

JUUST
daarom!



Gemeente
Albrandswaard



ALBRANDSWAARD MOBILITEITSPLAN

November 2024

INHOUD

1. STAAT VAN ALBRANDSWAARD	3
1.1 Inleiding	4
1.2 Inventarisatie	8
1.3 Praktijkervaringen	30
1.4 Analyse	44
1.5 Inventarisatie overzicht	46
1.6 Begrippenlijst	
2. MOBILITEITSVISIE	48
2.1 Inleiding	49
2.2 Visievorming	51
2.3 Toekomstscenario	57
2.4 Concrete beleidsambitiets	61
2.5 Bijlagen	70
3. UITWERKING	73
3.1 Inleiding	74
3.2 Parkeernormen	76
3.3 Wegencategorisering	91
3.4 Strategisch plan duurzame mobiliteit	107
4. UITVOERINGSPROGRAMMA	126
4.1 Inleiding	127
4.2 Duurzame inrichting & Leefbaarheidsverbetering	129
4.3 Parkeren en ruimte-efficiëntie	132
4.4 Multimodale bereikbaarheid	135

COLOFON

DOCUMENTGEGEVENS

Titel	Mobiliteitsplan Albrandswaard
Rapportnummer	001208.R01.D
Datum	November 2024
Status	Definitief

OPDRACHTGEVER

Naam	Gemeente Albrandswaard
Contactpersoon	Laurens Torbijn & 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)	Bella Verschoor Gerard Verweij Els de Deken Ilse van der Venne Femke Mimpfen
-----------	--

Contactgegevens	femke@juust.nl
-----------------	----------------

*Disclaimer: Deze rapportage is samengesteld uit vier losse rapportages. Mogelijk komen enkele verwijzingen naar hoofdstukken en pagina's hierdoor niet overeen. Wij verwijzen u in dit geval door naar de oorspronkelijke rapportage.



1

STAAT VAN ALBRANDSWAARD



1.1 INLEIDING

1.1.1 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 Rhoon 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.

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.

1.1.2 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 inloopbijeenkomst. 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.

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.

1.1.3 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.

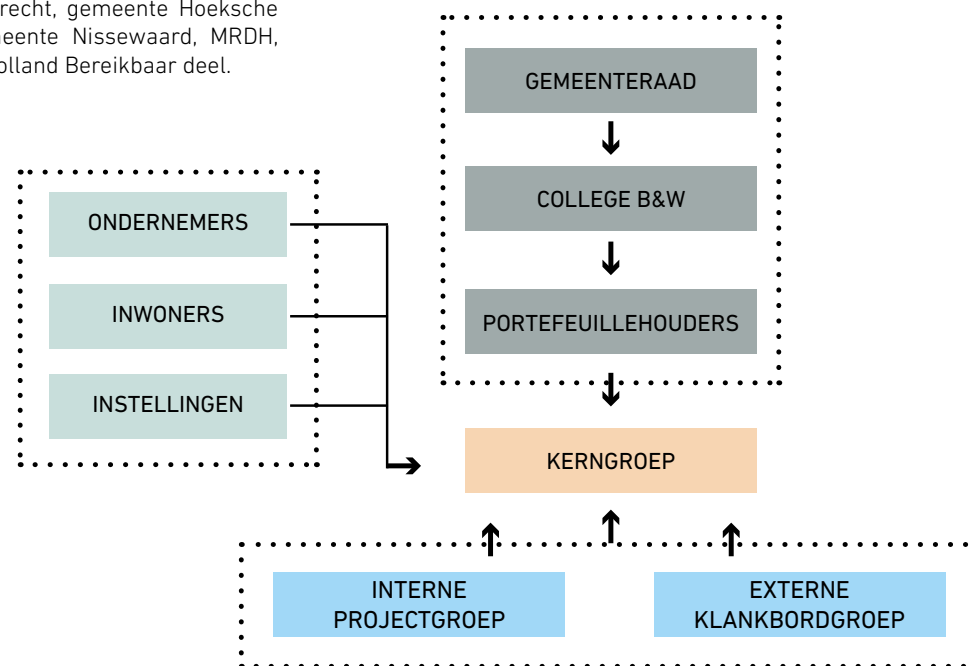
Projectpartners

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, Fietzersbond, 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.).



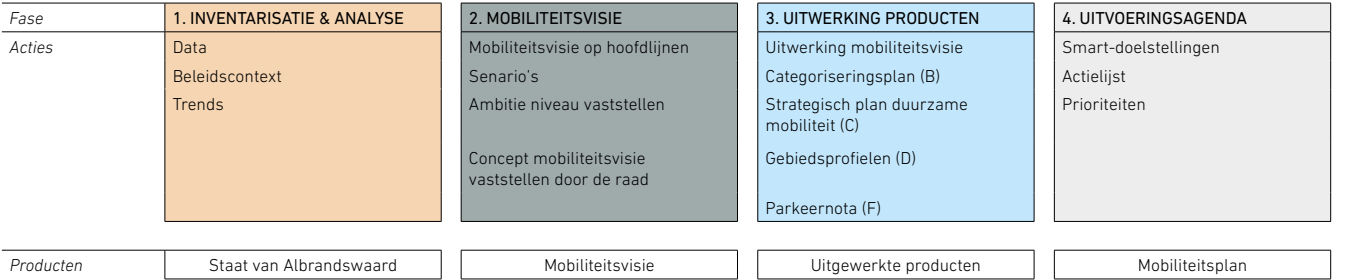
FIGUUR 1 | SCHEMA STAKEHOLDERSGROEPEN

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



1.2 INVENTARISATIE

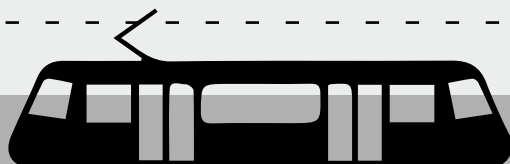
GEMEENTE ALBRANDSWAARD



23,76 km²
7 wijken
5 wegbeheerders
26.349 inwoners (1.215 inw./km²)



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
Totaal	258	94	2



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.

1.2.1 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 kennisinstituten 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, geluidsoverlast, 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 transities 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 tijdsafhankelijk 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 transitie, 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 verkeersveiligheid 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 gerationaliseerd 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 deeltcultuur 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."

1.2.2 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).

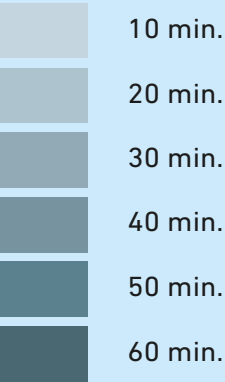
Vanwege de ligging en de functie als woongemeente is Albrandswaard traditioneel ingericht voor de auto. De gemeente heeft relatief veel woningen in het hogere segment, wat resulteert in hoger autobezit en -gebruik. Van oudsher is het gebied voornamelijk ontsloten via de dijkstructuur en het bijbehorende 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).

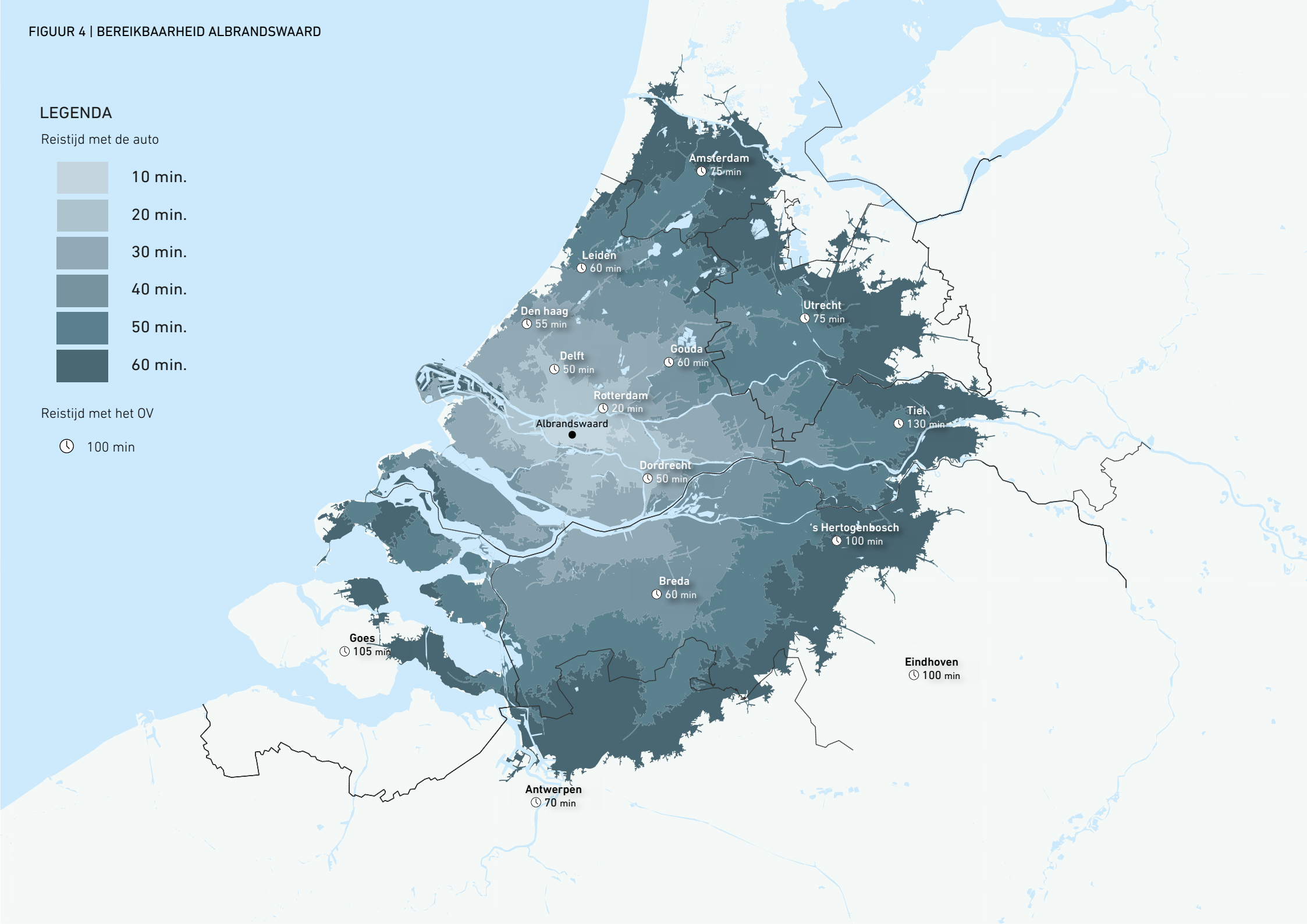
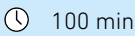
FIGUUR 4 | BEREIKBAARHEID ALBRANDSWAARD

LEGENDA

Reistijd met de auto



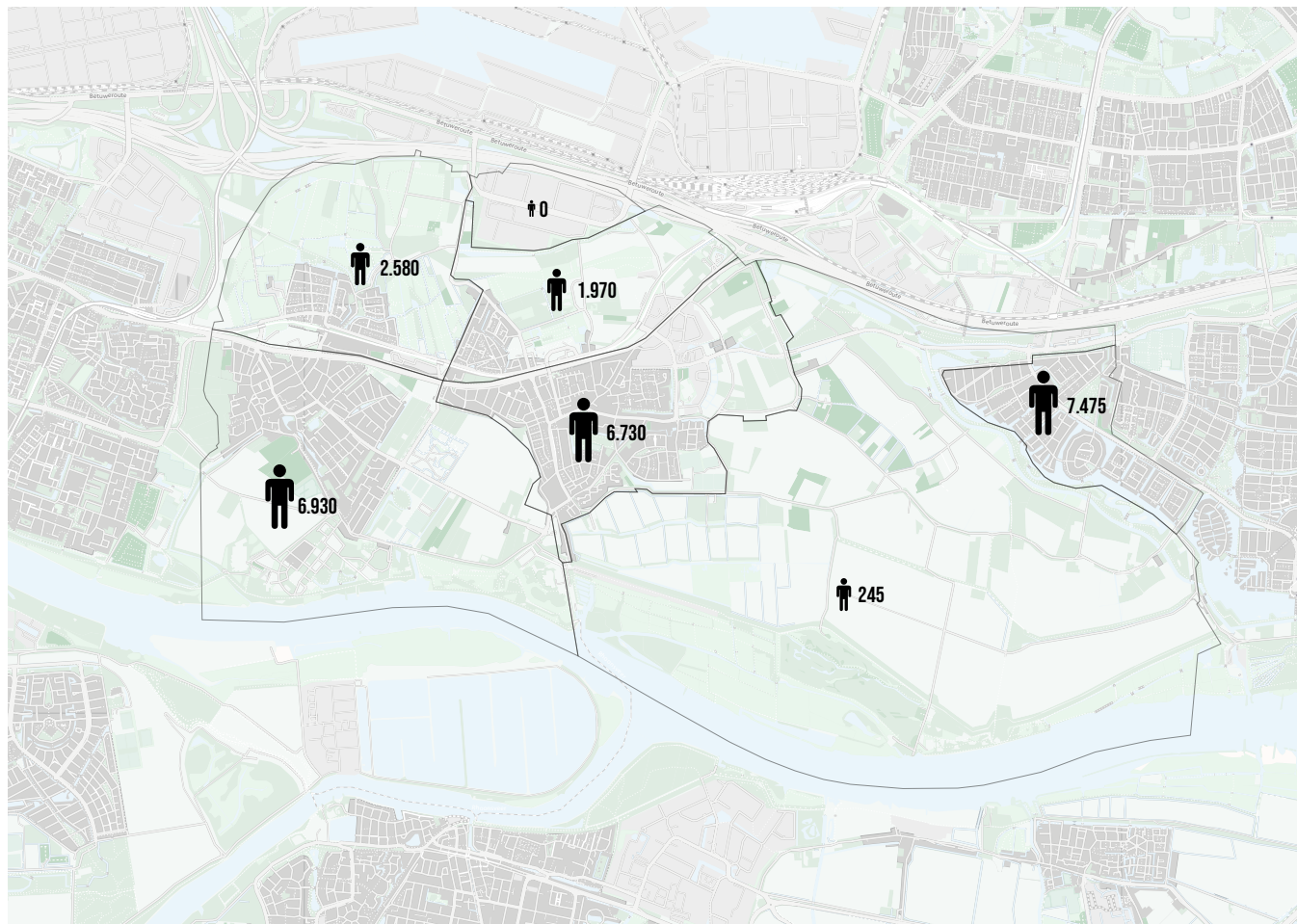
Reistijd met het OV



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

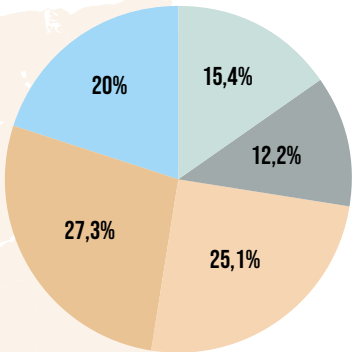
NEDERLAND



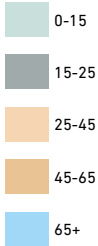
2,13
Gemiddelde
huishoudensgrootte



34.200
Gemiddeld
inkomen



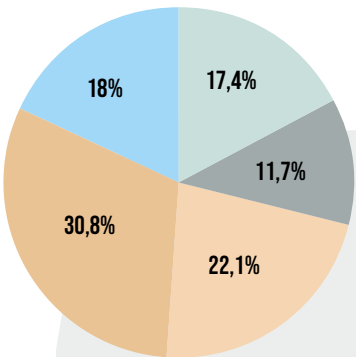
Leeftijd



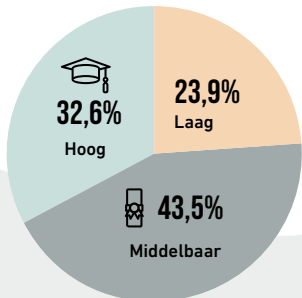
ALBRANDSWAARD



49,7% 50,3%



25.934
Inwoners



Opleidingsniveau



2,41
Gemiddelde
huishoudensgrootte



39.700
Gemiddeld
inkomen

8,2%
Westerse
migratie-
achtergrond

76,9%
Autochtoon

14,9%
Niet westerse
migratieachtergrond

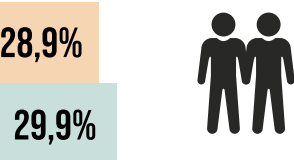
Albrandswaard

Nederland

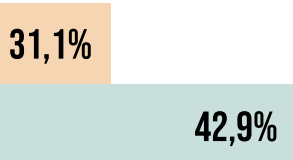
Eenpersoons-
huishoudens



Huishoudens
zonder kinderen



Huishoudens
met kinderen



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. Rhooen 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 dorpskernen 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.

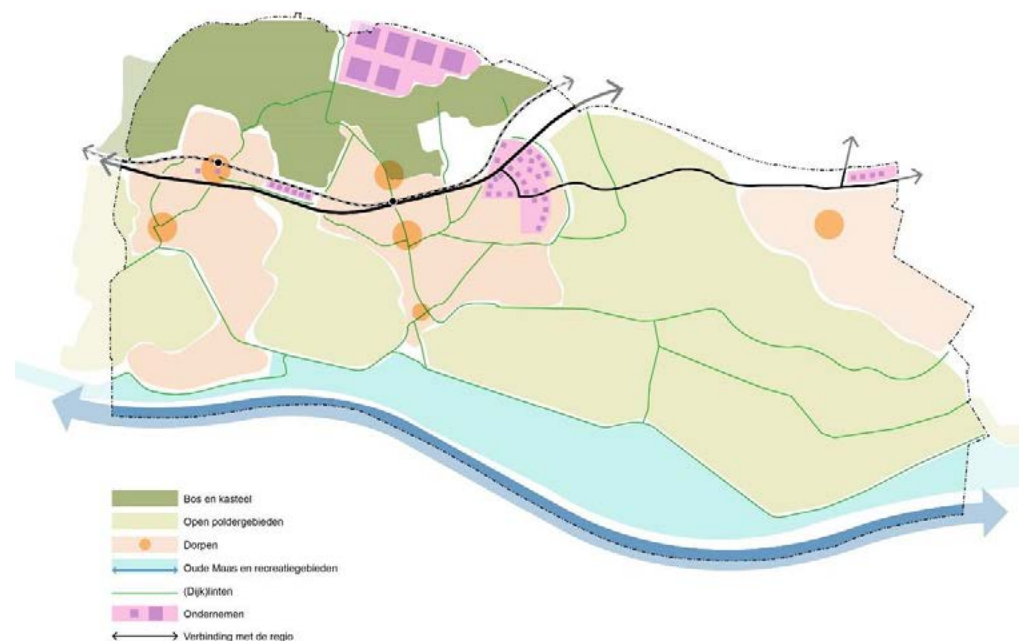
Voorzieningen

De basisvoorzieningen, waaronder basisscholen, zorgverleners, sociaal-maatschappelijke accommodaties en sportaccommodaties zijn verspreid over de drie kernen. In alle kernen zijn winkelveorzieningen 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 Rhooen. 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.

Albrandswaard anno 2019



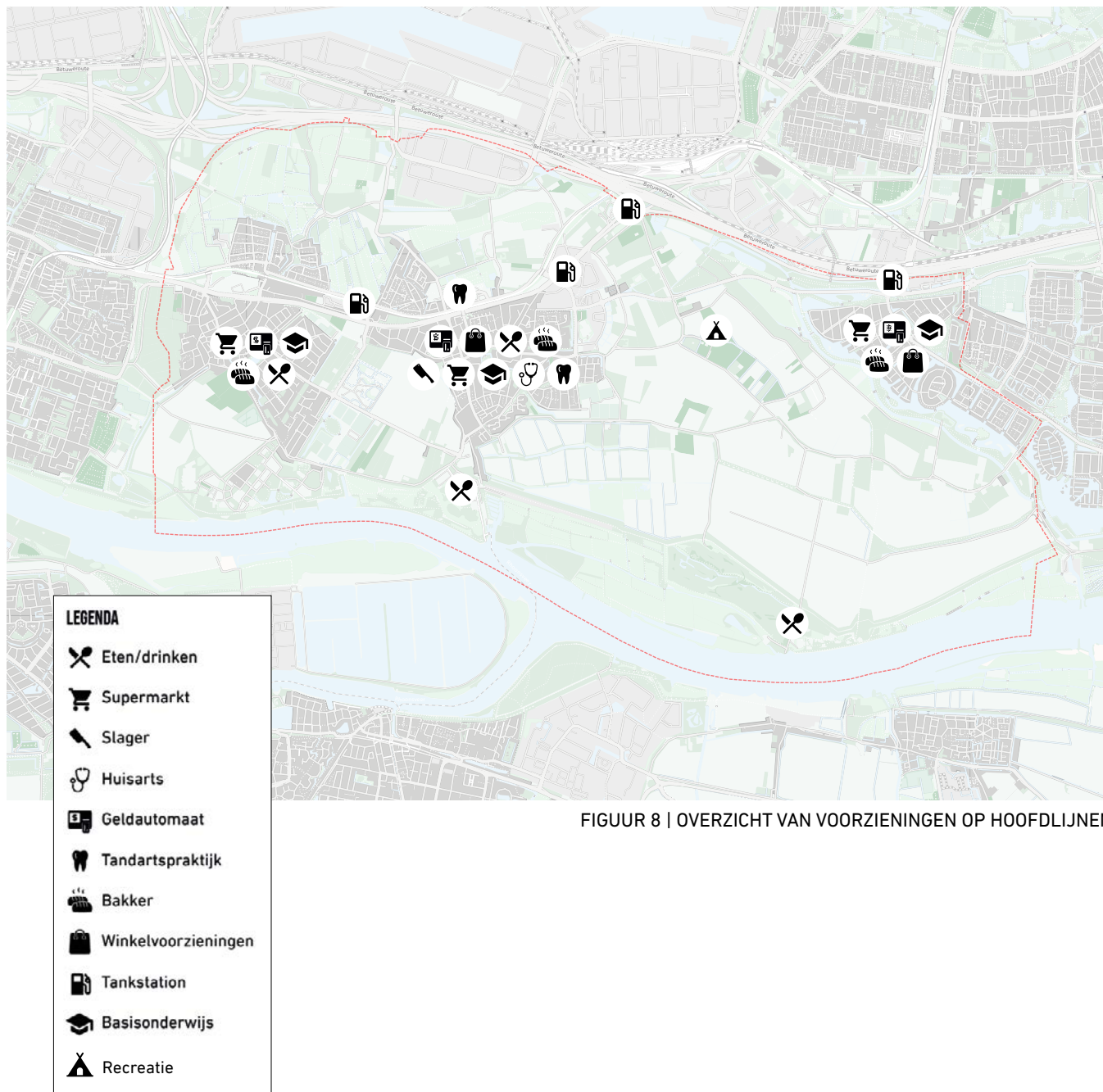
FIGUUR 7 | ALBRANDSWAARD IN 2020
BRON: OMGEVINGSVISIE ALBRANDSWAARD 2040

Groene oase

Het landschap in Albrandswaard staat in het teken van de wisselwerking tussen land en water. Het kenmerkt zich met dijken, stroomruggen, terpen, krekken en rivierarmen. Daarnaast is er een tegenstelling in het open en gesloten karakter van het landschap. Ten noorden van Rhooen 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 Rhooen 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 kampt 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 Rhon 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

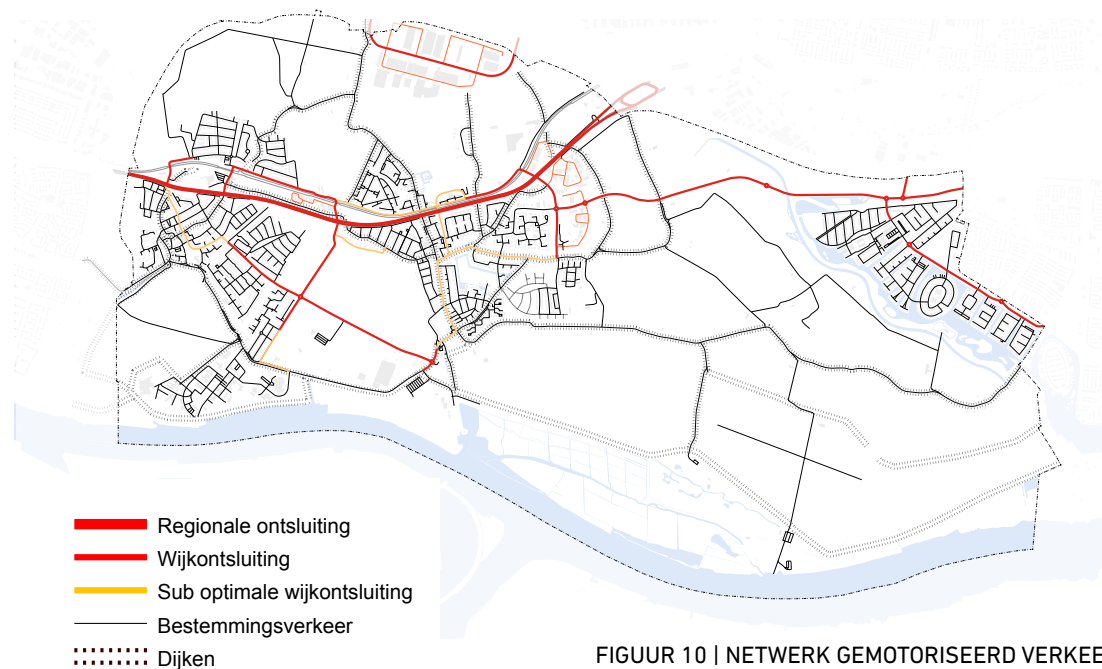
1.2.3 HET SYSTEEM

Infrastructuur

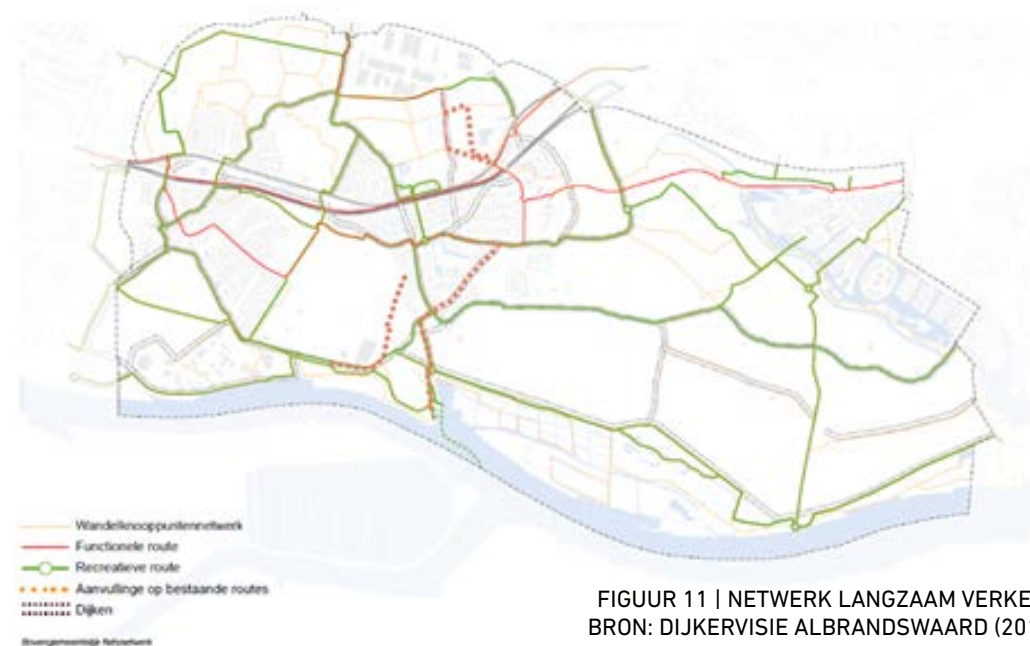
Infrastructuur is een belangrijke schakel in mobiliteitsvraagstukken. Om daadwerkelijk van A naar B te kunnen verplaatsen moet de tussenliggende afstand worden overbrugd. Dat kan over de weg, over het water, over het spoor, door de grond of door de lucht. Hierna beschrijven we de situatie van de infrastructuur, 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)

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 intercitystation 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 kerstvakantie 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

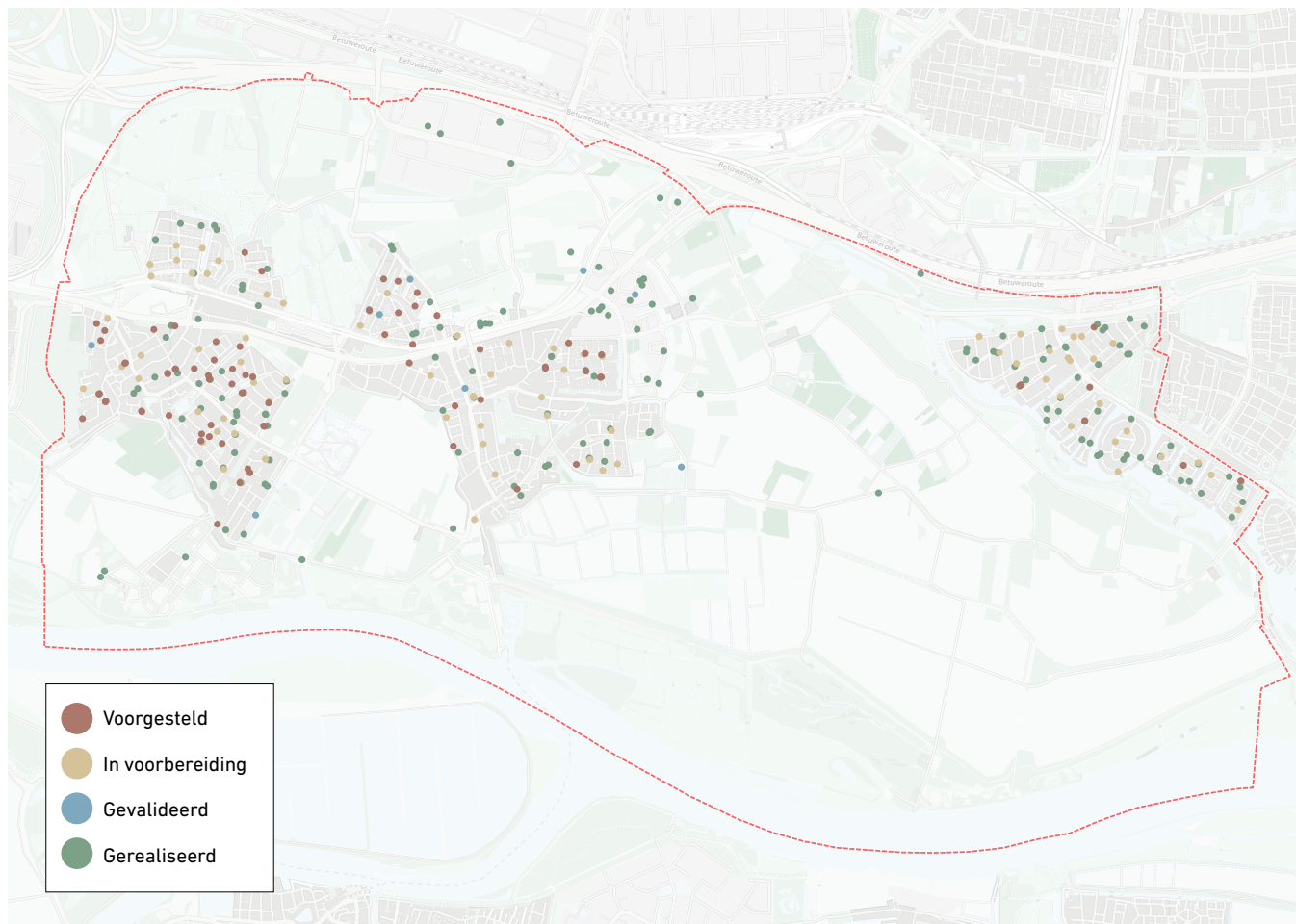
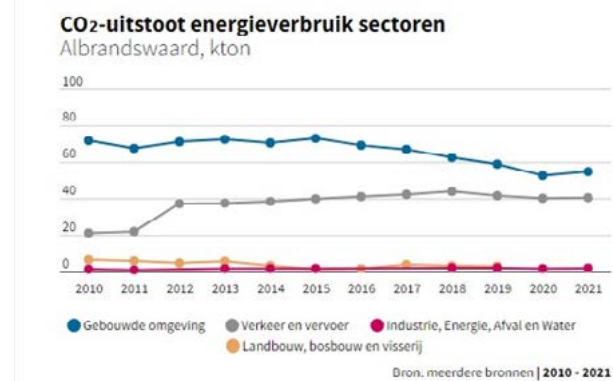
Duurzaamheid

Volgens het CBS en Eurostat is mobiliteit in Nederland en Europa verantwoordelijk voor ongeveer een vijfde van de CO₂-uitstoot en andere schadelijke emissies. De beleidsdoelstellingen op de verschillende niveaus is dan ook om een CO₂-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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂-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



FIGUUR 13 | IMPRESSIE HUIDIGE LAADINFRASTRUCTUUR OKTOBER 2023

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).

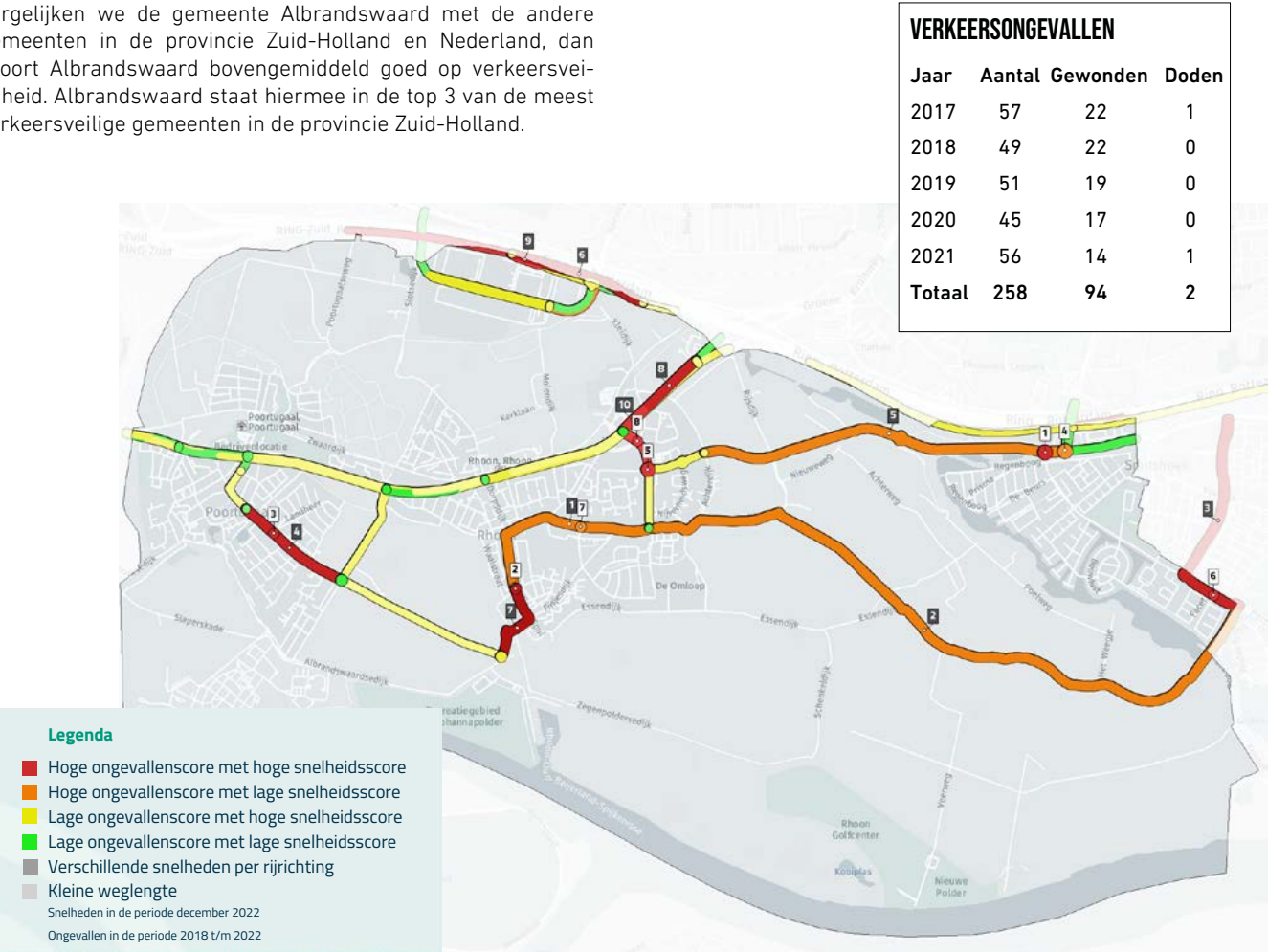
Zowel landelijk als regionaal wordt uitgedragen dat we op weg zijn naar nul verkeersslachtoffers. Binnen de provincie Zuid-Holland is dit doorvertaald: 'Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland: maak een punt van nul verkeersslachtoffers'.

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 VIASTAT-gegevens, meer specifiek de BLIQ-rapportage. Hierin staan twee methodieken centraal: (verkeers)ongevalenscore 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 ongeval- 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: VIASTAT

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.

1.2.4 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.

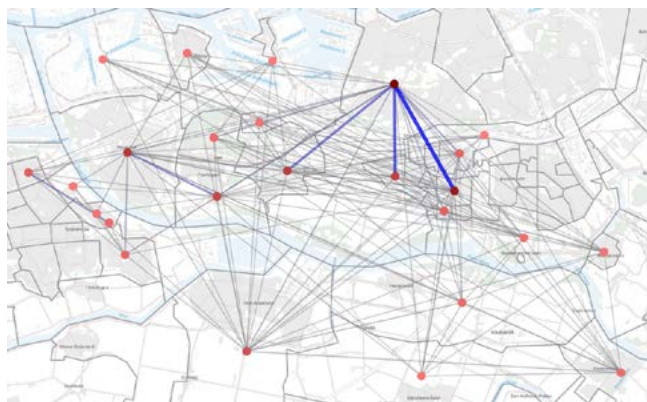
Verplaatsingspatronen (HB Matrix)

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.

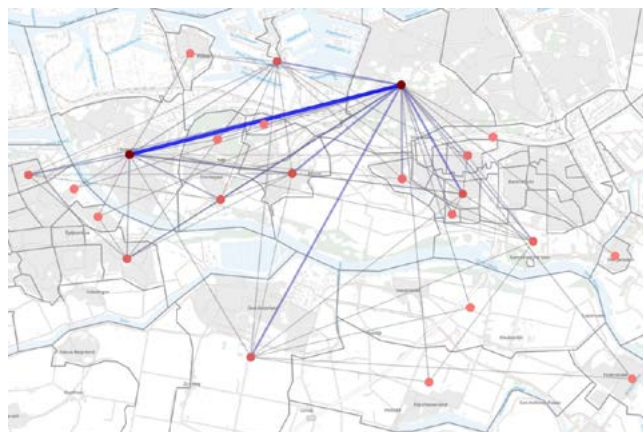
Uiteraard is de keuze van het vervoersmiddel afhankelijk van de mogelijkheden en de beschikbare infrastructuur. Alvorens we inzoomen op de verschillende vervoersvormen is het goed om na te gaan hoe het huidige verplaatsingsgedrag is vormgeven.

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.

