



Gebalanceerd de toekomst in

Programma Mobiliteit 2020 - 2030

22 maart 2021

Voorwoord

Een goede mobiliteit is van groot belang voor onze samenleving. Zowel voor de inwoners van Capelle aan den IJssel als ook voor de bedrijven die hier gevestigd zijn. Een goede bereikbaarheid met alle vormen van vervoer is een voorwaarde om als gemeente te kunnen functioneren. Daarbij moeten de modaliteiten die wij gebruiken in balans zijn. In onze gemeente betekent dit in de eerste plaats dat wij de mogelijkheden scheppen voor onze inwoners en bezoekers om zich op een efficiënte, duurzame en veilige manier te kunnen verplaatsen. Dit vindt voornamelijk plaats met de auto, met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets. Wij willen inwoners en bezoekers verleiden om zoveel mogelijk met het openbaar vervoer, te voet of de fiets te gaan. Dit heeft een positief effect op de doorstroming van het verkeer en de leefbaarheid in onze gemeente. Vanzelfsprekend staat het iedereen vrij om daar waar nodig of gewenst de auto te gebruiken.

Verkeersveiligheid is een uitgangspunt. Het waarborgen van deze verkeersveiligheid blijft een aandachtspunt waar wij samen met U en onder andere de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de hulpdiensten blijvend aan werken. Parkeren is tevens een onderdeel waar we veel waarde aan hechten. Gratis parkeren blijft de insteek in combinatie met parkeerregulering in specifieke gebieden. We gaan op zoek naar een balans van voldoende parkeerplaatsen en een prettige, groene leefomgeving. Duurzaamheid is een thema waar wij op een realistische en constructieve wijze mee omgaan. Wij zetten ons maximaal in om bij te dragen aan een duurzame samenleving. De verbetering van duurzaamheid (o.a. CO₂ reductie) heeft ook een direct positief effect op de luchtkwaliteit in onze gemeente.

Tot slot wil ik de innovaties in het verkeerssysteem benoemen. Daar waar mogelijk en wenselijk verwelkomen wij nieuwe vormen van (deel)mobiliteit. En proberen wij slimme en nieuwe technieken uit of dragen bij aan de verdere implementatie daarvan. Zo gaan wij nieuwe groene golven onderzoeken en daar waar mogelijk toepassen zodat de effectiviteit van ons verkeerssysteem maximaal wordt benut.

M.J.W. (Maarten) Struijvenberg
Wethouder Stadsontwikkeling, Wonen en Mobiliteit

Begrippenlijst

Modal Split:	De modal split is letterlijk vertaald de vervoerswijzekeuze. Het geeft de verhouding van het aantal reizigers(kilometers) tussen de verschillende modaliteiten (vervoerswijzes) aan, meestal gerekend in de auto (bestuurder), auto (passagier), trein, bus/metro/tram, fiets, bromfiets/scooter en lopen. De modal split kan op diverse manieren berekend worden: gebruikelijk zijn het aantal reizigerskilometers, vervoersprestatie, het absolute aantal reizigers en het aantal verplaatsingen.
Modal Shift	De modal shift is een wijziging van de modal split tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Wanneer iemand in plaats van met de auto met de fiets gaat, is dit een modal shift, men verplaatst zich immers van de ene naar de andere modaliteit. Wanneer iemand in plaats van met de trein met de bus gaat is dit ook een modal shift, maar binnen de grotere modaliteit openbaar vervoer. In een discussie over modal shift is de bestaande modal split en het aantal reizigerskilometers per modaliteit van belang. Aan de hand daarvan kan immers gemeten worden of een modal shift ook zinvol of rendabel is, zeker wanneer er grote verschillen zitten in reizigerskilometers tussen de verschillende modaliteiten. Zo kan bij een modal shift vanuit de auto een kleine verschuiving een groot verschil in het openbaar vervoer veroorzaken door het verschil in de modal split.
MaaS	Mobility as a Service (MaaS) betekent multimodaal reisadvies op maat. MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi. Misschien later ook de eigen auto of fiets. En vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren.
Talking Traffic	Het Partnership Talking Traffic is een samenwerking van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), decentrale overheden en bedrijfsleven. In totaal investeren ze tot en met 2020 samen 90 miljoen euro. De samenwerking met de verkeersindustrie, telecom- en internetsector en automotivebranche is opgezet om tot slimme oplossingen voor het steeds drukker wordende verkeer te komen. Het draait bij Talking Traffic allemaal om de beschikbaarheid van data en connectiviteit. De belangrijkste 3 pijlers van het partnership zijn: <ol style="list-style-type: none">1. beschikbaarheid van slimme verkeerslichten2. beschikbaarheid van data en realtime verwerking hiervan tot bruikbare informatie voor weggebruikers3. gebruik van bestaande telecomnetwerken en connectiviteit via smartphones en navigatie <p>De nieuwe toepassingen kunnen weggebruikers en op termijn ook voertuigen onderweg voortdurend van actuele informatie voorzien. Ze kunnen zo tijdig en beter inspelen op het verkeer, wat goed is voor de doorstroming en de verkeersveiligheid.</p>

