

Hans Cats

drs. Hans-Christoph Wagner



Evaluatie Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Albrandswaard

December 2017

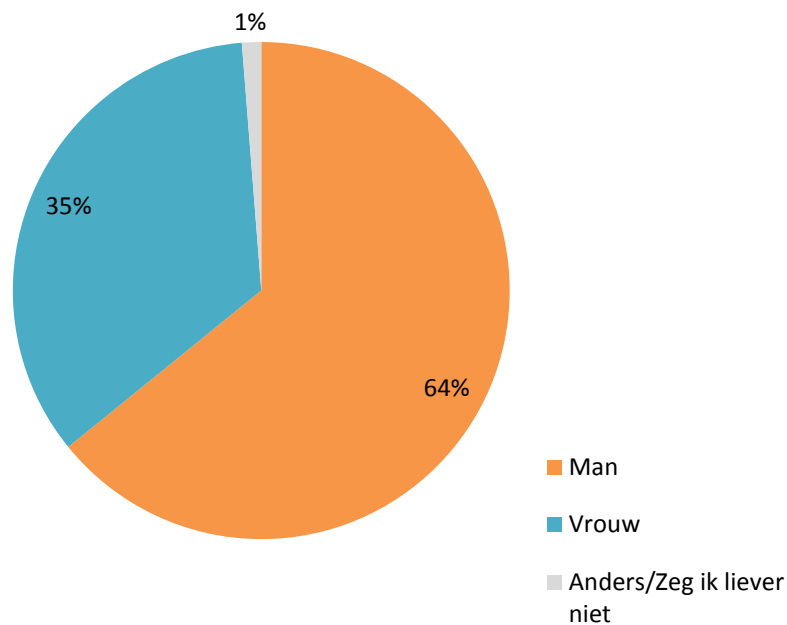
Springco



1. Respons
2. Resultaten
3. Tabellen naar deelgebied



1. Respons



Gemiddelde leeftijd: 56

28% is 65 jaar of ouder

3% is 30 of jonger

Woonplaats:

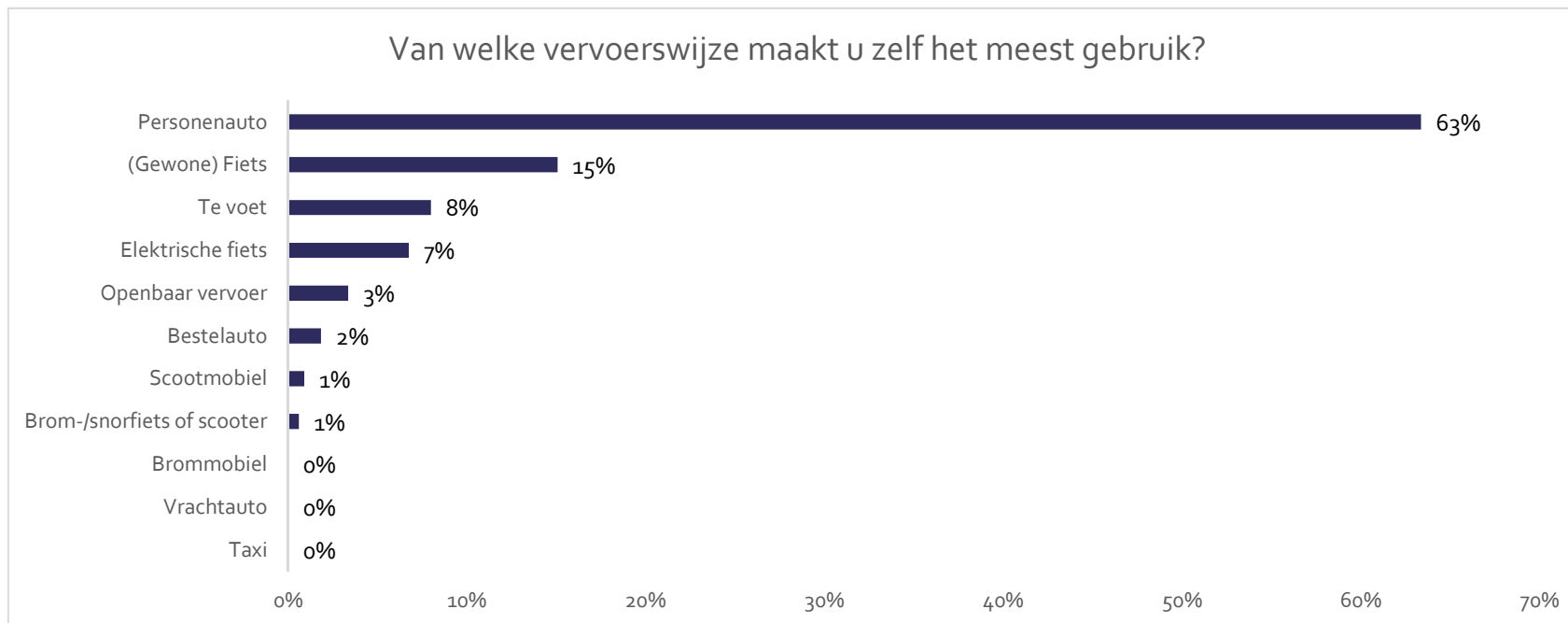
Rhoon 134

Portland 69

Poortugaal 118

Voor deze vragenlijst zijn alle huishoudens in de gemeente Albrandswaard benaderd via off- en online communicatiekanalen (social media en de huis-aan-huiskrant). Daarna is er een steekproef van 2000 huishoudens benaderd. De vragenlijst is door 321 inwoners gedeeltelijk of geheel ingevuld. Dit nadert op een inwonersaantal van ongeveer 25.000 een betrouwbaarheid van 95%, een gangbare betrouwbaarheidsmaat voor survey-onderzoek. In de onderzoekspopulatie zijn ouderen beter vertegenwoordigd dan jongeren.