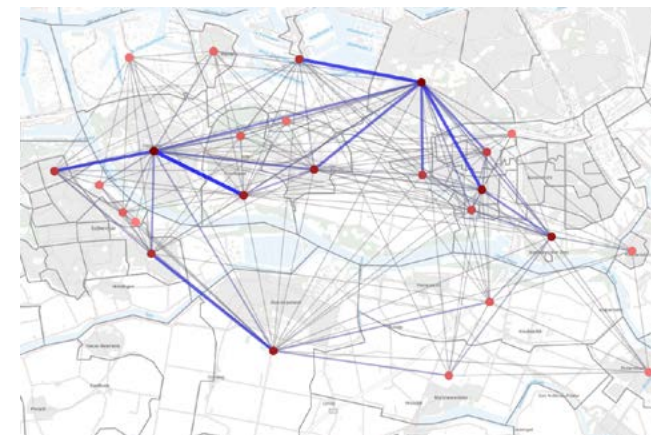
Voor de auto en vrachtwagen zijn sterke relaties te zien tussen Portland, Rhoon, Barendrecht met Rotterdam. Ook de relatie tussen Poortugaal en Rotterdam Hoogvliet zien we hier terug. Kijken we naar het OV dan springt de verbinding tussen Hoogvliet en Rotterdam eruit, op groter schaalniveau zien we de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



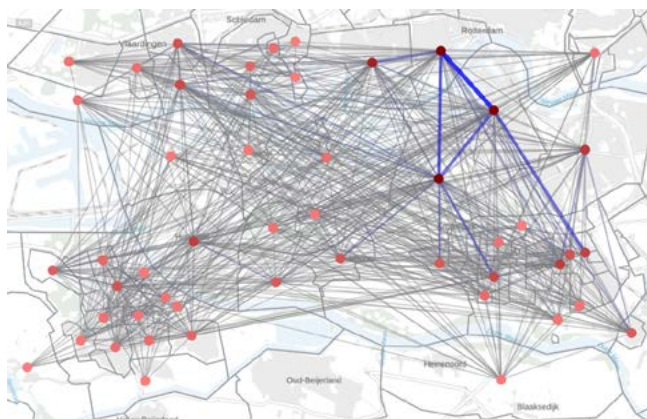
INGEZOOMD | 25 ZONES - AUTO/VRACHT



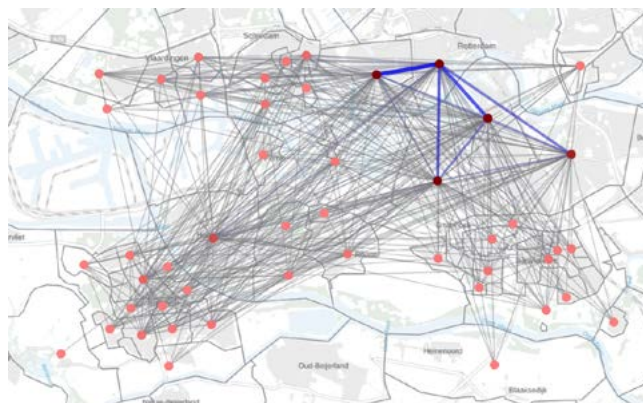
INGEZOOMD | 25 ZONES - OV



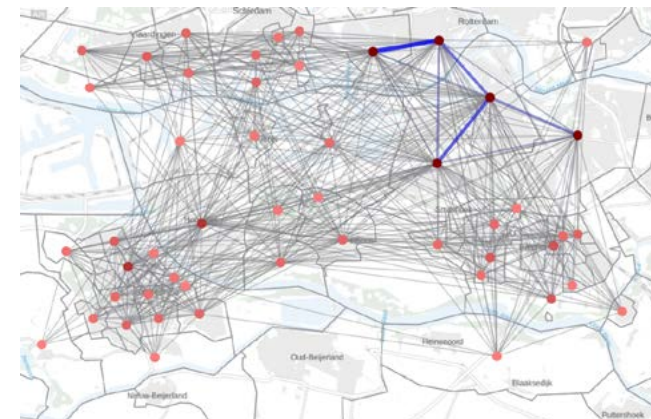
INGEZOOMD | 25 ZONES - FIETS



UITGEZOOMD | 50 ZONES - AUTO/VRACHT



UITGEZOOMD | 50 ZONES - OV



UITGEZOOMD | 50 ZONES - FIETS

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 ontwerpprincipie 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 dijkstructuren en beperkte fysieke ruimte die dat met zich meebrengt. Er wordt momenteel al ingezet op het geven van extra ruimte aan voetgangers.

Trappen

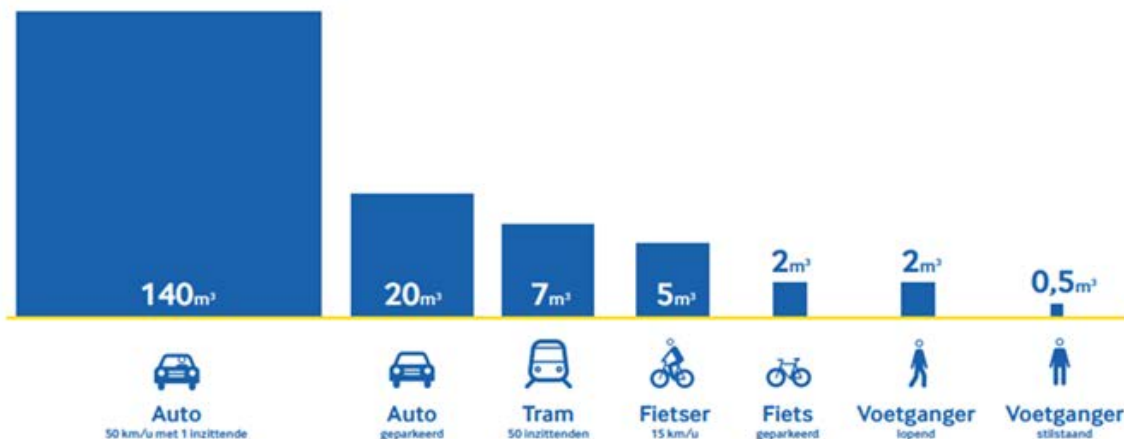
Een andere belangrijke vorm van actieve mobiliteit betreft Trappen, beter gezegd fietsen. Hieronder verstaan we zowel het functionele als recreatieve fietsen. Beide spelen een belangrijke rol in de gemeente Albrandswaard. In de huidige situatie, maar tegelijkertijd bestaat er de ambitie om dit verder 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 verkeersdeelnemers (zowel fietsen als wandelen) brengt grote kans 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 weekdagen 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 stallingen 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

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 figuur 13 is het huidige/ toekomstige laadpalen netwerk gevisualiseerd.



FIGUUR 18 | GEMOTORISEERD VERKEER ETMAAL INTENSITEIT
BRON: VERKEERSMODEL MRDH

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



1.3 PRAKTIJK- ERVARINGEN

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.

1.3.1 INLOOPBIJEENKOMST

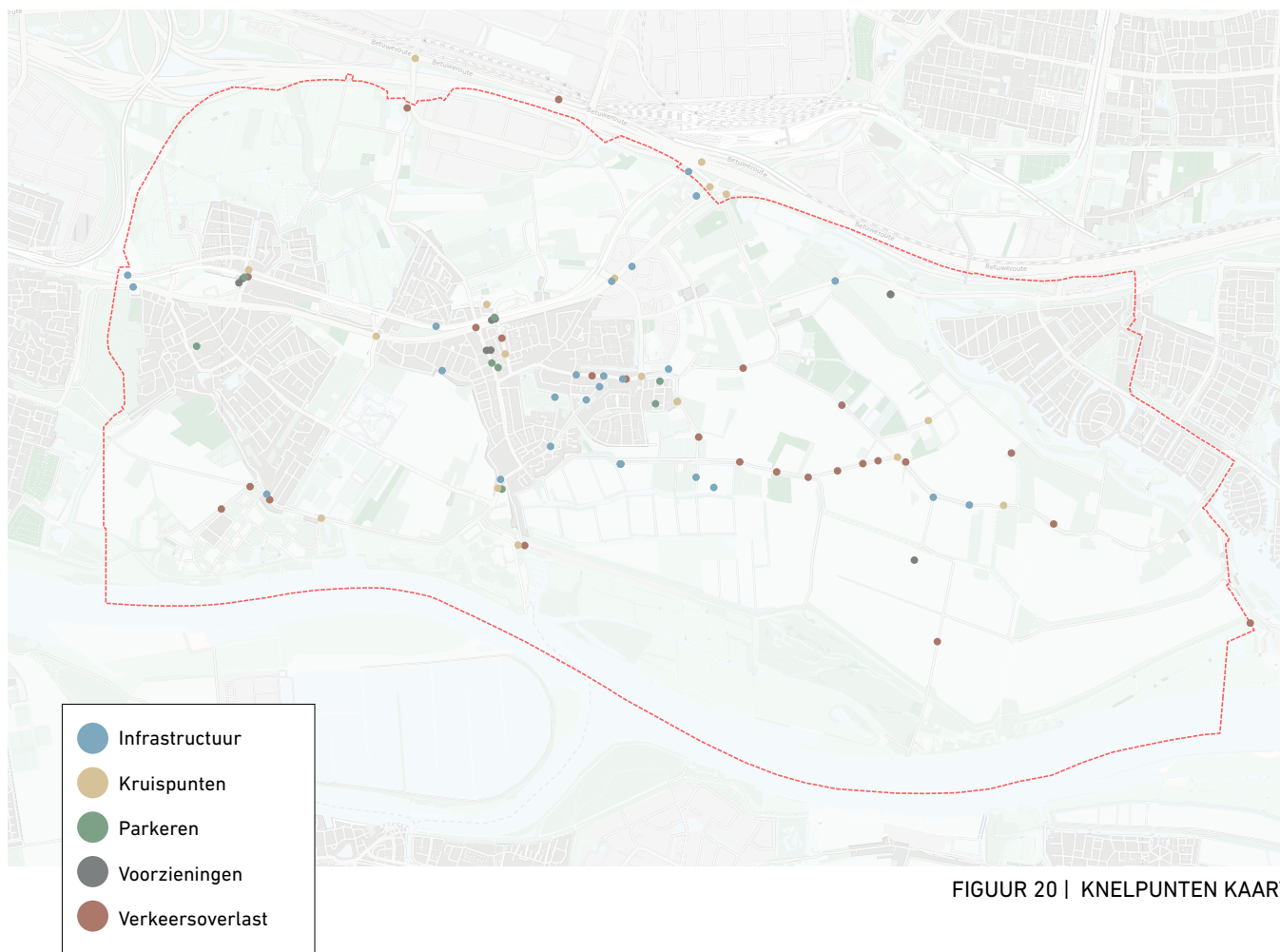
De inloopbijeenkomst in september stond in het teken van het ophalen van informatie bij de bewoners. Wat speelt er in de gemeente? Wat zijn knelpunten? Naast het meegeven van deze informatie was er voldoende ruimte om de dialoog te voeren en mee te denken in het toekomstige mobiliteitsbeleid. Wat gaat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

1.3.2 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

PRAKTIJKERVARINGEN

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 Hooglyet 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 fietsenstallingen 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 verkeersoverlast, 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 verkeersdrukke 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.

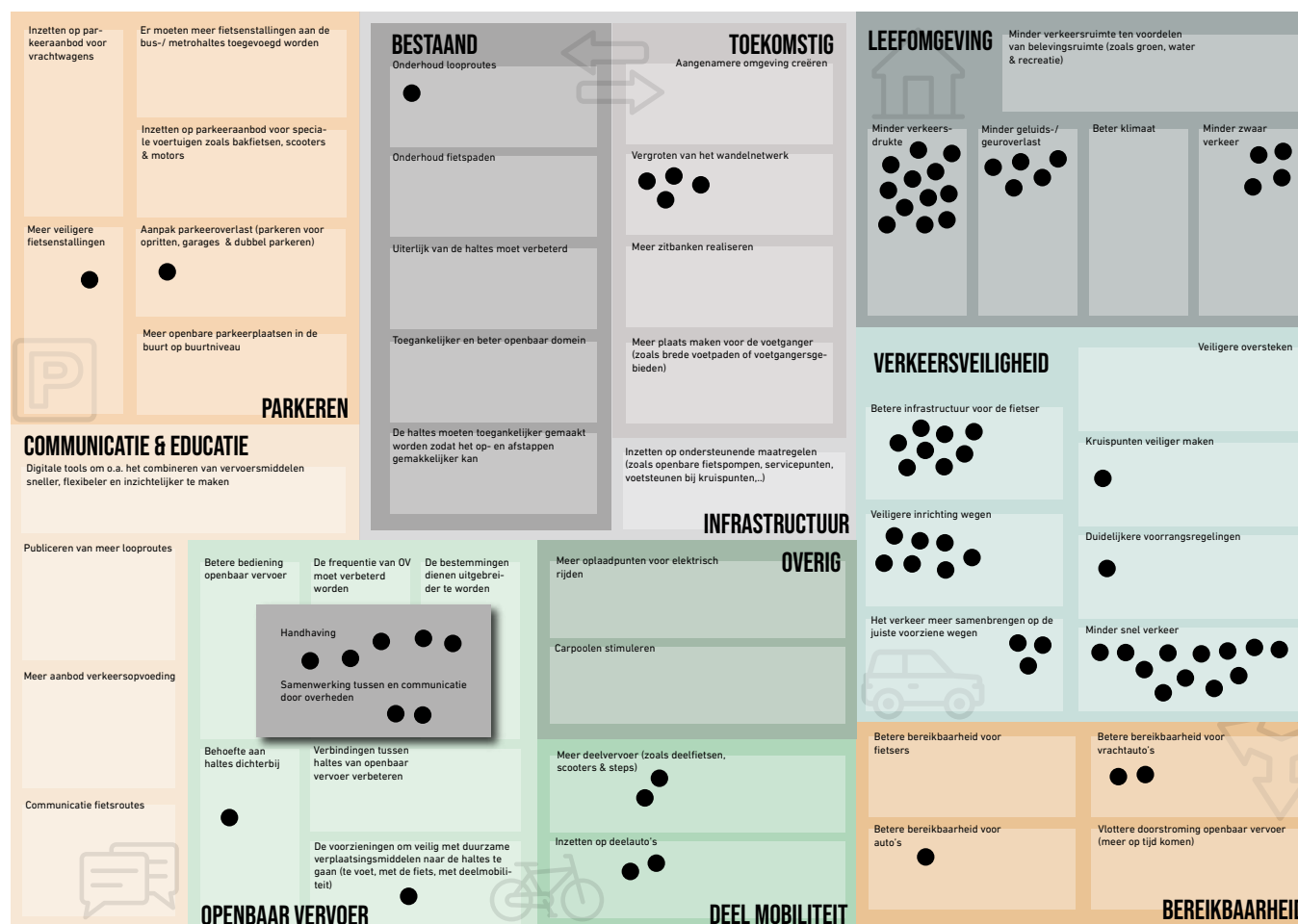
Verder zijn er belangrijke kansen benoemd door de bewoners, dit vatten we hieronder op hoofdlijnen samen.

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

1.3.3 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 fietsenstallingen 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.

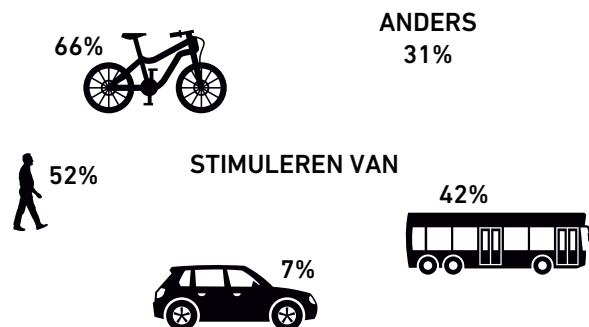
BEWONERS



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%



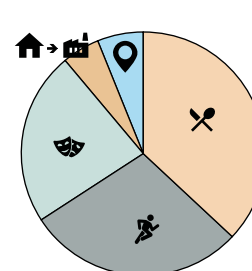
FREQUENTIE



REDENEN

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

BESTEMMING



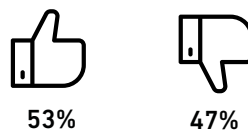
TOP 3 TEVREDEN

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

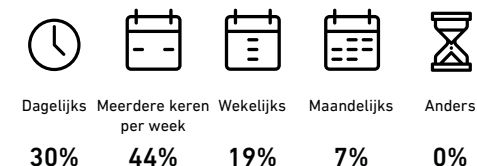


FIETST U IN DE BUURT?

92%



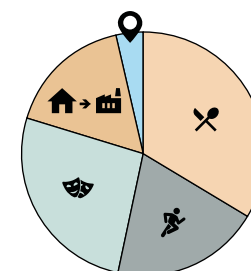
FREQUENTIE



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

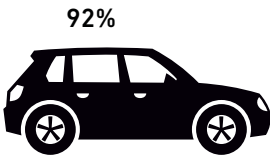
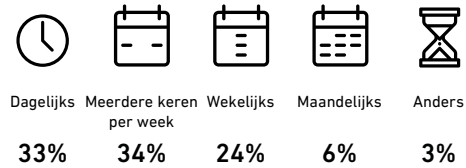
Te hoge verkeerssnelheid	43%
Te veel autoverkeer op fietstrajecten	38%
Te weinig fietsenstalling voorzien	36%

VERANDERING NA AANPAK



MAAKT U GEBRUIK VAN EEN AUTO?

FREQUENTIE



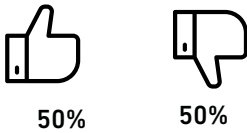
TOP 3 TEVREDEN

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

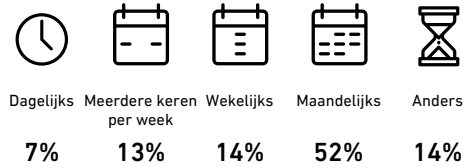
1	51%
2	31%
3	10%
>3	9%

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



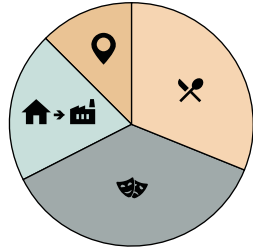
TOP 3 TEVREDEN

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

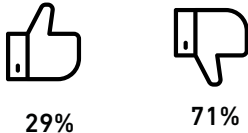
TOP 3 ONTEVREDEN

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

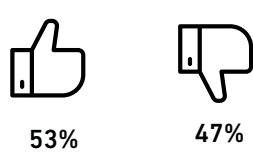
BESTEMMING



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 bedrijsklimaat 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.

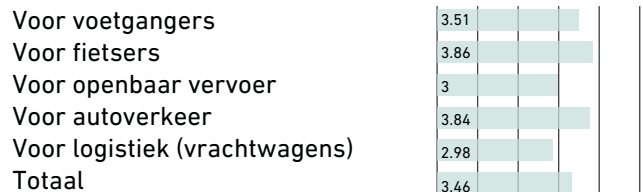
Op andere vlakken van duurzame mobiliteit geeft ruim een derde van de respondenten aan dat er nog geen fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn op eigen terrein. Bij een groot deel onderneemt het bedrijf nog geen actie om carpoolen te stimuleren. Ongeveer hetzelfde percentage geeft aan dat het bedrijf ook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

BEDRIJVEN

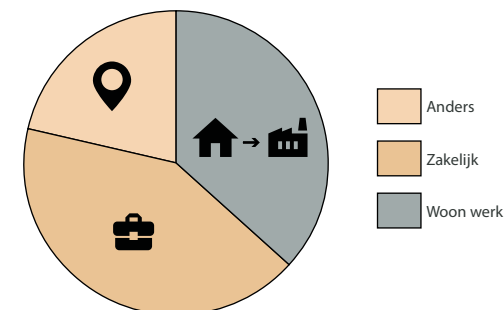


GEMIDDELDE CIJFER

BEOORDELING VERVOERSVORMEN



INZET BEDRIJFSFIETSEN



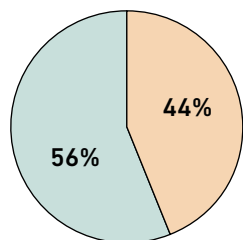
TOP 5 INZETTEN VOOR AANGENAMERE BEDRIJFSKLIMAAT

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

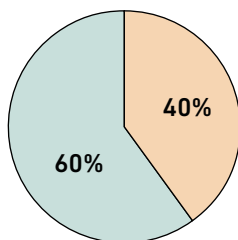
ZAL HET VERDUURZAMEN VAN HET VERPLAATSINGS- GEDRAG LEIDEN TOT EEN BETERE BEDRIJFSVOERING?

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

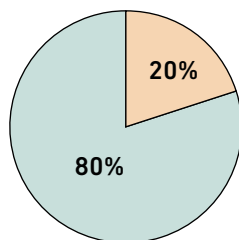
OPLAADPUNTEN



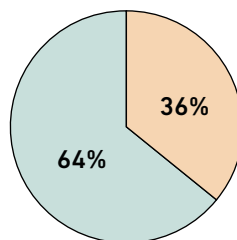
Overweegt u om uw logistieke activiteiten te verduurzamen?



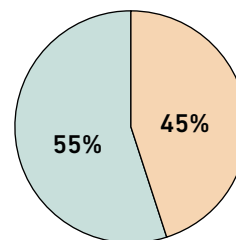
Heeft uw bedrijf parkeer-gelegenheid op eigen terrein?



Is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein altijd voldoende?



Heeft u fietsparkeerplaatsen op eigen terrein?



Kunnen de fietsen in een overdekte stalling worden geplaatst?

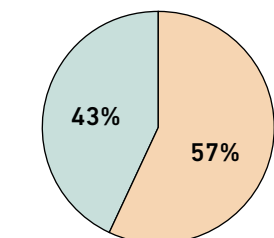
SPEELT BEREIKBAARHEID VOOR WERKNEMERS EEN ROL



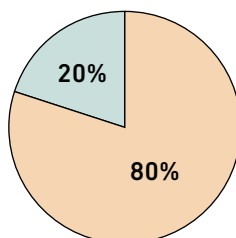
SPEELT BEREIKBAARHEID VOOR KLANTEN EEN ROL



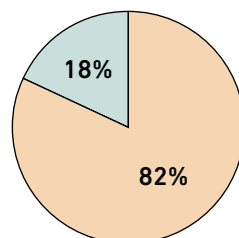
MISBRUIK VAN PARKEERRUIMTE



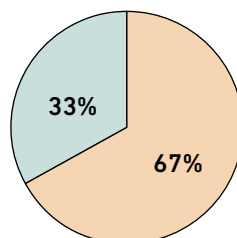
Kunnen de fietsers in een beveiligde stalling worden geplaatst?



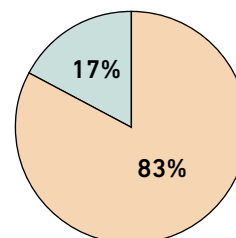
Onderneemt uw bedrijf actie om carpoolen te stimuleren?



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

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.

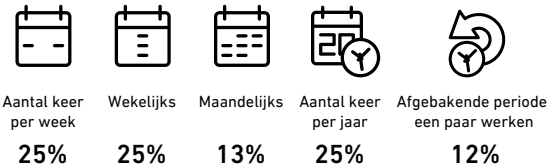
Verder beschikt bijna een kwart van de instellingen nog niet over fietsparkeerplaatsen. Ook meer dan de helft geeft aan dat bij de instelling geen parkeergelegenheid aanwezig is op eigen terrein. Een groot deel geeft vervolgens aan dat de instelling geen eigen mobiliteitsbeleid heeft.

INSTELLINGEN



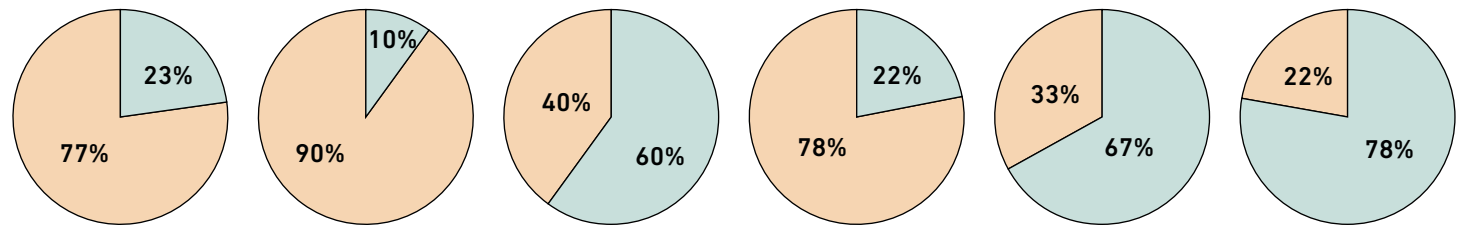
GEMIDDELDE CIJFER

PIEKDAGEN OP JAARBASIS

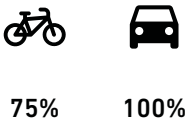


TOP 5 INZETTEN VOOR AANGENAMERE WERKKLIMAAT

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



VERGOEDING VERVOERSVORMEN



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

Stimuleert u actief medewerkers/vrijwilligers om te carpoolen?

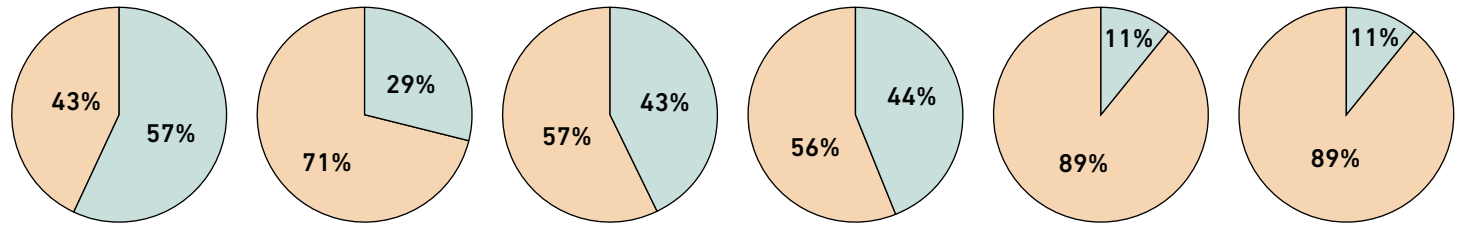
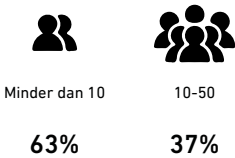
Faciliteert en/of vergoedt u werknemers/vrijwilligers voor de woon-werkreis?

Heeft uw instelling dienstfietsen beschikbaar voor uw werknemers/vrijwilligers?

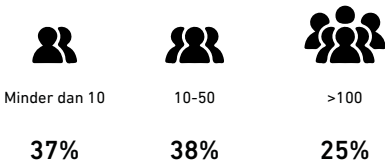
Stimuleert u bezoekers/werknemers/vrijwilligers om duurzaam naar uw locatie te reizen?

Heeft u fietsparkeerplaatsen beschikbaar?

AANTAL WERKNEMERS



AANTAL VRIJWILLIGERS



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?



1.4 ANALYSE



1.4.1 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, Rhoon-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 Rhoon, 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 dijkestructuur 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.

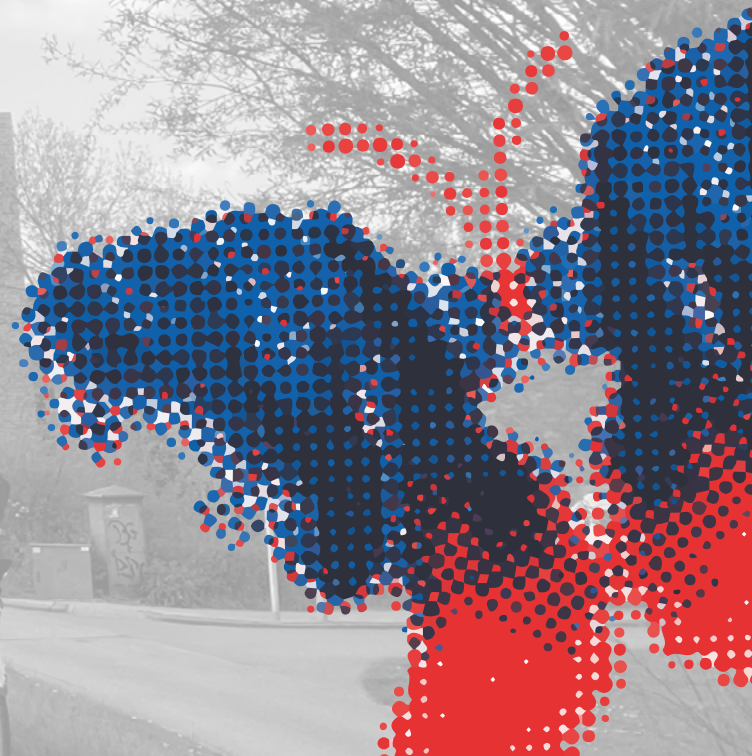
1.4.2 SWOT-ANALYSE

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.

	<i>Positieve factoren</i>		<i>Negatieve factoren</i>	
	STRENGTHS/STERKTES		WEAKNESSES/ZWAKTES	
<i>Interne herkomst</i>	- We hebben twee metrohaltes met goede ov-verbinding van/naar Rotterdam en omgeving - Albrandswaard kenmerkt zich door de groene omgeving en het landelijk karakter - Vervoer over water biedt toegevoegde waarde (veerverbinding i.c.m. fietsverbinding) - Er is breder draagvlak voor autoluwere maatregelen - Albrandswaard scoort goed op het gebied van objectieve verkeersveiligheid - Er zijn duidelijke beleidsvisies beschikbaar rond dijken, groen, water en omgeving - Er zijn beleidsregels, inclusief een vergunningstelsel beschikbaar voor deeltweewielers		- Er is een beperkt mobiliteitsaanbod en er zijn beperkt -keuzes voor MaaS - Er is geen OV-verbinding van/naar het buitengebied - De dijkstructuren bieden beperkte ruimte voor infrastructurele keuzes - Het wegwerken van infrastructurele barrières vraagt stevige investeringen - Onze historische dorpskernen bieden beperkte ruimte - Belangrijke wegen in Albrandswaard met uitdagingen zijn niet in beheer bij de gemeente - Een gescheiden infrastructuur voor met name de voetganger is beperkt - Het autobezit onder bewoners is hoog - Er zijn te beperkt veilige fietsparkeerplekken bij de metrohaltes - Weinig bedrijven en instellingen zetten actief in op duurzaam mobiliteitsbeleid - De nieuwe woningbouwontwikkelingen liggen op relatief grote afstand van de metrohaltes - Parkeerdruk in de openbare ruimte	
<i>Externe herkomst</i>	- De duurzame mobiliteitstransitie van auto naar fiets biedt kansen - Mogelijkheden om mee te liften op het beleid van Rotterdam en MRDH - De infrastructuur en (verkeers)netwerk biedt kansen om actievere mobiliteit te stimuleren - Ontwikkeling Buytenland van Rhoon (recreatieve trekker – beleving natuur) - De toenemende trend van bezit naar gebruik inclusief alternatieven voor de (tweede) auto - Er is een hoog potentieel voor voetgangers en fietsers - De transitie van 50 km/u naar 30 km/u goed realiseerbaar		- Fietsdiefstal heeft negatieve invloed op fietsgebruik - Grotere snelheidsverschillen op fietsinfrastructuur (speedpedelecs, elektrische fietsen, etc.) leidt tot verkeersonveilige(re) situaties - De energie- en mobiliteitstransitie ondervindt hinder van de beperkte netwerkcapaciteit. Dit in relatie tot het opladen van elektrische voertuigen - Er komt een grotere druk op het wegennetwerk in verband met woningbouw ontwikkelingen + recreatieve trekpleisters - Verkeersdrukke vanuit omliggend stedelijk gebied neemt toe - Deelmobiliteit zorgt naast voordelen ook voor toenemende overlast in de openbare ruimte - Er is een toenemende groep kwetsbare verkeersdeelnemers - De toenemende kosten en afschaling van het OV zetten het OV onder druk	
	OPPORTUNITIES/KANSEN		THREATS/BEDREIGINGEN	

SWOT

1.5 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)



1.6 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



2



MOBILITEITSVISIE

2.1 INLEIDING



Voor u ligt de mobiliteitsvisie van en voor Albrandswaard. In deze mobiliteitsvisie formuleren we specifieke doelstellingen en ambities op het gebied van mobiliteit. Met andere woorden: waar gaan we voor in Albrandswaard?

Om deze visie te vormen zijn we stapsgewijs te werk gegaan. We brachten eerst kort in beeld welk belang mobiliteit heeft. Vervolgens hebben we op basis van de ambities op de verschillende beleidsniveaus de hoofdambitie bepaald. In een vervolgstap hebben we aan de hand van de opgehaalde informatie en een SWOT-analyse een integrale weging gemaakt en de conflictpunten in beeld gebracht. Op basis hiervan hebben we een aantal mogelijke scenario's geformuleerd. In overleg met een interne projectgroep vond een weging van deze scenario's plaats. Het scenario wat het meest passend is bij Albrandswaard werd in afstemming met een externe klankbordgroep verder vormgegeven. Vervolgens bepaalden we de concrete ambities voor Albrandswaard. Het ambitieniveau dat hier wordt vastgesteld dient als leidraad voor de ontwikkeling van de diverse afzonderlijke producten. Hierna leest u de uitwerking hiervan in deze visie.



2.2 VISIEVORMING

2.2.1 KIJK OP MOBILITEIT

Mobiliteit verwijst naar de beweging van mensen en/ of goederen in het openbaar domein. Het draait om de mens (behoeften en gedragingen), het verplaatsingsmiddel en de infrastructuur. Om te kunnen komen tot een visie met doeltreffende mobiliteitsstrategieën is het belangrijk hier eerst meer inzicht in te krijgen.

Waarom verplaatsen: De mens

Mobiliteit is een belangrijk deel van ons leven. Het betekent simpelweg dat mensen en dingen zich van de ene plek naar de andere verplaatsen. Mensen bewegen om verschillende redenen. Het gaat dan bijvoorbeeld om verplaatsingen vanwege functionele redenen zoals voor werk of gezondheid. Het verplaatsen zonder een specifieke bestemming kan ook een doel op zich zijn. Recreatieve fietstochten, paardrijden of gewoon wat wandelen zijn hier voorbeelden van en dragen bij tot een betere mentale en fysieke gezondheid.

Mobiliteit gaat niet alleen over mensen die zich verplaatsen, maar ook over het vervoer van goederen. Dit is erg belangrijk voor onze maatschappij en economie.

Hoe verplaatsen: Het verplaatsingsmiddel

Afhankelijk van de behoeften en de beschikbare verplaatsingsmiddelen (functioneel of niet-functioneel) kiezen mensen het verplaatsingsmiddel dat voor hen op dat moment het meest geschikt is. Die keuze wordt voor functionele verplaatsingen gemaakt op basis van tijd, budget, comfort, sociale aspecten en overtuiging. Op basis van die overwegingen komt in Albrandswaard het gebruik van de auto veelal als winnaar uit de bus.

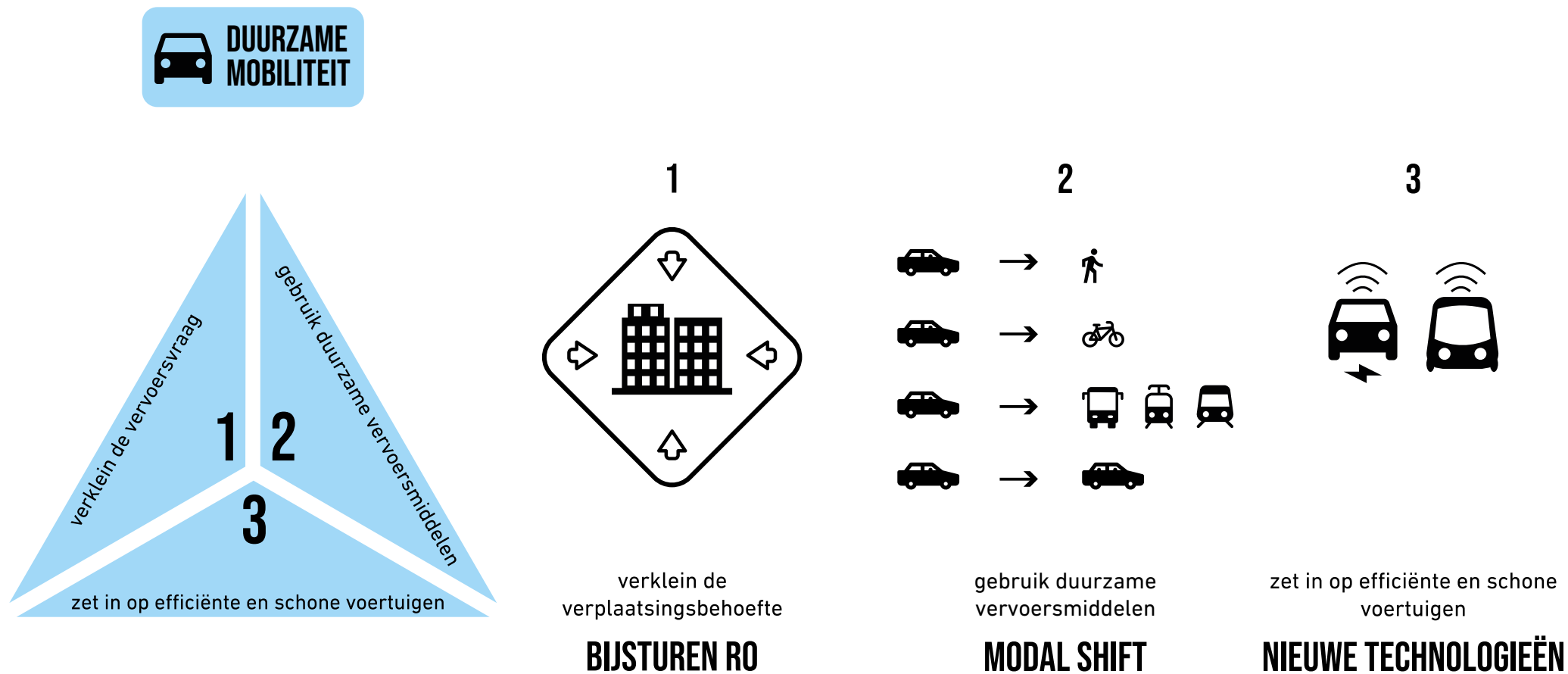
Waar we willen we naartoe?

Als we kijken naar grote veranderingen, trends en ambities uit divers beleid, zien we redenen waarom verplaatsing met de auto niet de meest wenselijke keuze is voor nu en de toekomst. De auto zorgt voor vervuiling, overlast, neemt schaarse ruimte in en veroorzaakt meer risico's op het vlak van verkeersveiligheid. Bovendien kan niet iedereen (omwille van financiële, mentale of fysieke redenen) er gebruik van maken. De plannen van de metropoolregio, de provincie Zuid-Holland, en de doelen van Nederland en Europa voor ons verplaatsingsgedrag, wijzen allemaal dezelfde kant op. Op alle schaalniveaus is de ambitie om te komen tot een duurzamere manier van reizen.

In Albrandswaard sluiten we hierbij aan. De hoofdambitie is om te komen tot duurzamere en toekomstbestendige mobiliteit. Als tijdshorizon hanteren we hiervoor het jaar 2030. Deze ambitie vormt de rode draad binnen deze visie.

Het concept van de Trias Mobilica is hierbij een goed aanknopingspunt. In figuur 1 is dit concept weergegeven. Het principe achter dit concept is dat in de eerste plaats de vervoersvraag zoveel mogelijk gereduceerd wordt en pas daarna op zoek gegaan wordt naar alternatieven om aan de resterende vraag te voldoen. Het concept bestaat uit drie stappen:

1. Verklein de verplaatsingsbehoefte door sturend ruimtelijk beleid. Door het tegengaan van ruimtelijke verspreiding en het sturen op nabijheid van wonen, werken en voorzieningen wordt de vervoersvraag verminderd. Niet enkel het ruimtelijk beleid kan hiervoor het meest duurzame gedrag initiëren, maar ook het beleid van bedrijven om bijvoorbeeld thuiswerken te stimuleren.
2. Gebruik duurzame verplaatsingsmiddelen in de mobiliteitsketen. Door over te stappen naar andere en efficiëntere verplaatsingsmiddelen, waaronder het openbaar vervoer, wordt er minder energie verbruikt, neemt het ruimtegebruik en het aantal individuele ritten af. Het overstappen van de privéauto op andere (duurzamere) voertuigen wordt ook wel de modal shift genoemd.
3. Zet in op efficiënte en schone voertuigen door gebruik van nieuwe technologieën. In de laatste stap van het overschakelen naar een duurzamere mobiliteit wordt er ingezet op het schoner en efficiënter maken van de voertuigen zelf.



FIGUUR 1 | TRIAS MOBILICA

2.2.2 BELEIDSTHEMA'S

Het kiezen voor duurzame manieren om je te verplaatsen, heeft invloed op de fysieke leefomgeving. Hierbij kan worden gedacht aan het voorzien van de nodige infrastructuur en ruimte. Het is belangrijk om goed naar de hele leefomgeving te kijken.

Om de integraliteit te borgen is het goed de ambities vanuit de diverse beleidsvelden scherp te hebben. Alle activiteiten in de fysieke omgeving zijn te scharen onder de noemer van de omgevingswet. Hierin speelt de omgevingsvisie een cruciale rol, omdat deze op een integrale manier de koers bepaalt voor de toekomstige ontwikkeling van Albrandswaard. In de omgevingsvisie wordt rekening gehouden met alle aspecten van de leefomgeving en vindt een weging plaats. Hierbij gaat het om zaken zoals onder andere ruimte voor wonen, groen, bedrijven, bodem en lucht. Binnen de omgevingsvisie neemt het mobiliteitsbeleid een belangrijke plaats in. Het mobiliteitsbeleid heeft ook raakvlakken met andere beleidsdomeinen, zo is duurzame mobiliteit een essentieel instrument om omgevingsdoelstellingen te bereiken en te verbeteren.

In bijlage 1 zijn de belangrijkste gemeentelijke ambities inzichtelijk gemaakt. Deze input is als belangrijke basis gebruikt in de vervolgstap; de hoofdambitie van deze mobiliteitsvisie te verfijnen.