Verzadigingsgraad

De verzadigingsgraad geeft aan in hoeverre de wachtrij voor het verkeerslicht bij één groenfase kan worden afgewikkeld. Een verzadigingsgraad kleiner dan één betekent dat een wachtende rij voertuigen bij één groenfase geheel weggewerkt wordt, een verzadigingsgraad groter dan één betekent dat bij het begin van de roodfase één of meer voertuigen moeten stoppen. Voor het ontwerpen van een verkeersregeling wordt uitgegaan van een maximaal gewenste verzadigingsgraad van 0,85.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	6
2.	Overkoepelend beleid.....	7
3.	Trends en Ontwikkelingen	12
4.	Ambities	14
5.	Pijler 1: Alle Modaliteiten in balans.....	22
6.	Pijler 2: Een verkeersveilige stad	31
7.	Pijler 3: Duurzaam op weg	35
8.	Pijler 4: Een toekomstbestendige stad	39
9.	Uitvoeringsagenda.....	44
Bijlage 1	Beleid	50
Bijlage 2	Evaluatie Vigerend Beleid	52
Bijlage 3	Burgerpanel	53

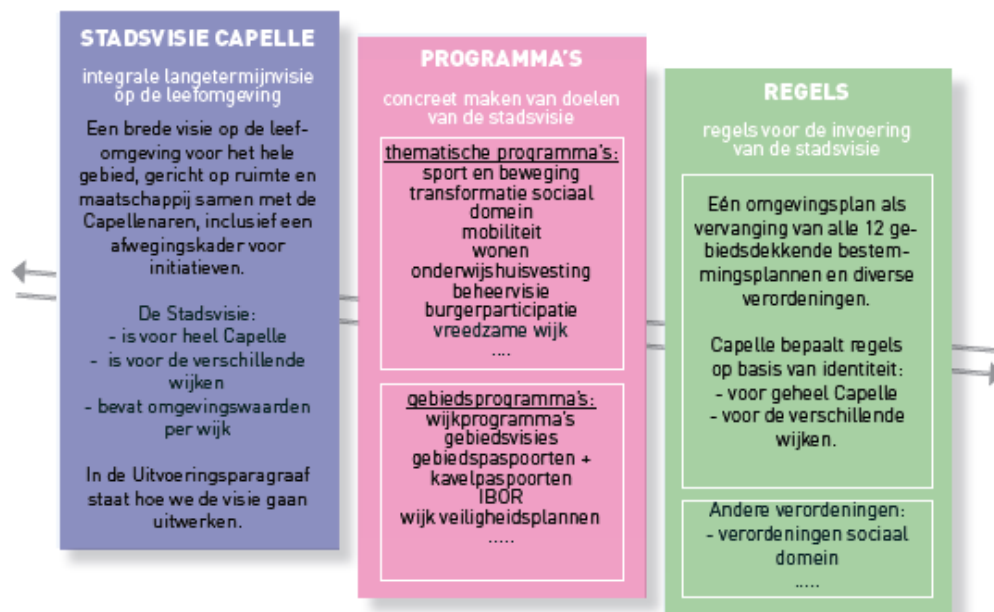
Colofon

Opdrachtgever:	Gemeente Capelle aan den IJssel Rivierweg 111 2903 AR Capelle aan den IJssel
Datum:	22 maart 2021
Versie:	Definitief
Projectnaam:	Programma Mobiliteit Capelle aan den IJssel
Opdrachtnemer:	Antea Group
Redactie:	Robert Coffeng - Antea Group Ab Schelling - Gemeente Capelle aan den IJssel

1. Inleiding

In 2009 heeft de gemeente Capelle aan den IJssel het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 'Slim Reizen' vastgesteld. Voor de periode 2010-2020 is daarmee richting gegeven aan het mobiliteitsbeleid. Met de aanpassingen in het overheidsbeleid en optredende maatschappelijke trends en ontwikkelingen is het tijd voor actueel mobiliteitsbeleid. In dit Programma Mobiliteit wordt hier voor de periode 2020-2030 invulling aan gegeven. Voor de uitvoeringsagenda wordt een periode van 2020-2025 aangehouden. De uitvoeringsagenda kent een kortere tijdsperiode om zodoende ruimte te geven aan bijvoorbeeld technologische ontwikkelingen of inzichten die over een aantal jaar beschikbaar komen.