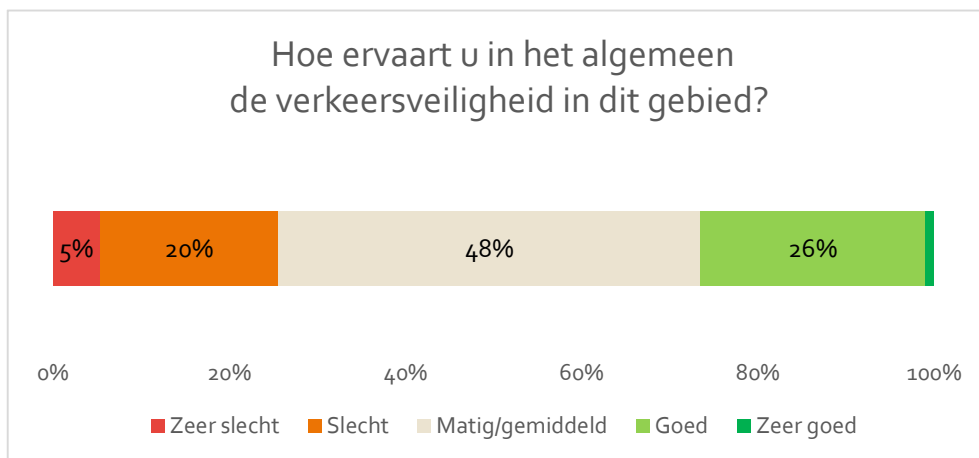
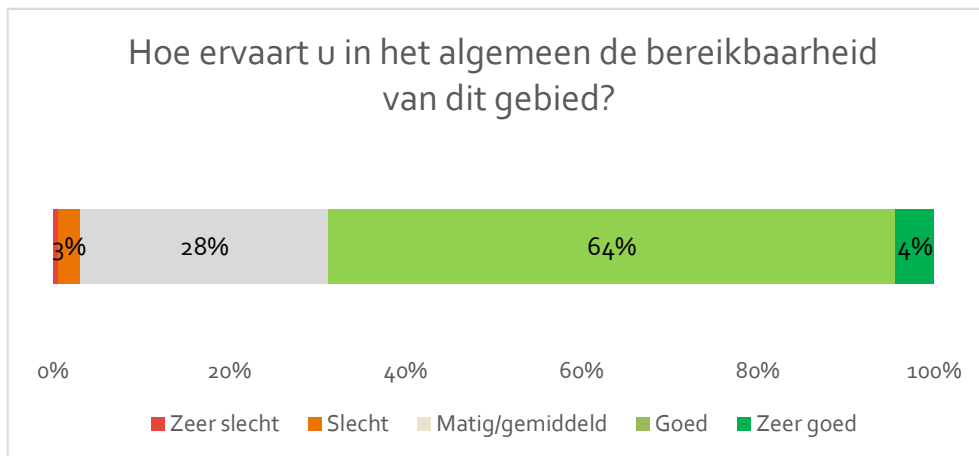
2. Resultaten



Het meest gebruikt wordt de personenauto. Opvallend is de opmars van de elektrische fiets, die voor 7% van de respondenten het meest gebruikte vervoersmiddel is.

2. Resultaten

Tevredenheid met bereikbaarheid en verkeersveiligheid



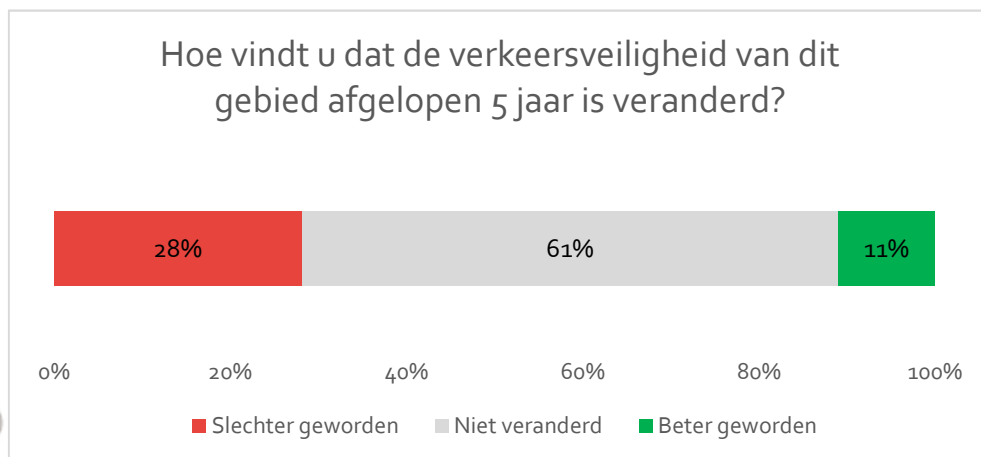
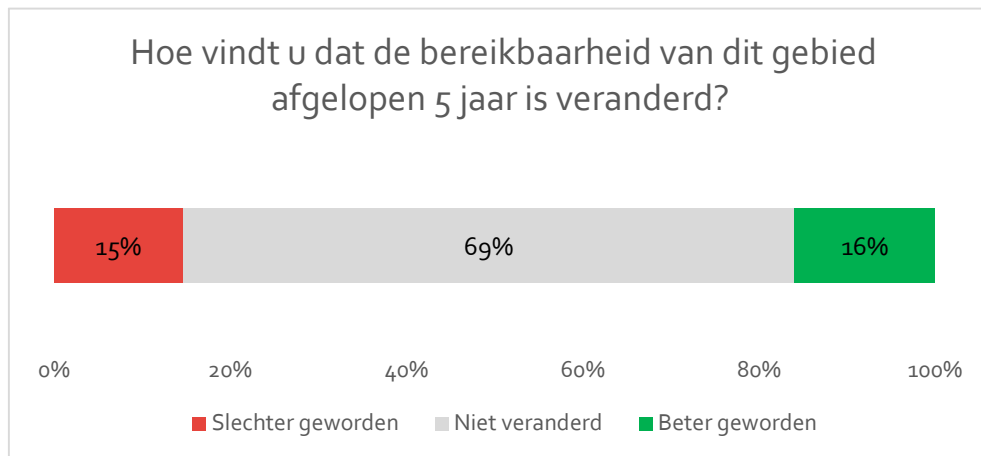
Gemiddeld geven de inwoners het totale verkeer en vervoer in Albrandswaard een **6.4**.

Dit is een kleine stijging ten opzichte van de vorige meting in 2011, waar de gemiddelde waardering een **6.2** was.

De bereikbaarheid wordt over het algemeen positief ervaren. De verkeersveiligheid daarentegen wordt door een kwart van de respondenten beoordeeld als slecht tot zeer slecht.