2.2.3 THEMATISCHE INBRENG

Om de visie te verfijnen naar de tijdshorizon van 2030 is het belangrijk om te kijken waar we op thematisch niveau mee aan de slag moeten gaan. Welke uitdagingen zien we en hoe kunnen we dit vertalen naar een integrale duurzame mobiliteitsvisie?

Uitdagingen

Om te komen tot deze visie stelden we de Staat van Albrandswaard op. Hierin werd uit de volledige beleidscontext, trends, cijfers en de beleving van de inwoners en ondernemers een aantal uitdagingen geformuleerd. Op deze uitdagingen moeten we een passend antwoord vinden. Om deze uitdagingen overzichtelijk te maken zijn deze thematisch verder uitgesplitst. Dit vormt het raamwerk om aan de hand van de aanwezige ambities een vertaling te maken naar een concrete duurzame benadering. In bijlage 2 is deze thematische uitwerking opgenomen.

Hoe om te gaan met deze uitdagingen?

Er is niet enkel sprake van uitdagingen, maar ook van vele kansen en sterktes. Deze zijn in de Staat van Albrandswaard in een SWOT-analyse meegenomen en kunnen hefbomen zijn om met uitdagingen om te gaan. Een goede manier om met de aanwezige uitdagingen om te gaan, kunnen we verwoorden onder de vier "V's" (zie figuur 2): versterken, verbeteren, verbinden en verenigen:

- Sterktes kunnen Versterkt worden.
- Zwaktes kunnen Verbeterd worden.
- Verbinden is belangrijk om een integrale benadering te borgen.
- Tenslotte kijken we naar de zaken die we kunnen Verenigen om onze visie te verfijnen.



FIGUUR 2 | DE VIER V'S

Versterken



Albrandswaard herbergt tal van waardevolle troeven, zoals de aanwezigheid van de metro-haltes. Niettemin bestaat er ruimte voor het versterken van de ontwikkelingen rondom deze haltes. De gezondheid van de inwoners blijkt een belangrijke drijfveer te zijn voor actieve verplaatsingen, wat aansluit bij het gemeentelijk streven om gezondheid hoog op de beleidsagenda te plaatsen. Dit biedt kansen om dit verder te versterken. Hoewel de prestaties op het gebied van verkeersveiligheid prijzenswaardig zijn, blijft er ook hier potentieel voor het versterken van het beleid. Vooral als we de ambitie van nul verkeersslachtoffers willen verwezenlijken. Daarnaast is veiligheid niet alleen objectief meetbaar, maar speelt ook de subjectieve veiligheid een rol. Het open karakter en de nabijheid van de natuur zijn onderscheidende kenmerken van de gemeente in vergelijking met omliggende industrie en verstedelijking. Het is een breed gedragen wens om deze eigenschappen te behouden en te versterken, dit met speciale aandacht voor water en ecologie.

Verbeteren



Ondanks de vele troeven die Albrandswaard heeft, moeten we eveneens onze blik richten op onderwerpen waar verbetering gewenst is. Dit blijkt onder andere uit de enquête die onder bewoners is uitgezet. Het mobiliteitsaanbod is momenteel niet voldoende om adequaat in te kunnen spelen op de hedendaagse trends en behoeften. Zo wordt er bijvoorbeeld nog te weinig ingespeeld op de digitalisering (bijvoorbeeld een MaaS app). Ook op andere gerelateerde domeinen zijn verbeteringen gewenst, zoals het voorzien van infrastructuur waar de fietser zich veilig voelt. Ook is meer aandacht voor kruispunten wenselijk, vooral in relatie tot een grotere inzet op actievere vormen van vervoer. Een verdere uitbouw van het netwerk van actieve vervoersvormen (zoals op Zuid-Noord assen) leidt eveneens tot verbetering.

Het probleem van te veel en te snel verkeer op bepaalde locaties vraagt eveneens om aandacht. Daarnaast speelt de behoefte om gewenst verkeersgedrag te bevorderen, met het oog op zowel veiligheid als leefbaarheid.

Verbinden



Door te verbinden en samen te werken vergroten we onze invloed. Om een mobiliteitstransitie op gang te brengen is er niet alleen brede steun van de bewoners nodig, maar ook van instellingen en bedrijven. Het is opvallend dat op dit moment (zover bekend) niet zo veel bedrijven en instellingen actief bezig zijn met en/of nadenken over duurzaam mobiliteitsbeleid. Dit vraagt om meer verbinding naar bedrijven en instellingen door hen actiever te betrekken en bewuster te maken van het belang en de kansen die dit voor hen biedt.

De relatie zoeken met doelstellingen van regionale en landelijke overheden is ook een uitdaging, zeker om dit op de schaal van Albrandswaard door te vertalen. Een gedeelte van de wegen is niet in beheer van de gemeente, zodat het belangrijk is om samen met de bevoegde instanties de visie uit te werken. Ook andere instanties zijn nodig om de ambities te realiseren zoals op het gebied van het openbaar vervoer (ov). Zo moeten we in samenwerking met de betrokken instanties nadenken over hoe het ov beter kan aansluiten en inspelen op de behoeften van bedrijven, instellingen en de bewoners waardoor een kritische massa bereikt kan worden.

Mobiliteitsambities worden beïnvloed en vormgegeven door ambities uit andere beleidsdomeinen, terwijl mobiliteitsambities op hun beurt weer invloed uitoefenen op de ambities van andere beleidsdomeinen. Daarom is samenwerking en coördinatie tussen beleidsdomeinen van groot belang om gemeenschappelijke doelen te stellen en te bereiken.

Verenigen



Niet alle uitdagingen kunnen door het versterken, verbeteren of verbinden opgelost worden. Het is immers duidelijk dat de gemeente voor verschillende uitdagingen staat, die niet altijd hand in hand gaan met elkaar.

Het is erg belangrijk om over deze zaken goed na te denken. Hierdoor kunnen we ze waar mogelijk samenbrengen en uiteindelijk in concrete doelen omzetten.

2.2.4 ONVERENIGBAARHEDEN

Om een scenario op te bouwen is het goed om te kijken naar elementen die met elkaar botsen en tot mogelijke conflicten leiden.

Allereerst is het een uitdaging om een evenwicht te vinden tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. De wens om de ontwikkelingsdoelen (recreatief en woningbouw) te verenigen met de druk op leefbaarheid en bestaande infrastructuur is belangrijk in Albrandswaard. Het verminderen van de afhankelijkheid van auto's en het bevorderen van duurzamere vervoersvormen voor functionele verplaatsingen vormt eveneens een vraagstuk. Het voorzien van ruimte voor actieve mobiliteit in de beperkte ruimte is een punt waar keuzes aan de orde zijn. Het is een uitdaging hoe klimaatdoelstellingen in balans kunnen worden gebracht met de aanleg van eventuele nieuwe infrastructuur voor actieve vervoersvormen (fietsers en voetgangers). Wat stellen we voorop om het verkeersveiligheidsniveau niet af te zwakken in relatie tot de extra actieve weggebruikers? Hoe borgen we dat de snelheidsproblemen niet toenemen als er meer wegen met een lagere toegestane snelheid zullen zijn? Het efficiënt inpassen van elektrisch laden zonder overbelasting van de netcapaciteit is ook een belangrijk vraagstuk. Hoe kunnen we vervolgens omgaan met de afhankelijkheidspositie van de gemeente in alles wat met mobiliteit te maken heeft?

Daar waar sprake is of zal zijn van onverenigbaarheden wordt eerst gekeken naar de vraag of er sprake is van een gemene deler. Vervolgens zal een weloverwogen afweging worden gemaakt om te bepalen welke keuze gemaakt wordt.



2.3 TOEKOMST- SCENARIO



Mobiliteit is een dynamisch en snel veranderend domein. Het hanteren van een gewenst toekomstscenario helpt bij het anticiperen op trends, uitdagingen en kansen. Een toekomstscenario is dan ook bij uitstek een geschikt instrument om inzicht te geven in de effecten van ontwikkelingen en keuzes. Bovendien biedt een toekomstscenario inzicht in de mogelijke gevolgen van verschillende beleidskeuzes. Het geeft richting aan de vertaling van de hoofdambitie naar toekomstgerichte, integrale duurzame mobiliteit met een consistente samenhang tussen de diverse thema's die verbonden zijn met mobiliteit.

2.3.1 OPBOUW SCENARIO'S

Om de onverenigbaarheden (zoals vermeld in paragraaf 02.4) aan te pakken, is het belangrijk om keuzes te overwegen en te maken. Deze keuzes kunnen samen met de versterking, verbetering en verbinding van de diverse aspecten integraal verenigd worden binnen verschillende mogelijke toekomstscenario's.

Voor alle scenario's vertrekken we vanuit de Trias Mobilica. Daaruit komt immers de transitie van mobiliteit van een focus op autobezit en -gebruik naar een meer duurzaam en gevarieerd mobiliteitssysteem voort. In essentie zijn de conflictpunten te herleiden tot keuzes die gemaakt moeten worden in het omgaan met autogebruik en het beïnvloeden van autobezit (en in uitbreiding vrachtovervoer). Daarbij gaat het om onder andere de volgende vraagstukken:

- Hoe leggen we de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid?
- Hoe sterk zetten we in op het minder auto-afhankelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen?
- Hoe willen we de drukte op het wegennet beheersen?
- Hoe optimaliseren we het deelvervoer en het ov en het gebruik daarvan?
- Hoe gaan we om met het realiseren van extra infrastructuur?
- Hoe gaan we om met het realiseren van meer actieve mobiliteit versus de verkeersveiligheid?
- Hoe gaan we om met de parkeerdruk?

Het autogebruik en -bezit staat hierin niet op zichzelf. Dit dient telkens in relatie te worden gezien met hoe we omgaan met alternatieve verplaatsingsvormen, de infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen.

De wijze waarop Albrandswaard ontworpen en ingericht wordt, bepaalt immers in grote mate hoe afhankelijk inwoners zijn van autogebruik. Wanneer er meer nadruk wordt gelegd op wegen voor autoverkeer, stimuleert dit autobezit en -gebruik. Het faciliteren van duurzame verplaatsingsmogelijkheden zorgt voor een verlaagde auto-afhankelijkheid. Deze drie componenten (omgaan met ontwikkelingen, inzetten op actieve vervoersvormen en omgaan met infrastructuur) zullen het autogebruik en -bezit beïnvloeden. Deze verschillende insteken zorgen voor diverse accenten op de thema's. Zo is het ambitieniveau voor de verschillende thema's anders. Hoe sterker het beperken van het autobezit immers is, hoe minder ruimte er nodig is, minder parkeeroverlast en hoe meer ruimte actieve verplaatsingsvormen krijgen. Hoe lager het autogebruik is, hoe sterker de leefbaarheid is en hoe sterker het klimaat en gezondheidsbeleid versterkt kan worden.

2.3.2 DRIE TOEKOMSTSCENARIO'S

We kwamen in de basis tot drie mogelijke toekomstscenario's. Hierin gaan we uit van een tijdshorizon tot het jaar 2030 en maakten we een 'vertaling' naar wat de toekomst zou kunnen brengen.

Scenario 1: Duurzame vooruitgang



Er wordt actief ingezet om het gebruik van auto's te verminderen en het autobezit te ontmoedigen. Er wordt ingezet op maximale levendigheid in Albrandswaard waarbij alles in het teken staat van de menselijke schaal.

De gemeente vervult hierin een actieve trekkersrol om de ambities te realiseren.



Scenario 2: Duurzame versterking



Er wordt gestreefd naar een evenwicht tussen functioneel autogebruik, het ontmoedigen van niet functioneel autogebruik en het aanmoedigen van een lager autobezit. De keuzevrijheid in verschillende vervoerswijzen wordt vergroot. Er wordt ingezet op het versterken van de leefomgeving.

De gemeente heeft hierin een gecombineerde rol met op onderdelen een trekkersrol en op onderdelen een meer volgende c.q. regierol.



Scenario 3: Duurzame verbetering



De nadruk ligt op het aanmoedigen van alternatieve vervoersmogelijkheden zonder te veel in te grijpen in het autogebruik en -bezit.

Er wordt vooral ingezet op het benutten van kansen bij ontwikkelingen en de gemeente heeft hierin eerder een volgende rol.



2.3.3 KEUZE TOEKOMSTSCENARIO

De verschillende scenario's werden ten opzichte van elkaar afgewogen. Hieruit komt voort dat scenario 2, Duurzame versterking het beste aansluit bij het profiel van Albrandswaard. De unieke dynamiek en de lokale identiteit van Albrandswaard worden gerespecteerd. Waar mogelijk wordt duurzaam bijgesteld, passend binnen de aard en schaal van Albrandswaard. Hiermee wordt gekozen voor een gebalanceerde visie waarin rekening gehouden wordt met de lokale context en de behoefte om de autoafhankelijkheid te verminderen.

In de staat van Albrandswaard is geconcludeerd dat de gemeente een hoog autobezit kent en een groot aantal inwoners daar afhankelijk van is (sterke uitgaande pendel). Daaraan sleutelen is niet vanzelfsprekend. Het is immers erg uitdagend voor een lokaal bestuur om actief invloed uit te oefenen op autobezit, omdat het grotendeels afhangt van individuele keuzes en nationale beleidsmaatregelen. Echter, we kunnen wel indirect het autobezit beïnvloeden door het bevorderen van alternatieve verplaatsingsmiddelen, zoals ov, fietsen en wandelen, en door het aanbieden van infrastructuur die deze alternatieven ondersteunt. Graag zetten we dan ook in op het bevorderen van deze verplaatsingsmiddelen. Op die manier willen we voornamelijk het autobezit en specifiek het autogebruik beïnvloeden. Het autogebruik wegen we af ten opzichte van het versterken en verbeteren van diverse aspecten binnen de gemeente alsook het beperken van de verkeersimpact.

Binnen de metropoolregio biedt dit kansen om aan te sluiten bij ontwikkelingen, initiatieven en beleid. Ook in breder regionaal en landelijk verband is sprake van inzet op en streven naar mobiliteitstransitie. Waar mogelijk liften we daarop mee.

2.3.4 NADERE BESCHRIJVING SCENARIO DUURZAME VERSTERKING



In deze visie van en voor Albrandswaard streven we naar harmonie tussen gemeenschapsdynamiek, keuzevrijheid en inclusiviteit. We willen een plek creëren waar iedereen zich vrij en veilig kan verplaatsen, met respect voor het milieu en het welzijn van de gemeenschap. Mobiliteit is een essentieel onderdeel van de kwaliteit van leven in Albrandswaard. We streven naar een aangename leefomgeving waar ontmoeting en maatschappelijke participatie wordt bevorderd.

Om de verkeersimpact te verminderen, willen we bewoners aanmoedigen om vaker te kiezen voor actieve vervoerswijzen. We beschouwen bereikbaarheid als toegankelijkheid voor alle vormen van vervoer, volgens het zogenaamde STOMP-principe. Bij dit principe wordt de mens centraal gesteld bij gebiedsrichting en wordt de ruimte in eerste instantie ingericht voor de meest duurzame vervoersvormen.

Ongeacht het gekozen verplaatsingsmiddel, moeten mensen gemakkelijk op hun bestemming kunnen komen. Fietsen wordt aangemoedigd voor functionele verplaatsingen binnen Albrandswaard, terwijl wandelen recreatief ondersteund wordt en waar mogelijk wordt gekoppeld aan functionele verplaatsingen.

We willen de metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten. We bevorderen ketenmobiliteit als aantrekkelijke vervoersoptie, waarbij we de nadruk leggen op de vrijheid van mensen om hun verplaatsingsbehoeften in te vullen.

We beperken het gebruik van auto's op plaatsen waar het de leefbaarheid aantast, conflicteert met actieve verplaatsingswijzen of het ecologische netwerk verstoort. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt ingezet op het verminderen van de mobiliteitsbehoefte. Daar waar sprake is van mobiliteit, wordt gewerkt volgens het STOMP-principe. Nieuwe ontwikkelingen worden bij voorkeur bij metrohaltes gepland om het potentieel van de metro ten volle te benutten.

We moedigen bewoners aan om het bezit van meerdere auto's te verminderen en bieden daarbij goede alternatieve oplossingen voor invulling van de mobiliteitsvraag.

Voor goederenvervoer in de kernen streven we naar beperking tijdens piekmomenten, met inzet langs de randen van de kernen voor pakketverzending en -ontvangst.

Onze focus voor verduurzaming ligt minder op elektrisch laden en dus verschonen. Evenwel is sprake van een stimulerend beleid voor elektrische voertuigen ter vervanging van fossiele brandstofvoertuigen. We zien vooral potentieel voor duurzame en actieve uitbreiding van de actieradius binnen de elektrificatie van fietsen.

03.5 ONZE AMBITIES

Vanuit het toekomstscenario Duurzame versterking formuleren we de volgende ambities waar we ons voor inzetten :

- Het versterken van de verkeersleefbaarheid in de woonwijken en -kernen.
- Het tenminste behouden van het huidige verkeersveiligheidsniveau en deze bij voorkeur zelfs te verbeteren.
- Het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid (meerdere vervoersvormen).
- Het verbeteren van de integrale toegankelijkheid (inclusiviteit) van het mobiliteitssysteem.
- Het beperken van de impact van mobiliteit op ruimte en klimaat.
- Inzetten op inclusieve mobiliteit; mobiliteit en vervoersvormen beschikbaar voor iedereen.



2.4

CONCRETE BELEIDSAMBITIES

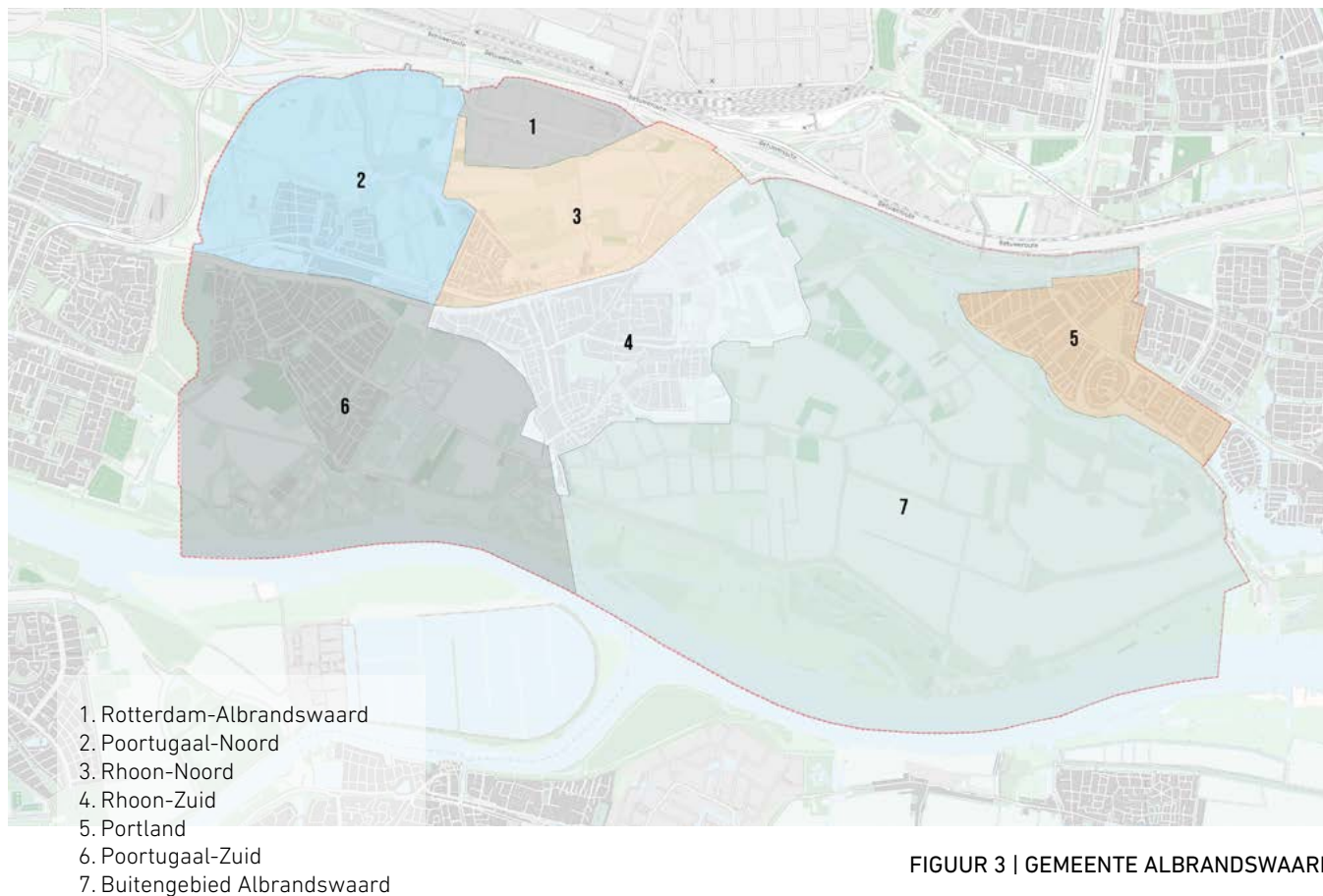
CONCRETE BELEIDSAMBITIES

Met de keuze voor het scenario Duurzame versterking en de bijbehorende ambities staan de hoofdlijnen van onze mobiliteitsvisie op papier. Het kader voor de toekomst is hiermee vastgelegd. Om hier echter daadwerkelijk invulling aan te geven, vertalen we dit door naar een aantal deelproducten, die worden toegelicht. Per deelproduct wordt ingegaan op wat we gaan realiseren en welke uitgangspunten we hiervoor hanteren.

2.4.1 GEBIEDSPROFIELEN

Albrandswaard is een gemeente die groeit. Dit is in de basis positief, maar brengt ook uitdagingen met zich mee. De groeiambities moeten aansluiten bij het karakter van Albrandswaard. Zo moet bezien worden hoe we de ruimte voor de functies van wonen, werken en recreëren invullen. Door de vraag (behoeften) en het aanbod (infrastructuur, voorzieningen en diensten) bij elkaar te brengen vanuit de globale visie, ontstaat er inzicht in de opgaven per gebied. De positionering van de wijken is hierin belangrijk.

De gemeente bestaat uit zeven wijken met verschillende functionaliteiten. Ieder gebied heeft zijn eigen specifieke en unieke kenmerken, die bijzondere verdieping en aandacht verdienen. Een goede balans vinden tussen de bereikbaarheid, leefbaarheid en functionaliteit van het gebied is hierbij het uitgangspunt.

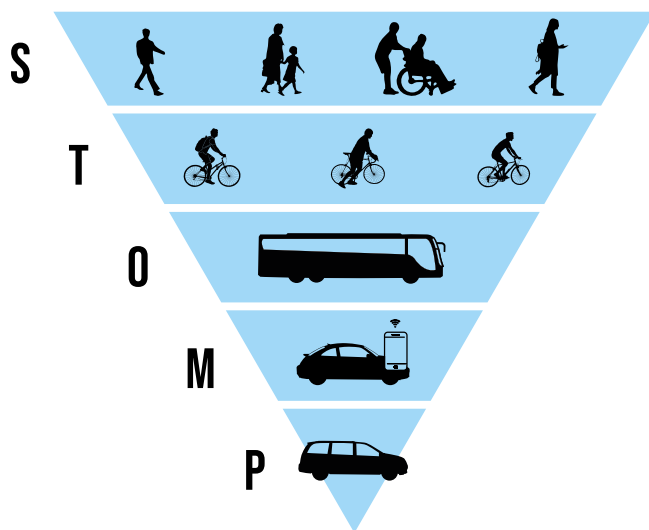


FIGUUR 3 | GEMEENTE ALBRANDSWAARD

Bereikbaarheid is multimodaal op basis van het STOMP-principe

Bereikbaarheid reikt verder dan enkel autobereikbaarheid. Voor de verschillende gebiedsprofielen streven we daarom naar een betere bereikbaarheid, op basis van het eerder benoemde STOMP-principe. De functie van het gebied is leidend binnen bereikbaarheidsvraagstukken. In de verblijfsgebieden (wonen en recreëren) is er bijvoorbeeld prioriteit voor langzaam verkeer.

De natuurlijke schoonheid en landelijke sfeer van Albrandswaard zijn waardevolle troeven. Deze kunnen verder benut worden door de woonkernen beter te integreren met de natuurlijke omgeving. Zo brengen we de natuur en het wonen dicht bij elkaar. In de eerste plaats wordt de uitwisseling vlot en veilig met de fiets of te voet gedaan. We spelen hiermee in op het stimuleren van een gezonde en actieve levensstijl.



FIGUUR 4 | STOMP-PRINCIPE

Wonen dicht bij ov/metrohaltes

Van oudsher is Albrandswaard een woongemeente en beschreven als 'dorpen tussen groen en stad'. Dit zorgt ervoor dat Albrandswaard een forenzengemeente is met een drukke ochtendspits van uitgaand verkeer. Uitgaan van deze kracht met behoud en versterking van de identiteit is een leidend principe.

De groei van de gemeente heeft impact op de verplaatsingsbehoefte. Een doordacht locatiebeleid voor woningbouw helpt om die behoefte te kunnen verduurzamen en verkleinen. Door (woningbouw)ontwikkelingen te realiseren rondom ov-knooppunten kunnen duurzame mobiliteitskeuzes ook volgens het STOMP-principe worden gestimuleerd. Dit zorgt er uiteindelijk voor dat de keuze voor de (eigen) auto minder noodzakelijk/logisch is en dit de bereikbaarheid ten goede komt.

Groei kan een middel zijn om het wonen aangenamer te maken. We vinden een goede balans tussen verkeersruimte en leefruimte daarbij essentieel. Een optimaal aanbod van duurzame verplaatsingsmiddelen staat hierbij centraal. In de woonkernen worden de vraag en het aanbod goed op elkaar afgestemd. Door de groei van de gemeente kan ook de levensvatbaarheid van verschillende vormen van deelmobiliteit en ov groeien. Om de duurzame verplaatsingsopties te vergroten, willen we de bestaande sterktes (met name de metrohaltes) meer laten aansluiten bij de bestaande woonkernen en (toekomstige) woningbouwlocaties. In die zin worden de metrohaltes meer naar en op de woonkernen georiënteerd en kan een connectie gevonden worden met deelmobiliteit en ov.

Verwevenheid van functies stimuleren

Om de verplaatsingsbehoefte te verkleinen en te verduurzamen streven we naar een leefomgeving die aansluit op de behoeften. Daarom omarmen we het concept van het verweven van verschillende functies, waarbij wonen wordt gecombineerd met bijvoorbeeld recreatiemogelijkheden zoals speeltuinen en sportfaciliteiten, openbaar groen en meer. Het idee is dat mensen in hun directe omgeving toegang hebben tot onder andere sport, ontspanning en ontmoeting.

Versterken en respecteren van cultuurhistorische structuren (dijkstructuren) en functies

We behouden de unieke eigenschappen van Albrandswaard en proberen deze te versterken en te verbeteren. We willen de unieke kenmerken van de gebieden en structuren behouden door het verkeer te verminderen en in goede wandel- en fietsroutes te voorzien. Dijkstructuren en cultuurhistorische structuren komen meer tot uiting waardoor functies als wonen en recreëren nog aangenamer beleefd worden. Om de woonfuncties te versterken en de economie in de dorpskernen te bevorderen, streven we ernaar om het ruimtegebruik voor het verkeer te verminderen.

1. Gebiedsprofielen

- Bereikbaarheid is multimodaal op basis van het STOMP-principe
- Wonen dicht bij ov/metrohaltes
- Verwevenheid van functies stimuleren
- Versterken en respecteren van cultuurhistorische structuren (dijkstructuren) en functies

2.4.2 WEGENCATEGORISERINGPLAN

Het wegencategoriseringplan kan gezien worden als de zogenaamde hardware van het systeem. Hierin leggen we de functies van de infrastructuur vast en daarmee ook het gewenst gebruik ervan.

Een multimodaal netwerkkader

Door de focus op meer duurzame vormen van verplaatsen krijgen we een andere kijk op ons wegennet. Het optimaal ontsluiten en verbinden van de verschillende verplaatsingsmogelijkheden staan hierin centraal. Zo sluit het netwerk voor voetganger en fietser beter aan op het openbaar vervoer en wordt ingezet op het vereenvoudigen van het wisselen tussen verschillende vervoersvormen. Dit vormt het kader voor de uitwerking van zowel het verkeerscirculatieplan evenals alle netwerken met ruimte voor diverse verplaatsingsvormen. Zo borgen we dat alle losse netwerken (bijvoorbeeld fiets en voetganger) op elkaar zijn afgestemd en samen een multimodaal netwerk vormen.

Er is veel potentie voor fietsen en wandelen en dat willen we benutten. Daarom positioneren we voetgangers en fietsers in de woonkernen en recreatiegebieden als hoofdgebruikers. Het principe hierbij is dat fietsers en voetgangers zich gemakkelijk, aangenaam en veilig kunnen verplaatsen en waar mogelijk voorrang krijgen op het autoverkeer. We streven een fijnmazig netwerk na zodat functionele verplaatsingen te voet of met de fiets zo direct mogelijk kunnen plaatsvinden. Het utilitaire en recreatieve fietsroutenetwerk wordt verder versterkt. Dit doen we met een verfijningsslag van functioneel belangrijke routes op gemeentelijk niveau. Bovendien proberen we waar mogelijk de toegankelijkheid van en tussen wandel- en fietspaden te verbeteren. Dit wanneer deze bijvoorbeeld stuiten op stevige obstakels zoals waterwegen of spoorwegen.

Op deze manier stimuleren we mensen om vaker te lopen of de fiets te gebruiken in plaats van de auto. Het is daarbij essentieel om de fiets en het ov goed met elkaar te laten samenwerken. Ook het gemotoriseerd verkeer kent hierin een plek. De wegfunctie wordt vastgelegd in samenhang met duurzamere verplaatsingsmodaliteiten en de functies van de verschillende gebieden. Er wordt een onderscheid gemaakt in ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Entreepunten versterken

Albrandswaard heeft twee metrohaltes met een goede ov-verbinding van/naar Rotterdam en omgeving. Ze vormen belangrijke entreepunten van en naar Albrandswaard. We willen de metrohaltes verder versterken en uitbouwen. Daarbij is aandacht nodig voor goede en veilige stallingsvoorzieningen (tweewieler), uitgebreide faciliteiten, sociale veiligheid, een versterkte toegankelijkheid en multimodale bereikbaarheid. Deze locaties worden omgevormd tot ov-knooppunten, waar veilig fietsen, gemakkelijk overstappen op het openbaar vervoer en deelfaciliteiten centraal staan.

We onderzoeken hoe om te gaan met het aantal directe autoroutes naar en van het hoofdwegennet, specifiek de Groene Kruisweg. We streven naar duidelijke entreepunten op deze verbindingswegen. Fietsers en voetgangers kunnen daarentegen veel directer aansluiten op het hoofdwegennet. Dit past binnen onze benadering om de toegankelijkheid te sturen volgens het STOMP-principe.

Daarnaast is het belangrijk om entreees te creëren zoals binnen de bebouwde kom en het Buytenland van Rhoon.

30 km/u is het streven

Het toepassen van een lagere snelheidslimiet moet bijdragen aan een aangenamere, maar vooral aan een verkeersveiliger leefomgeving. De impact van snelheid op de verkeersveiligheid is onmiskenbaar. Zowel de remafstand als reactietijd verminderen bij een lagere snelheid, wat resulteert in minder (ernstige) verkeersongevallen. Daarom streven we naar het instellen van een maximale snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom, wat eraan bijdraagt om van Albrandswaard een nog verkeersveiliger gemeente te maken. Alleen waar dat veilig mogelijk is, zal 50 km/u toegestaan zijn. Daartoe vindt een integrale weging plaats op basis van toegankelijkheid, leefbaarheid en veiligheid.

Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte

Bij de inrichting stellen we een aantal kwaliteitseisen voor, die samenhangen met de functie van de ruimte.

Inrichting van de ruimte: balans en prioriteiten

Onze aanpak voor de inrichting van de ruimte is gebaseerd op de gebiedsprofielen, waarbij we niet alleen rekening houden met verkeer, maar ook met andere belangrijke elementen. Ons doel is om een goede balans te vinden tussen verschillende factoren, waaronder infrastructuur, groenvoorzieningen, woonwijken, plekken om te verblijven, werkplekken en recreatie. Deze elementen moeten in de juiste verhouding staan. We hanteren hierbij als uitgangspunt dat we de bestaande auto-infrastructuur niet uitbreiden.

Prioriteit voor actieve verplaatsingsvormen

We leggen bij de inrichting sterk de nadruk op actieve vormen van vervoer, waarbij we het STOMP-principe volgen. Hierbij staat de mens centraal in plaats van de auto bij het ontwerpen van de ruimte. Een goed ontworpen omgeving die rekening houdt met de behoeften van mensen en hun bewegingen, moedigt wandelen en fietsen aan. Dit maakt de ruimte meer uitnodigend om in te verblijven en te recreëren.

Toegankelijkheid

Naast aantrekkelijkheid is toegankelijkheid van de openbare ruimte van groot belang. We streven ernaar om ruimte te creëren voor voetgangers langs bestaande wegen, maar erkennen dat dit niet overal mogelijk is. Daarom omarmen we gemengd verkeer in verblijfsgebieden als uitgangspunt. Hiermee bieden we voldoende ruimte voor verschillende snelheden van actieve verplaatsingsvormen, zoals speed pedelecs en (elektrische) fietsen.

Duurzaam veilige inrichting met maatwerk

We hechten bij de inrichting veel belang aan veiligheid, zeker op plekken waar sprake is van gemengd verkeer. Onze wegen worden daarom ingericht volgens het duurzaam veilig principe, met als doel het creëren van leesbare en veilige structuren die de kwaliteit van de omgeving bevorderen. We willen dat de inrichting een positief effect heeft op het gedrag. De specifieke typologieën van wegen worden afgestemd op hun verkeersfunctie, waarbij we niet blindelings de CROW-richtlijnen volgen, maar een kader op maat van en voor Albrandswaard opstellen.

Zachte verplaatsingsvormen en infrastructuur

Bij infrastructurele maatregelen om snelheid te verminderen en sluipverkeer te ontmoedigen, houden we rekening met het gebruik ervan door het ov. We zorgen ervoor dat deze maatregelen geen extra hindernissen vormen voor zachte vormen van vervoer, zoals wandelen en fietsen.

2. Wegencategoriseringplan

- Een multimodaal netwerkkader
- Entreepunten versterken
- 30 km/u is het streven
- Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte
 - Inrichting van de ruimte: balans en prioriteiten
 - Prioriteit voor actieve verplaatsingsvormen
 - Toegankelijkheid
 - Duurzaam veilige inrichting met maatwerk
 - Zachte verplaatsingsvormen en infrastructuur

2.4.3 STRATEGISCH PLAN DUURZAME MOBILITEIT

We hebben handvatten geformuleerd om de verplaatsingsbehoefte te verkleinen en te verduurzamen. Het strategisch plan voor duurzame mobiliteit bouwt verder op deze basis en voegt het derde niveau vanuit de “trias mobilica” toe; het verschonen van voertuigen.

(Sluip)verkeer tegengaan

We willen dat wonen prettig blijft en daarom is het verminderen van (sluip)verkeer een belangrijk doel. Verkeer dat geen bestemming heeft in een gebied of eenvoudig vervangbaar is door meer duurzame verplaatsingsmiddelen is in principe ongewenst.

Als de aanwezigheid van auto's een grote impact heeft op de omgeving, overwegen we maatregelen om dit te verminderen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan schoolzones. Daarnaast wordt op plaatsen met smalle wegen en gebieden waar voetgangers en fietsers de hoofdgebruikers zijn, overwogen om het autogebruik te reguleren. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door het instellen van venstertijden. Deze benadering sluit aan bij de maatschappelijke wens om te streven naar minder autoverkeer in bepaalde gebieden. Hierbij horen ook eventuele maatregelen voor bepaalde zware voertuigen, zoals landbouw- en vrachtverkeer.

Leefbaarheid verhogen

De wegcategorisering, het tegengaan van sluipverkeer, snelheidsbeleid en inrichting van de ruimte zijn belangrijke uitgangspunten om de leefbaarheid te vergroten. Zeker omdat in een groeiende gemeente ook de verkeersdrukke toeneemt. Dat geldt niet alleen voor Albrandswaard, maar voor de hele regio. Daarnaast wordt ingezet op het beperken van geluids- overlast, onder meer van het hoofdwegenet en spoor. Ook geluidsoverlast op belangrijke recreatieve of verblijfsstructuren krijgt aandacht.

Verkeersveiligheid tenminste op hetzelfde niveau houden

Op het vlak van objectieve verkeersveiligheid scoort de gemeente erg sterk. Dat willen we behouden en waar mogelijk nog versterken. De focus ligt hierbij op de kwetsbare verkeersdeelnemers, mede omdat we door het inzetten op de mobiliteitstransitie hierin een groei voorzien. Dit vergt een aanpak gericht op het aanpakken van hoge risico-infrastructuur (zoals autoluw maken van schoolroutes), gedrag en handhaving. Naast het inzetten op veilige infrastructuur zetten we in op hoog risicogedrag (snelheid en ander onaangepast rijgedrag) en de handhaving ervan.

Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger energiesysteem

De energie- en mobiliteitstransitie kan hinder ondervinden van de beperkte netwerkcapaciteit, dit in relatie tot bijvoorbeeld het opladen van elektrische voertuigen. We willen daarom inzetten op het onderzoeken van duurzame energiebronnen en slimme oplossingen om dit risico te verkleinen.

Deelmobiliteit/ MaaS faciliteren

Mobiliteit dient in brede zin beschikbaar te zijn. We willen dit op een zo toegankelijke manier doen door eventuele barrières te verkleinen. Een kwalitatief vervoersaanbod dat aansluit bij de behoeftes van bewoners, bezoekers en werknemers staat hierbij centraal. De reiziger dient zijn bestemming (zoals recreatie, scholen, werklocaties, sport, winkels, zorgcentra) op een duurzame, laagdrempelige toegankelijke manier te kunnen bereiken. We willen met deelmobiliteit het aanbod inrichten op basis van de vraag. Dit sluit aan bij maatschappelijke ontwikkeling waarbij een verschuiving plaatsvindt van het bezit naar het gebruik van diensten, faciliteiten en middelen. Het integreren van deelmobiliteit vormt dan ook een belangrijk aspect in ruimtelijkeontwikkelingen.

Het gaat hierbij in de basis over deelmobiliteit in de vorm van tweewielers en auto's. Auto's staan meer dan 90% van de tijd stil. Deeltweewielers kunnen met name in de keten een passende oplossing bieden en/of ter vervanging van korte autoritten (tot 5 kilometer). Deelauto's moeten dan ook een realistisch alternatief bieden voor de tweede of derde auto. Dit kan direct gekoppeld worden aan de ambitie om het autobezit, ruimtegebruik en de daaraan gekoppelde parkeerdruk te beperken.

Niettemin is er in de huidige situatie een beperkt deelmobiliteitsaanbod. Albrandswaard wil zich actief inzetten om de mogelijkheden voor deelmobiliteit te vergroten. Door doordachte keuzes in woningbouw te maken, wordt het exploiteren van deze deelvormen rendabeler. Daarvoor is samenwerking met aanbieders en andere overheden essentieel. Het maakt de kans op succes groter als ook het potentiële aanbod meer divers, en passend bij de vraag is. Albrandswaard zet zich in voor de actieve promotie van deelmobiliteit en voert daarin zelf een belangrijke regierol.

Openbaar vervoer (inclusief fijnmazige mobiliteit) verbeteren

We willen in samenwerking met de betrokken partijen het ov-systeem versterken, zodat het beter aansluit bij de behoeften van de (potentiële) gebruikers. We nemen hierin de betaalbaarheid en de rol van Albrandswaard mee. Openbaar vervoer vormt een cruciale vervoersschakel in het systeem om de woongebieden en publieksaantrekkende locaties bereikbaar te houden.

Daarnaast zetten we in op versterking van het ov in combinatie met ketenmobiliteit. Dit doen we door te investeren in de verbinding tussen start- en eindlocatie en ov-haltes. We integreren daarbij verschillende duurzame vervoerswijzen met name voor de fietser en voetganger. Dit verhoogt de efficiëntie en kansrijkheid van het ov. We houden hier dus niet alleen rekening met het verbeteren en versterken van het ov als middel op zich, maar ook juist met het beter toegankelijk maken van de haltes en de loop- en fietsroutes ernaartoe.

Inzetten op sensibilisering

We zetten in op het faciliteren van vaardigheden/gedrag richting modal shift. Zo willen we bedrijven actief stimuleren om een duurzaam mobiliteitsbeleid vorm te geven, om het woon-werkverkeer en de logistieke bewegingen te verduurzamen. Bovendien denken we aan bewustwordingscampagnes die zich niet alleen richten op het vergroten van bewustzijn, maar ook op het stimuleren van gedrag, preventie en naleving van verkeersregels.