Dit Programma Mobiliteit hangt nauw samen met de Stadsvisie. Het vormt in samenhang met andere beleidsprogramma's, zoals de Programma's Economie, Duurzaamheid en Wonen, hiervoor een nadere uitwerking. Het is de verwachting dat de Stadsvisie zelf eind 2021 wordt vastgesteld.



Figuur 1.1: Plaats Programma Mobiliteit in Stadsvisie

In de afgelopen periode is op diverse manieren aan inwoners en stakeholders input gevraagd voor het opstellen van het Programma Mobiliteit. Zo is bijvoorbeeld, gecombineerd met het proces van de Stadsvisie, input opgehaald uit 'Gesprekken tussen raad en bewoners', het Burgerpanel voor Stadsvisie en voor Mobiliteit, interviews en uit gesprekken met verschillende in- en externe stakeholders.

In dit Programma Mobiliteit presenteren wij onze visie op Mobiliteit op hoofdlijnen. Voor de totstandkoming van dit programma is een ambtelijke werkgroep opgericht waarvoor alle relevante beleidsterreinen van de gemeente Capelle aan den IJssel uitgenodigd zijn. Ook is nauw aangesloten bij het proces van de Stadsvisie en de wisselwerking tussen de verschillende programma's die daarbij betrokken zijn. Het vigerende beleid is apart geëvalueerd (zie bijlage 2). Hiervoor is bekeken in hoeverre (in het verleden) voorgestelde maatregelen zijn uitgevoerd en of de lijn in dit programma wordt doorgetrokken of aangepast. Op basis van inhoudelijke thema's is het Programma Mobiliteit verder vormgegeven. In januari 2020 is een themaraad bijeenkomst georganiseerd waarin belangrijke aandachtspunten en ambities met gemeenteraadsleden zijn besproken. Gecombineerd met de uitkomsten van het Burgerpanel Mobiliteit in Capelle aan den IJssel is het programma verder aangevuld. Op 12 oktober 2020 is het programma geconsolideerd bij de Raadscommissie SOB.

Leeswijzer

Navolgend Programma Mobiliteit beschrijft in hoofdstuk 2 het bovenliggend beleid. Hoofdstuk 3 beschrijft de trends en ontwikkelingen. De ambities zijn in hoofdstuk 4 opgenomen, waarna op basis van 4 pijlers de verschillende inhoudelijke thema's worden beschreven. Het Programma Mobiliteit sluit af met een uitvoeringsagenda.

2. Overkoepelend beleid

2.1 Het Rijk

Structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Hierin schetst het Rijk haar ambities tot aan 2040. De SVIR heeft de Nota Mobiliteit vervangen en benoemt dezelfde essentiële onderdelen van het verkeersbeleid:

- afstemming met buurgemeenten is verplicht;
- inzet op ketenverplaatsingen (om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren);
- mobiliteit voor iedereen en als stimulans voor economische groei;
- stimuleren van gebruik van de fiets;
- verkeersveiligheid;
- duurzame mobiliteit (CO₂-reductie).

Voorliggend Programma Mobiliteit is een uitwerking van het landelijke beleid.

Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV)

De afgelopen jaren is het aantal ernstige verkeersgewonden gestegen en het aantal dodelijke slachtoffers lijkt niet verder te dalen. De klassieke benadering van verkeersveiligheid is toe aan een impuls, daarom is het tijd om verkeersveiligheid vanuit een nieuw perspectief te benaderen en meer structurele aandacht te geven. Diverse partijen, waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de MRDH hebben eind 2018 een gezamenlijke visie op de aanpak van verkeersveiligheid gepresenteerd: het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur' (SPV). De nadruk ligt op een proactieve aanpak op basis van risico's, in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Hiervoor moet data worden verzameld over risico's die er nu zijn of zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Dit zijn bijvoorbeeld risico's op basis van infrastructuur of weggebruikers. Met het inschatten van risico's kan preventief actie worden ondernomen door de verantwoordelijk wegbeheerder. Voor het Programma Mobiliteit is relevant dat concrete maatregelen een plaats moeten krijgen in de uitvoeringsagenda.