2. Resultaten

Ontwikkeling bereikbaarheid en verkeersveiligheid



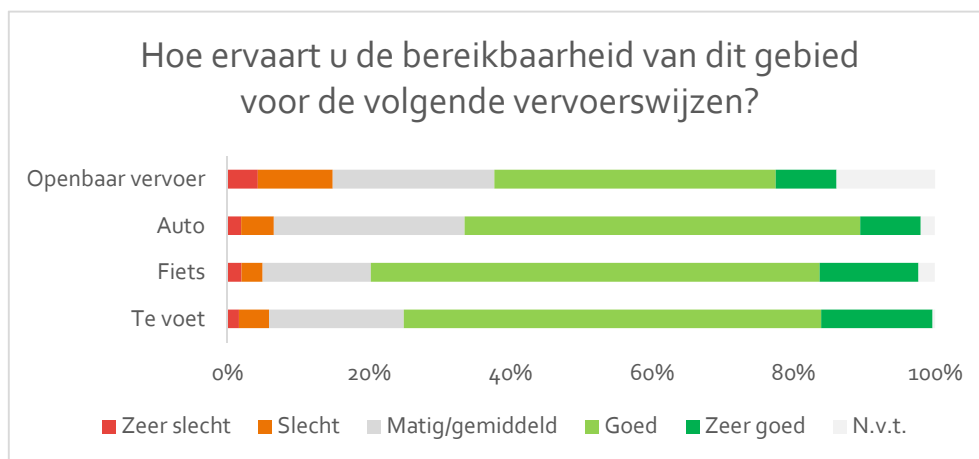
De bereikbaarheid van het gebied lijkt voor de grote meerderheid niet verbeterd, maar ook niet verslechterd.

De mening over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid is iets negatiever: alhoewel de meerderheid hier aangeeft dat deze onveranderd is, is ruim een kwart van de respondenten van mening dat de verkeersveiligheid achteruit is gegaan.

Ten opzichte van de vorige meting zijn de resultaten wel positiever over de ontwikkeling: in 2011 was 34% van mening dat de bereikbaarheid was verslechterd, en 40% van mening dat de verkeersveiligheid was verslechterd.

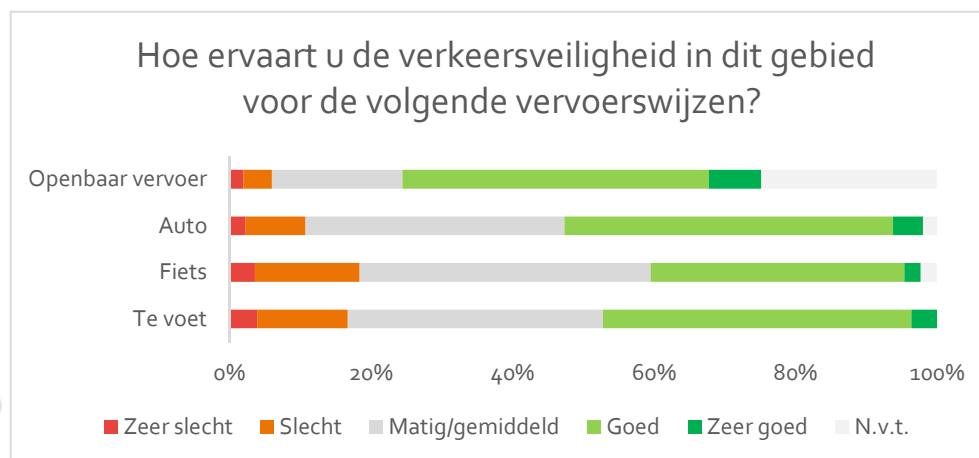
2. Resultaten

Bereikbaarheid en verkeersveiligheid naar vervoerswijze uitgesplitst



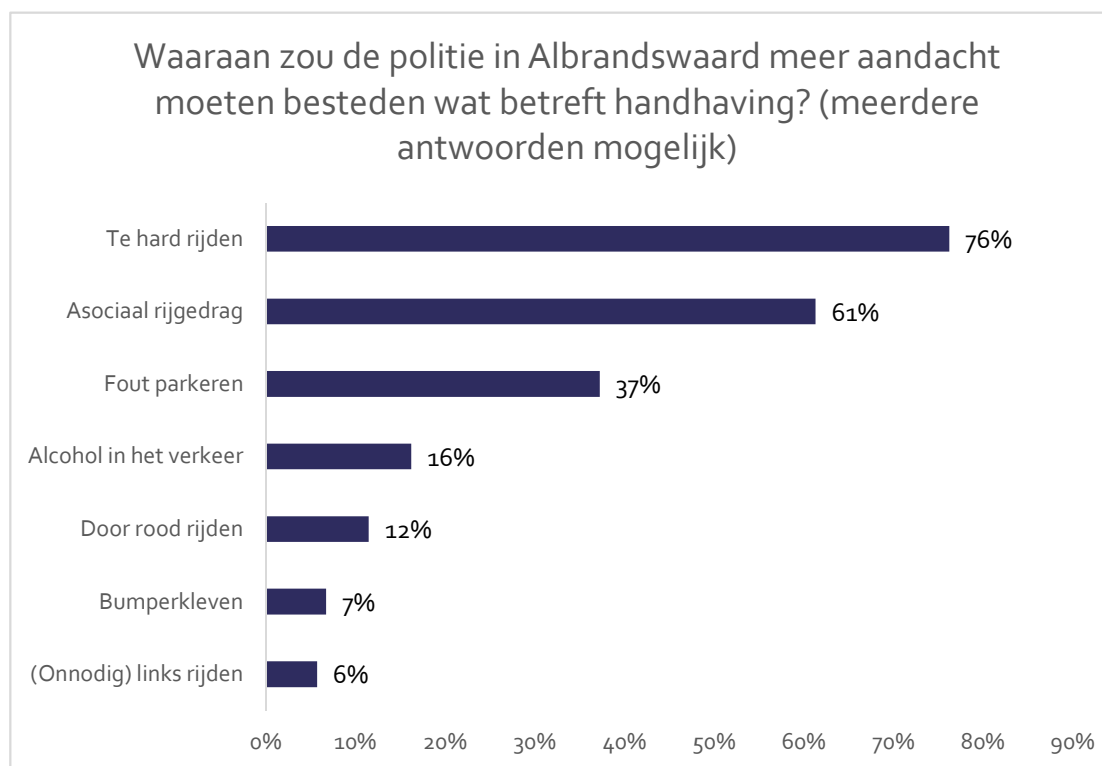
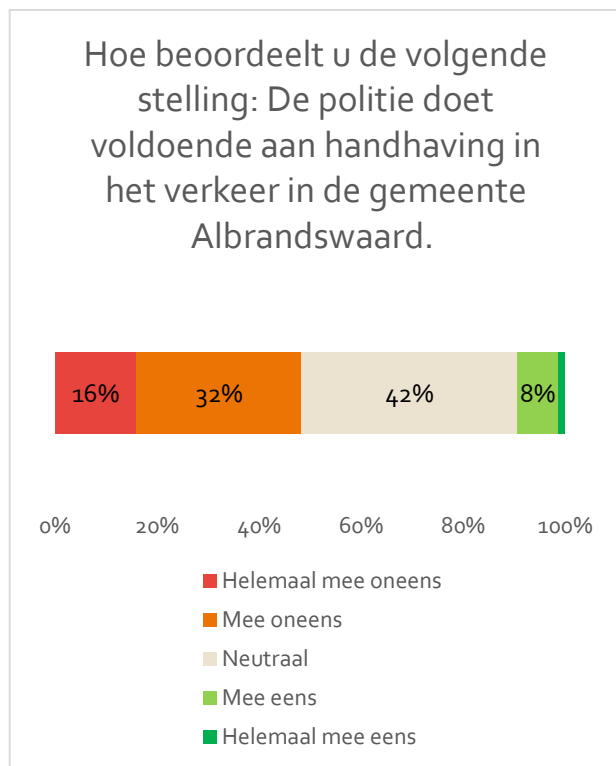
De bereikbaarheid van het gebied is voornamelijk met het openbaar vervoer lager beoordeeld dan met auto, fiets of te voet.