Impact logistiek- en goederenverkeer beperken

Om de impact van het goederenvervoer te beperken zet de gemeente in op het verminderen, veranderen en verduurzamen ervan. Onder verminderen wordt verstaan het stimuleren van de lokale economie. Dit gaat bijvoorbeeld over het stimuleren van een korte keten economie (lokale producten rechtstreeks van de producenten aan consumenten verkopen, zonder tussenpersonen of lange transportketens). Onder veranderen wordt bijvoorbeeld het distribueren van goederen via hubs en vanaf daar met kleinere voertuigen naar de eindbestemming brengen verstaan. Verduurzamen zet in op kleinere/schonere voertuigen.

Aanvullend op de hiervoor genoemde hubs worden in de kernen waar ruimte schaars is bundelingsconcepten van goederen onderzocht. Dit zodat het laden en lossen niet op de beperkte infrastructuur moet gebeuren. Zo wordt er bezien hoe pick-up points kunnen worden ingericht waar alle pakketten van verschillende diensten bij elkaar komen.

Binnen de metropoolregio (MRDH) wordt onderzocht hoe in samenwerking Zero Emissie Zones (ZE-zones) ingevoerd kunnen worden. Een ZE-zone is een gebied waar voertuigen die schadelijke emissies uitstoten niet (meer) mogen rijden. Het doel is om de CO₂ uitstoot te reduceren, de luchtkwaliteit te verbeteren, de impact op leefbaarheid en het milieu te verbeteren. De nadruk ligt op het bevorderen van emissievrije transportmiddelen, zoals elektrische voertuigen. Het initiatief wordt nu genomen om vanuit de regio te bepalen waar gezamenlijk de kansen liggen en daar samen in op te trekken.

3. Strategisch plan duurzame mobiliteit

- (Sluip)verkeer tegengaan
- Leefbaarheid verhogen
- Verkeersveiligheid tenminste op hetzelfde niveau houden
- Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger energiesysteem
- Deelmobiliteit/ MaaS faciliteren
- Openbaar vervoer (inclusief fijnmazige mobiliteit) verbeteren
- Inzetten op sensibilisering
- Impact logistiek- en goederenverkeer beperken

2.4.4 PARKEERNOTA

Parkeren heeft impact op de bereikbaarheid en leefbaarheid. In vergelijking tot omliggende gemeenten is het autobezit in Albrandswaard hoog als ook de parkeerdruk in dorpscentra. Parkeren vergt ruimte die ten koste gaat van de voetganger en fietser, maar ook aan ruimte voor kwaliteit, groen en wonen of andere functies (bij nieuwbouw). Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet er extra aandacht zijn voor deze impact op de openbare ruimte en hoe deze in de juiste balans te brengen.

Duurzaam parkeerbeleid in de openbare ruimte

Op het moment dat een auto niet gebruikt wordt, wordt deze geparkeerd. Een overschot aan parkeerruimte is een verspilling van kostbare ruimte, terwijl te weinig parkeerruimte overlast veroorzaakt. Het is daarom belangrijk hierin een juiste balans te vinden. Een parkeervisie helpt daarbij.

Deze mobiliteitsvisie richt zich op het creëren van een juiste balans tussen het gebruik van de auto en parkeercapaciteit enerzijds en een toegankelijke omgeving voor het ov, fietsers en voetgangers anderzijds. Om die toegankelijke omgeving op maat van Albrandswaard te creëren komen we tot een duurzaam parkeerbeleid. Hierbij kan gedacht worden aan het bewust verminderen van de beschikbare parkeercapaciteit, invoeren van parkeertijden en loopafstanden. Uiteraard naar maat en schaal passend binnen de gemeente Albrandswaard. Vanwege van de beperkte ruimte wordt efficiënt ruimtegebruik aangemoedigd, bijvoorbeeld door meervoudig gebruik van bestaande parkeerinfrastructuur.

Het is de ambitie om met gericht parkeerbeleid in te spelen op de ambitie van het multimodaal netwerk en zo het P+R nabij de metro's en de andere overstappunten te versterken. De ambitie is om de metrolocaties goed bereikbaar en toegankelijk voor de voetgangers, fietsers en ov te maken. Deze duurzame ketenverplaatsing is echter niet altijd mogelijk. Daarom richten we ons voor de langere afstanden op de combinatie van auto en metro. Hiervoor zetten we in op het stimuleren van P+R locaties om de reis met de auto in combinatie met ov de gehele reis met de auto te laten vervangen.

Parkeren is breder dan enkel autoparkeren. Voldoende aandacht voor kwalitatieve en voldoende fietsstallingen aan de ov-punten, winkelcentra en andere publieksaantrekkende locaties is een belangrijke ambitie. Daarnaast is er aandacht voor het parkeren van deelmobiliteit en in het bijzonder deelauto's. Dit met voldoende aandacht voor de functies van het gebied, zoals bijvoorbeeld publieksaantrekkende locaties.

Mobiliteitsnormen als kader voor nieuwe ontwikkelingen

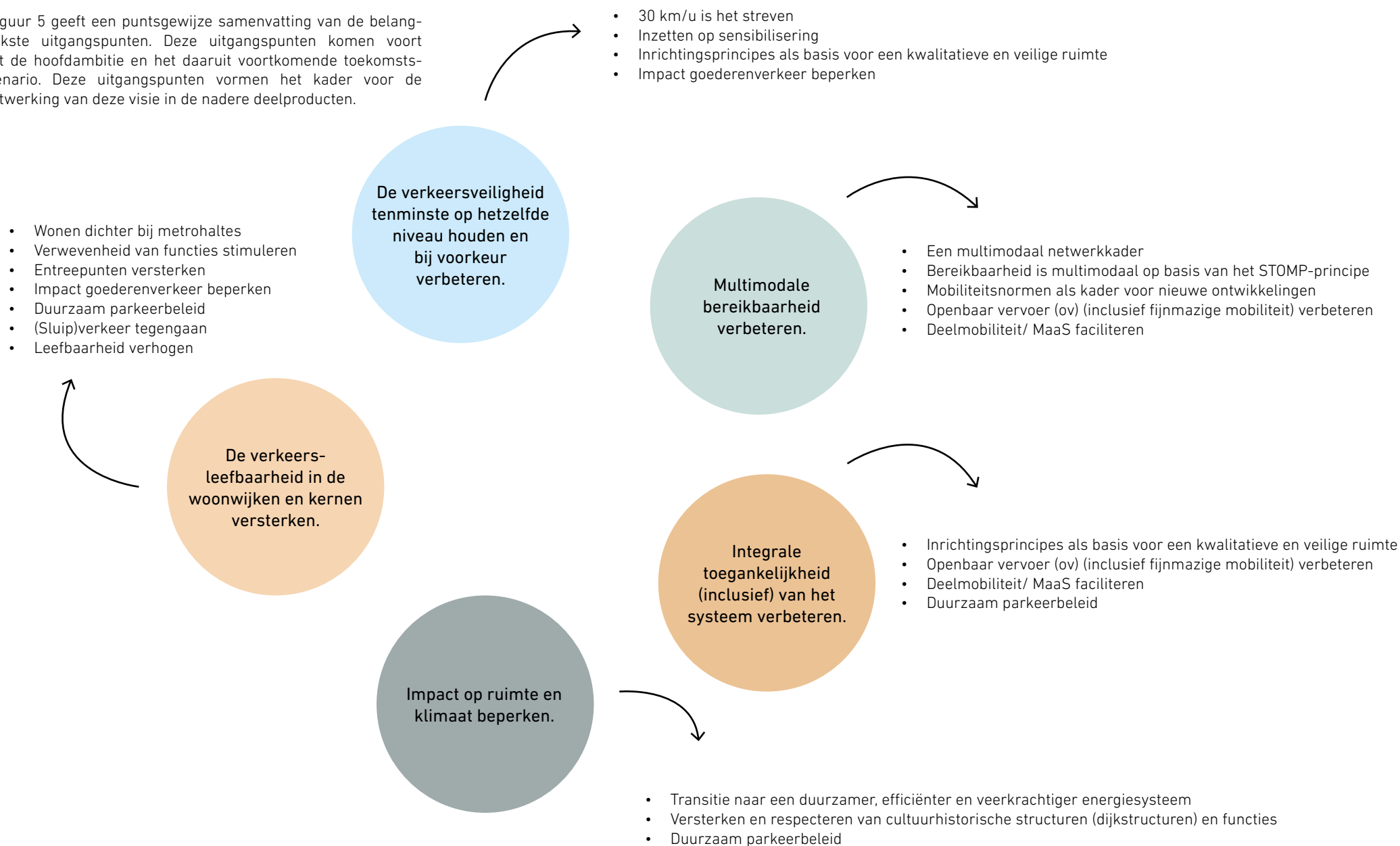
Op basis van de gebiedsprofielen worden specifieke mobiliteitsnormen vastgesteld, met eventueel een zonering binnen de wijken. De functies van de gebieden zijn hierbij leidend en zijn afhankelijk van de multimodale bereikbaarheid van gebieden.

4. Parkeernota

- Duurzaam parkeerbeleid in de openbare ruimte
- Mobiliteitsnormen als kader voor nieuwe ontwikkelingen

2.4.5 SAMENVATTING

Figuur 5 geeft een puntsgewijze samenvatting van de belangrijkste uitgangspunten. Deze uitgangspunten komen voort uit de hoofdambitie en het daaruit voortkomende toekomstscenario. Deze uitgangspunten vormen het kader voor de uitwerking van deze visie in de nadere deelproducten.





2.5 BIJLAGEN



BIJLAGE 1 | GEMEENTELIJKE AMBITIES

BELEIDSDOCUMENT	RELEVANTE AMBITIES
Omgevingsvisie Albrandswaard op weg naar 2040	Toepassen dubbel grondgebruik Optimaal gebruik maken van de ontsluiting via de metro's inclusief het nadenken over goede loop- en fietsverbindingen Klimaatverandering, met name hitte en waterberging, integreren in ruimtelijke vraagstukken Gezonde en veilige leefomgeving
Uitvoeringsagenda duurzaamheid 2021-2024	CO2 reductie van 49% in 2030 CO2 neutraliteit in 2050 Aanbieden elektrische oplaadpunten Zelf het goede voorbeeld geven Open voor innovatie Verbeteren fietsstructuur
Dijkenvisie 2016	Dijkstructuur zichtbaar maken Geef de fietser en de wandelaar de ruimte op dijken Verkeer en infrastructuur minder dominant Versterken dijken als groene aders, hoofdgroenstructuur van Albrandswaard.
Handboek Verkeersmaatregelen 2012	Bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende parkeerplaatsen aangelegd worden om minimaal de eigen parkeerbehoefte op te vangen Parkeeroverlast in de omgeving voorkomen Parkeren van een tweede, derde of groter aantal auto's en het parkeren voor bezoekers moet bij nieuwe ontwikkelingen aan de rand worden gesitueerd
Handboek openbare ruimte 2020	Duurzaamheid van de inrichting is een belangrijk uitgangspunt voor het inrichten en beheren van de openbare ruimte. Inrichting dient bewegen te stimuleren. Toegankelijkheid voor iedereen en gastvrijheid zijn een belangrijk thema's. Kindvriendelijk netwerk van veilige fiets- en wandelroutes in de wijk stimuleren Kwaliteit openbare ruimte Duurzaam veilig toepassen Ruimte voor de fiets maken
Collegewerkprogramma 2022 - 2026	Langzaam verkeer gaat voor Fietser en voetganger centraal in het verkeer Aanpassen van schoolroutes en schoolomgevingen prioriteit In de dorpskern de auto te gast Bevorderen deelmobiliteit
Laadvisie Albrandswaard 2021	Stimuleren voldoende laadvoorzieningen. Reguliere oplaad vraaggestuurd, maar tegelijkertijd proactief laadpalen plaatsen Stadslogistiek, doelgroepenvervoer etc. (semi) privaat laden
Nota Integraal Beleid Sociaal Domein (hierna IBSD)	Samen met inwoners en maatschappelijke partners werken aan een vitale samenleving voor iedereen Handhaving van het parkeerbeleid
Raadsakkoord gemeente Albrandswaard 2022-2026	De ambitie wordt 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom Inwoners stimuleren om gebruik te maken van P&R-gebieden, ter ontlasting van de parkeerplaatsen in de kernen
Woonvisie Albrandswaard 2024-2030	Lang en gelukkig kunnen wonen en leven in Albrandswaard Inclusief
Groenbeleidsplan	Toekomstbestendig groen, meer groen met identiteit en waarde. Het vergroten van de biodiversiteit en klimaatadaptieve inrichting.

BIJLAGE 2 | THEMATISCHE UITWERKING UITDAGINGEN

THEMA	UITDAGINGEN
Klimaat	CO2 reductie
	Verdroging en vernatting ruimte
	Gebrek aan mobiliteitsbeleid bedrijven
Gezondheid	Gezonde leefomgeving
	Bewegen stimuleren
	Vitaliteit verbeteren
	Omgaan met vergrijzing
	Meer groen met identiteit en waarde
	Digitalisering
Verkeersleefbaarheid	Toename verkeersdruk
	Verkeerssnelheid
	Zoekverkeer parkeren
	Hinder infrastructuur
	Gastvrije gemeente (aantrekken bezoekers)
Energietransitie	Netwerkcapaciteitsbeperking
Ruimtegebruik	Beperkte ruimte kernen/dijken
	Beheer is niet volledig in eigen handen
	Druk op wegennet (groei Albrandswaard)
	Klimaatadaptief ontwerpen
	Kwaliteit openbare ruimte
SMART/slimme mobiliteit	Trends autonoom rijden
	Behoeftte aan gebruik in plaats van bezit
	Efficiëntie systeem
Verkeersveiligheid	Verschillende snelheden actieve modaliteiten
	Nul risicosamenleving
	Aantal kwetsbare deelnemers groeit
	Kindvriendelijk netwerk
	Handhaving
	Onervaren weggebruikers
Bereikbaarheid	Infrastructurele barrières
	Woningbouwontwikkeling niet nabij openbaar vervoer (ov)
Toegankelijkheid	Inclusief systeem (alle doelgroepen)
Actieve mobiliteit	Onvolledig netwerk
	Verschillende vormen actieve modaliteiten met verschillende snelheden en ruimtegebrek
	Prioriteit maken van actieve modi
Deelmobiliteit	Beperkt aanbod (exploitanten)
	Overlast in openbare ruimte
Openbaar vervoer (OV) (inclusief fijnmazige mobiliteit)	Afschaling ov
	Betaalbaarheid ov
	Optimaliseren ontsluiting metro's
	Tekort aan veilige fietsenstallingen
Parkeren (inclusief fietsparkeren)	Autobezit is hoog (pendelgemeente)
	Hoge parkeerdruk
	Gebruik P&R-gebieden
	Fietsdiefstal
Goederenvervoer	Elektrisch laden van bedrijfsvoertuigen
	Bestelwagens leggen druk op het openbaar domein
	Grote vrachten zijn hinderlijk in de kernen
Gedrag (verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, educatie, voorlichting, communicatie en evaluatie)	Leesbaarheid vergroten
	Confirmeren aan juist gebruik



3

UITWERKING



3.1 INLEIDING

3.1.1 MOBILITEITSPLAN ALBRANDSWAARD

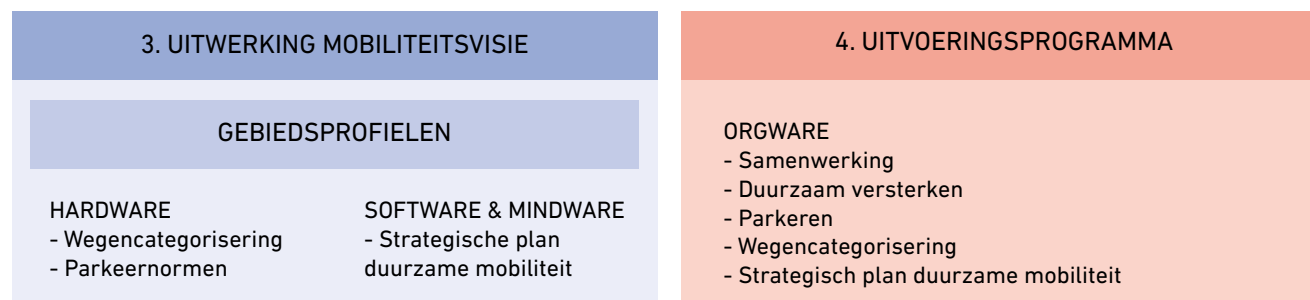
De gemeente Albrandswaard heeft een mobiliteitsplan opgesteld wat bestaat uit een aantal onderdelen: de Staat van Albrandswaard, de mobiliteitsvisie, uitwerking mobiliteitsvisie en een uitvoeringsprogramma mobiliteit. In de Staat van Albrandswaard is de huidige situatie van Albrandswaard op het gebied van verkeer en vervoer in beeld gebracht. In de visie is vervolgens uitgewerkt waar de gemeente Albrandswaard naar toe wil werken. Hier is een ambitie uitgesproken waar de uitwerking mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma een concreet vervolg op is. Voor u ligt de uitwerking van de mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma mobiliteit. De uitwerking van de mobiliteitsvisie is opgebouwd uit drie delen: wegcategorisering (hardware), parkeernormen (hardware) en een strategisch plan duurzame mobiliteit (software & mindware). Deze drie delen zijn uitzonderlijk uitgewerkt maar hebben een sterke relatie met elkaar. Zie figuur 1.

3.1.2 LEESWIJZER

Na het inleidend hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de parkeernormen. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de wegcategorisering en in hoofdstuk 4 is het strategisch plan duurzame mobiliteit opgenomen. In hoofdstuk 5 is het uitvoeringsprogramma opgenomen. De bijlagen zijn bij de desbetreffende hoofdstukken geplaatst.

MOBILITEITSPLAN ALBRANDSWAARD

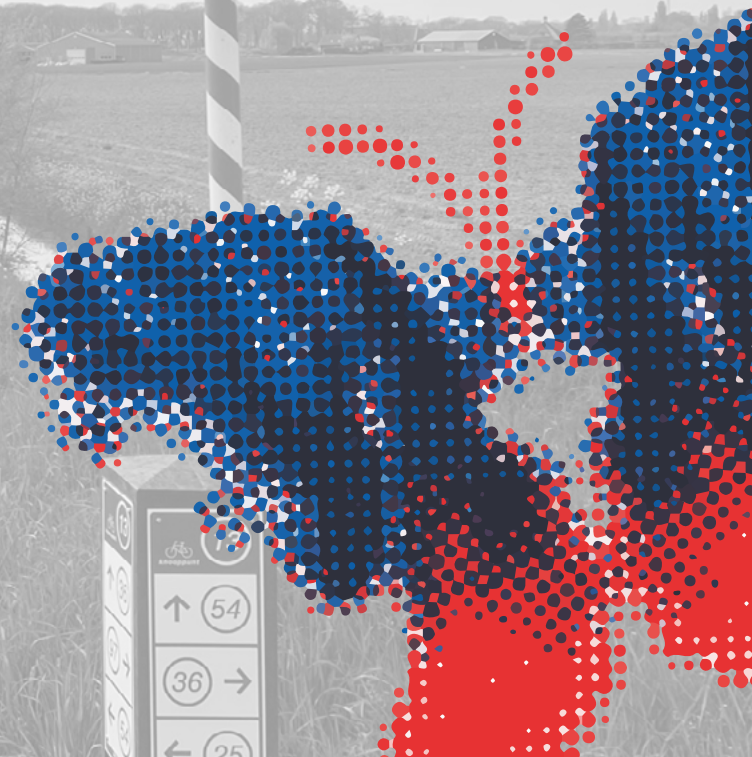
1. STAAT VAN ALBRANDSWAARD
2. MOBILITEITSVISIE
3. Uitwerking mobiliteitsvisie
4. Uitvoeringsprogramma mobiliteit



FIGUUR 1 | ONDERDELEN MOBILITEITSPLAN EN ONDERLINGE RELATIE (BRON: JUUST)

3.2

PARKEERNORMEN



3.2.1 INLEIDING

De openbare ruimte moet voor iedereen veilig, toegankelijk en aantrekkelijk zijn. Parkeren maakt daar een belangrijk onderdeel van uit. De gemeente Albrandswaard dient goed bereikbaar te zijn voor haar inwoners en bezoekers. Daarnaast is het van belang dat sprake is van een goede balans tussen ruimte voor parkeren en de eisen die gesteld worden aan de inrichting van de openbare ruimte.

Goede bereikbaarheid is niet alleen voor de auto van wezenlijk belang maar juist ook lopend, met de fiets, het openbaar vervoer of via een combinatie van diverse manieren van vervoer in de keten. Een goede mix van vervoersvormen kan leiden tot een reductie op de oorspronkelijke parkeervraag.

Bij de ontwikkeling van bouwplannen moet de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd zijn. Parkeernormen bieden daarbij duidelijke kaders en uitgangspunten.

Voor de totstandkoming van de normen zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Handboek verkeersmaatregelen uit GVVP Albrandswaard (2012)
- Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (CROW, 2024)
- Passendeparkeernormen.nl (Goudappel)
- Leidraad fietsparkeren (CROW, 2023)
- Kwaliteitsnormen fietsparkeervoorzieningen bij bus-, tram- en metrohaltes (CROW-Fietsberaad, 2013)
- ASVV 2021 (CROW)
- Omgevingsverordening provincie Zuid-Holland (<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR622914>)

Deze beleidsregel/nota parkeernormen is uitsluitend van toepassing op nieuwe ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning vereist is. Dit omvat zowel nieuwbouw- als uitbreidingsprojecten, evenals functiewijzigingen waarbij een vergunning voor de activiteit bouwen of voor het afwijken van het omgevingsplan vereist is. Voor alle overige situaties kunnen de normen alleen ter indicatie van de parkeervraag worden gehanteerd.

Auto parkeren

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Dit is een norm per eenheid (bijvoorbeeld een woning) of per 100 m² bruto vloeroppervlakte (BVO). Parkeernormen worden enkel gebruikt bij ontwikkelingen waar een omgevingsvergunning nodig is. Denk aan nieuwbouwprojecten, uitbreiding van bestaande bebouwing en functiewijzigingen.

Fietsparkeren

Een fietsparkeernorm zorgt ervoor dat er passende maatregelen getroffen worden voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij de herkomst en bestemming. De fietsparkeernorm draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast levert een fietsparkeernorm een positieve bijdrage aan het kwaliteitsbeeld van de openbare ruimte. De gemeente Albrandswaard heeft daarom, op basis van kencijfers van CROW (het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte), fietsparkeernormen bepaald.

Met het vaststellen van het mobiliteitsplan heeft de gemeente Albrandswaard ook een vastgesteld parkeerbeleid met parkeernormen. Het parkeerbeleid wordt als dynamische beleidsregel aan het omgevingsplan gekoppeld.

3.2.2 STAPPENPLAN TOEPASSEN PARKEERNORMEN

We hanteren voor het toepassen van de parkeernormen een vast stappenplan. Onderstaand figuur geeft dit stappenplan schematisch weer. Daar waar wordt gesproken over parkeerbehoefte en parkeerplaatsen, betreft dit een voorziening voor de auto of fiets. Het schema kan dus worden toegepast voor zowel fiets als auto.

STAPPENPLAN	RESULTAAT PER STAP
1. Normatieve parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
2. Saldering bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie (n.v.t. voor fiets)	- ... parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
6. Restcapaciteit openbare ruimte	- ... parkeerplaatsen
7. Toets dubbelgebruik bij stap 6	Resultaat = parkeereis

Het stappenplan kan worden gezien als een rekensom waarmee de parkeerbehoefte kan worden berekend. Op deze rekensom wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies in mindering gebracht. Dit wordt salderen genoemd. Vervolgens heeft de initiatiefnemer de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitsonderbouwing een mobiliteitscorrectie toe te passen. Het resultaat dat hieruit volgt is de vastgestelde parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling.

De parkeerbehoefte dient in eerste instantie op eigen terrein opgelost te worden. Wanneer de ruimte hiervoor onvoldoende is, kan de initiatiefnemer onderzoeken of het mogelijk is gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen. Als het volledige stappenplan is doorlopen, wordt de parkeereis vastgesteld. De parkeereis bestaat hiermee uit de vastgestelde parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze behoefte wordt voorzien. De parkeereis wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning.

De mobiliteitsnormen worden toegepast op basis van een vast stappenplan, zoals eerder schematisch weergegeven. Hieronder wordt dit stappenplan per stap nader omschreven. Er is gekozen om te beginnen met het invulschema dat doorlopen moet worden voor elke ontwikkeling in de gemeente. Dit schema vormt de leeswijzer voor het hoofdstuk mobiliteitsnormen.

Stap 1: berekenen normatieve parkeerbehoefte

Aan de hand van de parkeernormen wordt de normatieve parkeerbehoefte berekend. De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te vermenigvuldigen met het aantal woningen, de oppervlakte van de nieuwe gebruiksfunctie of eenheid. Indien de ontwikkeling bestaat uit meerdere gebruiksfuncties wordt voor elke functie afzonderlijk de parkeerbehoefte bepaald, waarna deze bij elkaar worden opgeteld. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Indien een gebruiksfunctie niet is opgenomen in de lijst met parkeernormen wordt in overleg met de gemeente gekozen voor de norm die het meeste overeenkomt met de beoogde functie.
- Wanneer een gebruiksfunctie overeenkomsten heeft met meerdere functies, kan in overleg met de gemeente de gemiddelde norm worden toegepast van de overeenkomende functies.
- De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing voor het totale initiatief wordt cijfermatig afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij geldt dat 0,4 parkeerplaats naar beneden wordt afgerond en vanaf 0,5 naar boven.

De tabellen met parkeernormen per functie zijn opgenomen in bijlage A.

De tabel met fietsparkeernormen per functie zijn opgenomen in bijlage B.

Opbouw parkeernormen

Bij het berekenen van de parkeernormen houden we rekening met verschillende gebiedstypen. De gemeente Albrandswaard bestaat uit enkele dorpskernen en een aantal landelijke gebieden. Daarom maken we binnen de bebouwde kom geen onderscheid tussen centrum(schil)gebieden. Wel hanteren we bij de gebieden in de directe nabijheid van metrostations krappere parkeernormen die overeenkomen met een centrumgebied. In deze gebieden is de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto immers een stuk sterker. Verder is bezoekersparkeren bij de hoofdgroep wonen niet bij het kengetal in begrepen. Per gebiedstype past hier namelijk een ander kengetal. De volgende opbouw van gebiedstypen is gehanteerd:

- Directe nabijheid metro <400m
- Overig binnen bebouwde kom
- Buiten bebouwde kom

Resultaat stap 1: voor alle functies die in de ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeerbehoefte op een navolgbare manier bepaald.

REKENVOORBEELD

Een nieuwe ontwikkeling in de kern Rhooen betreft de functiewijziging van een pand naar 10 woningen groter dan 90 m². De locatie ligt in een gebied met het profiel 'bebouwde kom'. Voor de ontwikkeling dient de normatieve parkeerbehoefte op basis van de parkeernormen in bijlage A te worden berekend.

Categorie	Aantal	Parkeernorm	Eenheid	Parkeerbehoefte
Woning (bewoners)	10	1,9	Per woning	19
Woning (bezoekers)	10	0,3	Per woning	3
TOTAAL				22

De normatieve parkeerbehoefte voor de toekomstige situatie is 22 parkeerplaatsen.

PARKEERNORMEN

Stap 2: Saldering bestaande parkeerbehoefte

In stap 2 wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies, die vanwege de ruimtelijke ontwikkeling komen te vervallen, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functies. Dit principe wordt salderen genoemd. Het hoofdprincipe bij salderen is dat bestaande parkeerplaatsen opnieuw kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen.

Uitgangspunten voor salderen

Door uitgangspunten voor salderen te hanteren, borgen we dat een bestaande parkeerbehoefte op de juiste wijze in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s):

1. Salderen is mogelijk tot maximaal 5 jaar na het laatste vergunde gebruik: wanneer er sprake is van leegstand van meer dan 5 jaar is het niet meer toegestaan om een oude parkeerbehoefte te salderen. De reden hiervoor is dat na 5 jaar niet mag worden aangenomen dat parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor een functie zijn aangelegd nog beschikbaar zijn. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 5 jaar niet.
2. Verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte: bij het salderen van de parkeerbehoefte van één of meerdere bestaande functies kan de situatie zich voordoen dat de maatgevende parkeerbehoefte niet gesaldeerd kan worden. Dit doet zich bijvoorbeeld voor bij een transformatie van een kantoor naar woningen. De gebruikers kennen een andere aanwezigheid gedurende dag/week. In een dergelijke situatie is de werkwijze om de parkeerbehoefte van bestaande en geplande functies voor ieder dagdeel te salderen. Dit gebeurt aan de hand van de aanwezigheidspercentages. De hoogste waarde geldt als de maatgevende parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling. De tabel met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage C.

Resultaat stap 2: de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies is op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 1.

REKENVOORBEELD

In deze situatie is er sprake van een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. We berekenen allereerst de parkeerbehoefte per dagdeel van de huidige situatie. Dit doen we op basis van de aanwezigheidspercentages.

Categorie	Aantal	Parkeernorm	Eenheid	Parkeerbehoefte
Arts/maatschap/therapeut	5	3,0	Per behandelkamer	15
Totaal				15

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Sociaal-medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Sociaal-medisch	15,0	11,25	1,5	0,0	1,5	1,5	1,5	1,5

Vervolgens berekenen we ook de parkeerbehoefte van de toekomstige situatie per dagdeel. Dit doen we wederom op basis van de aanwezigheidspercentages.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Wonen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen (bewoners)	9,0	9,0	16,2	18,0	14,4	10,8	14,4	12,6
Wonen (bezoekers)	0,3	0,6	2,4	0,0	2,1	1,8	3,0	2,1
Totaal	9,3	9,6	18,6	18,0	16,5	12,6	17,4	14,7

Vervolgens brengen we de parkeerbehoefte van de toekomstige situatie in mindering op de huidige situatie. Zo ontstaat de verandering van de parkeerbehoefte per dagdeel.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Huidige situatie	15,0	11,25	1,5	0,0	1,5	1,5	1,5	1,5
Toekomstige situatie	9,3	9,6	18,6	18,0	16,5	12,6	17,4	14,7
Toename/afname	-5,7	-1,65	+17,1	+18,0	+15,0	+11,1	+15,9	+13,2

Door de normatieve parkeerbehoefte van zowel de huidige als toekomstige situatie te vermenigvuldigen met het juiste aanwezigheidspercentage wordt bepaald hoe hoog de parkeerbehoefte per dagdeel is. Het moment waarop deze het hoogst is, is het maatgevende moment die de parkeerbehoefte voor een nieuwe ontwikkeling bepaalt. In het rekenvoorbeeld is een werkdagnacht het maatgevende dagdeel. Op dat moment ontstaat er door de functiewijziging een parkeerbehoefte van 18 parkeerplaatsen

Stap 3: mobiliteitscorrecties

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte is berekend en een eventuele parkeerbehoefte van één of meerdere bestaande functie(s) is gesaldeerd, kan in de volgende stap een mobiliteitscorrectie worden toegepast. De mobiliteitscorrectie is een optionele stap, de initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate deze ingezet wordt op, één of meerdere, mobiliteitsconcepten om in een gedeelte van de parkeerbehoefte te voorzien.

De nabijheid van Rotterdam en het metronetwerk dat aansluit op het openbaar vervoernetwerk van deze stad maakt dat delen van Albrandswaard minder auto afhankelijk zijn. Daardoor is het mogelijk om maatregelen in te zetten die bijdragen aan een lagere parkeerbehoefte en is een mobiliteitscorrectie toepasbaar. Deze mobiliteitscorrectie wordt op de normatieve parkeerbehoefte in mindering gebracht. De parkeereis kan verlaagd worden door de parkeerbehoefte op een andere wijze in te vullen, bijvoorbeeld door de nabijheid van openbaar vervoer, de inzet van deelauto's of extra ruimte voor fietsen.

Een initiatiefnemer kan een mobiliteitscorrectie inzetten door via een mobiliteitsconcept aan te tonen hoe er gebruik gemaakt gaat worden van de mobiliteitscorrectie. In de mobiliteitsonderbouwing onderbouwt de initiatiefnemer hoe een deel van de parkeerbehoefte op een andere wijze wordt ingevuld. De mobiliteitsonderbouwing is onderdeel van de aanvraag voor de omgevingsvergunning. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de uitvoering van het mobiliteitsplan, dit wordt als voorwaarde opgenomen in de omgevingsvergunning.

Initiatiefnemers kunnen in de gemeente Albrandswaard gebruik maken van twee mobiliteitscorrecties, waarbij het is toegestaan om de correcties te stapelen. De inzet van deelfietsen- en deelscooters leiden niet tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De twee mogelijke correcties zijn:

- Correctie 1: de ruimtelijke ontwikkeling is gelegen nabij een metrostation of HOV-haltes anderszins;
- Correctie 2: in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een autodeelconcept ingezet.

Correctie 1: Nabijheid metrostation

De omgeving van de metrostations, Poortugaal en Rhoon, in de gemeente Albrandswaard biedt mogelijkheden voor alternatieven en bijbehorend een mobiliteitscorrectie. Met de nabijheid van de metro is er voldoende alternatief voor de auto aanwezig. Over het algemeen geldt dat het autobezit lager is naarmate een woning of gebruiksfunctie in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer ligt.

Voor nieuwe bouwontwikkelingen en functiewijzigingen kan in het metrogebied onder voorwaarden een correctie worden toegepast op de parkeernorm. Ook in de overige gebieden binnen de bebouwde kom is een correctie op basis van mobiliteitsalternatieven mogelijk. Omdat deze gebieden verder van het metrostation liggen wordt de toe te passen correctie kleiner zijn.

De mobiliteitscorrectie voor de directe nabijheid van het metrostation is verwerkt in een parkeernorm voor locaties binnen 100 meter van deze voorziening.

Voor locaties die binnen 0-400 meter vallen is er sprake van een schil. Locaties die tussen 400-800 meter vallen is een correctiemogelijkheid van 10% van toepassing op de normatieve parkeernormen.

De afstand wordt bepaald op basis van de loopafstand tussen de ontwikkellocatie en het metrostation. Dit is de daadwerkelijke afstand en geen vogelvlucht afstand.

REKENVOORBEELD

In deze situatie is er sprake van een metrostation op 500 meter loopafstand van de ontwikkellocatie. Hierdoor mag er een correctie van 10% van de parkeerbehoefte gehaald worden.

Parkeerbehoefte – correctie metrostation = $18,0 - 1,8 = 16,2$ parkeerplaatsen.

Bij de ontwikkeling wordt één parkeerplaats voor een deelauto gereserveerd. Per 50 woningen geldt daarom een mobiliteitscorrectie van 10%. Voor 10 woningen is dit daarom 2%.

Parkeerbehoefte – correctie deelauto = $16,2 - (16,2 * 0,02) = 15,9$ parkeerplaatsen.

Correctie 2: inzet deelautoconcept

De afgelopen jaren is het delen van een auto uitgegroeid tot een serieus alternatief voor de eigen auto. Dit blijkt uit de jaarlijkse Monitor Autodelen van kennisplatform CROW-KpVV. Deelauto's zijn een manier om te voorzien in mobiliteit, waardoor het aantal te realiseren parkeerplaatsen kan afnemen. Rondom de metrostations is het mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling, in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor (commerciële) deelauto's te realiseren. In de overige gebieden gaan we hier voorzichter mee om, waardoor de correctiefactor kleiner wordt naarmate de afstand tot de metro groter wordt.

Een mobiliteitscorrectie kan worden ingezet indien voorzien wordt in een mobiliteitsplan met voldoende onderbouwing bij de woningbouwontwikkeling. De deelauto is dan onderdeel van dit mobiliteitsconcept en geeft een onderbouwing van de mobiliteitscorrectie. Daarbij wordt aangetoond dat deelauto's structureel, gedurende een periode van minimaal 10 jaar, exclusief beschikbaar zijn voor de bewoners. Een overeenkomst met de aanbieder van de auto is hier onderdeel van.

De correctiefactor voor de inzet van een deelauto is maximaal 10%, hierbij geldt dat minimaal 1 auto per 50 woningen wordt aangeboden. Indien het aantal woningen groter is, dient het aantal deelauto's evenredig toe te nemen. Indien dit niet het geval is wordt de correctie naar rato verlaagd.

Om ervoor te zorgen dat bezoekers gebruik kunnen maken van de parkeervoorzieningen, moet een deel van gerealiseerde parkeerplaatsen openbaar toegankelijk blijven, zoals vastgesteld in de parkeernormtabellen. Een gedeelte van de parkeerplaatsen in het plangebied blijft altijd openbaar.

Resultaat stap 3: op de resterende normatieve parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (zoals bepaald in stap 2) zijn op basis van een mobiliteitsplan een of meerdere mobiliteitscorrecties in mindering gebracht.

Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte

Nadat stap 1 t/m 3 zijn doorlopen, wordt de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld. Dit is het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte worden aanwezigheidspercentages toegepast om de kansen van dubbelgebruik in het gebied te onderzoeken. Nadat de parkeerbehoefte is vastgesteld, worden in stap 5 en 6 de mogelijkheden onderzocht om in de parkeerbehoefte te voorzien.

Resultaat stap 4: het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen (de parkeerbehoefte) van de ruimtelijke ontwikkeling is vastgesteld

REKENVOORBEELD

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling kan op een maatgevende moment 14,1 parkeerplaatsen zijn. Zoals genoemd in stap 1 wordt deze afgerond naar beneden. We hanteren daarom een parkeerbehoefte van 14 parkeerplaatsen.

Stap 5: beschikbaar stellen parkeerplaatsen op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat op eigen terrein in de parkeerbehoefte wordt voorzien. Dit geldt voor het aantal parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers, et cetera) en voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen. Het kan pragmatisch zijn om het bezoekersparkeren op maaiveld plaats te laten vinden, omdat het parkeren van bezoekers in bijvoorbeeld een parkeergarage consequenties heeft voor het ontwerp en het beheer van een garage.

Met name in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, tot de openbare parkeercapaciteit gaan behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein beschouwd. Hierbij vindt geen uitsluiting van openbare parkeerrechten plaats.

Resultaat stap 5: het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald.

REKENVOORBEELD

Op het terrein van het pand zijn, naast de parkeerplaats gereserveerd voor de deelauto, vijf reguliere parkeerplaatsen beschikbaar. Een deel van de parkeerbehoefte kan daarom op eigen terrein opgevangen worden. $15 - 5 = 10$ parkeerplaatsen dienen in de openbare ruimte opgevangen te worden.*

**Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein. Er dient daarom aangetoond te worden of en hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar of te realiseren zijn op eigen terrein. Indien is aangetoond dat er geen parkeerplaatsen mogelijk zijn op eigen terrein, kan verder worden gegaan met stap 6. Als er (enkele) parkeerplaatsen beschikbaar of te realiseren zijn op eigen terrein, kan het rekenvoorbeeld gevolgd worden om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd dienen te worden.*

Stap 6: gebruik openbare parkeerplaatsen

Wanneer niet binnen het plangebied kan worden voorzien in voldoende parkeervoorzieningen moet worden bekeken of dit in de nabijheid van het plangebied wel mogelijk is. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft, wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte, niet toegestaan. Tenzij door middel van een onafhankelijk parkeeronderzoek wordt aangetoond dat nu en in de toekomst op de openbare weg in de directe omgeving van de functie (zie acceptabele loopafstanden hierna) voldoende parkeercapaciteit (tot maximaal 85% bezettingsgraad) beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. Dit wordt onderzocht op het maatgevende moment. In afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied, in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte, een grote rol. Hierbij moet gerealiseerd worden dat de openbare ruimte maar 1 keer kan worden ingezet. Het is dus altijd belangrijk om hier een goede afweging in te maken.

FUNCTIE	MAXIMAAL ACCEPTABELE LOOPAFSTAND
Wonen (eerste auto)	100 meter
Wonen (tweede en volgende auto)	200 meter
Wonen bezoekers	200 meter
Werknemer (detailhandel/kantoor)	300 meter
Winkelbezoeker winkelen	200 meter (tot ingang winkelgebied)
Winkelbezoeker boodschappen	100 meter
Culturele en maatschappelijke functies	300 meter
Vrijtijdsvoorziening	300 meter
Gezondheidsvoorziening	100 meter

TABEL 1 | ACCEPTABELE LOOPAFSTANDEN

Het parkeerbeleid is gericht op de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied en het verhogen van de leefbaarheid. Het stimuleren van meervoudig gebruik (van private parkeerplaatsen) en gebouwde parkeervoorzieningen dragen hier aan bij. Bij het zoeken van parkeergelegenheid op openbare ruimte kan dan ook gekeken worden naar mogelijk dubbelgebruik (zie stap 7).

Acceptabele loopafstanden

De locatie van de parkeerplaatsen ten opzichte van de bestemming is afhankelijk van de acceptabele loopafstanden. Hoe verder van de bestemming geparkeerd moet worden, hoe meer ongewenst parkeren optreedt. Bij de realisatie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet de acceptabele loopafstand in acht genomen worden.