De Omgevingswet

De inwerkingtreding van de omgevingswet is voorzien op 1 januari 2022. De wet heeft tot doel de fysieke leefomgeving te verbeteren door hier vanuit een breed perspectief naar te kijken. In de Omgevingswet staan waarden als veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De wet voorziet in meer afwegingsruimte om lokaal te besluiten over de leefomgeving en in een meer samenhangende benadering in beleid, regelgeving en besluitvorming over de leefomgeving. Met de Omgevingswet worden uiteindelijk 26 wetten samengevoegd tot één wet. Iedere gemeente moet een Omgevingsvisie vaststellen. Voor Capelle is dat de Stadsvisie.

In een specifiek programma werkt de gemeente vervolgens het beleid uit voor (een onderdeel van) de fysieke leefomgeving. Er kunnen in het programma maatregelen worden genoemd die nodig zijn om de gewenste kwaliteit te bereiken. Zo kan een programma gericht zijn op een specifiek beleidsthema (zoals mobiliteit) of op gebieds- of projectniveau worden opgesteld.

Klimaatakkoord

In het regeerakkoord heeft het kabinet een ambitieus klimaatdoel gesteld: 49% minder broeikasgasemissies in 2030 ten opzichte van 1990. De bijbehorende maatregelen, waaronder die voor verkeer en vervoer, zijn eind juni 2019 gepresenteerd. De aanpak bestaat uit acties die zich richten op:

- **Schoner:** centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging van het gebruik van fossiele brandstoffen naar elektrisch aangedreven voer- en vaartuigen. Voor tweewielers, personenauto's, bestelbusjes en bussen is dit technisch nu al binnen handbereik en dit zal dan ook een substantieel aandeel leveren aan de beoogde CO₂-reductie. Daarom streeft het kabinet er dan ook naar dat in 2030 alle nieuwe personenauto's zero emissie zijn. Voor zwaar vrachtvervoer zijn nog innovaties nodig om te kunnen elektrificeren via batterij of brandstofcel.
- **Slimmer:** het optimaliseren van stromen, beter benutten van vervoerscapaciteit over weg, water en spoorwegen, het delen van voertuigen, et cetera.
- **Anders:** het aanpassen van het mobiliteitsgedrag: makkelijker switchen tussen modaliteiten, reistijden (spits mijden), zuinige rijstijl en minder reizen (thuiswerken).

2.2 Provincie Zuid-Holland

Programma Mobiliteit

De Visie Ruimte en Mobiliteit bevat het strategische beleid met een planhorizon tot 2030. Het Programma Mobiliteit (2014) operationaliseert de strategische doelstellingen voor mobiliteit en beschrijft concrete maatregelen. Voor mobiliteit heeft de provincie de volgende drie strategische doelen:

1. Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
2. Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
3. Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

2.3 Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Strategische Agenda

De strategische agenda voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag benoemt de gezamenlijke ambities, ruimtelijk en economisch, van de 23 gemeenten. Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en verbeteren van bereikbaarheid is de inzet van de samenwerking die in 2015 startte.

Zo worden de economische kansen van mensen (genoeg en passend werk) vergroot en de agglomeratiekracht van de regio versterkt.

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB)

Voor de MRDH is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB) de inhoudelijke basis voor besluiten over activiteiten en maatregelen. Het doel is om de agglomeratiekracht en de concurrentiepositie van de metropoolregio te versterken en de leefkwaliteit te vergroten. Figuur 2.1 bevat de vijf bereikbaarheidsdoelen met bijbehorende top-eisen en ambities voor 2025. Vooruitlopend daarop worden maatregelen voorbereid die al op korte termijn voor substantiële verbetering zorgen. De kortetermijnmaatregelen worden buiten de MIRT-verkenning om uitgewerkt en onder gebracht bij de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MOVE).

Doel	Top-eis	Ambitie 2025 t.o.v. huidig
Concurrerende economie	Aantal mensen dat de economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen/ voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	Toename van 10% voor 90% van de woongebieden
Kwaliteit van plekken	Gebruikerswaardering van de stedenbaan-knopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
De duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem (CO2)	CO2-afname van 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Kostenafname van 10% voor het gehele OV-systeem

Figuur 2.1 MRDH 5 bereikbaarheidsdoelen met bijbehorende top-eisen en ambities voor 2025 (bron: Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid juli 2016)

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

De MRDH streeft naar nul verkeersdoden en -gewonden in de regio. De MRDH heeft zich gecommitteerd aan het meerjarenprogramma 'Maak van de nul een punt'. Deze nulambitie is ook verwoord in de Strategische Agenda MRDH. Naast deze hoofddoelstelling ziet de MRDH het verbeteren van de verkeersveiligheid ook als middel om bij te dragen aan het behalen van

doelstellingen op het vlak van economie, stad, bereikbaarheid en energie. Nul verkeersdoden en -gewonden is inmiddels ook landelijk de doelstelling. Tevens wordt er landelijk een ontwikkeling gemaakt in het denken rondom verkeersveiligheid: van reactief naar (ook) risico gestuurd. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) speelt hierin een grote rol en is een belangrijke leidraad voor de verkeersveiligheidsinspanningen van de MRDH.