De verkeersveiligheid lijkt vooral voor de fietsers en voetgangers matig te zijn.



2. Resultaten

Handhaving

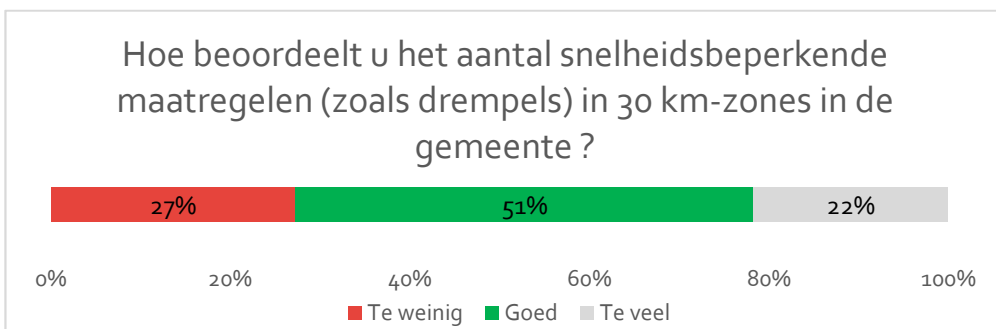
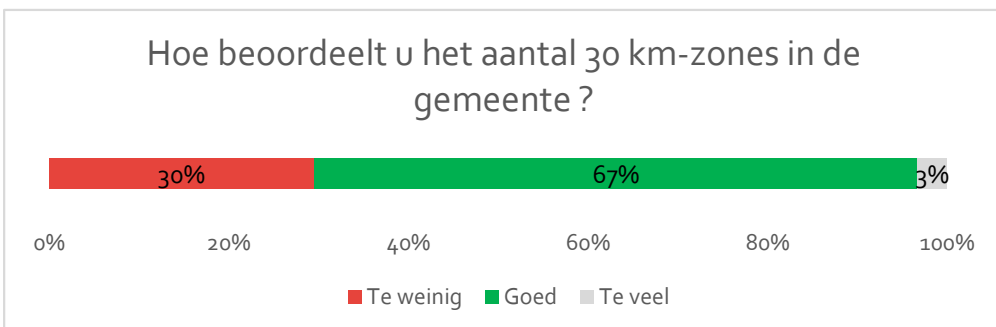
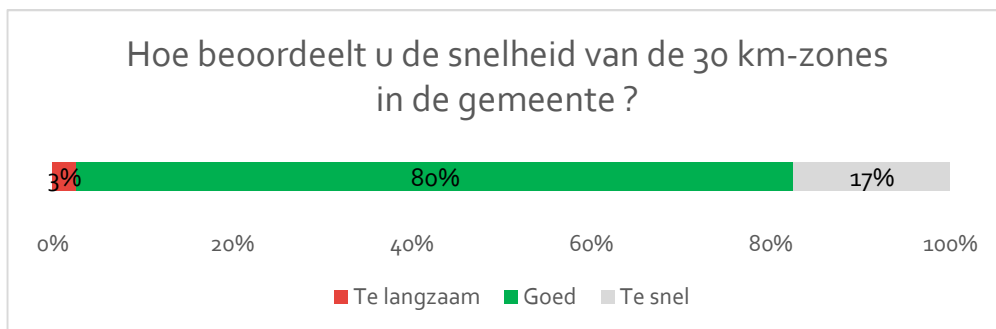


Handhaving in het verkeer wordt laag beoordeeld: slechts 9% is van mening dat de politie zich voldoende inspant op handhaving in het verkeer. De meerderheid (48%) vindt dat de politie zich onvoldoende inzet.

Voornamelijk Te hard rijden en Asociaal rijgedrag worden genoemd als aandachtspunten.

2. Resultaten

30 km zones

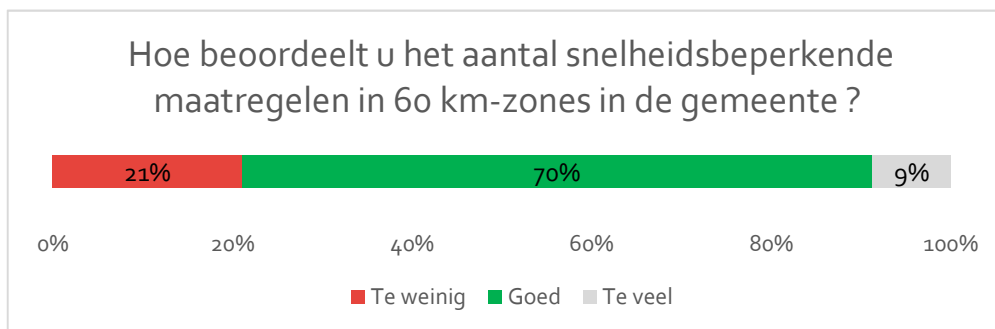
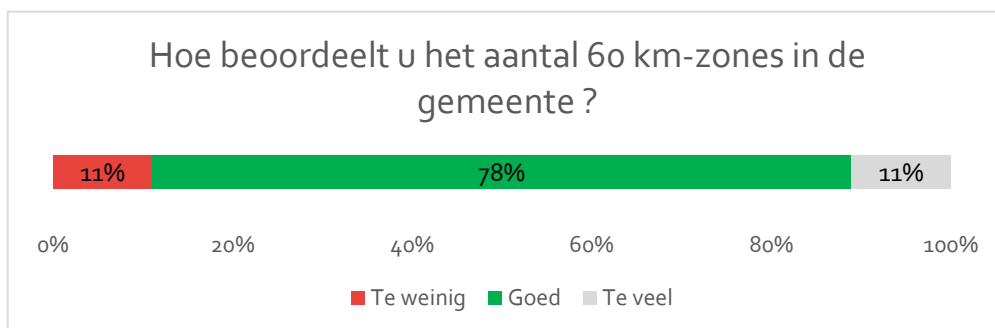
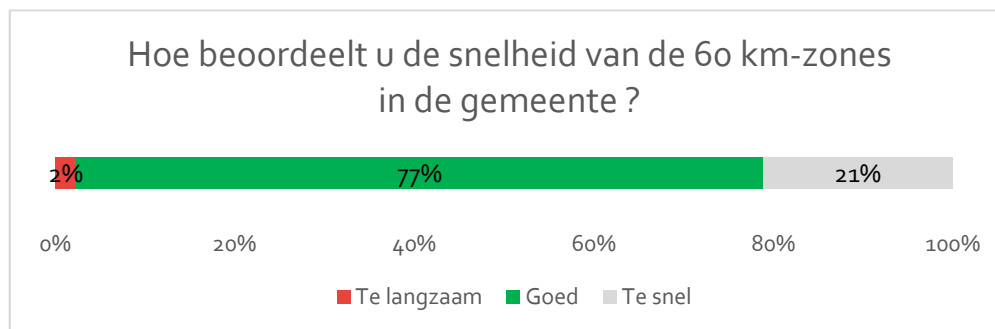