Resultaat stap 6: de beschikbare parkeercapaciteit in de nabije openbare ruimte is op de juiste wijze in mindering gebracht op de vastgestelde parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 4.

Stap 7: dubbelgebruik

Bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. Wanneer binnen een nieuwe ontwikkeling meerdere functies worden gerealiseerd, kan het zijn dat de parkeerbehoefte van de verschillende functies gedurende de dag of week verschilt. De parkeerplaats dient dan altijd vrij toegankelijk te zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is niet samenvalt voor de verschillende functies. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen is een optimalisatie van de benutting van de parkeercapaciteit te bereiken en zijn in de praktijk minder parkeerplaatsen benodigd. Het berekenen van de mate van dubbelgebruik vindt plaats op basis van parkeernormen en aanwezigheidspercentages op maatgevende momenten (bijlage C).

REKENVOORBEELD

Om te onderzoeken of er in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is, is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Op het maatgevende dagdeel bepaald in stap 2 (werkdagnacht) is met behulp van een parkeerdrukmeting de bezettingsgraad in kaart gebracht. Hierbij wordt het totale aanbod aan parkeerplaatsen vergeleken met het aantal geparkeerde auto's op de beschikbare parkeerplaatsen.

Dagdeel	Capaciteit	Bezetting	Bezettingsgraad	Restcapaciteit
Werkdagnacht	106	66	62,3%	40

Binnen het onderzoeksgebied zijn in totaal 106 parkeerplaatsen beschikbaar. Tijdens het maatgevende moment (werkdagnacht) waren er 66 parkeerplaatsen bezet. De bezettingsgraad is daarom 62,3%. Er zijn nog 40 parkeerplaatsen beschikbaar. Als de vastgestelde parkeerbehoefte wordt opgeteld bij de huidige bezetting ontstaat de toekomstige theoretische bezetting: 10 + 66 = 76 parkeerplaatsen.

Bij een bezetting van 76 parkeerplaatsen ontstaat een bezettingsgraad van $(76 / 106) \cdot 100 = 71,6\%$. De maximale acceptabele bezettingsgraad is 85%. De toekomstige parkeersituatie blijft dus acceptabel.

3.2.3 DE INRICHTING VAN DE PARKEERPLAATS

Na het berekenen van de parkeerbehoefte wordt deze getoetst aan het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter of gelijk is dan de parkeerbehoefte voldoet het plan aan de parkeernormen. Wanneer dit niet het geval is, wordt bekeken of de ontwikkeling kan worden aangepast. Uitgangspunt is dat het geplande parkeeraanbod binnen het plangebied te realiseren is. Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn daarbij openbaar toegankelijk.

Parkeerplaatsen horen bij de ontwikkellocatie

Om aan een parkeernorm te voldoen, realiseert de ontwikkelaar parkeerplekken. Dit kan bijvoorbeeld in een parkeergarage onder het nieuwe gebouw of op maaiveld op eigen terrein. Deze plekken zijn bedoeld voor de gebruikers van de nieuwe functies, zoals de bewoners of de werknemers. Deze plekken horen dus bij de nieuwbouw. Indien nodig wordt bij de vergunningverlening vastgelegd dat deze parkeerplekken niet doorverkocht of verhuurd mogen worden aan derden. De parkeerplekken zijn namelijk nodig om een parkeertekort in de directe omgeving te voorkomen.

Maatvoering parkeervakken

Naast het minimale aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Voor de toetsing van bouwplannen op maatvoering van parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt de maatvoering gehanteerd die altijd gebaseerd is op de meest actuele richtlijnen van het CROW. Voor parkeren op eigen terrein bij bedrijven wordt ook gekeken naar de NEN 2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'. Daarbij gaat het enkel om het parkeren van mogelijke gebruikers en bezoekers, niet om bedrijfsvoertuigen zoals vrachtwagens.

Daarnaast dient een parkeergelegenheid op een verantwoorde manier te bereiken zijn, waarbij de toerit voldoende breed is, de toegang niet te steil is en er voldoende ruimte is om de auto in te parkeren zonder risico op beschadiging, door bijvoorbeeld voldoende manoeuvreerruimte te realiseren.

Parkeren op eigen terrein

Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein wordt niet altijd op de beoogde wijze gebruikt, bijvoorbeeld als een garage wordt omgevormd naar woon- of bergruimte. Dit betreft doorgaans aanpassingen waarvoor geen omgevingsvergunning vereist is. Daardoor is er ook geen (handhavend) toezicht mogelijk op het verdwijnen van parkeergelegenheid. Het berekenen van het juiste parkeeraanbod op eigen terrein is daarom belangrijk en hiervoor zijn rekenfactoren opgenomen. In onderstaande tabel is een overzicht van parkeervoorzieningen opgenomen met een indicatieve factor voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (bijlage A). Deze rekenfactoren moeten worden toegepast bij de beoordeling van de vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De toepassing van de rekenfactoren kan betekenen dat de parkeereis groter is dan de berekende parkeerbehoefte. In bijlage D zijn deze rekenfactoren opgenomen.

Afwijkingsmogelijkheden

Het college van burgemeester en wethouders kan in de te verlenen omgevingsvergunning besluiten dat niet hoeft te worden voorzien in de parkeerbehoefte of een deel van de parkeerbehoefte als wordt voldaan aan één van de volgende afwijkingsmogelijkheden:

- Maatwerk: de afwijking moet onderbouwd worden aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project.
- Locatie: er moet sprake zijn van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeerbehoefte of waar het in redelijkheid onmogelijk is of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeerbehoefte.

Het afkopen van parkeerplaatsen behoort op dit moment nog niet tot de mogelijkheden. De gemeente onderzoekt in een later stadium welke mogelijkheden zij hiervoor wil creëren.

WONEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M		OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM		BUITEN BEBOUWDE KOM		EENHEID
	BEWONERS	BEZOEKERS (EXCLUSIEF)	BEWONERS	BEZOEKERS (EXCLUSIEF)	BEWONERS	BEZOEKERS (EXCLUSIEF)	
Koophuis, vrijstaand	1,5	0,1	1,9	0,15	2,1	0,2	Woning
Koophuis, twee-onder-een-kap	1,4	0,1	1,8	0,15	1,9	0,2	Woning
Koophuis, tussen/hoek	1,2	0,1	1,7	0,15	1,8	0,2	Woning
Koopappartement, >100 m2	1,3	0,1	1,7	0,15	1,8	0,2	Woning
Koopappartement, 75-100 m2	1,1	0,1	1,3	0,15	1,4	0,2	Woning
Koopappartement, <75 m2	1,0	0,1	1,3	0,15	1,3	0,2	Woning
Huurhuis, vrije sector	1,0	0,1	1,3	0,15	1,4	0,2	Woning
Huurhuis, sociale huur	0,8	0,1	1,1	0,15	1,1	0,2	Woning
Huurappartement, vrije sector, >100 m2	1,0	0,1	1,3	0,15	1,3	0,2	Woning
Huurappartement, vrije sector, 75-100 m2	0,7	0,1	1,0	0,15	1,0	0,2	Woning
Huurappartement, vrije sector, <75 m2	0,6	0,1	0,9	0,15	0,9	0,2	Woning
Huurappartement, sociale huur, >100 m2	0,7	0,1	1,0	0,15	1,0	0,2	Woning
Huurappartement, sociale huur, 75-100 m2	0,6	0,1	0,9	0,15	0,9	0,2	Woning
Huurappartement, sociale huur, <75 m2	0,5	0,1	0,8	0,15	0,8	0,2	Woning
Huurappartement sociale huur of vrije sector, <30 m2	0,3	0,1	0,5	0,15	0,5	0,2	Woning
Kamerverhuur, studenten en niet-zelfstandig	0,1	0,1	0,2	0,15	0,3	0,2	Kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,8	0,1	0,8	0,15	0,9	0,2	Woning
Kleine eenpersoonswoning (tiny house)	0,3	0,1	0,4	0,15	0,4	0,2	Woning

WERKEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,6	5%	100 m2 bvo
Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,1	2,9	3,6	20%	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,4	2,4	5%	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	1,1	1,1	5%	100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,9	2,0	10%	100 m2 bvo
Opslagruimte (particulier)	10,0	10,0	10,0	N.v.t.	Per vestiging

WINKELN EN BOODSCHAPPEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Buurtsupermarkt	1,9	3,5	3,5	89%	100 m2 bvo
Full-service supermarkt	3,4	5,2	5,2	93%	100 m2 bvo
Groothandel specialist	5,2	5,9	5,9	80%	100 m2 bvo
Groothandel algemeen	6,4	6,4	6,4	80%	
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	3,1	3,7	3,7	72%	100 m2 bvo
(Week)markt	0,2	0,2	0,2	85%	100 m2 bvo
Kringloopwinkel	1,3	1,9	2,3	89%	100 m2 bvo
Bruin- en witgoedzaken	4,0	7,9	9,3	92%	100 m2 bvo
Meubel- en woonboulevard	2,1	2,4	2,4	93%	100 m2 bvo
Bouwmarkt	1,9	2,4	2,5	87%	100 m2 bvo
Tuincentrum	2,3	2,6	2,9	89%	100 m2 bvo
Groencentrum	2,3	2,6	2,9	89%	100 m2 bvo

SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Bibliotheek	0,5	1,2	1,4	97%	100 m2 bvo
Museum	0,6	1,1	1,1	95%	100 m2 bvo
Bioscoop	3,2	11,2	13,7	94%	100 m2 bvo
Theater/schouwburg	7,4	9,8	12,0	87%	100 m2 bvo
Casino	5,7	6,5	8,0	86%	100 m2 bvo
Bowlingcentrum	1,6	2,8	2,8	89%	Per bowling- baan
Biljart- en snookercentrum	0,9	1,4	1,8	87%	Per tafel
Dansstudio	1,6	5,5	7,4	93%	100 m2 bvo
Fitnesscentrum/sportschool	1,7	6,3	7,4	90%	100 m2 bvo
Wellnesscentrum/sauna	9,3	9,3	10,3	99%	100 m2 bvo
Sporthal (binnen)	1,6	2,9	3,5	96%	100 m2 bvo
Tenniscentrum	0,3	0,5	0,5	87%	100 m2 bvo
Padelcentrum	0,6	1,0	1,0	87%	100 m2 bvo
Squashhal	1,6	2,7	3,2	84%	100 m2 bvo
Zwembad	10,7	11,5	13,3	97%	100 m2 bassin
Sportveld (buiten)	20,0	20,0	20,0	95%	Ha netto terrein
Jachthaven	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	Ligplaats
Golfbaan	n.v.t.	96,0	118,3	98%	Per 18 holes, 60ha)
Golf oefencentrum (pitch en putt)	51,1	51,1	56,2	93%	Per centrum
Kinderboerderij	3,1	4,7	5,1	97%	Per gemid- delde boerderij
Manege	n.v.t.	0,4	0,4	90%	Per box
Volkstuin	n.v.t.	1,4	1,5	n.v.t.	Per 10 tuinen

HORECA EN RECREATIE

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Camping	n.v.t.	1,2	1,2	90%	Standplaats
Hotel (1, 2 en 3 sterren)	2,1	5,0	6,8	77%	Per 10 kamers
Hotel (4 en 5 sterren)	5,3	10,6	12,6	65%	Per 10 kamers
Café/bar/cafetaria	5,0	6,0	6,0	90%	100 m2 bvo
Restaurant	9,0	13,0	13,0	80%	100 m2 bvo
Discotheek	6,9	20,8	20,8	99%	100 m2 bvo

GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE)VOORZIENINGEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
(Huisartsen)praktijk/therapeut	2,1	3,0	3,3	57%	Behandelkamer
Apotheek	2,3	3,2	3,2	45%	Per apotheek
Gezondheidscentrum	1,6	2,2	2,5	55%	Per behandelkamer
Penitentiaire inrichting	1,7	3,3	3,7	37%	Per 10 cellen
Begraafplaats/Crematorium	31,6	31,6	31,6	97%	Gelijktijdige plechtigheid
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	99%	Zitplaats
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	60%	Wooneenheid

ONDERWIJS

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Kinderdagverblijf	1,0	1,4	1,5	0%	100 m2 bvo
Basisonderwijs (exclusief kiss & ride)	0,8	0,8	0,8	48%	Per leslokaal
Middelbare school	3,7	4,9	4,9	11%	Per 100 leerlingen
ROC	4,7	5,8	5,9	46%	Per 100 leerlingen

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	EENHEID
Woningen en kantoren			
Huis	5,5	5,5	Woning
Appartement (met fietsenberging)	2,5	2,5	Woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,8	0,8	Woning
Bezoekers wonen	0,8	0,8	Woning
Kantoren (personeel)	1,0	1,3	100 m2 bvo
Kantoren (bezoekers)	5,5	5,5	Per balie
Detailhandel			
Winkelcentrum	2,8	2,8	100 m2 bvo
Supermarkt	3,0	3,0	100 m2 bvo
Bouwmarkt/tuincentrum	0,3	0,3	100 m2 bvo
Onderwijs			
Basisschool (leerlingen)	10,0	10,0	Leslokaal
Basisschool (medewerkers)	0,5	0,5	Per 10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	11,0	11,0	100 m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	0,5	0,5	100 m2 bvo
ROC (leerlingen)	11,0	11,0	100 m2 bvo
ROC (medewerkers)	0,8	0,8	100 m2 bvo
Horeca			
Fastfood restaurant	6,5	3,5	100 m2 bvo
Restaurant	11,5	11,5	100 m2 bvo
Café	6,5	6,5	100 m2 bvo

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	EENHEID
Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen			
Apotheek (bezoekers)	7,0	7,0	Per locatie
Apotheek (medewerkers)	4,5	4,5	Per locatie
Gezondheidscentrum (bezoekers)	2,0	2,0	100 m2
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,5	0,5	100 m2
Begraafplaats/crematorium	5,5	5,5	Per 100 zitplaatsen
Religiegebouw	41,0	41,0	Per 100 zitplaatsen
Vervoer			
Bushalte	6,0	6,0	Per halte
Metrohalte	63,0	63,0	Per halte
Carpoolplaats	0,9	0,9	Autoparkeerplaats
Sport, cultuur en ontspanning			
Bibliotheek	3,5	3,5	100 m2 bvo
Bioscoop	1,5	1,5	100 m2 bvo
Theater	19,0	19,0	Per 100 zitplaatsen
Museum	1,0	1,0	100 m2 bvo
Sportfuncties (binnen)	4,0	4,0	100 m2 bvo
Sportfuncties (buiten)	57,5	57,5	Ha netto terrein
Zwembad	29,0	29,0	100 m2 bvo

FUNCTIE	WERKDAG OCHTEND	WERKDAG MIDDAG	WERKDAG AVOND	WERKDAG NACHT	KOOP-AVOND	VRIJDAG MIDDAG	VRIJDAG AVOND	ZATERDAG MIDDAG	ZATERDAG AVOND	ZONDAG MIDDAG
Wonen (bewoners)	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Wonen (bezoekers)	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor, bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfunctie (binnen)	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfunctie (buiten)	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop, theater, podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeg/ verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis (patiënten incl. bezoek)	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis (medewerkers)	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

PARKEERVOORZIENING	THEORETISCH AANTAL	BEREKENINGS- AANTAL	OPMERKING
Enkele oprit zonder garage	1	0.8	Oprit min. 5.0 m. diep en 2.5 m. breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1.0	Oprit min. 10.0 m. diep en 2.5 m. breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1.7	Oprit min. 5.0 m. diep en 4.5 m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0.4	Garage min. 5.0 m. diep en 2.8 m. breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0.5	Garage min. 5.0 m. diep en 2.8 m. breed
Garage met enkele oprit	2	1.0	Oprit min. 5.0 m. diep en 2.5 m. breed
Garage met lange oprit	3	1.3	Oprit min. 10.0 m. diep en 2.5 m. breed
Garage met dubbele oprit	3	1.8	Oprit min. 5.0 m. diep en 4.5 m. breed
Parkeervak/parkeerplaats	1	1,0	
Parkeren op de rijbaan	1	1.0	Per 6 m. aaneengesloten trottoirband zonder inritten = 1 parkeerplaats

3.3 WEGENCATE- GORISERING



3.3.1 INLEIDING

De toenemende druk op de infrastructuur brengt verkeersveiligheidsvraagstukken met zich mee. Sinds de laatste jaren wordt daarom steeds meer ingezet op een risicogestuurde aanpak om de verkeersveiligheid te vergroten. Waar mogelijk vindt een transitie plaats 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. Daarnaast speelt ook leefbaarheid een belangrijke rol in deze afweging. De gevolgen die omwonenden ervaren zijn onder andere trillingen, geluids-overlast en uitstoot. Tegelijkertijd ontstaan vraagstukken met betrekking tot zogenaamde 'grijze wegen', bereikbaarheid van hulpdiensten, openbaar vervoer en bijvoorbeeld het ontwerp-principe GOW 30.

De gemeente Albrandswaard legt in dit nieuwe categoriseringsplan de basis om de ambities voor duurzame mobiliteit te verankeren. Dit betekent dat het categoriseringsplan ambities borgt voor de fiets en de voetganger voor de toekomst.

Het doel van het wegencategoriseringsplan is om de veiligheid en leefbaarheid op de wegen te verbeteren, terwijl de bereikbaarheid behouden blijft. We willen dit bereiken door ervoor te zorgen dat functie, vorm en het gebruik van de wegen goed op elkaar zijn afgestemd. Het is belangrijk dat elke weggebruiker duidelijk ziet op welk type weg hij rijdt. Dit wegencategoriseringsplan houdt rekening met verschillende soorten verkeer: auto's, vrachtwagens, voetgangers, fietsers, hulpdiensten en openbaar vervoer. Het uiteindelijke doel is een verkeersnetwerk dat past en voldoet aan de behoefte van inwoners en weggebruikers en bijdraagt aan de ambities uit de visie.

3.3.2 BEREIKBAARHEID

Bereikbaarheid gaat over de uitwisseling van verkeer, tussen de woonkernen onderling en van en naar het hoofdwegennet. Een goede bereikbaarheid is belangrijk, maar leefbaarheid en verkeersveiligheid moeten wel gewaarborgd blijven. Hierbij is sprake van een spanningsveld waar de categorisering van wegen sturing geeft.

De gemeente Albrandswaard kent de volgende categorieën van wegen:

- Erftoegangsweg (ETW): verblijfsfunctie en toegang tot percelen. Op ETW's binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30km/u en op ETW's buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/u.
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW): deze weg bundelt het verkeer en leidt het naar de hoofdwegen. Op gebiedsontsluitingswegen geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u of 50 km/u. Buiten de bebouwde kom heeft dit type weg een maximumsnelheid van 80 km/u.

In Albrandswaard zijn de meeste wegen buiten de bebouwde kom in beheer van het waterschap Hollandse Delta. De wegen buiten de bebouwde kom én in beheer van de gemeente zijn de Rhoonse Baan, Albrandswaardseweg en de Schroeder van der Kolklaan.

In de volgende paragraaf zijn daarom de inrichtingskenmerken voor wegen binnen de bebouwde kom opgenomen. In de bijlage bij dit hoofdstuk is een tabel opgenomen waarin alle inrichtingskenmerken zijn opgenomen zowel binnen als buitende de bebouwde kom.

3.3.3 INRICHTINGSKENMERKEN WEGEN BINNEN DE BEBOUWDE KOM

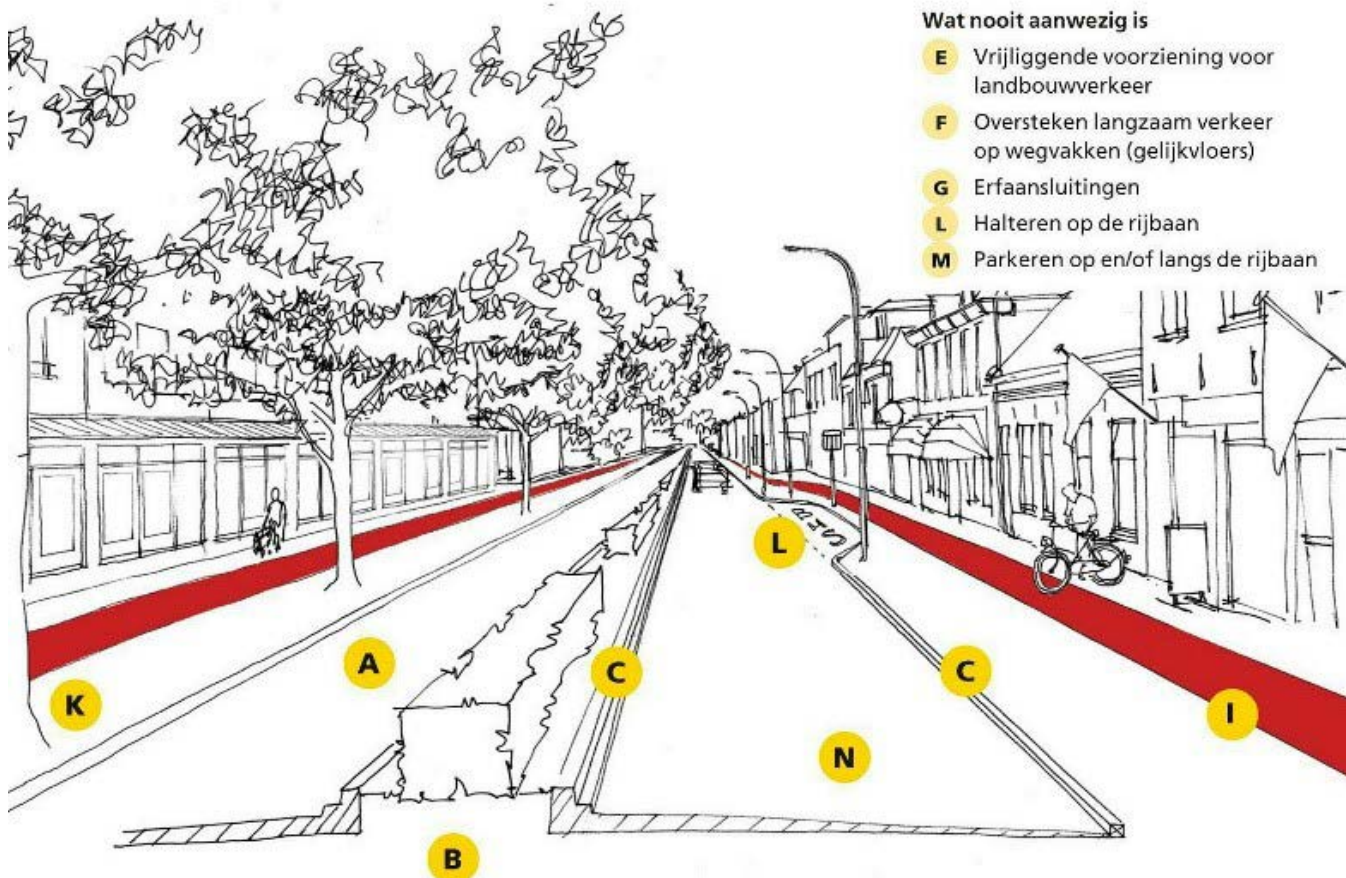
Door aan te sluiten bij deze inrichtingseisen ontstaat een herkenbaar wegbeeld voor de weggebruiker, waardoor de verkeersveiligheid verbetert.

De inrichtingsprofielen van het CROW zijn opgesteld om te ondersteunen bij het ontwerpen van wegen in Nederland, daarbij staat eenduidigheid centraal. Hiermee wordt de herkenbaarheid van de wegen voor weggebruikers zo goed mogelijk geborgd en dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Binnen deze inrichtingsprofielen wordt onderscheid gemaakt tussen een ideale inrichting en minimale eisen waaraan een weg moet voldoen. Het is wenselijk om een weg zoveel mogelijk volgens de ideale inrichting in te richten, maar is de praktijk is dat niet altijd mogelijk, bijvoorbeeld door ruimtegebrek. In dat geval dient de weg voldoen aan de minimale eisen. De profielen met de ideale en minimale inrichting in deze paragraaf komen uit de CROW publicatie 315.

Ideale inrichting gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50)

De belangrijkste kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 50 km/uur zijn de volgende:

- De weg heeft een primaire verkeersfunctie, de weg kan fungeren als hoofdroute voor vrachtverkeer, doorgaand verkeer en nood- en hulpdiensten;
- Deze gebiedsontsluitingsweg heeft vrijliggende fietsvoorzieningen en langzaam verkeer steekt de weg over bij kruispunten en/of oversteekplaatsen;
- In de ideale situatie is de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer 7 meter breed (3,5 meter per rijrichting). De rijrichtingen worden gescheiden door een niet-overrijdbare strook die minimaal 1,5 meter breed is;
- De kruispunten zijn gelijkvloers met voorrangs- en snelheidsbeperkende maatregelen, het aantal eraansluitingen is beperkt;
- Er wordt niet geparkeerd langs de rijbaan;
- In principe zijn er geen snelheidsbeperkende maatregelen op de weg;
- De verharding is in asfalt.



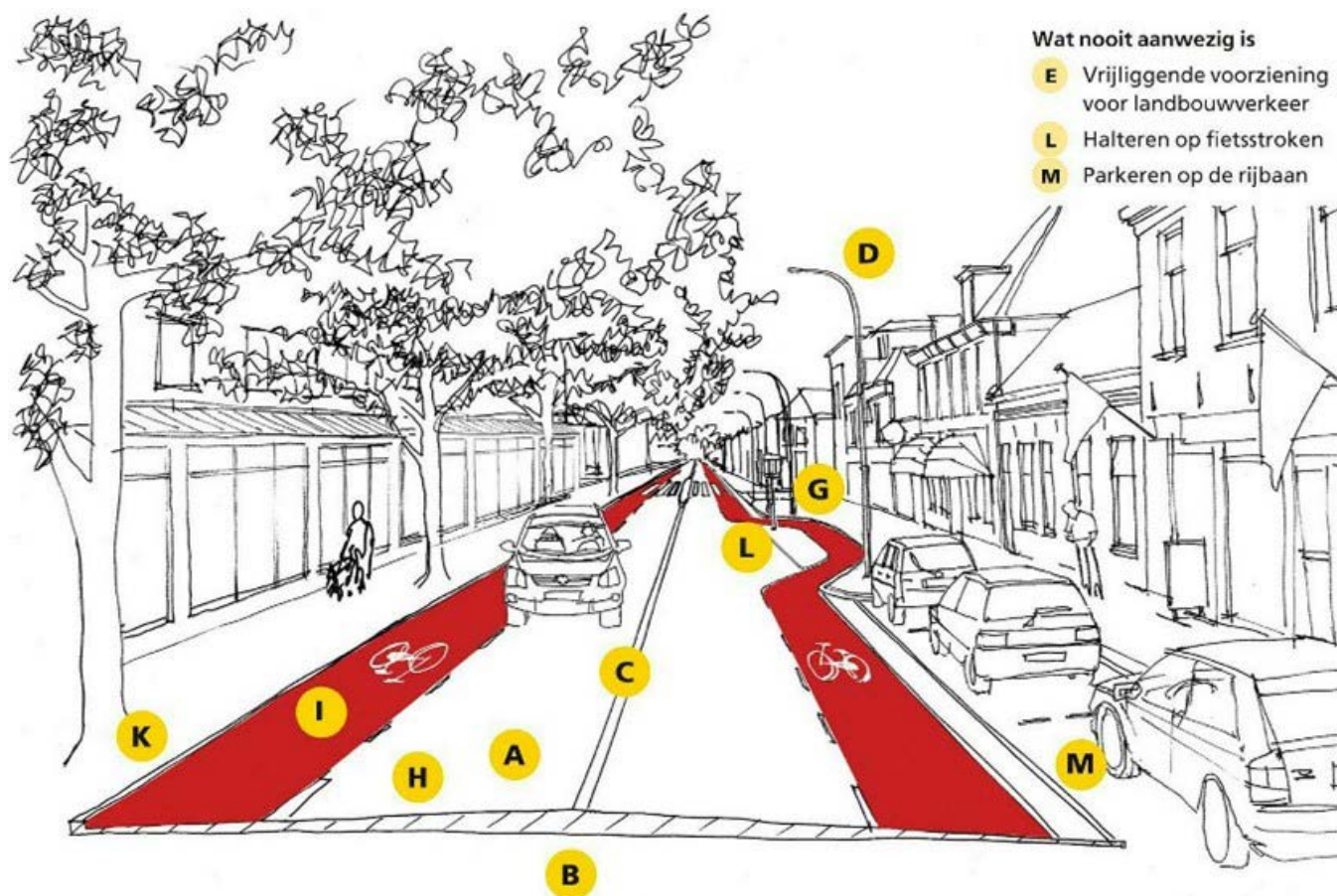
FIGUUR 2 | IDEALE INRICHTING GEBIEDSONTSLUITINGS-
WEG 50 KM/UR (CROW PUBLICATIE 315)

WEGENCATEGORISERING

Minimale inrichting gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur
(GOW50)

Omdat het niet altijd mogelijk is om een ideale inrichting te realiseren wordt daar in de praktijk regelmatig van afgeweken. Het CROW heeft hiervoor een minimale inrichting opgesteld. De belangrijkste verschillen ten opzichte van de ideale inrichting zijn:

- De fietser wordt gefaciliteerd met fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden;
- De rijbaan voor gemotoriseerd verkeer is 5,8 meter breed (2,9 meter per rijrichting) en gescheiden met een asmarkering;
- Parkeren langs de rijbaan is wel toegestaan.



FIGUUR 3 | MINIMALE INRICHTING GEBIEDS-
ONTSLUITINGSWEG 50 KM/UUR (CROW PUBLICATIE 315)

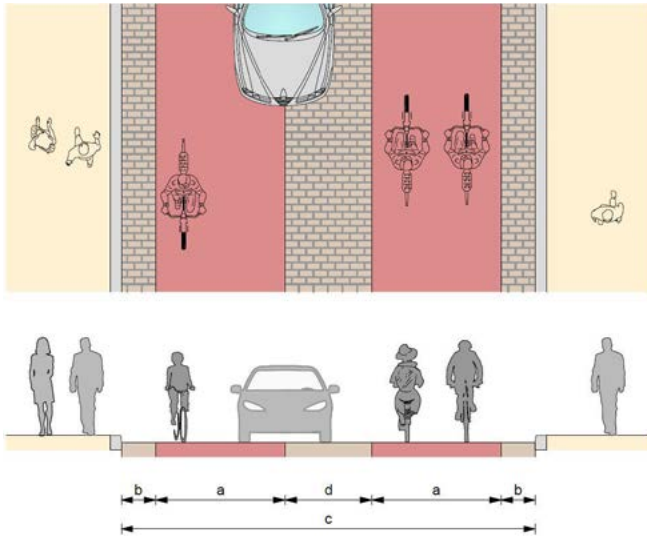
Ideale inrichting fietsstraat

Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, waarbij de auto te gast is. Het is een inrichtingsvorm voor een straat waarop (minimaal) twee functies gecombineerd moeten worden. Enerzijds een doorgaande functie voor het fiets-verkeer (hoofd fietsroute, snelle fietsroutes) en anderzijds een erftoegangsfunctie voor het autoverkeer (ETW).

- Het CROW geeft drie hoofdrichtlijnen voor fietsstraten:
- 1. De fietsstraat moet onderdeel zijn van een hoofd fietsroute;
 - 2. De fietsstraat is herkenbaar door rood asfalt;
 - 3. De bebording maakt duidelijk dat het om een fietsstraat gaat.



- Vormgevingselementen voor een goede fietsstraat:
- Rijbaanbreedte sluit aan bij de auto- en fietsintensiteiten
 - Rijbaan-indeling benadrukt zowel fiets- als verblijfskarakter:
 - Rabatstroken aan beide zijden (0,3 m.);
 - Rijlopers met fietspad/-strookbreedte;
 - Eventueel middenstrook (0,5 tot 1,5 m.);
 - Geen lengtemarkering.
 - Verharding versterkt fiets- en verblijfskarakter:
 - Rijlopers: rood of roodachtig asfalt;
 - Rabat en middenstroken: klinkers, strak gestraat.
 - Bebording, symbolen en bewegwijzering: Fietsstraatbord L51.
 - Lage snelheid autoverkeer gegarandeerd: indien nodig sinusvormige 30 km-drempels.
 - Verkeerscirculatiemaatregelen: indien nodig knip of (alternerend) éénrichtingsverkeer voor motorvoertuigen.
 - Kruispunten met ETW's: uitritconstructie of voorrangskruispunt, profiel doorzetten.
 - Geen parkeren, laden&lossen, kiss&ride op rijbaan, eventueel aparte voorzieningen in langsrichting.
 - Voorkom conflicten met voetgangers: trottoir(s) en eventueel oversteekvoorzieningen.
 - Lichtmasten, bomen en andere verticale elementen kunnen zowel de verblijfsfunctie als het fietskarakter versterken.



	RABAT (B)	RIJLOPER (A)	MIDDEN (D)	RIJLOPER (A)	RABAT (B)	RIJBAAN (C)
Kritisch*)	0,30	1,70	0,70	1,70	0,30	4,70
Min	0,30	2,00	0,80	2,00	0,30	5,40
Max	0,60	2,25	1,50	2,25	0,60	7,20

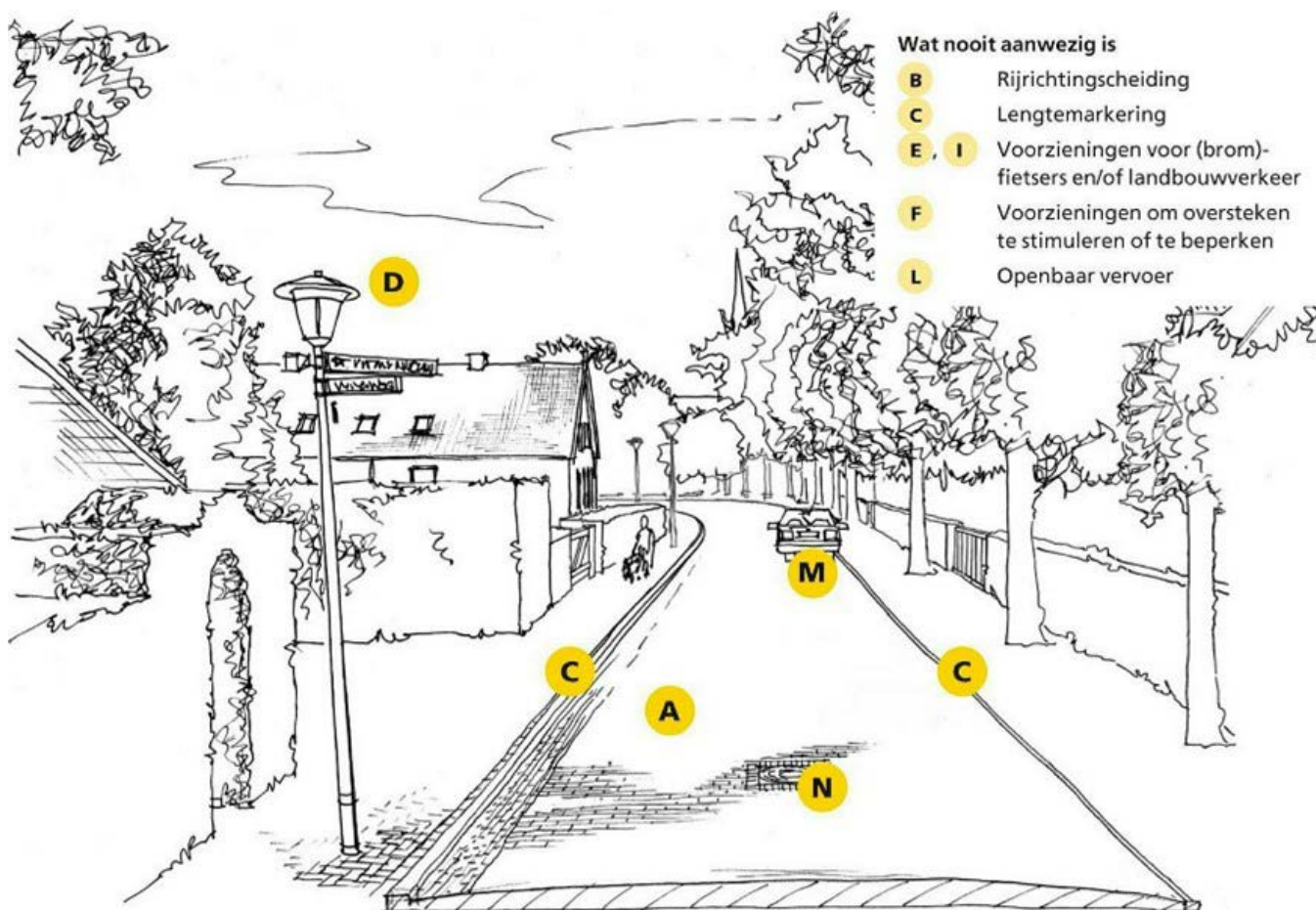
*) Een rijbaanbreedte tussen 4,70 m en 5,40 m is kritisch voor situaties waarbij een auto die inhaalt een fietser uit de tegenrichting kan tegenkomen. Bij voorkeur niet toe te passen als deze combinatie vaak voorkomt.

FIGUUR 4 | UITGANGSPUNTEN VOOR DE INRICHTING VAN EEN BREDE FIETSSTRAAT (BRON: CROWFIETSBERAAD)

Ideale inrichting erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30)

In de ideale situatie zijn de belangrijkste kenmerken van een erftoegangsweg 30 km/uur de volgende:

- De weg heeft in eerste instantie een verblijfsfunctie en is niet geschikt als hoofdroute voor vrachtverkeer, doorgaand verkeer en nood- en hulpdiensten.
- Het hoofdnetwerk van de fiets kan via deze weg lopen. Er zijn geen specifieke voorzieningen voor fietsers. Bij een hoge intensiteit fietsers is een fietsstraat mogelijk.
- De rijrichtingen worden niet van elkaar gescheiden, de rijbaan is 5,8 meter breed.
- De kruispunten zijn gelijkwaardig met snelheidsbeperkende maatregelen.
- Er zijn geen oversteekvoorzieningen.
- Parkeren op de rijbaan.
- De verharding is in klinkers.