Over het algemeen zijn de inwoners tevreden over de 30km-zones. Er zouden er volgens een derde van de respondenten nog best iets meer mogen zijn.

De meningen over het aantal snelheidsbeperkende maatregelen zijn verdeeld: de helft vindt het goed zoals het is, ruim een kwart vindt dat er meer snelheidsbeperkende maatregelen mogen komen, terwijl de overige respondenten vinden dat het er te veel zijn.

2. Resultaten

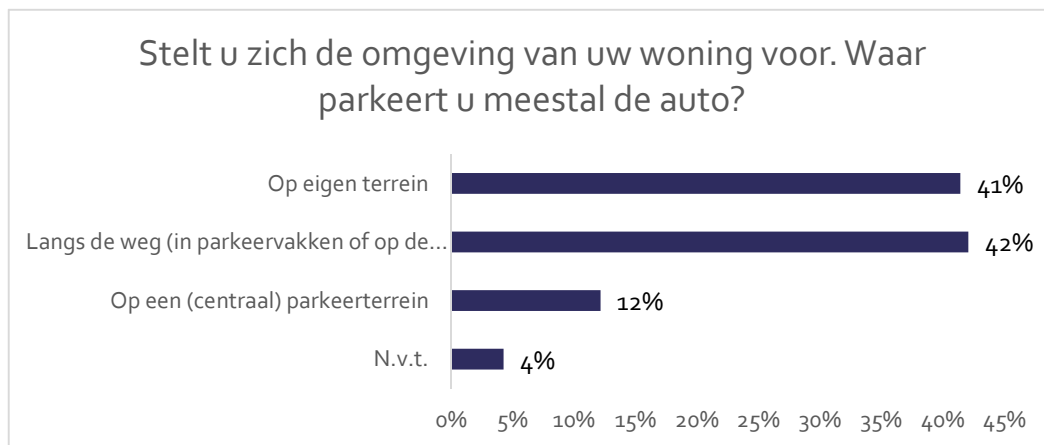
60 km zones



Over het algemeen zijn de inwoners ook tevreden over de 60km-zones. De snelheid is goed, maar mag van zo'n 20% nog wel iets lager. Daarnaast is ook een deel van mening dat er iets meer snelheidsbeperkende maatregelen mogen zijn in deze zones.

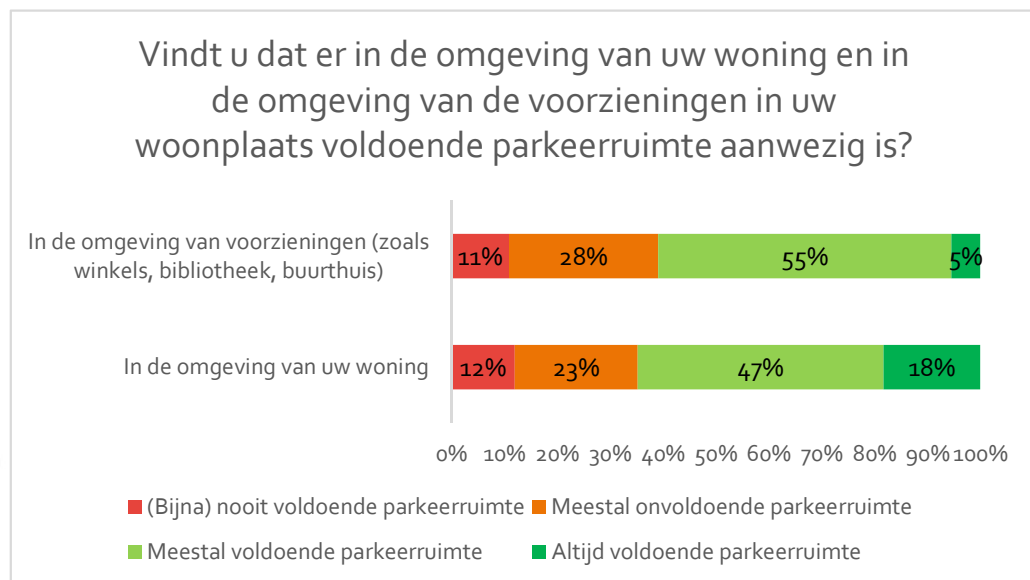
2. Resultaten

Parkeren



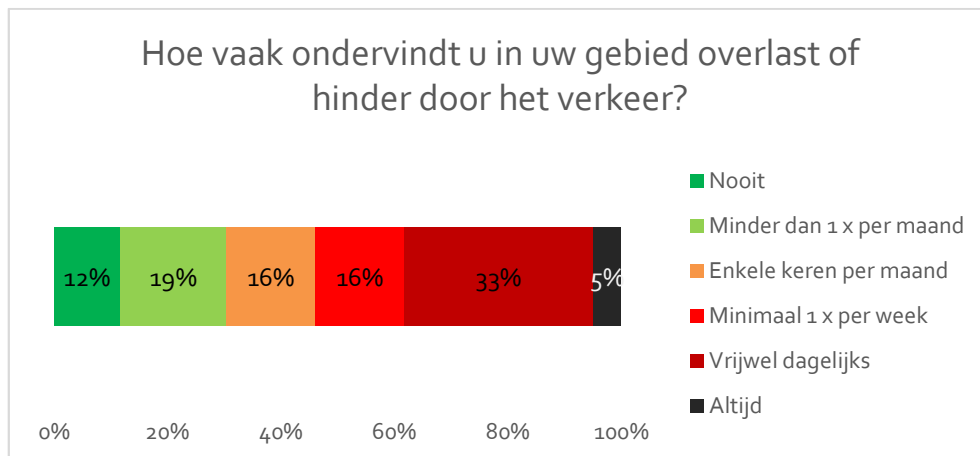
De auto wordt voornamelijk op het eigen terrein of langs de weg geparkeerd. Over deze parkeerplekken bij de woning is ook de meerderheid van mening dat er meestal of altijd voldoende parkeerruimte is. In de omgeving van voorzieningen is er meestal voldoende parkeerruimte, maar zeker niet altijd.

De tevredenheid over parkeervoorzieningen is vergelijkbaar met de meting in 2011.



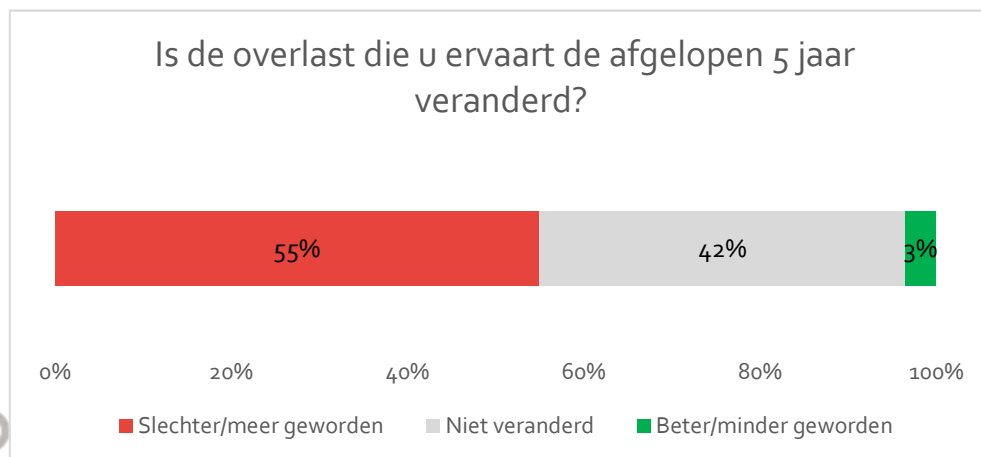
2. Resultaten

Overlast



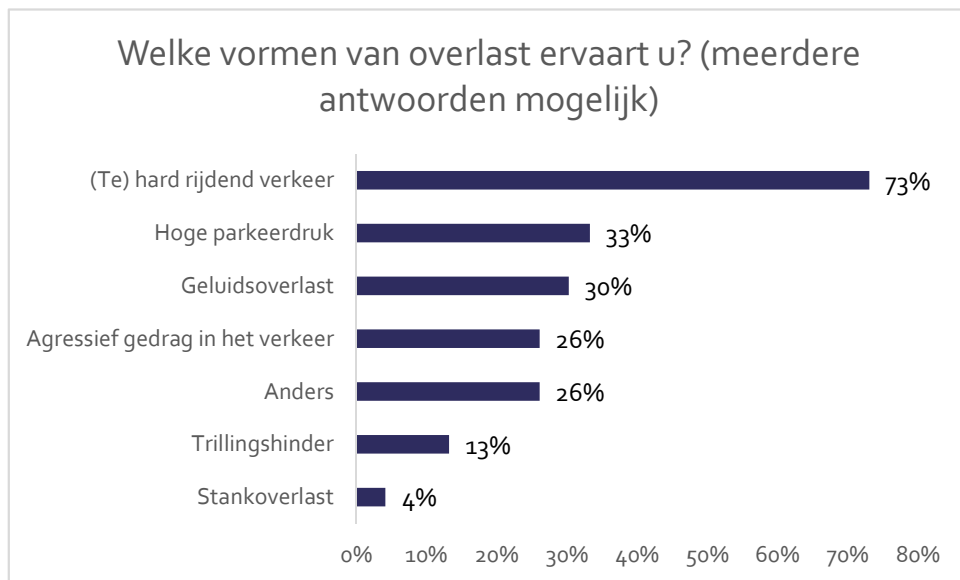
38% van de respondenten ervaart bijna dagelijks verkeershinder of -overlast. 31% heeft weinig tot geen last van het verkeer. Deze cijfers zijn vergelijkbaar (iets positiever) dan de meting in 2011.

Toch ervaren de respondenten het niet als een positieve ontwikkeling: ruim de helft geeft aan dat de verkeersoverlast in de afgelopen 5 jaar is toegenomen.



2. Resultaten

Overlast



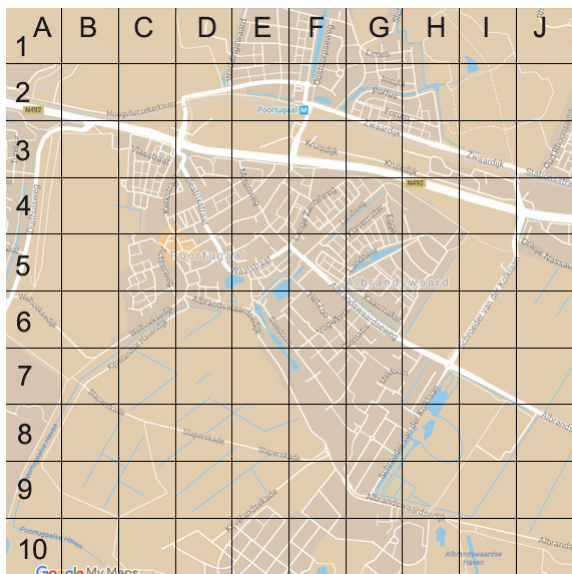
Driekwart van de respondenten geeft aan overlast te ervaren van (te) hard rijdend verkeer. Het autoverkeer is de grootste veroorzaker van de overlast. Naast hard rijden is ook een hoge parkeerdruk, geluidsoverlast en agressief gedrag vaker genoemd. Daarnaast wordt onder Anders ook de (onoplettende) fietser en de foutparkeerder genoemd als ervaren overlast.

In 2011 werden ook autoverkeer en geparkeerde voertuigen het meest genoemd als overlastveroorzakers.