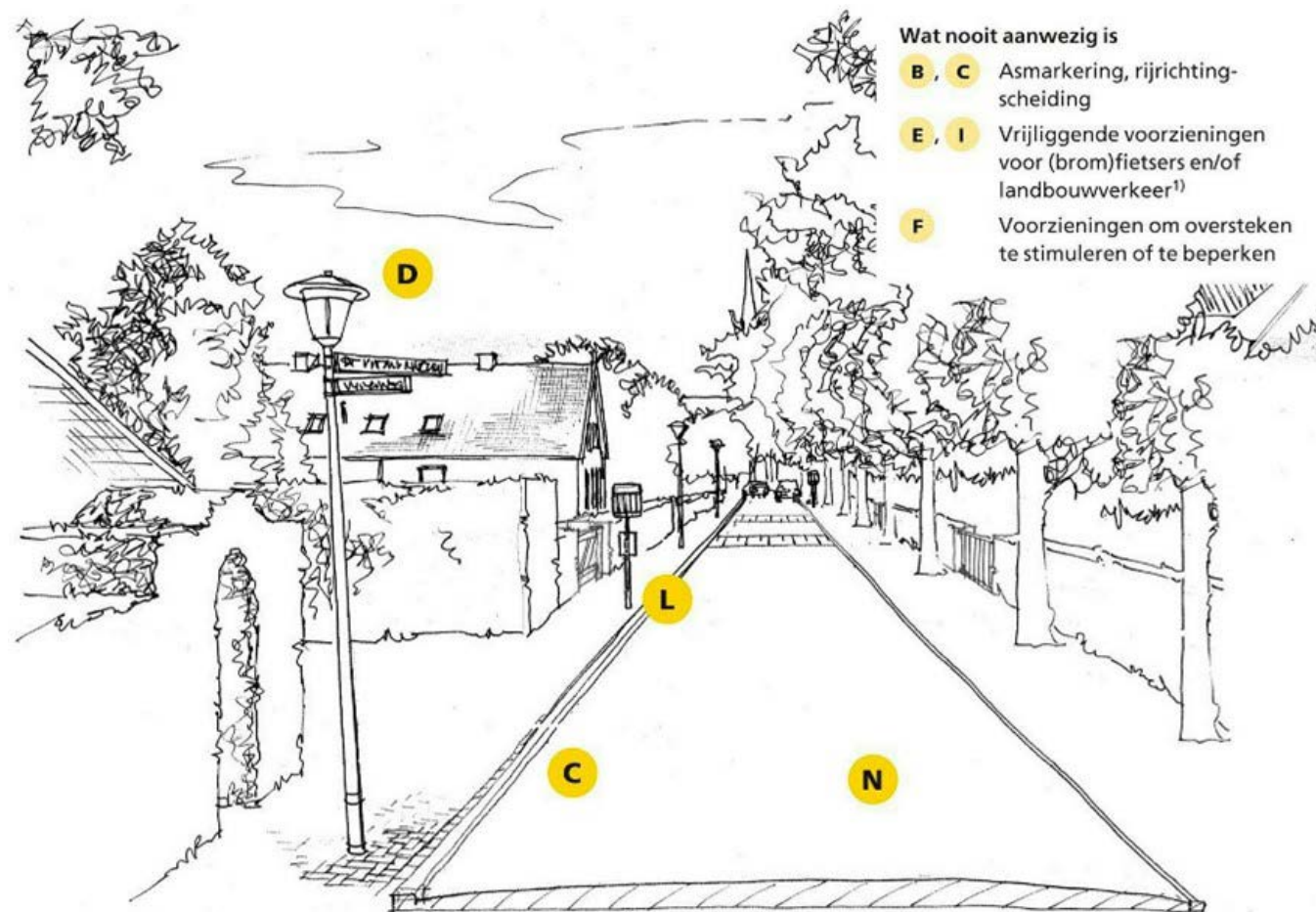


FIGUUR 5 | IDEALE INRICHTING ERFTOEGANGSWEG 30 KM/UUR (CROW PUBLICATIE 315)

WEGENCATEGORISERING

Minimale inrichting erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30)

Net als voor de gebiedsontsluitingsweg geldt ook voor de erftoegangsweg dat de ideale inrichting niet altijd haalbaar is. Voor deze categorie is ook een minimaal profiel opgesteld. Het belangrijkste verschil is dat de rijbaan is 4,80 meter breed is en de rijrichtingen worden niet gescheiden van elkaar. De maximale breedte is 6,0 meter



FIGUUR 6 | MINIMALE INRICHTING ERFTOEGANGSWEG 30 KM/ UUR (CROW PUBLICATIE 315)

Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30)

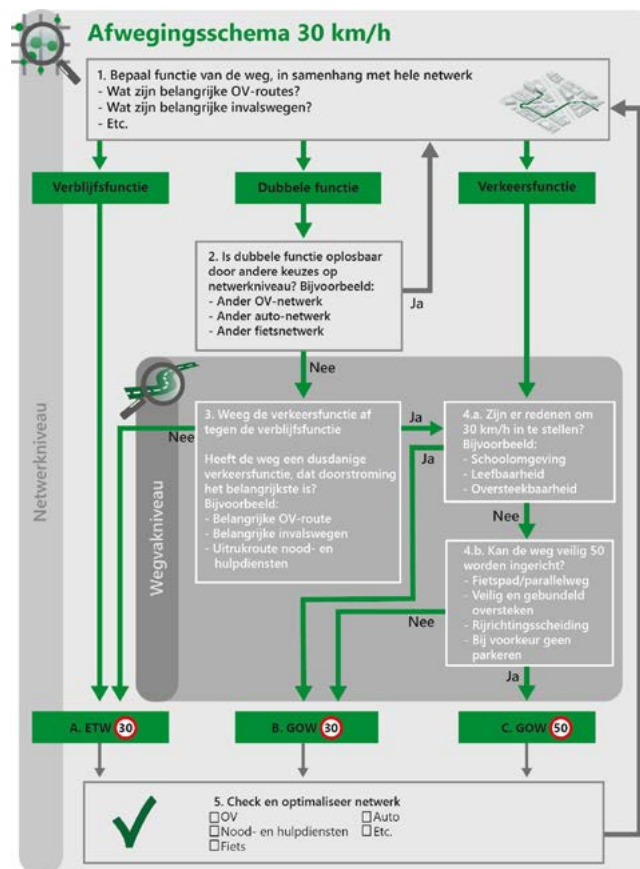
Binnen de bebouwde kom kenden we tot een aantal jaar geleden 2 verschillende categorieën wegen. De erftoegangsweg 30 en de gebiedsontsluitingsweg 50. In de praktijk knelt dit. Diverse wegen in Nederland én in de gemeente Albrandswaard hebben namelijk een duidelijke ontsluitingsfunctie (GOW), maar onvoldoende fysieke ruimte om een profiel met een vrijliggend fietspad in te passen. Daarnaast zijn er ook nog de wegen met een dubbele functie. Dit betreft de wegen met gebied ontsluitende functie voor een verblijfsgebied waar bijvoorbeeld winkels of een school aanwezig zijn. Vaak wordt dan gekozen voor een variant waarbij de fietser op de rijbaan rijdt, middels (rode) fiets(suggestie)stroken. Dit zijn de zogenaamde 'grijze wegen'. In combinatie met de grote hoeveelheid verkeer én de snelheid van 50 km/u zorgt dit voor verkeersveiligheidsrisico's. Het ideale inrichtingsprofiel voor deze type wegen bestond lang niet, maar in 2023 is de gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW 30) geïntroduceerd.

De GOW30 is een weg met een ontsluitende functie, maar met een maximumsnelheid van 30 km/u. Daarnaast heeft de weg een profiel dat past binnen een beperktere fysieke ruimte en nodigt niet uit om harder dan 30 km/u te rijden, zodat alle verkeersdeelnemers zich veilig over deze wegen kunnen verplaatsen.

De invoering van deze nieuwe categorie heeft verschillende voordelen, namelijk:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bij een 30 km/u-weg is de kans op overlijden bij een ongeval drie keer kleiner dan bij een 50km/u-weg;
- de nieuwe categorisering past bij de verstedelijking door de nadruk te leggen op vervoerswijzen die ruimte-efficiënt zijn;
- fietsen en wandelen zijn een aantrekkelijker alternatief, waardoor de nieuwe categorie bijdraagt aan de gezondheid;
- de nieuwe categorie draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en veroorzaakt minder geluidsoverlast;
- door het verkleinen van de verkeershinder is er meer ruimte voor kwetsbare groepen, dit draagt bij aan de sociale inclusie;
- bij de nieuwe categorie is er meer ruimte voor klimaatadaptatie (duurzaamheid).

Om de gebiedsontsluitingsweg 30 toe te voegen is op netwerk-niveau een afwegingskader ontwikkeld. Met dit afwegingskader kan worden bepaald welke wegcategorie van toepassing is op de bestaande wegen binnen de gemeente.



FIGUUR 7 | AFWEGINGSKADER GEBIEDSONTSLUITINGSWEG (AFWEGINGSKADER 30 KM/U, CROW)

Vooruitlopend op de definitieve ontwerprichtlijnen voor de de GOW30 is door het CROW in de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (CROW, mei 2023) een interpretatie beschreven. Daarin zijn de volgende kenmerken voor de GOW30 beschreven:

- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u heeft zowel een verblijfs- als verkeersfunctie.
- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u wordt toegepast bij de herinrichting van bestaande wegen en niet bij de aanleg van nieuwe wegen.
- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u heeft fietsvoorzieningen. Dit zijn voldoende brede fietsstroken of reeds aanwezige vrijliggende fietspaden blijven behouden.
- Langzaam verkeer kan de rijbaan oversteken bij oversteekplaatsen.
- Er is een voetpad aanwezig.
- De kruispunten zijn gelijkvloers met voorrangmaatregelen (GOW30 in de voorrang bij kruisingen met ETW30).
- Verkeersremmende maatregelen bij kruispunten en eventueel wegvakken of bij oversteekvoorzieningen.
- Parkeren niet toegestaan op de rijbaan, bij voorkeur ook niet naast de rijbaan (parkeerstroken/ parkeervakken).
- Bij kruispunten en oversteekplaatsen zijn snelheidsbeperkende maatregelen op de weg (plateau's).
- De verharding bestaat uit klinkers met eventueel asfalt voor fietsers (ideaal).

In de bijlage bij dit hoofdstuk is een tabel opgenomen waarin overzichtelijk alle inrichtingskenmerken zijn opgenomen.

3.3.4 FUNCTIES VAN WEGEN IN ALBRANDSWAARD

Bij het opstellen van het nieuwe wegcategoriseringsplan is gekeken naar de functies van de wegen in Albrandswaard. In deze paragraaf zijn de netwerken voor de verschillende vervoerswijzen in de gemeente beschreven. Hierbij kijken we naar langzaamverkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Deze netwerken zijn mede bepalend voor de functie die een weg heeft om deze vervoerswijzen te ontsluiten. Door goed in beeld te brengen welke functie een weg heeft, kan de passende inrichting van de weg worden bepaald. Naar de verkeersfunctie kan een weg ook een verblijfsfunctie hebben als er woningen of voorzieningen zoals winkels of scholen in de nabijheid van de weg zijn.

“Een wegcategoriseringsplan is een plan van de wegbeheerder waarin per weg de verkeersfunctie van die weg staat aangegeven en wat de samenhang is van die weg binnen het netwerk van wegen”.

Deze benadering is met name gericht op de auto in het verkeer. De tijd dat de auto in het verkeer- en vervoerbeleid op één komt past niet bij de ambities van de gemeente Albrandswaard. Daarmee willen we niet alleen het autobezit terugdringen, maar ook de auto-afhankelijkheid. Met het oog op leefbaarheid en duurzaamheid krijgen modaliteiten als lopen, fietsen en openbaar vervoer een nadrukkelijker plaats naast de auto. Daarom kiest de gemeente ervoor om de functies van de belangrijkste wegen vast te leggen in een categoriseringsplan met multimodale netwerkkaarten en niet meer in een wegcategoriseringsplan.



3.3.5 FIETSEN EN LOPEN

Om een goede infrastructuur te bevorderen wordt er toegevoegd naar goede fiets- en voetpaden/routes die een directe verbinding leggen met voorzieningen en bestemmingen. Hiermee wordt het fiets- en voetgebruik bevordert. De fiets- en voetpaden zijn bijvoorbeeld, en indien mogelijk, gesitueerd in een groene omgeving, hebben voldoende breedte en zijn voorzien van rustpunten en afvalbakken. De fiets- en voetpaden/routes zijn obstakelvrij, verkeersveilig en maken onderdeel uit van het netwerk. Om dit te borgen hebben de routes zo min mogelijk niveauverschil bij oversteken, worden ze goed verlicht en goed onderhouden. Tot slot, maar van belang, maken de routes deel uit van een veeg- en strooi-programma, zodat weersomstandigheden geen belemmering voor gebruik vormen.

Daarnaast dienen er goede en veilige fietsstallingfaciliteiten te zijn, zowel bij de bestemming als thuis (zie paragraaf 5.4 van het Strategisch Plan Duurzame Mobiliteit).



FIGUUR 8 | FIETSNETWERK ALBRANDSWAARD BESTAANDE SITUATIE



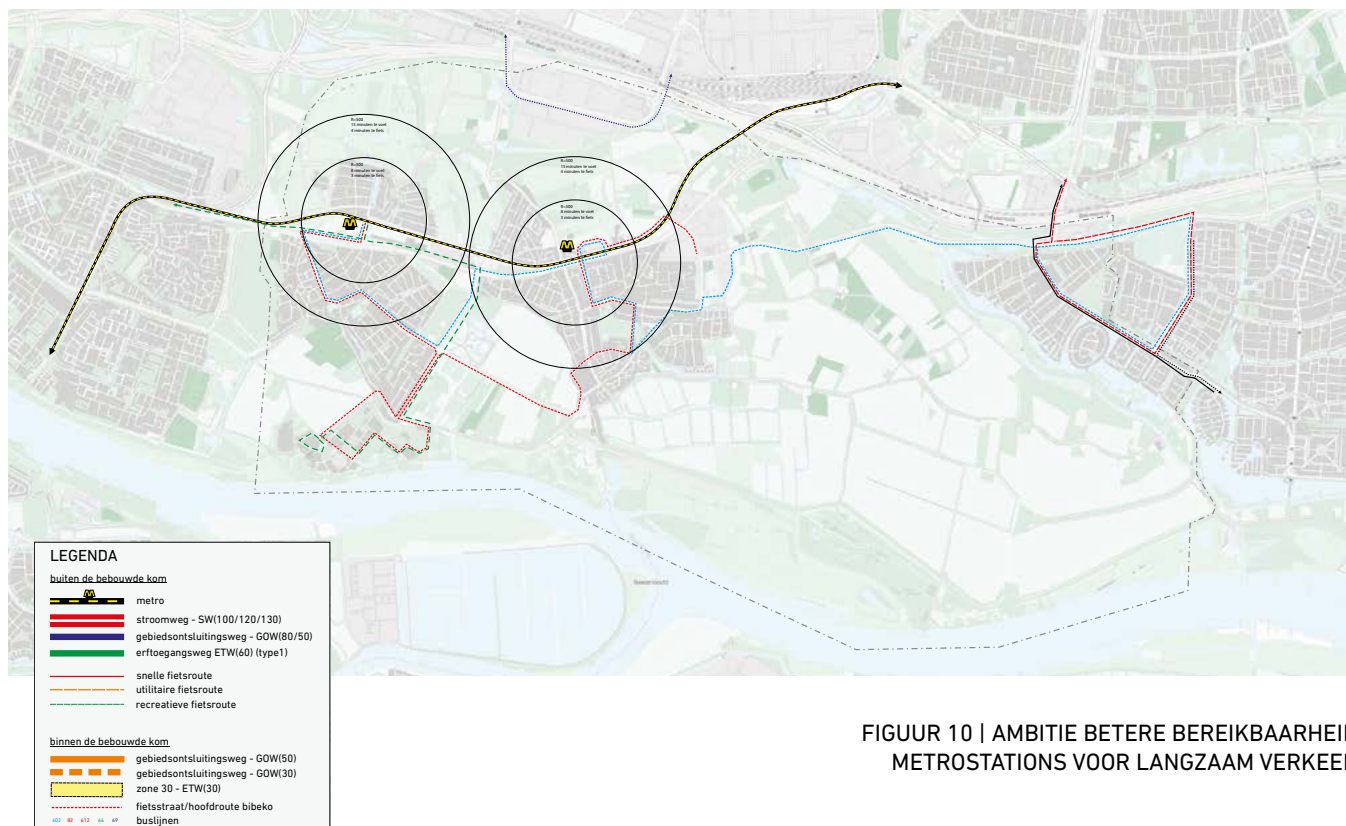
FIGUUR 9 | AMBITIE FIETSNETWERK ALBRANDSWAARD 2040

Ambitie: betere bereikbaarheid metrostations voor langzaam verkeer

De woonkernen Poortugaal en Rhoon zijn door middel van een metrostation direct verbonden met Rotterdam en Spijkenisse. Deze metrolijn zorgt samen met de Groene Kruisweg ook voor een barrière in de kernen. Het gebied wordt als het ware in tweeën gesplitst. Inwoners ten zuiden van deze infrastructuur hebben nog niet altijd een directe en veilige verbinding met het metrostation. In Rhoon is dit al opgelost door een goede ontsluitingsstructuur door middel van de Viaductweg, een ongelijkvloerse kruising met de Groene Kruisweg. De barrière in Poortugaal is weg te nemen door een nadrukkelijke schakel toe te voegen in de langzaam verkeerverbinding in noord-zuid richting.

In de afbeelding hiernaast is de ambitie opgenomen voor een betere bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers van en naar de metrostations. De routes die binnen de cirkels vallen verdienen extra prioriteit om fietsen en lopen naar de metro te stimuleren.

Uitgangspunt bij de (her-)inrichting van wegen in Albrandswaard is dat altijd gezocht wordt naar de beste oplossing voor fietsers en voetgangers, passend bij de mogelijkheden die er zijn binnen de beschikbare ruimte. Omdat we vinden dat voetganger en fiets de beste plek verdienen, ontwikkelt de gemeente nog aanvullend fiets- en voetgangersbeleid. Dit wordt in de uitvoeringsagenda opgenomen.



FIGUUR 10 | AMBITIE BETERE BEREIKBAARHEID METROSTATIONS VOOR LANGZAAM VERKEER

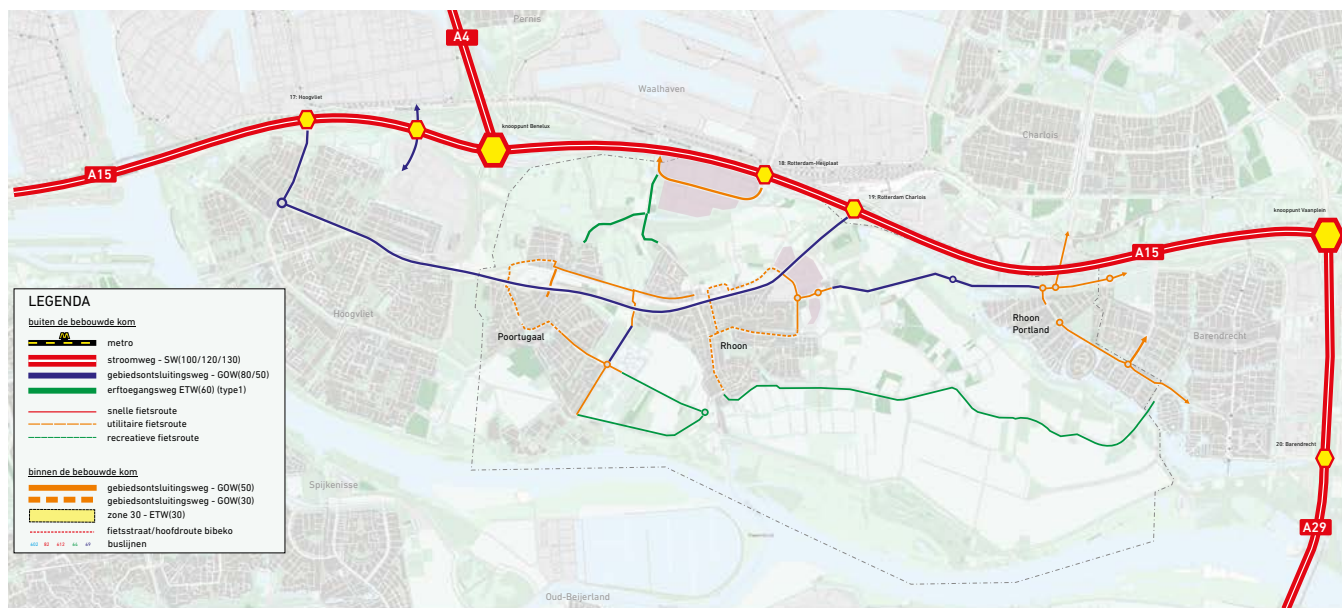
3.3.6 GEMOTORISEERD VERKEER

Ter ondersteuning van het stimuleren van fietsen en lopen is het van belang dat het netwerk voor langzaam verkeer op orde wordt gebracht. Albrandswaard heeft nu nog meerdere inrikers in de kernen vanaf de Groene Kruisweg. We onderzoeken of het haalbaar is om dit aantal terug te brengen. Ambitie is om het aantal autoverplaatsingen te reduceren en de openbare ruimte anders in te richten en beter te benutten voor andere functies. Daarbij brengen we helder in beeld hoe verkeersbewegingen veranderen. Zowel in richting, aantallen en verandering van vervoerswijze, indien mogelijk.

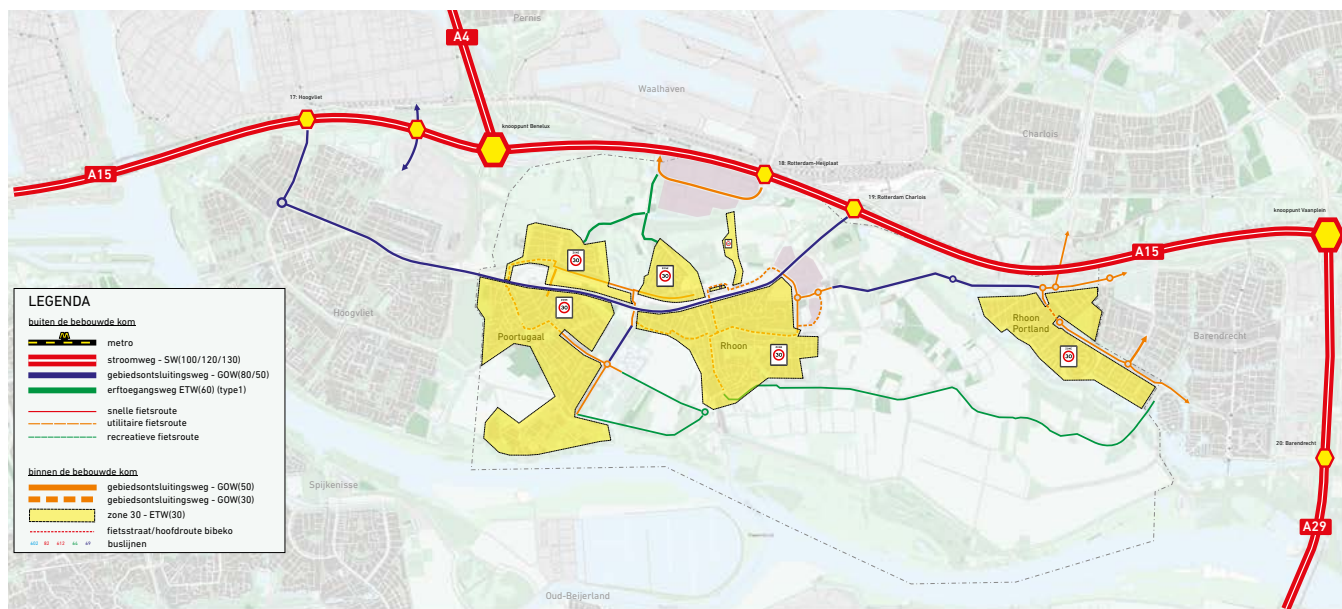
Binnen de bebouwde kom liggen er voor Albrandswaard nog een aantal ambities. Onderdeel daarvan is het realiseren van grotere 30 km/u zones, wat betekent dat wegen binnen deze gebieden omgevormd zullen worden naar 30 km/u wegen. In navolging daarop kunnen de volgende wegen kunnen een GOW30 worden.

- Rhoon: Dorpsdijk en Rijdsdijk.
- Poortugaal: Jan van Almondestraat, Zwaardijk en Viaductweg, Emmastraat/Waalstraat, Albrandswaardseweg en Albrandswaardsedijk. Bijzondere aandacht voor de schoolzones.

Deze transitie levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, leefbaarheid en verkeersveiligheid.



FIGUUR 11 | CATEGORISERING NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER BESTAANDE SITUATIE



FIGUUR 12 | AMBITIE CATEGORISERING NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER 2040

Buiten de bebouwde kom:

De wegen buiten de bebouwde kom zijn grotendeels in beheer bij het waterschap. De gemeente heeft daarnaast in het buitengebied, zelf ook nog een aantal wegen in eigen beheer.

Openbaar vervoer

Door de nabijheid van Rotterdam is Albrandswaard met 2 metrolijnen verbonden met Spijkenisse, Rotterdam en Capelle aan den IJssel. Lijn D rijdt van Spijkenisse via Albrandswaard en de Maashaven naar Rotterdam CS. In de toekomst gaat lijn D ook door naar Pijnacker-Zuid. Hiermee heeft Albrandswaard beschikking over een kwalitatief goede verbinding met Rotterdam. Deze twee metrolijnen worden nog verder ondersteund door de buslijn 64 Hoogvliet - Poortugaal - Kijvelanden en lijn 69 van Rotterdam Zuidplein naar Pernis metro op werkdagen. Aanvullend zijn er nog de buurtbuslijnen 602 (werkdagen) en 612 (weekenddagen). Ook zijn er verschillende busverbindingen tussen Portland en Rotterdam (82, 183, 283).

Het aanvullende busvervoer op de metrolijnen is beperkt en rijdt niet in de ochtendspits. Dit betekent dat er kansen liggen voor het verbeteren van mobiliteit in de keten door bijvoorbeeld het aanbieden van deeltweewielers en deelauto's. In het Strategisch Plan Duurzame Mobiliteit (hoofdstuk 4) wordt hier verder op ingegaan.



FIGUUR 13 | NETWERK BUSVERVOER BESTAANDE SITUATIE

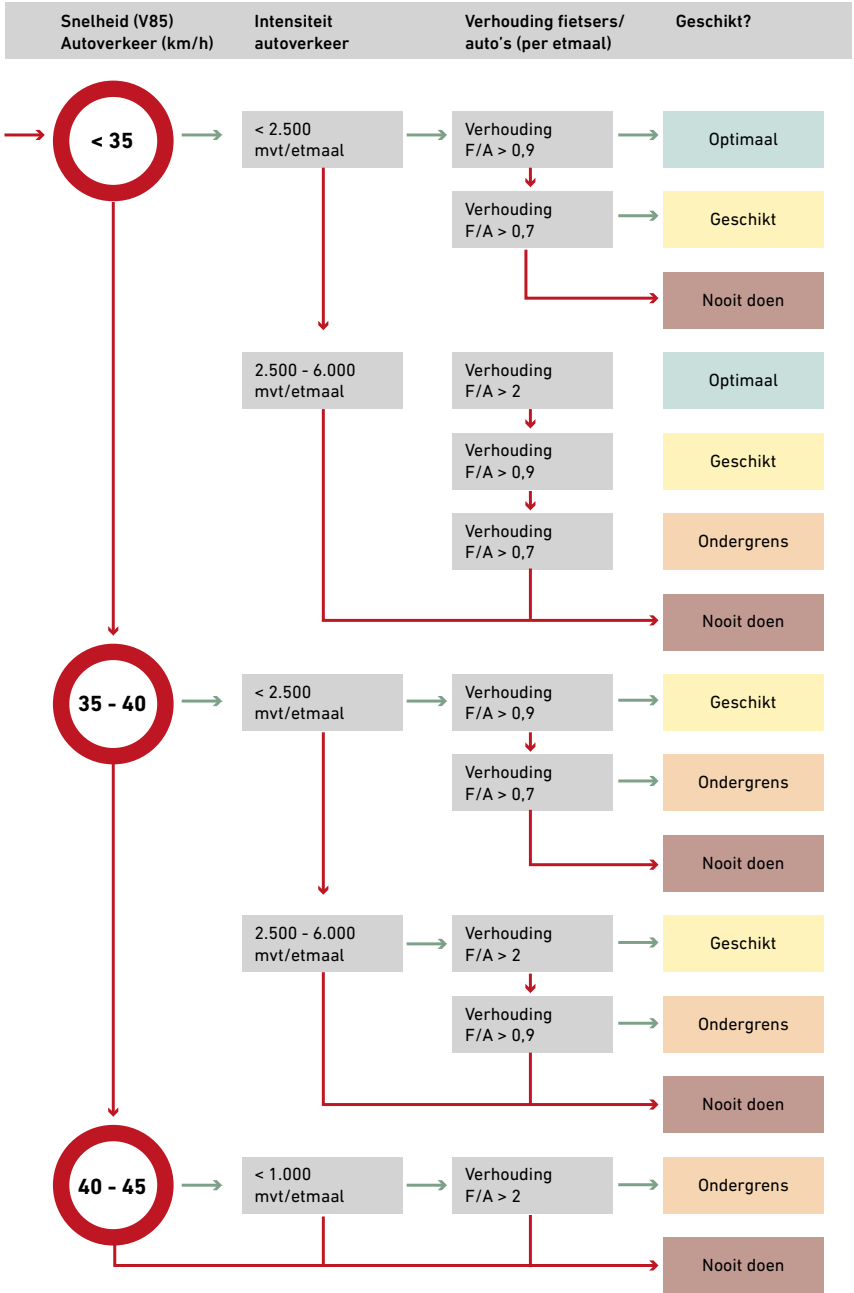
	Binnen de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom		
Categorie type	GOW(50)	GOW(30)	ETW(30)	GOW(80)	ETW(60)-1	ETW(60)-2
Wegkenmerken						
Maximumsnelheid	50	30	30 (15 bij woonerf)	80	60	60
Verharding	Gesloten verharding	Gesloten of open verharding	Open verharding	Gesloten verharding	Gesloten of open verharding	Gesloten of open verharding
Markering/Scheiding rijrichting	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering, Evt 3-1 kantmarkering	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering, Evt 3-1 kantmarkering	Geen scheiding, geen markeringen	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering (evt: onderbroken) 3-1 kantmarkering	Kantmarkering 1-3	Kantmarkering 1-3
Verhardingsbreedte (tweerichtingsverkeer)	Minimaal profiel: 5.8m Ideaal profiel: 6.5m	Minimaal profiel: 4.80m Ideaal profiel: 5.8-6.5m	Minimaal profiel: 4.80m Ideaal profiel: 5.80m	7.50m	<6.00m met rijloper minimaal: 3.00m ideaal: 4.00m	<6.00m met rijloper minimaal: 3.00m ideaal: 4.00m
Obstakelvrije ruimte naast rijbaan	>2.50m	N.v.t.	N.v.t.	Minimum >4.50m, Normaal 6.00m Halfverharding in berm	Minimaal 1.50m, Ideaal >2.50m	Minimaal 1.50m, Ideaal >2.50m
Snelheidsremmers	Bij LV-oversteken en/of bijzonder situaties	Bij kruispunten, LV-oversteken, op rechtstanden >100m	Bij kruispunten, op rechtstanden >100m	Bij LV-oversteken en/of bijzonder situaties reductie snelheid <80km/h	Bij kruispunten, LV-oversteken, op rechtstanden >200m	Bij kruispunten, LV-oversteken, op rechtstanden >200m
Positie Fiets: Breedte Fietspaden/ stroken 0-150 fts/uur: 150-750 fts/uur: >750 fts/uur:	Vrijliggende fietspaden (gesloten verharding) >2.00m 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Vrijliggende fietspaden of aanliggende fietsstroken >2.00m 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Fiets op de rijbaan	Vrijliggende bromfietspaden (gesloten verharding) >2.50m (3.00m tweerichtingen) 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Vrijliggende fietspaden (gesloten verharding) >2.00m (2.50m tweerichtingen) 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Fiets op de rijbaan
Positie Voetganger	Trottoir	Trottoir	Trottoir/loopstrook geen voorziening bij ERF	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
trottoirbreedte	>2.0m	>2.0m	>2.0m			
Positie bromfiets	Rijbaan	Rijbaan	Rijbaan	Op (brom)fietspad of parallelweg	Op rijbaan	Op rijbaan
Positie landbouwverkeer	Rijbaan	Rijbaan	Niet gewenst	Niet gewenst > parallelweg	Rijbaan	Rijbaan
Halteren openbaar vervoer	Haltekom	Op rijbaan	Op rijbaan	Haltekom	Op rijbaan	Op rijbaan
Autoparkeren	Niet toegestaan	Enkel in langspaarkeervakken >2.5m breed	Langs- of haaks parkeervakken (voorkeur: op trottoirniveau)	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Enkel in langspaarkeervakken >2.5m breed
Erfaansluitingen	Geen uitritten (bestaande situaties toegestaan)	Uitritten toegestaan	Uitritten toegestaan	Geen uitritten	Uitritten toegestaan	Uitritten toegestaan
Openbare verlichting	Middelhoog (6-8m)	Middelhoog (5-7m)	Laag (3-5m)	Nadere afweging	Beperkt aanwezig	Beperkt aanwezig
LV oversteek	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	N.v.t.	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider

KRUISPUNT	GOW(50)	GOW(30)	ETW(30)
Met ETW(30)	Uitritconstructie, rotonde, VRI of voorrangskruispunt	Uitritconstructie, voorrangskruispunt	Gelijkwaardig kruispunt
Met GOW(30)	Rotonde, voorrangskruispunt	Rotonde, voorrangskruispunt	
Met GOW(50)	Rotonde, VRI of voorrangskruispunt		

KRUISPUNT	GOW(80)	ETW(60)-1	ETW(60)-2
Met ETW(60)-2	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt	Gelijkwaardig kruispunt
Met ETW(60)-1	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt	
Met GOW(80)	Rotonde, VRI of voorrangskruispunt		

KEUZESCHEMA FIETSVORZIENINGEN CROW

WEG- CATEGORIE	MAXIMUMSNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER (KM/H)		INTENSITEIT GEMOTORISEERD VERKEER (MVT/ETM)	FIETSNETWERKCATEGORIE		
				BASISSTRUCTUUR (IFIETS <750/ETM)	HOOFDFIETSNETWERK (IFIETS 500-2.500/ETM)	SNELLE FIETSRUTE (IFIETS >2.000/ETM)
Erftoegangsweg	Stapvoets of 30		< 2.500	Gemengd verkeer	Gemengd verkeer of fietsstraat	Fietsstraat (met voorrang)
			2.000-5.000		Gemengd verkeer of fietsstrook	Fietspad of fietsstrook (met voorrang)
			> 4.000	Fietsstrook of fietspad		
Gebiedsontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	Niet relevant	Fietsstrook of fietspad	Fietspad	
		2x2 rijstrook				
	70			Fiets-/bromfietspad		



AFWEGINGSKADER FIETSSTRATEN ZUID-HOLLAND

3.4

STRATEGISCH PLAN DUURZAME MOBILITEIT



3.4.1 INLEIDING

In een tijd waarin gemeenten worden geconfronteerd met uitdagingen zoals verkeerscongestie, luchtvervuiling en klimaatverandering is er ook toenemende urgentie voor duurzame mobiliteit. Als Albrandswaard streven we naar het creëren van een toekomst waarin mobiliteit niet alleen efficiënt en effectief is, maar ook milieuvriendelijk en gezond. Daarnaast ambiëren we een (inclusief) mobiliteitssysteem dat voldoet aan de behoeften van vandaag, maar ook bestand is voor de uitdagingen van morgen.

In dit plan bepalen we de koers naar een toekomst waarin duurzame mobiliteit niet alleen een ambitie is, maar een alledaagse realiteit voor inwoners, bedrijven en instellingen. Deze koers vormt ook de basis voor hoe we adviseren op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Het plan geeft handvatten om de verplaatsingsbehoefte te verminderen, te veranderen en te verduurzamen. Samen kunnen we een verschil maken en een leef-, verblijfs- en werkomgeving creëren die gezonder, groener en leefbaarder is.

3.4.2 STRATEGIEËN EN ACTIES

Onder ambities hangen verschillende doelen, zoals het verminderen van de afhankelijkheid van de auto, het autogebruik verlagen, verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren en de CO₂-uitstoot verlagen. Om dit te bereiken is het noodzakelijk om een aantal strategieën met bijbehorende acties te formuleren en uit te voeren. De relatie tussen ambitie, doelen, strategieën en acties is uitgewerkt in onderstaande figuur (figuur 14).

- Wat is de ambitie? Komen tot duurzamere en toekomstbestendige mobiliteit.
- Welke doelen hangen onder de ambitie? Verkeersveiligheid, verminderen afhankelijkheid auto, autogebruik verlagen, CO₂-uitstoot verlagen, leefbaarheid (zie 03.5 Onze ambities).
- Met welke strategieën gaan we onze ambities en doelen bereiken?
- Welke acties ondernemen we om de strategie uit te voeren?



FIGUUR 14 | RELATIE AMBITIE, DOELEN, STRATEGIEËN EN ACTIES (BRON: JUUST)

Ambitie en doelen

Het verminderen van de afhankelijkheid van en het gebruik van de auto verdient specifieke aandacht, aangezien hier de veel winst te behalen valt om duurzamere en toekomstbestendige mobiliteit te realiseren. Uit de Staat van Albrandswaard is gebleken dat de gemeente een hoog autobezit kent en een groot aantal inwoners daar afhankelijk van is forensenverkeer. Daar proactief op kunnen sturen is niet vanzelfsprekend. Het is immers erg uitdagend om actief invloed uit te oefenen op het auto-gebruik, omdat het grotendeels afhangt van individuele keuzes.

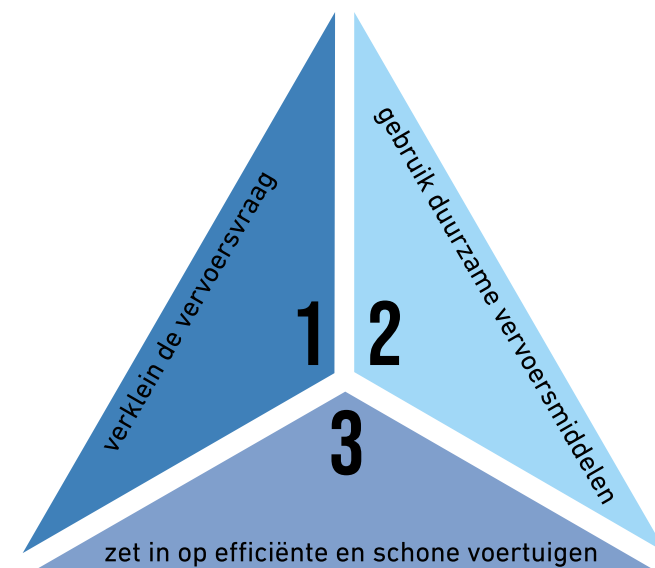
Echter, kan het autogebruik wel beïnvloed worden door het bevorderen van alternatieve vervoersmiddelen, zoals het openbaar vervoer, fietsen en wandelen en door het aanbieden van infrastructuur die deze alternatieven ondersteunt. Als er goede alternatieven beschikbaar zijn dan neemt de sterke afhankelijkheid van de auto af. Dit kan er toe leiden dat de aanschaf van bijvoorbeeld tweede of derde auto's zal afnemen.

De gemeente Albrandswaard zet proactief in op het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen om ervoor te zorgen dat deze een robuust alternatief zijn voor 'de auto'. De gemeente heeft hierin een gecombineerde rol. Op sommige onderdelen een trekkersrol en op onderdelen een meer volgende c.q. regierol.

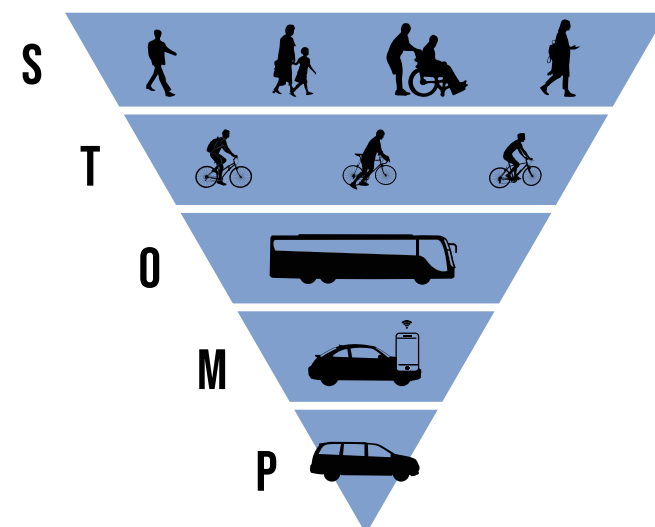
Strategieën en acties

De strategieën volgen twee duurzaamheidsconcepten, namelijk de Trias Mobilica en het Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Maas oplossing en Privéauto (STOMP-principe). De gedachte achter de Trias Mobilica is eerst de vervoersvraag zoveel mogelijk reduceren en daarna op zoek gaan naar alternatieven om aan de resterende vraag te voldoen. Het concept bestaat uit drie stappen: verklein de verplaatsingsbehoefte door sturend ruimtelijk beleid (1), gebruik duurzame verplaatsingsmiddelen in de mobiliteitsketen (2) en zet in op efficiënte en schone voertuigen door gebruik van nieuwe technologieën (3). Bij het 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), openbaar vervoer en MaaS. Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting van de openbare ruimte. In totaal zijn 7 strategieën (A-G) met bijbehorende acties uitgewerkt.

De strategieën worden naast elkaar uitgevoerd en zijn aanvullend op elkaar. Bij duurzame mobiliteit kan ook gedacht worden aan duurzame infrastructuur en duurzaam aanbesteden. Dit maakt geen onderdeel uit van het strategisch plan duurzame mobiliteit, maar nemen we mee in het op te stellen duurzaamheidsbeleid van de gemeente Albrandswaard en krijgt een plek in de relevante beleids- en beheerplannen.



FIGUUR 15 | TRIAS MOBILICA



FIGUUR 16 | STOMP-PRINCIPE

3.4.3 STRATEGIE A: BEREIKBAARHEID DOOR NABIJHEID

Inleiding

Bereikbaarheid van een locatie wordt enerzijds bepaald door de reistijd en anderzijds door de afstand. Nabijheid is daarom een belangrijke voorwaarde voor een goede bereikbaarheid. Als wonen en werken dichtbij voorzieningen en mobiliteitsknooppunten zijn gelegen, is de bereikbaarheid groot en de afstand die afgelegd moet worden klein. Als de afstand klein is, worden mensen ook gestimuleerd te kiezen. Ruimtelijke ordening is grotendeels bepalend voor een goede bereikbaarheid en de keuze voor het type vervoersmiddel.

Strategie

Door vanuit ruimtelijke ordening te sturen op nabijheid van wonen, werken en voorzieningen, vermindert de vervoersvraag. De gemeente Albrandswaard streeft er naar nieuwe initiatieven voor woon- en werklocaties zoveel mogelijk in de nabijheid van de metrostations te realiseren. Zo wordt het potentieel van de metro beter benut. Door deze keuze kunnen duurzame mobiliteitskeuzes ook volgens het STOMP-principe worden gestimuleerd. Dit zorgt er uiteindelijk voor dat de keuze voor de (eigen) auto minder noodzakelijk/logisch is en dit de bereikbaarheid ten goede komt. Slim locatiebeleid zorgt hiermee ook voor slimmere en duurzamere mobiliteit.