2. Resultaten

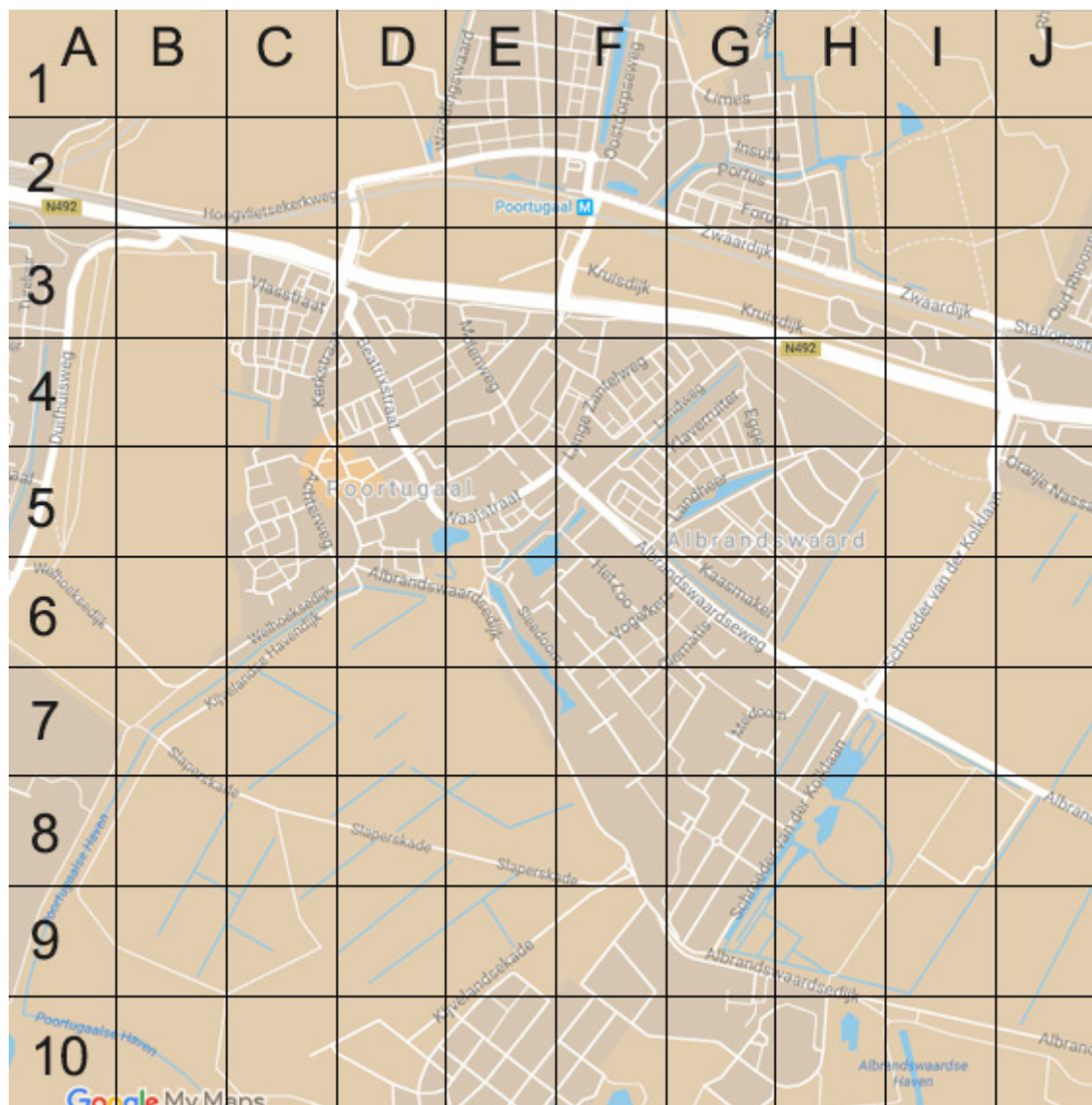
Problemsituaties



De respondenten is gevraagd op een kaart probleem/knelpunten aan te geven. Hier komt veel input uit, maar deze richt zich voornamelijk op veel kleine dingen. Waar een locatie/probleem door meerdere respondenten wordt benoemd, wordt deze kort behandeld.

2. Resultaten

Probleemsituaties – Poortugaal



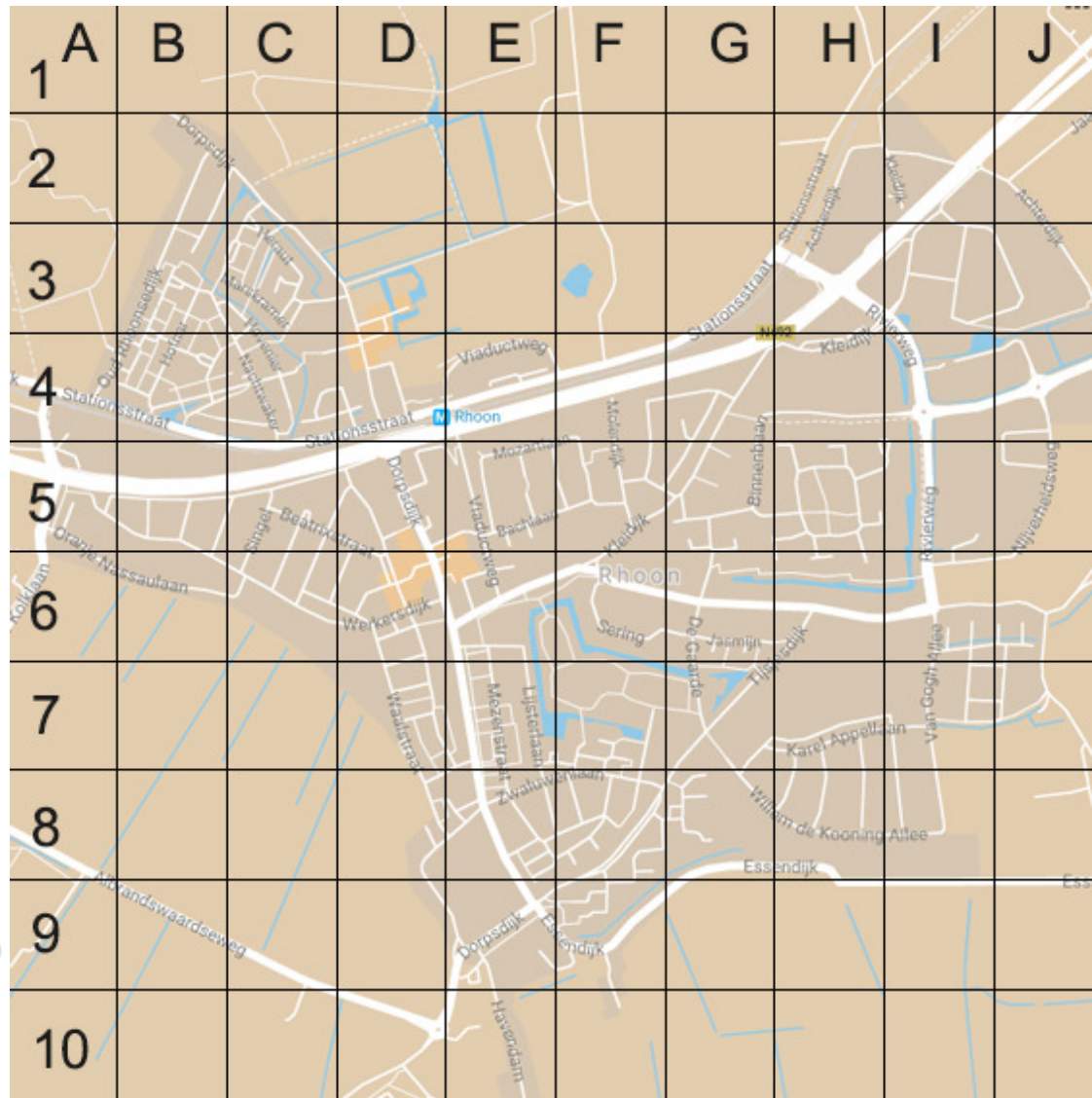
E4
F. van der Poest
Clementlaan/Albrandswaardseweg
Verkeersveiligheid

F5
Landweg
Overlast motoren

D4
Irenestraat/Beatrixstraat
Verkeersveiligheid

2. Resultaten

Probleemsituaties – Rhoon



D5/D6

Dorpsdijk

Kruispunt Werkersdijk en Dorpsdijk

Sluis/versmalling

Voornamelijk verkeersveiligheid

I6

Kruising Rijdsdijk/Rivierweg

Verkeersveiligheid

3. Tabellen naar deelgebied

In dit onderdeel worden relevante vragen uitgesplitst naar gebied gerapporteerd.

Let hierbij op: de totaal-percentages houden rekening met non-respons (onbekend) ter vergelijkbaarheid met de evaluatie uit 2011. In de afbeeldingen in deel 2 van de rapportage is de non-respons niet gerapporteerd. Hierdoor kunnen de percentages verschillen.



3. Tabellen naar deelgebied

Algemene beoordeling

	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal	
Mening verkeer algemeen		6.5	6.3	6.6	6.4

Oordeel bereikbaarheid	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal
Zeer slecht	1%	1%	0%	1%
Slecht	1%	4%	3%	2%
Matig/gemiddeld	27%	28%	29%	28%
Goed	63%	62%	65%	63%
Zeer goed	7%	4%	1%	4%
Onbekend	2%	1%	1%	2%

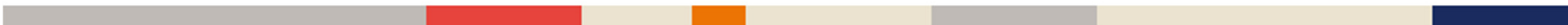
Oordeel veiligheid	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal
Zeer slecht	4%	7%	4%	5%
Slecht	20%	22%	17%	20%
Matig/gemiddeld	42%	48%	52%	47%
Goed	31%	21%	25%	25%
Zeer goed	1%	1%	0%	1%
Onbekend	2%	1%	1%	2%

3. Tabellen naar deelgebied

Ontwikkeling bereikbaarheid/veiligheid

Ontwikkeling bereikbaarheid	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal
Slechter geworden	16%	14%	13%	15%
Niet veranderd	74%	70%	54%	68%
Beter geworden	8%	14%	32%	16%
Onbekend	2%	1%	1%	2%

Ontwikkeling veiligheid	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal
Slechter geworden	31%	30%	20%	28%
Niet veranderd	61%	57%	61%	60%
Beter geworden	7%	11%	17%	11%
Onbekend	2%	1%	1%	2%



3. Tabellen naar deelgebied

Parkeren

Waar parkeert u de auto?	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal
Op eigen terrein	38%	47%	26%	39%
Langs de weg	46%	30%	48%	40%
Op een centraal parkeerterrein	9%	11%	14%	11%
N.v.t.	3%	4%	4%	4%
Onbekend	3%	7%	7%	6%

Voldoende parkeerruimte woning	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal	
(Bijna) nooit voldoende parkeerruimte		14%	10%	7%	11%
Meestal onvoldoende parkeerruimte		26%	16%	25%	22%
Meestal voldoende parkeerruimte		40%	46%	43%	43%
Altijd voldoende parkeerruimte		15%	19%	17%	17%
Onbekend		4%	9%	7%	7%

Voldoende parkeerruimte faciliteiten	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal	
(Bijna) nooit voldoende parkeerruimte		8%	14%	4%	10%
Meestal onvoldoende parkeerruimte		22%	31%	22%	26%
Meestal voldoende parkeerruimte		58%	40%	58%	50%
Altijd voldoende parkeerruimte		6%	4%	6%	5%
Onbekend		6%	11%	10%	9%

3. Tabellen naar deelgebied

Overlast

Overlast verkeer	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal
Nooit	9%	11%	14%	11%
Minder dan 1 x per maand	21%	16%	13%	17%
Enkele keren per maand	16%	16%	12%	15%
Minimaal 1 x per week	12%	14%	20%	15%
Vrijwel dagelijks	32%	33%	29%	32%
Altijd	7%	3%	4%	5%
Onbekend	3%	7%	7%	5%

Type verkeersoverlast	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal
Geluidsoverlast	44	24	12	80
Trillingshinder	15	18	2	35
Stankoverlast	4	5	2	11
Te hard rijdend verkeer	75	84	33	192
Hoge parkeerdruk	32	37	18	87
Aggressief gedrag in het verkeer	20	34	13	67

3. Tabellen naar deelgebied

Overlast

Veroorzaker overlast	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal
Vrachtverkeer	31	37	9	77
Landbouwverkeer	4	6	2	12
Bussen	2	1	8	11
Motoren	26	13	7	46
Brom-/snorfietsen of scooters	31	15	10	56
(Veel) autoverkeer	68	82	45	195
Geparkeerde voertuigen	32	39	12	83
Jongeren	27	12	6	45
Metro	4	10		14

Ontwikkeling overlast	Poortugaal	Rhoon	Portland	Totaal
Slechter of meer geworden	47%	43%	41%	44%
Niet veranderd	35%	31%	36%	33%
Beter of minder geworden	3%	4%	0%	3%
Onbekend	15%	22%	23%	20%