Acties

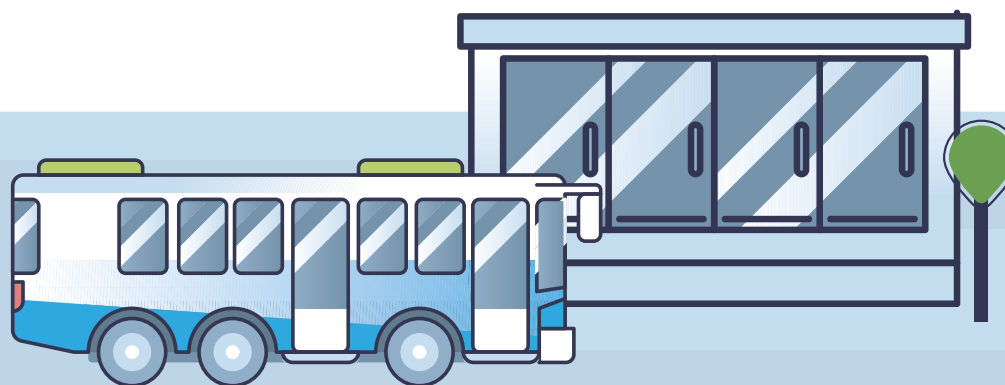
Concreet zien we voor deze strategie een tweetal acties:

A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes

Door te bouwen in de nabijheid van bestaande voorzieningen en metrohaltes wordt de vervoersvraag geminimaliseerd en/of veranderd. De noodzaak om je te verplaatsen met de auto wordt hiermee kleiner en de afhankelijkheid van de auto neemt hierdoor ook af. Ontwikkeling nabij voorzieningen en openbaar vervoer-haltes worden door ons actief gestimuleerd en gefaciliteerd.

A2 Thuiswerken stimuleren

Thuiswerken zorgt voor minder reisbewegingen tussen werk en huis. Wonen en werken zijn daardoor dicht bij elkaar komen te liggen. Thuiswerken kan onderdeel zijn van de werkgeversaanpak. Hier wordt verder op ingegaan in strategie G.



3.4.4 STRATEGIE B: LOPEN EN FIETSEN OP ÉÉN

Inleiding

Om te komen tot meer duurzame en een toekomstbestendige mobiliteit wordt er meer ingezet op lopen en fietsen. Lopen en fietsen zijn sportieve manieren van reizen en zijn goed voor zowel de fysieke als mentale gezondheid. Bij lopen en fietsen is er geen uitstoot en dragen we (on)bewust bij aan de klimaatopgaven. Nieuwe ontwikkelingen in de fietswereld zorgen voor nieuwe mogelijkheden waardoor fietsen nog aantrekkelijker wordt. Snellere fietsen, zoals de e-bike en speed pedelec zorgen ervoor dat het bereik vergroot wordt. Waar 7,5 kilometer aangehouden wordt als acceptabele fietsafstand tot voorzieningen, vergroot deze afstand wanneer er gebruik gemaakt kan worden van een elektrisch ondersteunde fiets.

Huidige situatie

In de gemeente Albrandswaard is een recreatief wandelnetwerk aanwezig. In de huidige situatie is de fysieke ruimte voor de voetganger binnen het recreatief wandelnetwerk echter beperkt. Dit hangt samen met de aanwezigheid van de dijkstructuren en beperkte fysieke ruimte die dat met zich meebrengt. Verder is beperkte aandacht voor de voetganger binnen de gebiedsinrichting. Dit terwijl nagenoeg iedereen zijn reis start en eindigt als voetganger.

De gemeente Albrandswaard is met de snelfietsroute 'F15 IJselmonde' verbonden met Rotterdam en omliggende kernen. De dijken in het buitengebied spelen bovendien een belangrijke rol in het fietsnetwerk. Ze vormen de schakel tussen de bebouwde omgeving en het buitengebied. Er zijn echter niet altijd aparte fietsvoorzieningen (zoals fietspaden) aanwezig, waardoor een combinatie van beperkte fysieke ruimte en grote verkeersdruk een gevoel van verkeersonveiligheid kan veroorzaken. Uit de Staat van Albrandswaard is gebleken dat er regelmatig wordt gefietst, maar dat er nog potentie is voor groei. Het prachtige buitengebied met haar dijkstructuur nodigt mensen uit om te gaan fietsen (recreatief).

Strategie

Vanuit het eerder omschreven STOMP principe geven we prioriteit aan het lopen en fietsen. Concreet wordt dit gedaan door bij (her)inrichting eerst te kijken naar deze twee manieren van verplaatsen en vervolgens naar de andere mogelijkheden. Daarnaast wordt er gezorgd voor voldoende mogelijkheden om de fietsen (veilig) te stallen. Fietsparkeren is net zo belangrijk, of zelfs belangrijker dan het parkeren van een auto.

Een belangrijk actiepunt is het versterken van ons fiets- en wandelnetwerk, zowel utilitair als recreatief. We kiezen ervoor om fietsen aan te moedigen voor functionele verplaatsingen, waarbij wandelen zowel functioneel als recreatief ondersteund moet worden. Waar mogelijk wordt recreatief wandelen gekoppeld aan functionele verplaatsingen. Een belangrijk onderdeel om dit te faciliteren is het verbeteren van de verkeersveiligheid alsmede het vergroenen van de openbare ruimte. We zijn er ons bewust van dat niet overal de fiets een realistisch alternatief is voor de auto. Op de langere afstanden, met name in het buitengebied zal de auto daarom een belangrijk vervoersmiddel blijven.

FILEPROBLEEM ROND SCHOLEN OPGELOST

**OUDERS BEKEKEN
HUN KINDEREN
NOG EENS GOED**

**»HÉ
ER ZITTEN OOK
VOETJES ONDER«**

Loesje

postbus 1045
6801 BA Arnhem www.loesje.nl

Acties

We onderscheiden bij deze strategie zes concrete acties:

B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen

De voetganger neemt weinig fysieke ruimte in en lopen is bovendien duurzaam en gezond. In de eerste instantie wordt er gekeken naar de voetganger, daarna naar de fietser en vervolgens wordt er gekeken naar andere modaliteiten. Lopen en fietsen wordt ook vormgegeven in relatie tot het openbaar vervoer, aangezien deze elkaar versterken. In strategie C wordt hier verder op ingegaan.

B2 Zorgen voor voldoende fietsparkeren

Van oudsher wordt primair gekeken naar de realisatie van voldoende autoparkeerplaatsen. Om actief vervoer te stimuleren is het daarom van belang dat er ook gekeken wordt of er voldoende voorzieningen zijn om fietsen (veilig) te stallen en deze voorzieningen ook goed te bereiken zijn.

B3 Fiets- en wandelnetwerk (utilitair en recreatief) versterken

Beide netwerken spelen een belangrijke rol in Albrandswaard. De focus ligt vooral op het versterken van utilitaire fietsnetwerk en het versterken van het recreatieve en functionele wandelnetwerk. Daaronder wordt verstaan het investeren in infrastructuur, zoals trottoirs, oversteekplaatsen en voetgangerszones. Additioneel investeren we in meer bredere en veilige fietspaden en -straten.

B4 Uitvoeringsprogramma fiets

Het uitvoeringsprogramma fiets heeft als doel het bezit en het veilig gebruik van de fiets te stimuleren. Deze doelstelling is vertaald naar drie actielijnen: vitaliteit, veiligheid en duurzaamheid. De inzet is daarbij gericht op bewustwording. Daarvoor worden vier subdoelen onderscheiden, gericht op specifieke doelgroepen. De subdoelen en bijbehorende doelgroepen zijn: jong geleerd (4-12 jaar), wees bewust (jongere: 12-18 jaar), blijf gezond (oudere: 67+) en gebaande paden (de forens: 18-67 jaar). Dit uitvoeringsprogramma wordt de komende jaren verder uitgerold, zowel binnen de eigen organisatie als naar buiten.

B5 Verkeersveiligheid verbeteren

Verkeersveiligheid is een belangrijke randvoorwaarde voor meer lopen en fietsen. Dit kan door bij de aanleg van nieuwe wegen in te zetten op meer verkeersveiligheid. Ook door educatie en handhaving van verkeersregels wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Daarbij moet er voldoende aandacht zijn voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals scholieren en ouderen.

B6 Ontwikkelen loopbeleid

De gemeente Albrandswaard gaat loopbeleid ontwikkelen, aangezien lopen de eerste en meest duurzame stap is richting duurzame mobiliteit. Daarnaast verbetert lopen de gezondheid en bevordert het ontmoeten. Met het opstellen van loopbeleid kunnen we hier op de juiste wijze richting aan geven.



3.4.5 STRATEGIE C: GEBRUIK VAN PUBLIEKE MOBILITEIT STIMULEREN

Publieke mobiliteit gaat niet alleen om openbaar vervoer, maar ook om deelmobiliteit, flex-vervoer, doelgroepenvervoer en meerijddiensten. De kracht van openbaar vervoer is het bundelen van individuele ritten tot collectieve stromen. Dit scheelt veel ruimte op de weg en is beter voor het milieu. Treinen, bussen, trams en metro's kunnen veel passagiers tegelijkertijd vervoeren en worden ook steeds zuiniger en milieuvriendelijker. Deze voordelen gelden ook voor andere vormen van publieke mobiliteit, zoals deelmobiliteit en doelgroepenvervoer.

Huidige situatie

Albrandswaard beschikt over twee metrostations die onderdeel uitmaken van het Rotterdamse metronetwerk. Eén van de metrostations is gevestigd in Poortugaal, de andere in Rhoon. Daarnaast beschikt Albrandswaard over een aantal buslijnen (zes bussen en twee buurtbussen). Het busvervoer is geregeld in de concessie bus Rotterdam en omstreken. Deze concessie is tot december 2034 verleend aan de RET. Daarnaast is er een buurtbus die gerund wordt door vrijwilligers.

Strategie

Om meer mensen uit de eigen privéauto te krijgen, wordt het gebruik van publieke mobiliteit gestimuleerd. Dit doen we door allereerst de metrohaltes te versterken en verder uit te bouwen tot belangrijke vervoerspunten. Daarnaast gaan we verschillende mogelijkheden onderzoeken om doorstroming van bussen binnen de gemeente te versnellen. Naast het stimuleren, versterken en versnellen van het openbaar vervoer zetten we in op het stimuleren van andere vormen van publieke mobiliteit, zoals deelmobiliteit, flex-vervoer en doelgroepenvervoer.

Deelmobiliteit

Door de groei van de gemeente kan ook de levensvatbaarheid van verschillende vormen van deelmobiliteit en openbaar vervoer groeien. De vervoersmiddelen die vallen onder deelmobiliteit zijn individuele, flexibele en vooralsnog zelf te besturen vervoersmiddelen. Er zijn zowel kleine voertuigen als grotere voertuigen. Kleine voertuigen zijn de deeltweewielers. Deze zijn vooral belangrijk bij het begin of eind van een (keten) reis en bieden een goede vervanging van korte (auto)ritten (tot 5 kilometer). Bedrijven hebben de mogelijkheid om binnen Albrandswaard (elektrische) deelfietsen of deelscooters aan te bieden. Hiervoor is een vergunning nodig. Om een vergunning te krijgen, hebben we regels vastgesteld waar een aanbieder aan moet voldoen. Hieronder valt bijvoorbeeld een veiligheidsplan, mobiliteitsplan en een monitoringsplan.

Ook zijn er grotere voertuigen, zoals deelauto's en -bakfietsen. Deze zijn meer bedoeld voor de reis vanuit huis. Deelauto's en -bakfietsen kunnen een goede vervanging zijn voor de tweede of derde auto. Hiermee kunnen we het autobezit en de parkeerdruk binnen de gemeente verminderen. Het aantal auto's dat kan worden vervangen door een deelauto hangt af van verschillende factoren, zoals de gebruiksfrequentie, het type deelauto en de grote van het deelautobezit. Over het algemeen wordt geschat dat één deelauto tussen de vijf en tien particuliere auto's kan vervangen. De gemeente Albrandswaard heeft op 26 februari 2024 besloten acht parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom van Rhoon en Poortugaal aan te wijzen en in te richten voor deelauto's van Greenwheels.

Doelgroepenvervoer

Mobiliteit moet beschikbaar en toegankelijk zijn voor iedereen. Een belangrijk onderdeel daarin is het doelgroepenvervoer. Dit is vervoer op maat voor specifieke reizigers, zoals scholieren en Wmo-vervoer. Gemeente Albrandswaard is aangesloten bij het Wmo-vervoerssysteem Tripp. Het is belangrijk om actief te blijven voorzien in doelgroepenvervoer, aangezien de gemeente staat voor inclusief en toegankelijk vervoer.

Acties

Bij deze strategie horen een aantal acties die we hieronder verder uitwerken:

C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten

De kracht van de twee metrostations bouwen we verder uit en wordt beter benut. We zien hier grote kansen om te komen tot meer duurzame mobiliteit. Daarbij is aandacht nodig voor goede faciliteiten, veilige stallingsvoorzieningen voor fietsen, deelmobiliteit, sociale veiligheid en een versterkte toegankelijkheid. De metrostations worden hiermee omgevormd tot mobiliteitsknooppunten waar een naadloze overstap tussen verschillende modaliteiten en openbaar vervoer centraal staat.

C2 Openbaar vervoer versterken en stimuleren

In samenwerking met de RET en MRDH wordt het openbaar vervoer versterkt en gestimuleerd, zodat het beter aansluit bij de behoeften van de (potentiële) gebruikers. Het openbaar vervoer vormt een cruciale vervoersschakel in het systeem om de woongebieden en publiek aantrekkende locaties bereikbaar te houden. In gezamenlijkheid met de betrokken partijen wordt bezien hoe de doorstroming van bussen binnen de gemeente vlotter gemaakt kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door bussen prioriteit te geven bij verkeerslichten. We onderzoeken in gezamenlijkheid naar de beste en meest realistisch openbaar vervoer-bediening.

C3 Kansen voor deelmobiliteit verder uitrollen

Om deelmobiliteit mogelijk te maken binnen de gemeente Albrandswaard zijn al goede stappen gezet, zoals het vergunningstelsel voor deelscooters en deelfietsen en het mogelijk maken van acht deelauto's binnen de bebouwde kom van Rhoon en Poortugaal. Dit is een goede basis die verder wordt uitgebouwd. We staan daarom enerzijds open voor buurt- en wijkinitiatieven met betrekking tot deelauto's. Als blijkt dat er meer behoefte is aan de door de gemeente geplaatste deel- auto's, dan wordt bezien of er meer deelauto's bij kunnen komen. Dit is meer vraaggestuurd. Anderzijds doen we onderzoek naar de behoefte en het potentieel van deelmobiliteit om daar vervolgens uitvoering aan te geven. Door regie hier op te voeren zorgen we er voor dat mogelijke overlast geminimaliseerd wordt.

3.4.6 STRATEGIE D: NAADLOZE OVERSTAP TUSSEN DE VERSCHILLENDE VERVOERSWIJZEN

Inleiding

Om het gebruik van publieke mobiliteit te stimuleren, streven we naar een naadloze overstap tussen openbaar vervoer, deelmobiliteit, fiets en auto. We zien dit als een belangrijke voorwaarde om het gebruik van openbaar vervoer te laten toenemen. Een belangrijk begrip in dit kader is ketenmobiliteit. Ketenmobiliteit bestaat veelal uit een traject met het openbaar vervoer met voor- en natransport. Vanaf huis gezien gaat men lopend of fietsend naar het openbaar vervoer. Vervolgens legt men het grootste deel van de afstand af met het openbaar vervoer en het laatste deel lopend, fietsend of gebruikmakend van deelmobiliteit (bijvoorbeeld een deelfiets of deelscooter).

Huidige situatie

Binnen Albrandswaard beschikken we over twee metrostations. Bij het metrostation in Poortugaal zijn een P+R, bushalte, een deelauto en stallingsvoorzieningen voor de tweewieler aanwezig. Hier komen verschillende vervoerswijzen reeds samen. Bij het metrostation in Rhoon zijn een bushalte en stallingsvoorzieningen voor tweewielers aanwezig.

Strategie

We bevorderen ketenmobiliteit als aantrekkelijke vervoers-optie, waarbij we de nadruk leggen op de vrijheid van mensen om hun verplaatsingsbehoeften in te vullen. Om ketenmobiliteit aantrekkelijk te maken moeten we zorgen dat het overstappen zo snel en makkelijk mogelijk gaat en op zowel gemak als reistijd kan concurreren met de auto. Daarbij is het belangrijk dat we voorzien in een overzichtelijk aanbod van reismogelijkheden. Hiervoor benutten we ontwikkelingen als Mobility-as-a-service (MaaS), waarbij het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer gebeurt via speciaal daarvoor ontwikkelde apps. Deze ontwikkeling stuit ook aan bij de trend van bezit naar gebruik. Om te zorgen voor een naadloze overstap is het van belang dat de verschillende vervoersmodaliteiten toegankelijk, beschikbaar en flexibel zijn goed op elkaar aansluiten en voorzien in een uitstekende dienstverlening.

Daarnaast versterken we, zoals gesteld in de strategie 'Gebruik van publieke mobiliteit stimuleren', de bestaande metrostations en transformeren deze tot volwaardige mobiliteits-knooppunten. Hierbij voorzien we verbeteringen van de fiets-infrastructuur en -voorzieningen, P+R-faciliteiten en naadloze aansluitingen tussen de verschillende modaliteiten. We hanteren een acceptabele loopafstand van 400 meter tot de metro en een acceptabele fietsafstand van 1 kilometer.

Acties

Bij deze strategie zijn geen concrete acties te formuleren. Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten' uit de strategie 'Gebruik van publieke mobiliteit stimuleren' sluit goed aan bij deze strategie. Door als gemeente hierop in te zetten, wordt een bijdrage geleverd aan geïntegreerd systeem waar de verschillende vervoerswijzen naadloos op elkaar aansluiten. Daarnaast willen we als gemeente op de hoogte blijven van ontwikkelingen rondom MaaS.

De gemeente heeft vooral een regisserende en faciliterende functie om diverse modaliteiten binnen de gemeentegrenzen de ruimte te bieden om zo goed mogelijk op elkaar aan te sluiten, het vervoersnetwerk te versterken en de vervoerswaarde in de keten te doen toenemen. Een concreet voorbeeld van onze rol zijn de onthaalpoorten van het Buytenland van Rhoon. De ambitie is om de toekomstige onthaalpoorten van het Buytenland van Rhoon met het openbaar vervoer te ontsluiten en de overstap op andere vormen van (deel-)mobiliteit mogelijk te maken. De gemeente Albrandswaard zet zich hiervoor in.



3.4.7 STRATEGIE E: VERSCHONEN VAN HET VERVOER (ZOWEL PERSONEN ALS GOEDEREN)

Inleiding

In de voorgaande strategieën hebben we ingezet op het voorkomen van verplaatsingen en het gebruik van duurzame modaliteiten in het geval verplaatsingen toch nodig zijn. Als laatste wordt ingegaan op, geheel in lijn met het principe van de Trias Mobilica, het verschonen van ons vervoer.

Huidige situatie

Het merendeel van de voertuigen binnen Albrandswaard rijdt nog op fossiele brandstoffen. De verbranding van fossiele brandstoffen veroorzaakt uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof. Albrandswaard is gezien zijn ligging van oudsher meer gericht op de auto dan onze buurgemeenten. Er is een flinke uitgaande verkeersstroom in de ochtendspits voor werkgelegenheid die erg afhankelijk is van de auto. Daarom dient de gemeente zich ook in te zetten op het stimuleren en faciliteren van efficiënte en schone voertuigen.

In 2021 is de Laadvisie Albrandswaard vastgesteld waarin is ingezet op het realiseren van voldoende laadvoorzieningen waarbij niet alleen vraaggestuurd laadinfrastructuur wordt geplaatst maar ook proactief. Het doel is om te voorzien in een dekkend regulier laadnetwerk. In de laadvisie is beschreven hoe gemeente Albrandswaard zich inzet 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 Uitvoeringsagenda Duurzaamheid 2021-2025 hebben we het doel gesteld om de CO₂-uitstoot van mobiliteit in 2026 met 30% te laten dalen ten opzichte van 2016.

Strategie

De transitie naar zero-emissie vervoer – waaronder elektrisch vervoer (EV) – staat hoog op onze agenda. Het steven is om de uitstoot te minimaliseren. Na 2026 wordt verder gegaan met het verminderen van de CO₂-uitstoot. Als doel wordt gesteld om in 2030 de CO₂-uitstoot van mobiliteit te laten dalen met 55% ten opzichte van 1999. Concreet richten we ons op het stimuleren van elektrische personenvervoer, stimuleren van duurzame goederenlogistiek en duurzaam openbaar vervoer.

Elektrisch personenvervoer

Om elektrisch rijden te stimuleren wordt ingezet op het faciliteren van voldoende laadpalen. Dit doen we niet alleen op aanvraag, maar juist ook proactief. Daarnaast is het proces om een laadpaal aan te vragen versimpeld en is een laadvisie opgesteld. De groei van het aantal laadpalen staat in de gemeente, net als in andere gemeenten in Nederland, wel onder druk aangezien er nu ook knelpunten zijn op het laagspanningsnet, de stroomvoorziening op wijkniveau.

Goederenlogistiek

Naast het verduurzamen van personenvervoer, wordt er ook ingezet op het verduurzamen van de goederenlogistiek binnen Albrandswaard. De gemeente is gezien de ligging nabij de A15 en gelegen nabij Rotterdam een gewilde gemeente voor bedrijven om zich te vestigen. Momenteel zijn er geen beperkingen voor bezorgdiensten en goederentransport. We willen de komende jaren onderzoek gaan doen hoe we hiermee om gaan. Er wordt onderzocht hoe binnen de metropoolregio MRDH bijvoorbeeld de ZE-zones worden toegepast. Daarnaast onderzoeken we de toepassing van stadsdistributiecentra. Stadsdistributiecentra, ook wel bekend als stadslogistieke hubs, zijn hubs aan de randen van een grote kern waar vrachtwagens goederen afleveren waarna kleinere en emissieloze voertuigen deze goederen afleveren bij de desbetreffende winkels. Voor de kern heeft dit veel voordelen: minder CO₂-uitstoot in de kern, minder vrachtwagens in de kern, hogere verkeersveiligheid en minder ruimtebeslag. Het stimuleren van de lokale economie waarbij producten direct van producent naar consument gaan zonder tussenpersonen of lange transportketens kan ook een substantiële bijdrage leveren aan het verduurzamen van de goederenlogistiek.

Openbaar vervoer

De metro rijdt reeds op groene stroom. Voor bussen ligt er een landelijk Bestuursakkoord Zero Emissie. Daarin hebben provincies afgesproken dat alle bussen vanaf 2025 geen uitstoot meer hebben en vanaf 2030 moeten alle bestaande bussen ook zero-emissie zijn. De huidige bussenvloot van RET bestaat al voor een groot deel uit elektrische bussen. De bussen die in Albrandswaard worden ingezet zijn hybride. De buurbussen rijden (nog) op diesel.

Acties

E1 Laadvisie actualiseren

De laadvisie wordt geactualiseerd, hierin worden de laatste kansen maar ook uitdagingen meegenomen. Kansen zijn bijvoorbeeld de mogelijkheden voor bidirectioneel laden. Uitdagingen zijn de knelpunten op het laagspanningsnet. In de huidige Laadvisie zijn e-bikes en e-scooters buiten de scope gelaten. Bij de actualisatie wordt het toevoegen daarvan heroverwogen. Daarnaast geven we aandacht aan de laadvraag op en rondom bedrijventerreinen. Vanuit de Regionale Agenda Laadinfrastructuur wordt hiervoor gewerkt aan een toekomstige visie. Dit wordt meegenomen in de actualisatie van de laadvisie.

E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs

We onderzoeken de toepassing van ZE-zones en stadslogistieke hubs. De toepassing van ZE-zones wordt onderzocht binnen de regio MRDH. De gemeente Albrandswaard is momenteel onderdeel van een werkgroep die hier een handreiking voor ontwikkelt.

E3 Onze eigen mobiliteit verduurzamen

In het kader van 'goed voorbeeld, doet volgen' zetten we in op verduurzaming van het eigen wagenpark. Dit doen we door de huidige voertuigen, die gebruikt worden voor dagelijkse werkzaamheden binnen de gemeente, gefaseerd te vervangen door elektrische/hybride voertuigen. Ook streven we ernaar dat het personeel zo duurzaam mogelijk reist. Voor onze werknemers stellen we specifiek beleid op.



E4 Concessie laadinfrastructuur

De huidige concessie voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte loopt eind 2025 af. Via de Samenwerkende gemeenten Zuid-Holland (SGZH)* dient gekeken te worden naar het vervolg inclusief bijbehorende concessie, passend bij de huidige ontwikkelingen en tijdsgeest.

*De gemeenten Rotterdam, Albrandswaard, Barendrecht, Bodegraven-Reeuwijk, Brielle, Capelle aan den IJssel, Delft, Gorinchem, Gouda, Hellevoetsluis, Hoeksche Waard, Kaag en Braassem, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Rijswijk, Schiedam, Vlaardingen, Voorschoten, Waddinxveen, Wassenaar, Westland, Westvoorne, Zoetermeer en Zuidplas werken samen aan de uitbreiding van het openbaar laadnetwerk in de regio. Inwoners van deze gemeenten kunnen via dit aanvraagportaal een laadpaal aanvragen.

3.4.8 STRATEGIE F: DUURZAAM REISGEDRAG STIMULEREN

Intro

Om mensen duurzamer te laten reizen dienen er niet alleen maatregelen genomen te worden in de hardware van vervoerssystemen, maar ook in de software. Centraal staat hierbij het teweegbrengen van een gedragsverandering. Gedrag kan op verschillende manieren beïnvloed worden. Een deel van de gedragsverandering begint bij het besef dat het anders kan en anders moet. Als het besef doordringt dat de vervoerskeuze weldegelijk een positieve bijdrage kan leveren aan de klimaatopgave, kan dit de keuze van vervoerskeuze beïnvloeden. Een ander deel van gedragsverandering vindt plaats zodra het alternatief aantrekkelijker wordt (kortere reistijd, goedkopere reis).

Strategie

Als gemeente willen we allereerst mensen prikkelen ander gedrag te overwegen. Dit door zowel intrinsieke als extrinsieke motivatoren. Vervolgens willen we proberen die gedragsverandering te bestendigen c.q. structureel te maken. Hierbij wordt ingezet op compelling events. Denk daarbij aan verhuizingen (zowel privé als bedrijfsmatig) of andere veranderingen waardoor opnieuw naar de reis en/of het reisgedrag gekeken moet worden. Dit kan zeker bij nieuwbouwwontwikkelingen zowel in woningbouw als bedrijven een moment zijn om aan te grijpen om duurzaam en anders reisgedrag te stimuleren

Er worden een aantal (zachte) maatregelen uitgewerkt die de gemeente hanteert om duurzaam reisgedrag te stimuleren: sensibilisering door verstrekken van informatie, promotie van duurzame vervoerswijzen, en werkgeversaanpak. Deze maatregelen zijn tegelijkertijd de acties behorende bij deze strategie:

F1 Sensibilisering door verstrekken van informatie omtrent duurzaam reisgedrag:

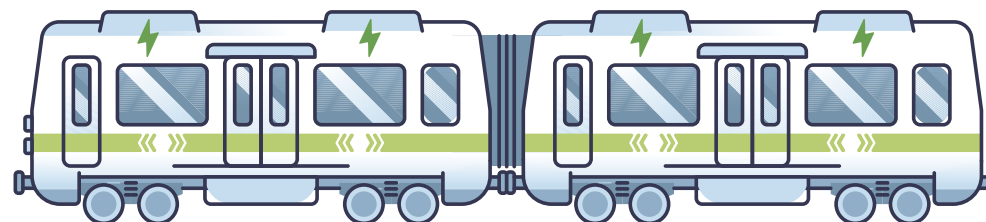
Aandacht vragen voor en informatie te geven over alternatieve en duurzame vervoerswijzen is de eerste stap. Hierdoor wordt de noodzaak bespreekbaar gemaakt en worden mensen gemotiveerd hun reisgedrag te veranderen.

F2 Promotie van duurzame vervoerswijzen:

Duurzame vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer, moeten gestimuleerd worden met campagnes en marketing. Dit doen we in samenwerking met de MRDH, vervoersbedrijven en werkgevers. Denk hierbij ook aan het inzetten van bewustwordingscampagnes die zich niet alleen richten op het vergroten van bewustzijn, maar ook op het stimuleren van gedrag, preventie en naleving van verkeersregels.

F3 Werkgeversaanpak stimuleren:

Bedrijven kunnen hun mobiliteitsbeleid zo inrichten dat het kiezen van duurzame vervoersopties gestimuleerd wordt. Dit is bekend onder de noemer werkgeversaanpak. Dit kunnen werkgevers bijvoorbeeld doen door het aanbieden van een fiscaal vriendelijke fiets/e-bike of het vergoeden van carpoolen. De gemeente kan bedrijven stimuleren om duurzaam mobiliteitsbeleid op te stellen.



3.4.9 STRATEGIE G: INZETTEN OP SMART MOBILITY

Intro

Smart Mobility is volgens het CROW een verzamelnaam voor alle vormen van datagedreven en geautomatiseerde systemen, producten en diensten binnen het beleidsveld van mobiliteit en bereikbaarheid. Op het gebied van smart mobility zijn veel ontwikkelingen, waaronder MaaS, autonome mobiliteit, drones, intelligente wegen en verkeerslichten. In strategie D is reeds ingegaan op de mogelijkheden van MaaS, waardoor er in deze strategie aandacht wordt besteed aan de overige ontwikkelingen binnen het kader van Smart Mobility.

Huidige situatie

In de Strategische Agenda 2023-2026 van de MRDH wordt aangegeven dat het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen gestimuleerd wordt. De MRDH is kennismakelaar en subsidieverlener voor het toepassen van innovaties en nieuwe technologieën. Wegbeheerders, waaronder de gemeente Albrandswaard, voeren de toepassingen uit en ook andere partijen zoals de vervoersmaatschappijen realiseren innovatieprojecten.

Strategie

Binnen het verband van de MRDH volgt de gemeente Albrandswaard de ontwikkelingen op het gebied van smart mobility. Voor een aantal ontwikkelingen zoals drones en autonome mobiliteit geldt dat deze nog in de kinderschoenen staan. Om drones en autonome mobiliteit daadwerkelijk onderdeel uit te laten maken van het mobiliteitssysteem moet er nog veel beleid en regelgeving gemaakt worden. Ook moet gekeken worden naar de veiligheid en betrouwbaarheid van deze vervoersmodaliteiten. In samenwerking met de MRDH, technologiebedrijven en vervoersaanbieders kan er wel gekeken worden naar het opzetten van een pilotproject autonoom vervoer. Bijvoorbeeld een autonome shuttle op één van de bedrijventerreinen.

Daarnaast wordt samen met de provincie gekeken naar aanpassingen aan de infrastructuur, zoals een slim verkeersregelsysteem en een slim verkeersveiligheidssysteem. Een slim verkeersregelsysteem bestaat uit verkeerslichten die zich aanpassen aan de daadwerkelijke verkeersdrukke. Hierdoor wordt file verminderd en de doorstroming bevorderd. Een slim verkeersveiligheidssysteem bestaat uit slimme camera's die helpen de veiligheid op de wegen te verbeteren. Al deze camera's en sensoren geven waardevolle informatie over mobiliteitspatronen en verkeersstromen. Op basis daarvan kunnen er datagedreven beleidsbeslissingen genomen worden.

Ook liggen er kansen bij de werkgeversaanpak. Bedrijven kunnen hun mobiliteitsbeleid zo inrichten dat het kiezen van duurzame vervoersopties gestimuleerd wordt. Dit kunnen ze bijvoorbeeld doen door thuiswerken (nog verder) te stimuleren, het aanbieden van fiscaal vriendelijke regeling ter stimulering van de fiets of e-bike, stimuleren van het openbaar vervoer met een goede last-mile verbinding en samen reizen/ carpoolen. Als gemeente kunnen we bedrijven faciliteren en stimuleren duurzaam mobiliteitsbeleid op te stellen waar zowel Albrandswaard als bedrijven profijt van hebben.



AFBEELDING 17 | BRON: DASZOGFIETST.NL

Acties

G1 Pilotproject autonome mobiliteit

We staan open voor een pilotproject autonome mobiliteit. Hierbij wordt de samenwerking met de MRDH opgezocht, het bedrijfsleven, havenbedrijf Rotterdam, technologiebedrijven en kennisinstellingen. Het initiatief hiervoor ligt bij de gemeente.

G2 Kennis opdoen en op de hoogte blijven van ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility

Om Smart Mobility ook daadwerkelijk te kunnen integreren in het mobiliteitssysteem moeten we op de hoogte blijven van recente ontwikkelingen en kennis daarover verzamelen.

G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Op een aantal filegevoelige trajecten sturen we op een slim verkeersregelsysteem en op een aantal gevaarlijke verkeerslocaties sturen we op een slim verkeersveiligheidssysteem.

G4 Inzetten op een innovatieve werkgeversaanpak

In samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar wordt actief ingezet op een innovatieve werkgeversaanpak in de gemeente Albrandswaard, gericht op duurzame mobiliteit. Dit initiatief vindt plaats vanuit het gebiedsteam Rotterdam en omgeving, waarin de gemeente Albrandswaard een actieve rol speelt. Door de samenwerking met het bedrijfsleven worden concrete stappen genomen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Deze aanpak omvat het allereerst inzichtelijk maken van de vraag naar mobiliteit en op basis daarvan maatregelen die als doel hebben het stimuleren van fietsgebruik en het OV het faciliteren van thuiswerken en het aanbieden van aantrekkelijke last-mile oplossingen.

Daarnaast worden werkgevers voorzien van advies en middelen om mobiliteitsplannen op te stellen die bijdragen aan bedrijfsdoelstellingen maar ook de verplichte rapportageplicht werk gebonden personenmobiliteit, welke per 1 juli 2024 verplicht is voor 100+ werkgevers. Albrandswaard levert een financiële bijdrage, waarmee Zuid-Holland Bereikbaar kan bijdragen aan efficiënter en duurzamer reizen vanuit de regio van en naar Albrandswaard.

3.4.10 STRATEGISCHE ACTIES PER GEBIEDSPROFIEL

De gemeente Albrandswaard kan opgedeeld worden in zeven gebieden. Van deze gebieden zijn gebiedsprofielen gemaakt waarin in één opslag duidelijk wordt welke kenmerken het gebied heeft. Op basis van de specifieke gebiedskenmerken is gekeken naar de koppeling tussen de strategische acties en het gebiedsprofiel. Hieronder wordt per wijk de koppeling gelegd met een actie van de desbetreffende strategie A-G. Gemeentebreed zijn de volgende acties van toepassing:

- A2 Thuiswerk stimuleren
- B2 Zorgen voor voldoende fietsparkeren
- B3 Fiets- en wandelnetwerk (utilitair en recreatief) versterken
- B4 Uitvoeringsprogramma fiets
- B5 Verkeersveiligheid verbeteren
- B6 Ontwikkelen loopbeleid
- C2 Openbaar vervoer versterken en stimuleren
- C3 Kansen voor deelmobiliteit verder uitrollen
- E4 Concessie laadinfrastructuur
- E1 Laadvisie actualiseren
- F1 Sensibilisering door verstrekken van informatie omtrent duurzaam reisgedrag
- F2 Promotie van duurzame vervoerswijzen
- F3 Werkgeversaanpak stimuleren
- G2 Kennis opdoen en op de hoogte blijven van ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility
- G4 Inzetten op een innovatie werkgeversaanpak

Wijk 1 Poortugaal – Noord

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 2 Rhoon – Noord

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- E3 Onze eigen mobiliteit verduurzamen
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 3 Poortugaal – Zuid

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 4 Rhoon- Zuid

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- A1 Sturen op bouwen nabij voorzieningen en metrohaltes
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen
- C1 Bestaande metrohaltes versterken en verder uitbouwen tot belangrijke vervoerspunten
- E2 Verkennen toepassingen ZE-zones en stadslogistieke hubs
- G3 Slim verkeerssysteem toepassen

Wijk 5 Buitengebied Albrandswaard

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- B3 Fiets- en wandelnetwerk (utilitair en recreatief) versterken
- G1 Pilotproject autonome mobiliteit

Wijk 6 Portland

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

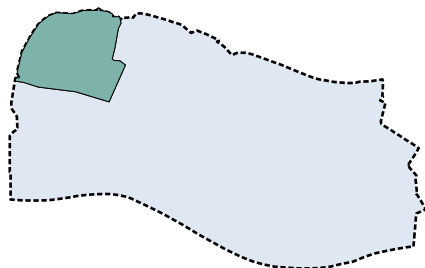
- B1 Bij (her)inrichting lopen en fietsen, daarna naar de overige vervoerswijzen

Wijk 7 Rotterdam - Albrandswaard

In dit gebied zetten we in op de volgende acties:

- G1 Pilotproject autonome mobiliteit

01 | POORTUGAAL - NOORD



BUURTEN

Valckesteyn
Buitengebied Poortugaal
Poortugaal
Zwaardijk-Kruisdijk

2.600
Inwoners



2,5
Gemiddelde
huishoudensgrootte



1035
Aantal huishoudens



1140
Bevolkingsdichtheid
per km²



Valckesteyn -> natuur
om voormalig kasteel.
Drie woonwijken rond
2000 gerealiseerd
boven metrolijn



971
Omgevingsadressen
dichtheid

ONTWIKKELINGEN

Kruisdijkpark
Hofhoek

ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER



Ontsluitingswegen
bij station

GELUID



N492, METRO,
HAVEN/DISTRIPARK



21 LAADPALEN



Albrandswaard

AFSTAND TOT VOORZIENINGEN

Poortugaal - Noord

0,9 km



Huisartsenpraktijk

0,6 km

0,9 km



Kinderdagverblijf

0,4 km

0,9 km



Grote supermarkt

1,2 km

0,8 km



Basis onderwijs

1 km

ANDERE VOORZIENINGEN



Metrohalte
Poortugaal

BUSLIJNEN

602



2 BUSHALTES

64



**METRO
1 HALTE**



FIETSNETWERK

Recreatief



Plusnet fiets

GREENWHEELS



1,3 AUTOBEZIT

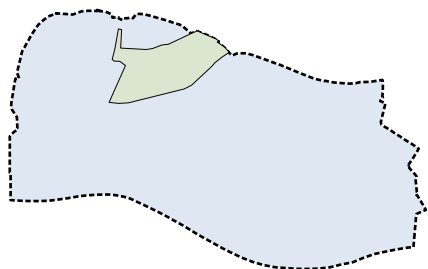


161 ONGEVALLEN (2003-2023)

02 | RHOON - NOORD

BUURTEN

Buitengebied Rhoon-Noord
Rhoon noord



2.010
Inwoners



2,2
Gemiddelde
huishoudensgrootte



925
Aantal huishoudens



1250
Bevolkingsdichtheid
per km²

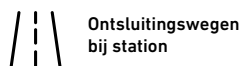


Bebouwing uit jaren
1980 - 1990



893
Omgevingsadressen
dichtheid

ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER



GELUID



N492



26 LAADPALEN

LOGISTIEK



Bevoorrading bedrijven

ANDERE VOORZIENINGEN



BUSLIJNEN



B7

602



6 BUSHALTES

64



METRO
1 HALTE



FIETSNETWERK

Recreatief



Plusnet fiets



1,2 AUTOBEZIT



170 ONGEVALLEN (2003-2023)

03 | POORTUGAAL - ZUID

BUURTEN

Beatrixstraat
Landweg
Poortugaal-Centrum
Poortugaal Zuid
Kijvelanden
Polder Albrandswaard

7.055
Inwoners

2,3
Gemiddelde
huishoudensgrootte

2790
Aantal huishoudens

1725
Bevolkingsdichtheid
per km²

Van oorsprong lintdorp,
later verder uitgebouwd

1146
Omgevingsadressen
dichtheid

BUSLIJNEN
602

64
B7
612

18 BUSHALTES

METRO
0 HALTES

ONTWIKKELINGEN

Antes-terrein

ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER

Verbinding
Rhoon-Poortugaal

GELUID

N492, METRO,
HAVEN, OUDE MAAS

104 LAADPALEN

LOGISTIEK

Bevoorrading bedrijven

ANDERE VOORZIENINGEN

Winkels

Basisschool

Horeca

Bakker

Pinautomaat

FIETSNETWERK

Recreatief



Plusnet fiets

GREENWHEELS



1,2 AUTOBEZIT



190 ONGEVALLEN (2003-2023)

AFSTAND TOT VOORZIENINGEN

Albrandswaard

0,9 km

0,9 km

0,9 km

0,8 km

Poortugaal - Zuid

0,9 km

0,7 km

0,8 km

0,7 km

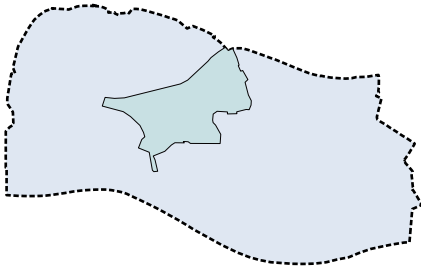
Huisartsenpraktijk

Kinderdagverblijf

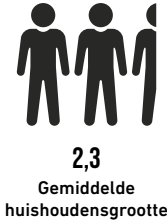
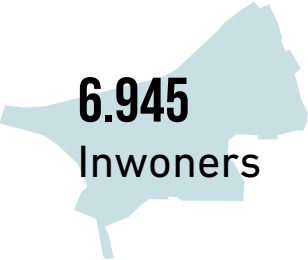
Grote supermarkt

School

04 | RHOON - ZUID



- BUURTEN**
- Rhoen-Centrum
 - Ghijsseland
 - Overhoeken
 - Buitengebied Rhoen-Zuid
 - Park Rhoen
 - Tijsjesdijk
 - Rhoen-Zuidoost



- ONTWIKKELINGEN**
- Omloop
 - Wijzigingsplan Dorpsdijk
 - Herontwikkeling Vogelbuurt

ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER

Verbinding Rhoen
Portland

GELUID
N492

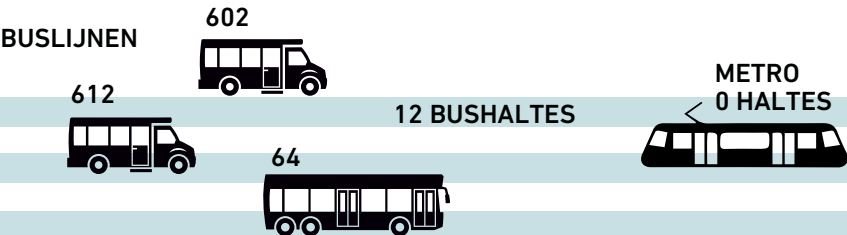
LOGISTIEK
Bevoorrading bedrijven

82 LAADPALEN

**ANDERE
VOORZIENINGEN**

- Tandarts
- Winkels
- Basisschool
- Horeca
- Bakker
- Slager
- Pinautomaat

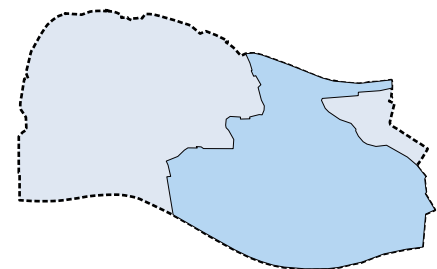
**AFSTAND TOT
VOORZIENINGEN**



05 | BUITENGEBIED ALBRANDSWAARD

BUURTEN

Buitengebied
Portland-Koedoodzone



240
Inwoners



2,4
Gemiddelde
huishoudensgrootte



100
Aantal huishoudens



25
Bevolkingsdichtheid
per km²



Historische en nieuwe
bebouwing



788
Omgevingsadressen
dichtheid

ONTWIKKELINGEN

Buytenland van Rhoon
incl. onthaalpoorten

LOGISTIEK



Bevoorrading bedrijven



1 LAADPALEN

ANDERE
VOORZIENINGEN

Winkels



Basisschool



Horeca



Bakker



Pinautomaat

AFSTAND TOT
VOORZIENINGEN

0,9 km



Huisartsenpraktijk

0,9 km



Kinderdagverblijf

0,9 km



Grote supermarkt

0,8 km



School

2,8 km

2,3 km

2,3 km

2,4 km

Buitengebied
Albrandswaard



RHOONSE VEER



0 BUSHALTES



METRO
0 HALTES

FIETSNETWERK

Recreatief

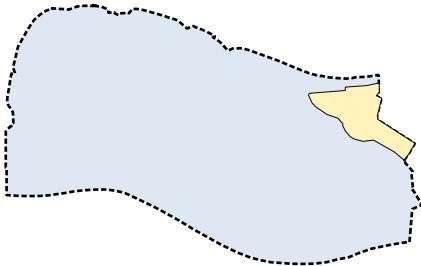


2,2 AUTOBEZIT



105 ONGEVALLEN (2003-2023)

06 | PORTLAND



BUURTEN
Driehoek
Portland Centrum
Wijkpark Portland
De Eilanden

7.500
Inwoners

2,7
Gemiddelde
huishoudensgrootte

2730
Aantal huishoudens

7869
Bevolkingsdichtheid
per km²

**Bebouwing begin
jaren 2000**

1121
Omgevingsadressen
dichtheid

ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER

 Verbinding Rhoon
Portland

GELUID
 N492


92 LAADPALEN

LOGISTIEK

Bevoorrading bedrijven
Industrieterrein Koperhoek



Albrandswaard

**AFSTAND TOT
VOORZIENINGEN**



Rhoon - Zuid

0,9 km	 Huisartsenpraktijk	0,9 km
0,9 km	 Kinderdagverblijf	0,7 km
0,9 km	 Grote supermarkt	0,7 km
0,8 km	 School	0,9 km

**ANDERE
VOORZIENINGEN**

 Winkels	 Basisschool	 Apotheek	 Bakker	 Pinautomaat
---	---	--	--	---

BUSLIJNEN

602


B11


4 BUSHALTES

**METRO
0 HALTES**

FIETSNETWERK



GREENWHEELS

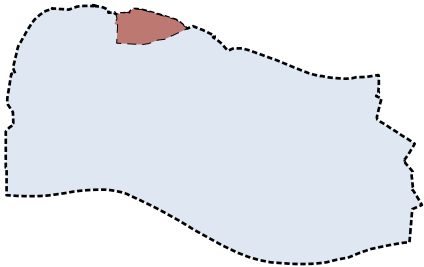


1,2 AUTOBEZIT



140 ONGEVALLEN (2003-2023)

07 | ROTTERDAM - ALBRANDSWAARD



ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER

Verbinding met A15 /
Haven Rotterdam

LOGISTIEK



Bedrijventerrein



6 LAADPALEN

53
Bedrijven



0

Gemiddelde
huishoudensgrootte



0

Aantal huishoudens



0

Bevolkingsdichtheid
per km²



Bebouwing rond j
aren '90 gebouwd



156

Omgevingsadressen
dichtheid

BUSLIJNEN

69



2 BUSHALTES

METRO
0 HALTES



FIETSNETWERK

Recreatief



Plusnet fiets



1,2 AUTOBEZIT



53 ONGEVALLEN (2003-2023)

ANDERE
VOORZIENINGEN



Bedrijvigheid



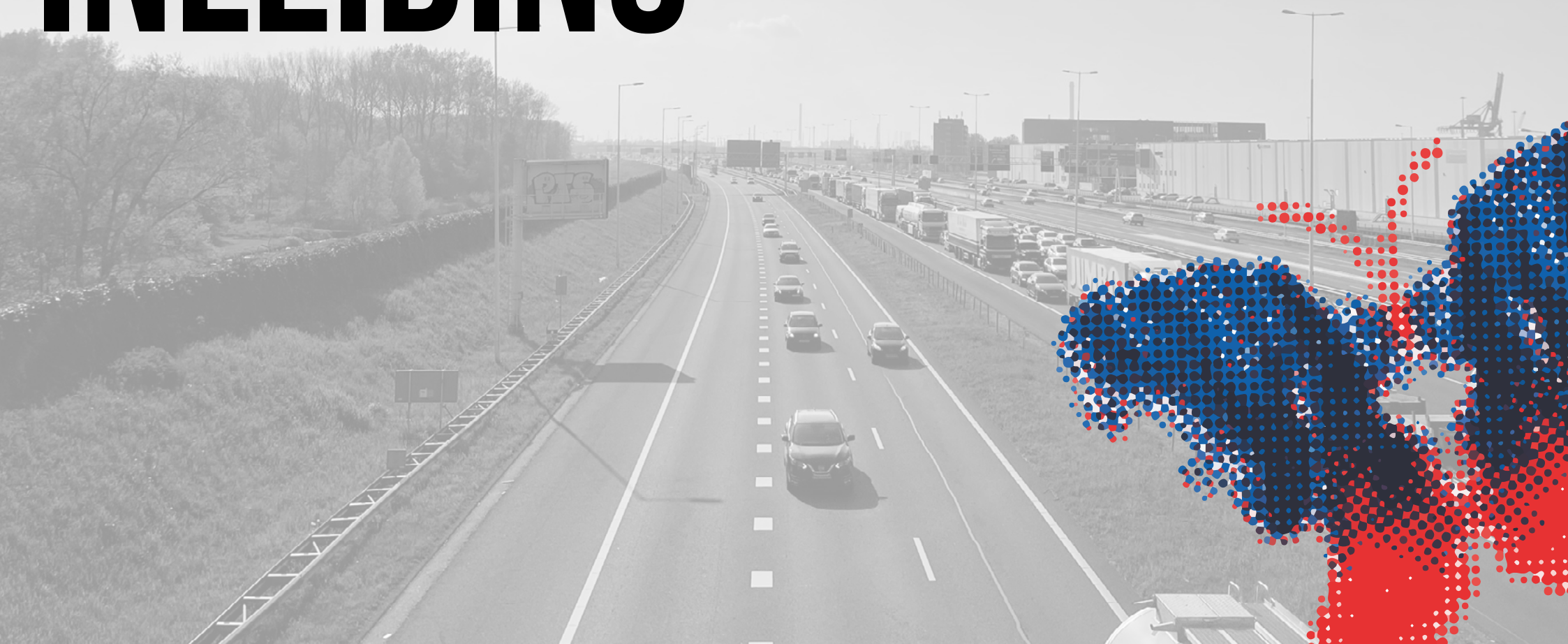
4



UITVOERINGS- PROGRAMMA

4.1

INLEIDING



Het uitvoeringsprogramma mobiliteit vormt een essentiële bouwsteen voor het verwezenlijken van de ambities zoals omschreven in de mobiliteitsvisie en streeft naar een toekomstbestendige, duurzame, leefbare en goed bereikbare gemeente. Het uitvoeringsprogramma is zorgvuldig gestructureerd rond drie hoofdthema's die samen een integrale aanpak vormen: Duurzame inrichting en leefbaarheidsverbetering, Parkeren en ruimte-efficiëntie, en Multimodale bereikbaarheid. Elk van deze thema's biedt het fundament om de mobiliteitsuitdagingen van Albrandswaard aan te pakken en verdere groei op een duurzame manier te ondersteunen.

Het eerste hoofdthema, **Duurzame inrichting en leefbaarheidsverbetering**, richt zich op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid in de gemeente. Hierin staan maatregelen centraal zoals het herinrichten van schoolzones, het omvormen van doorgaande wegen naar 30 km/u en het voorkomen van sluipverkeer. Deze projecten zorgen voor een veiligere en aantrekkelijkere leefomgeving, met speciale aandacht voor de bescherming van kwetsbare weggebruikers en het vergroenen van het straatbeeld.

Het tweede thema, **Parkeren en ruimte-efficiëntie**, speelt in op de noodzaak om beschikbare ruimte optimaal te benutten. Dit omvat onder meer het stimuleren van wonen dicht bij metrohaltes, het verweven van functies zoals wonen en werken, en het implementeren van een duurzaam parkeerbeleid. Door ruimte-efficiëntie als uitgangspunt te nemen, wordt niet alleen eenduidig met parkeren omgegaan maar wordt ook de bereikbaarheid verbeterd zonder de kwaliteit van de openbare ruimte aan te tasten.

Het derde hoofdthema, **Multimodale bereikbaarheid**, legt de focus op het ontwikkelen van een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem dat de verschillende vervoersopties beter met elkaar verbindt. Denk hierbij aan het verbeteren van de infrastructuur voor langzaam verkeer, het stimuleren van duurzame (deel)mobiliteit, en het voorbereiden op smart mobility. Dit thema bevat ook projecten die de overstap naar duurzamer vervoer vergemakkelijken, zoals de ontwikkeling van mobiliteitshubs en de implementatie van innovatieve technologieën.

Onder elk van deze hoofdthema's zijn specifieke acties uitgewerkt, die op hun beurt zijn vertaald in concrete projecten en maatregelen. Deze aanpak waarborgt een duidelijke planning en prioritering, zodat Albrandswaard de komende jaren effectief kan inspelen op de mobiliteitsbehoeften van nu en richting de toekomst. Het programma streeft naar een integrale uitvoering waarbij samenwerking met bewoners, ondernemers en (regionale) partners een centrale rol speelt. Zo wordt de ambitie om een duurzame, leefbare, veilige en goed bereikbare gemeente te zijn, stap voor stap gerealiseerd.

4.2

DUURZAME INRICHTING & LEEFBAARHEIDS- VERBETERING



HOOFDTHEMA 1: DUURZAME INRICHTING EN LEEFBAARHEIDSVBETERING

A. Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte

1. INRICHTEN VAN VEILIGE SCHOOLZONES

Deze actie richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen, te weten 10 schoollocaties in Albrandswaard. Dit doen we door de infrastructuur aan te passen en het duidelijk en herkenbaar markeren van schoolzones in de inrichting. Daarnaast worden waar mogelijk schoolroutes veiliger gemaakt, zodat kinderen veilig naar school kunnen lopen of fietsen.

Ambitie

Het ontwerp van veilige schoolzones gebeurt in samenwerking met de scholen en verkeerskundigen. Ook kijken we naar de mogelijkheden voor digitale markering van schoolzones voor in-car-waarschuwingen.



 €300.000

 2025-2027

A. Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte

2. AANPASSINGEN AAN HALTES VOOR TOEGANKELIJKHEID

We willen onze bushaltes toegankelijker maken voor alle gebruikers waaronder ouderen en mensen met een beperking. De haltes worden voorzien van verhoogde perronbanden, geleidelijnen en de juiste markering.

Ambitie

De aanpassingen worden uitgevoerd in samenwerking met belangengroepen voor mensen met een beperking en ouderenorganisaties. Daarnaast wordt er nauw samengewerkt met de RET en de buurtbusvereniging.

 €150.000

 2026-2028

A. Inrichtingsprincipes als basis voor een kwalitatieve en veilige ruimte

3. VERKEERSKUNDIGE BIJDRAGE AAN INTEGRALE HERINRICHTINGSOPGAVEN INCLUSIEF VERGROENING

Deze actie omvat de verkeerskundige ondersteuning bij herinrichtingsprojecten vanuit andere beleidsdomeinen. De integrale herinrichting houdt rekening met de veiligheid van alle weggebruikers, de verbetering van de leefbaarheid, het bevorderen van duurzame mobiliteit en het vergroenen van het straatbeeld. Verkeerskundige bijdragen omvatten het herontwerpen van straten, het implementeren van snelheidsbeperkende maatregelen en de vergroening. Concreet gaat het in deze projecten om Ghijseland, de Binnenbaan en de Warneer.

Ambitie

De verkeerskundige ondersteuning leveren we in samenwerking met andere relevante beleidsdomeinen. Waar nodig maken we gebruik van input van bewoners en lokale ondernemers om ervoor te zorgen dat het ontwerp tegemoetkomt aan de behoeften van alle betrokkenen in de fysieke uitwerking.

 €500.000

 2025-2029

B. Inrichten van doorgaande wegen als GOW30

4. GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN 30 KM/U

We kiezen ervoor om diverse doorgaande wegen in de gemeente in te richten als GOW30 (gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur). Dit doen we om de verkeersveiligheid te verbeteren, de leefbaarheid te vergroten en het rijgedrag van automobilisten beter af te stemmen op de omgeving. De gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u dwingt bestuurders tot een lagere snelheid, wat bijdraagt aan een veiliger verkeersklimaat, met name in gebieden waar veel fietsers en voetgangers aanwezig zijn. Bovendien zorgen deze zones voor een betere balans tussen verkeersafwikkeling en de woon- en leefomgeving, wat aansluit bij onze bredere visie op duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.

Hiernaast kiezen we er bewust voor om het inrichten van deze GOW30-wegen te koppelen aan de planning van regulier onderhoud en beheer. Dit principe van "werk met werk maken" levert meerdere voordelen op. Door integratie van deze werkzaamheden, werken we risicogestuurd aan het veiliger maken van de infrastructuur en kunnen we efficiënter omgaan met tijd en middelen, waardoor we kosten besparen. We minimaliseren de overlast voor bewoners en weggebruikers, omdat de benodigde aanpassingen gecombineerd worden met onderhoudswerkzaamheden die toch al gepland staan. Dit zorgt voor een betere planning en coördinatie, waardoor de verkeershinder beperkt blijft en we als gemeente tegelijkertijd duurzame verbeteringen in de infrastructuur realiseren.

C. Sluipverkeer tegengaan

5. KNIP AUTOVERKEER HOFHOEK

Een fysieke aanpassing in de Hofhoek wordt gerealiseerd, waarbij een knip voor het autoverkeer wordt gerealiseerd. Dit voorkomt sluipverkeer en ontstaat ruimte voor een kwalitatieve inrichting van het metrogebied. We sluiten hierbij aan op andere projecten in de metro-omgeving van Poortugaal.

Ambitie

De knip voor het autoverkeer in de Hofhoek zorgt dat er meer ruimte komt voor de fietser en voetganger en heeft daardoor een relatie bij verbetering en versterking van de metrohaltes als toegangspoorten.

 €400.000

 2029-2030

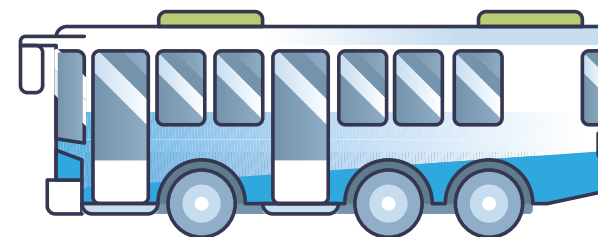
C. Sluipverkeer tegengaan

6. VERKEERSCIRCULATIE ALBRANDSWAARD

Er wordt een studie uitgevoerd naar de verkeerscirculatie waaronder de inprickers van de Groene Kruisweg om te bepalen of er aanpassingen nodig zijn om verkeer door de wijken tegen te gaan en de leefbaarheid te verbeteren. Ook bekijken we bijvoorbeeld de permanente afsluiting van de Tijsjesdijk en verkeer door het buitengebied.

Ambitie

Verkeerscirculatieonderzoek is cruciaal omdat het helpt bij het begrijpen en verbeteren van de verkeersstromen in de omgeving van de Groene Kruisweg. Dit onderzoek identificeert knelpunten, patronen, en effecten van verkeersbewegingen op de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.



 €50.000

 2028-2029



4.3

PARKEREN EN RUIMTE-EFFICIËNTIE



A. Wonen dicht bij metrohaltes

7. UITGANGSPUNT VERANKEREN IN DE OMGEVINGSVISIE

Deze actie richt zich op het beleidsmatig vastleggen van een voorkeurspositie voor woningbouwprojecten binnen 500 meter van metrohaltes. Dit draagt bij aan het verminderen van autoafhankelijkheid en stimuleert het gebruik van openbaar vervoer. Door nieuwe woningen nabij metrohaltes te realiseren, wordt ook de druk op parkeerplaatsen verlicht. Het beleid vereist een nauwe samenwerking met ontwikkelaars en andere belanghebbenden, zoals de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de provincie Zuid-Holland.

Ambitie

We haken aan bij integrale sessies in het proces van de omgevingsvisie. Hierbij verankeren we de uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie om de doelen en ambities die hierin zijn opgenomen te behalen.

B. Verwevenheid van functies stimuleren

8. VERANKEREN VAN FUNCTIEMENGING IN DE OMGEVINGSVISIE

Functiemenging omvat het combineren van wonen, werken en recreëren in dezelfde gebieden. Dit leidt tot een vermindering van mobiliteitsbehoeften. Door deze functies te verweven, wordt het autoverkeer verminderd. Men hoeft immers minder ver te reizen voor werk of vrijetijdsbesteding. Dit beleid zal in de omgevingsvisie worden verankerd, met speciale aandacht voor het aantrekken van voorzieningen en de bereikbaarheid met duurzame vervoersmiddelen.

Ambitie

We haken aan bij integrale sessies in het proces van de omgevingsvisie. Hierbij verankeren we de uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie om de doelen en ambities die hierin zijn opgenomen te behalen.

C. Duurzaam parkeerbeleid

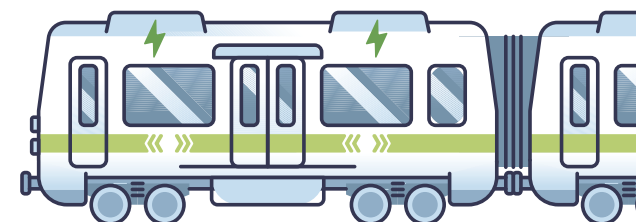
9. PARKEERBELEID VASTLEGGEN IN HET OMGEVINGSPLAN

Het vastleggen van een duurzaam parkeerbeleid is essentieel voor het beheer van parkeerruimte binnen de gemeente. Parkeerbeleid heeft namelijk een directe impact op de inrichting van de ruimte en het functioneren van gebieden. Door het beleid in het omgevingsplan op te nemen, gelden deze als regels met een juridische status. De parkeerbehoefte wordt zo transparant afgestemd op ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, bedrijvigheid en infrastructuur.

Hierdoor is het ook mogelijk te komen tot een integrale benadering van ruimtelijke ordening, waarbij parkeerbeleid in samenhang met andere beleidsvelden wordt opgenomen. Dit zorgt voor consistentie en voorkomt conflicten tussen verschillende beleidsdoelen.

Ambitie

De beleidsregels uit de nota parkeernormen volgt het omgevingsplanproces om onderdeel uit te maken van omgevingsplan. De regels krijgen hiermee een juridische status.



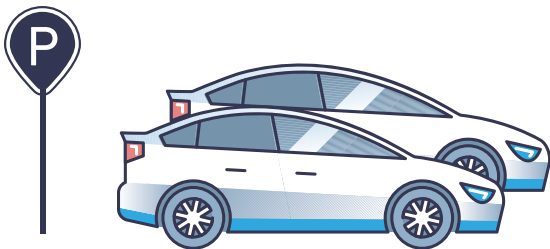
C. Duurzaam parkeerbeleid

10. ONDERZOEKEN NAAR PARKEERREGULERING

Op basis van jaarlijkse onderzoeken naar parkeerdruk in verschillende wijken beoordelen we of parkeerregulering (zoals betaald parkeren of parkeren met vergunning) noodzakelijk is en wat het effect is.

Ambitie

Dit onderzoek omvat het verzamelen van gegevens over de impact op de omgeving bij het invoeren van parkeerreguleringsmaatregelen. Op basis van de resultaten kunnen nieuwe maatregelen worden voorgesteld of bestaande maatregelen worden bijgesteld.



C. Duurzaam parkeerbeleid

11. ACTUALISEREN VAN PARKEERDRUKMETINGEN

Op basis van jaarlijkse onderzoeken naar parkeerdruk in verschillende wijken beoordelen we of parkeerregulering (zoals betaald parkeren of parkeren met vergunning) noodzakelijk is en wat het effect is.

Ambitie

De parkeerdrukmetingen worden in samenwerking met een extern onderzoeksbureau jaarlijks opgezet en uitgevoerd.

 €10.000 per twee jaar

 Tweejaarlijks vanaf 2025

C. Duurzaam parkeerbeleid

12. HERIJKING VAN PARKEERNORMEN

In 2030 evalueren we de parkeernormen om deze indien nodig te herzien. Zo blijven we in lijn met de actuele mobiliteitsbehoeften binnen Albrandswaard. Dit betreft normen voor autoverkeer, fietsparkeerplaatsen en eventueel parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen. Door de normen regelmatig aan te passen, kan de gemeente inspelen op nieuwe trends, zoals een toenemend gebruik van deelmobiliteit of een afname van autobezit.

Ambitie

De herijking zal plaatsvinden in samenwerking met mobiliteitsexperts en op basis van landelijke adviezen/richtlijnen en lokale kennis.

 €5.000

 Elke drie jaar, start in 2029



4.4

MULTIMODALE BEREIKBAARHEID



A. Bereikbaarheid is multimodaal op basis van STOMP-principe

13. ONTWIKKELEN LOOPBELEID

De gemeente ontwikkelt een loopbeleid dat ervoor zorgt dat lopen een centrale rol krijgt in de mobiliteitsstrategie. Dit omvat verbeteringen aan trottoirs, oversteekplaatsen en bewegwijzering voor voetgangers. Het beleid zal worden afgestemd op bestaande netwerken in relatie tot bestaande fietsnetwerken voorzieningen.

Ambitie

Intensieve samenwerking en betrokkenheid van belangengroepen, bewoners en bedrijven is nodig bij de planning en uitvoering van maatregelen, bijvoorbeeld door participatietrajecten.



€25.000

2025-2026

B. Een multimodaal netwerkkader

14. ONTBREKENDE SCHAKELS IN HET LANGZAAM VERKEERSNETWERK

We ontwikkelen een kaart die de ontbrekende schakels in het netwerk voor langzaam verkeer (fietspaden en voetpaden) in kaart brengt. Deze kaart biedt inzicht in waar de infrastructuur verbeterd moet worden om fietsen en wandelen aantrekkelijker te maken. Door hiaten in het netwerk te identificeren, kunnen we strategische investeringen voorstellen om de bereikbaarheid en veiligheid voor langzaam verkeer te verbeteren. We maken fietsen en lopen aantrekkelijker door directe en prettige routes.

Ambitie

De kaart ontwikkelen we door middel van samenwerking met verkeersdeskundigen, mobiliteitsadviseurs. De gegevens verzamelen we via (bestaande) tellingen, andere beschikbare (regionale) databronnen en verplaatsingsgegevens van voetgangers en fietsers.

€15.000

2026-2027

C. Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem

15. WERKGEBONDEN PERSONENMOBILITEIT GEMEENTE

We ontwikkelen zelf beleid om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen voor werkgerelateerde reizen binnen de gemeente te stimuleren. Dit omvat het stimuleren van fietsen, openbaar vervoer, en deelmobiliteit voor gemeentambtenaren. Door intrinsieke en extrinsieke prikkels aan te bieden, willen we duurzamer vervoer stimuleren.

Ambitie

Het beleid wordt geïmplementeerd in afstemming met de HR-afdeling.

C. Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem

16. STIMULEREN VAN WERKGEBONDEN MOBILITEIT BIJ EXTERNE ORGANISATIES

Deze actie richt zich op het stimuleren van duurzame mobiliteit voor werknemers van bedrijven in de gemeente. Door samen te werken met Zuid-Holland Bereikbaar en bedrijven wordt gestreefd naar een vermindering van het autogebruik en de introductie van duurzamere vervoersopties zoals carpoolen, fietsen, en OV-gebruik. De gemeente biedt mogelijkheden aan bedrijven die willen overstappen op duurzame mobiliteitsoplossingen, en er worden workshops georganiseerd om bedrijven te ondersteunen bij het opstellen van mobiliteitsbeleid en bijbehorende -oplossingen.

Ambitie

In een de samenwerking met Zuid-Holland bereikbaar geven we bedrijven inzichten in de reismogelijkheden van medewerkers, fiscale mogelijkheden en mogelijke oplossingen. Daarbij worden bedrijven gestimuleerd om hun werknemers te motiveren duurzamer te reizen ook vanuit bijvoorbeeld de rapportageplicht werkgebonden personenmobiliteit.

 €50.000

 2026-2027

C. Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem

17. ONDERZOEK REGULEREN LOGISTIEK DORPSKERNEN

Een onderzoek naar het beperken van de impact van goederenverkeer op woonwijken en dorpskernen. Denk hierbij aan het minimaliseren van geluidsoverlast, uitstoot, ruimtegebruik en verkeersbewegingen om zo de leefbaarheid te verbeteren.

Ambitie

In dit onderzoek trekken we samen op met logistieke bedrijven, bewoners en logistiek adviseurs vanuit Zuid-Holland Bereikbaar.

 €25.000

 2027

C. Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem

18. ACTUALISEREN LAADVISIE

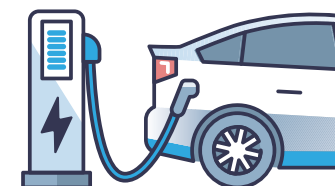
Dit project omvat het actualiseren van de bestaande laadvisie voor elektrische voertuigen (EV's), waarbij nieuwe ontwikkelingen zoals snelladen, VPA, salderingsregeling en andere actualiteiten Eind 2025 loopt de gezamenlijke concessie vanuit de samenwerkende gemeenten in Zuid-Holland af. Dit is een uitstekend moment om ook de eigen laadvisie te herijken en te actualiseren, passend bij de nieuw te vormen concessie.

Ambitie

we ontwikkelen de nieuwe concessie in samenwerking met gemeenten in de provincie Zuid-Holland. We kijken daarbij ook vraaggestuurd naar wensen voor extra laadcapaciteit waarbij wel een juiste balans moet zijn tussen elektrisch laden en regulier parkeren. Waar mogelijk onderzoeken we ook hoe slim laden kan worden toegepast om de belasting op het energienet te beperken. Denk daarbij ook bijvoorbeeld aan bi-directioneel laden en de samenwerking met ondernemers. Ook nemen we hier het onderzoek naar verlengd privaats laden in mee.

 €5.000

 2026



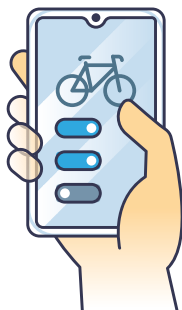
D. Duurzame deelmobiliteit/MaaS

19. ONTWIKKELING DEELMOBILITEIT & MAAS

De gemeente ontwikkelt een loopbeleid dat ervoor zorgt dat lopen een centrale rol krijgt in de mobiliteitsstrategie. Dit omvat verbeteringen aan trottoirs, oversteekplaatsen en bewegwijzering voor voetgangers. Het beleid zal worden afgestemd op bestaande netwerken in relatie tot bestaande fietsnetwerken voorzieningen.

Ambitie

Intensieve samenwerking en betrokkenheid van belangengroepen, bewoners en bedrijven is nodig bij de planning en uitvoering van maatregelen, bijvoorbeeld door participatietrajecten.



D. Duurzame deelmobiliteit/MaaS

20. ONTWIKKELING VAN FYSIEKE HUBS VOOR DEELMOBILITEIT

Er worden mobiliteitshubs opgezet op strategische locaties waar deelmobiliteit toegankelijk wordt gemaakt. De hubs worden, indien nodig, uitgerust met laadpunten en faciliteiten voor gebruikers.

Ambitie

Vanuit bestaande (of mogelijke toekomstige) vervoersstromen bekijken we waar behoefte is aan fysieke hubs in de openbare ruimte. Deze hubs moeten gestructureerd deelmobiliteit kunnen aanbieden, de hinder in de openbare ruimte minimaliseren en in de keten (first en last-mile) waarde toevoegen.

 €50.000

 2025-2026

E. Inzetten op sensibilisering

21. UITVOERING VAN VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES

Verkeersveiligheidscampagnes zijn nodig om bewustwording te creëren rondom verkeersveilig gedrag. De campagnes richten zich op verschillende doelgroepen, zoals automobilisten, fietsers, voetgangers en jongeren. Doelstellingen zijn het terugdringen van verkeersongevallen, het stimuleren van veilig rijgedrag, en het bevorderen van duurzaam vervoer zoals fietsen en lopen.

Ambitie

De campagnes worden ontwikkeld in samenwerking met verkeersveiligheidsorganisaties, scholen, politie.

 €45.000

 Tweejaarlijks vanaf 2025

HOOFDTHEMA 3: MULTIMODALE BEREIKBAARHEID

E. Inzetten op sensibilisering

22. VERKEERSEUCATIE PROGRAMMA'S

Het opzetten van educatieve programma's voor jongeren en scholieren om hen bewust te maken van verkeersveiligheid. Deze programma's bestaan uit theorielessen, praktijkoefeningen zoals fietsvaardigheidstrainingen, en gastlessen van verkeersveiligheidsexperts. Het doel is om risicogroepen veilig te laten deelnemen aan het verkeer, zowel als voetganger, fietser als bestuurder. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de rol van duurzaamheid in mobiliteit, waarbij kinderen worden aangemoedigd om vaker te lopen of te fietsen.

Ambitie

De programma's worden uitgevoerd in samenwerking met scholen, verkeersveiligheidsorganisaties, politie, en verenigingen.



 €30.000

 Tweejaarlijks vanaf 2026

F. Voorbereidingen Smart Mobility

23. VERKEERSBORDEN EN -BESLUITENSCAN

We zijn als wegbeheerder in de basis verantwoordelijk voor het 'up to date' houden van onze verkeersborden en -besluiten. Vanuit landelijke en Europese regelgeving en afspraken is het belangrijk dat dit op orde is omdat het onder andere een basis vormt voor de ontwikkeling van autonoom rijden. Door een uitgebreide scan uit te voeren van bestaande verkeersborden -besluiten zorgen we er als gemeente voor dat we onze verantwoordelijkheden nakomen.

Ambitie

Het project wordt uitgevoerd in samenwerking met technologische bedrijven, verkeersdeskundigen en overheidsinstanties. Doel is uiteindelijk een pilot om te testen hoe autonoom rijden functioneert in specifieke gebieden met geoptimaliseerde verkeersborden en signalen.

 €25.000

 2026

G. Entrepunten versterken

24. VERSTERKEN VAN METROHALTES EN GEBIEDEN

We zetten verder in op het verbeteren van de infrastructuur en de toegankelijkheid van metrohaltes in de gemeente. Het doel is om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren door de haltes sociaal veiliger, aantrekkelijker en toegankelijker te maken voor alle reizigers, inclusief ouderen en mensen met een beperking. Er worden voorzieningen toegevoegd zoals betere verlichting, overdekte fietsenstallingen en duidelijke bewegwijzering. Daarnaast wordt voor een meer aantrekkelijke omgeving project gecombineerd met vergroening

Ambitie

De verbeteringen worden uitgevoerd in samenwerking met de vervoerder(s), architecten en mobiliteitsadviseurs. Er wordt specifiek aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit.

 €505.000

 2026

G. Entreepunten versterken

25. BEWEGWIJZERING LANGZAAM VERKEER

We doen onderzoek naar het verbeteren van bewegwijzering voor fietsers en voetgangers, met name tussen belangrijke vervoersknooppunten zoals metrohaltes en recreatie- en verblijfsgebieden. Het onderzoek moet ertoe leiden dat de huidige bewegwijzering wordt geoptimaliseerd en uitgebreid om reizigers beter te begeleiden van en naar hun bestemming. Er wordt gebruik gemaakt van zowel fysieke borden als digitale hulpmiddelen, zoals navigatie-apps, die gekoppeld zijn aan de infrastructuur van langzaam verkeer.

Ambitie

Deze maatregel wordt in samenwerking met regionale toerisme, bijbehorende organisatie en aanbieders van apps uitgevoerd. Naast fysieke bewegwijzering mikken we op het juist en tijdig implementeren van deze routes via bekende apps en planners.



€25.000



2028



HOOFDTHEMA 1: DUURZAME INRICHTING EN LEEFBAARHEIDSVBETERING

ACTIE	PRIORITEIT	INVESTERINGEN	EXPLOITATIE- KOSTEN	PERIODE EXPLOITATIE	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inrichtingsprincipes voor een kwalitatieve en veilige omgeving										
Inrichten van veilige schoolzones	Hoog	€ 300.000,00			€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00			
Aanpassingen aan haltes voor toegankelijkheid	Hoog	€ 150.000,00				€ 50.000,00	€ 50.000,00	€ 50.000,00		
Verkeerskundige bijdrage aan integrale herinrichtingsopgaven	Laag	€ 500.000,00			€ 100.000,00			€ 50.000,00	€ 350.000,00	
Inrichten van doorgaande wegen als GOW30										
Gebiedsontsluitingswegen 30 km/u	Laag				PM	PM	PM	PM	PM	PM
Sluipverkeer voorkomen en tegengaan										
Knip autoverkeer Hofhoek	Laag	€ 400.000,00							€ 50.000,00	€ 350.000,00
Verkeerscirculatie Albrandswaard	Middel		€ 25.000,00	Tweemalig				€ 25.000,00	€ 25.000,00	
Totaal investeringen					€ 200.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 100.000,00	€ 400.000,00	€ 350.000,00
Totaal exploitatie					€ -	€ -	€ 50.000,00	€ -	€ -	€ -

HOOFDTHEMA 2: PARKEREN EN RUIMTE-EFFICIËNTIE

ACTIE	PRIORITEIT	INVESTERINGEN	EXPLOITATIE-KOSTEN	PERIODE EXPLOITATIE	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Wonen dicht bij metrohaltes										
Uitgangspunten verankeren in de omgevingsvisie	Laag	€ -								
Verwevenheid van functies stimuleren										
Verankeren functiemenging in de omgevingsvisie	Laag	€ -								
Duurzaam parkeerbeleid										
Parkeerbeleid vastleggen in omgevingsplan	Laag	€ -								
Onderzoek naar parkeerregulering	Laag	€ -								
Actualiseren parkeerdrukmetingen	Hoog	€ 10.000,00	Tweejaarlijks	€ 10.000,00		€ 10.000,00		€ 10.000,00		
Herijking parkeernormen	Laag	€ 5.000,00	Eenmalig						€ 5.000,00	
Totaal exploitatie				€ 10.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ 5.000,00	€ -

HOOFDTHEMA 3: MULTIMODALE BEREIKBAARHEID

ACTIE	PRIORITEIT	INVESTERINGEN	EXPLOITATIE-KOSTEN	PERIODE EXPLOITATIE	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bereikbaarheid is multimodaal										
Ontwikkelen loopbeleid	Hoog		€ 12.500,00	Tweemaalig	€ 12.500,00	€ 12.500,00				
Een multimodaal netwerkkader										
Kaart met ontbrekende schakels in het langzaam verkeer	Hoog		€ 7.500,00	Tweemaalig	€ 7.500,00	€ 7.500,00				
Transitie naar een duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger mobiliteitssysteem										
Werkgebonden personenmobiliteit gemeente	Laag									
Stimuleren werkgebonden mobiliteit externe organisaties	Middel		€ 25.000,00	Tweemaalig		€ 25.000,00	€ 25.000,00			
Onderzoek reguleren logistiek dorpskernen	Hoog		€ 25.000,00	Eenmalig			€ 25.000,00			
Actualiseren laadvisie	Hoog		€ 5.000,00	Eenmalig		€ 5.000,00				
Duurzame mobiliteit & MaaS										
Ontwikkeling deelmobiliteit en MaaS	Hoog									
Ontwikkeling fysieke hubs deelmobiliteit	Hoog	€ 50.000,00			€ 25.000,00	€ 25.000,00				
Inzetten op sensibilisering										
Verkeersveiligheidscampagnes	Hoog		€ 15.000,00	Tweejaarlijks	€ 15.000,00		€ 15.000,00		€ 15.000,00	
Verkeerseducatieprogramma's	Hoog		€ 10.000,00	Tweejaarlijks		€ 10.000,00		€ 10.000,00		€ 10.000,00
Vorbereidingen smart mobility										
Verkeersborden en -besluitenscan	Middel	€ 25.000,00				€ 25.000,00				
Entrepunten versterken										
Versterken van metrohaltes en gebieden	Hoog	€ 505.000,00				€ 505.000,00				
Bewegwijzering langzaam verkeer	Middel		€ 25.000,00	Eenmalig				€ 25.000,00		
Totaal exploitatie					€ 35.000,00	€ 60.000,00	€ 65.000,00	€ 35.000,00	€ 15.000,00	€ 10.000,00
Totaal investeringen					€ 25.000,00	€ 555.000,00	€ -	€ -	€ -	€ -

TOTAAL OVERZICHT

THEMA	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Duurzame inrichting en leefbaarheidsverbetering						
Totaal investeringen	€ 200.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 100.000,00	€ 400.000,00	€ 350.000,00
Totaal exploitatie	€ -	€ -	€ -	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ -
Parkeren en ruimte-efficiëntie						
Totaal investeringen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal exploitatie	€ 10.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ 5.000,00
Multimodale bereikbaarheid						
Totaal investeringen	€ 25.000,00	€ 555.000,00	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal exploitatie	€ 35.000,00	€ 60.000,00	€ 65.000,00	€ 35.000,00	€ 15.000,00	€ 10.000,00
Eindtotaal investeringen	€ 225.000,00	€ 705.000,00	€ 150.000,00	€ 100.000,00	€ 400.000,00	€ 350.000,00
Eindtotaal exploitatie	€ 45.000,00	€ 60.000,00	€ 75.000,00	€ 60.000,00	€ 50.000,00	€ 15.000,00

EINDTOTAAL

Investeringen	€ 1.930.000,00
Exploitatie	€ 305.000,00

OMDAT MORGEN MOOIER MAG



Gemeente
Albrandswaard

Juust(e) gegevens:

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



JUUST
daarom!