Programma Duurzame Mobiliteit

De 23 gemeenten in de MRDH hebben gezamenlijk de ambitie uitgesproken om de CO₂-uitstoot van het verkeer en vervoer in 2025 ten opzichte van 2016 met 30% te verminderen. Hiertoe is in 2019 het Actieplan CO₂-reductie verkeer en vervoer met maatregelenpakket opgesteld. De hiertoe benodigde maatregelen zijn onderverdeeld in drie categorieën: het verschonen, het veranderen en het voorkomen van mobiliteit. Uit een recente doorrekening is gebleken dat de MRDH-gemeenten met deze maatregelen in 2025 een gezamenlijke maximale theoretische reductie van 17% kunnen halen. De resterende 13% moet komen uit landelijk te nemen maatregelen. Het is de vraag of de 17% gehaald zal worden. Momenteel is 12% al ambitieus, waarbij uitgangspunt is dat het merendeel van de maatregelen van de regionale aanpak succesvol dient te zijn. Omdat elke gemeente anders omgaat met de opgaven, worden lokale CO₂-reductieplannen opgesteld. Capelle kiest ervoor om deze maatregelen mee te nemen in het Programma Mobiliteit.

Green Deal Zero Emission Stadslogistiek

Tweeëntwintig gemeenten in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, waaronder Capelle, hebben op 20 december 2018 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend: ze willen in 2025 hun binnensteden zoveel mogelijk uitstootvrij bevoorraden. Hierbij gaat het onder andere om logistiek rondom winkels en horeca, bouwprojecten, afvalinzameling, facilitaire aanlevering van kantoren en thuisbezorging. Met het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek wordt getracht 20% van de afgesproken CO₂-reductie in het verkeer te realiseren. Daarbij kan gedacht worden aan schonere voertuigen, maar ook logistieke hubs aan de rand van de stad (en met kleinere voertuigen de stad in) en ruimere venstertijden bieden van zero emission voertuigen. Deze ambitie wordt opgenomen in de toekomstvisie op logistiek verkeer van de MRDH.

Extra oeververbindingen

In de regio Rotterdam staat de bereikbaarheid onder druk. Zo zijn er knelpunten op de A16, de A20, de Algeracorridor en in het openbaar vervoer. Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor een economisch sterke regio met een hoogwaardige leefkwaliteit. Daarnaast biedt een goede bereikbaarheid kansen voor gebiedsontwikkeling. In de MIRT-verkenning Oeververbindingen worden maatregelen uitgewerkt om dit aan te pakken, waaronder de Algeracorridor. Voor aanvullende maatregelen zoals op de Algeracorridor zijn financiële middelen beschikbaar gesteld.

2.4 Capelle aan den IJssel

Stadsvisie

De huidige Stadsvisie is in 2013 vastgesteld en niet meer actueel. Daarom ontwikkelt de gemeente een nieuwe Stadsvisie, die ook meteen de Omgevingsvisie voor Capelle aan den IJssel is. De nieuwe Stadsvisie wordt naar verwachting eind 2021 vastgesteld. De kernboodschap daarbij zal zijn: een nieuw evenwicht in bevolkingssamenstelling, in mobiliteit en in functies zorgt ervoor dat Capelle zich kan blijven profileren als een krachtige en vitale stad in de regio. De Capellenaar moet maximaal gebruik kunnen maken van de kwaliteiten die in en om Capelle zijn of ontwikkeld kunnen worden. De opgave is om de mogelijkheden van nieuwe aanvullende gemengde stedelijke milieus langs de metrolijnen (of indirect daaraan gekoppeld) te onderzoeken en uit te werken. Dit wordt gedaan in een op te stellen afwegingskader. Daarin wordt verder onderzocht hoe deze zone versterkt kan worden met woningen en andere functies, waardoor er een levendig stedelijk gebied ontstaat. Zo wordt aan de meer stedelijk georiënteerde Capellenaren een plek geboden en wordt tegelijkertijd het bestaande voorzieningenniveau versterkt. Hierdoor ontstaat ook ruimte voor allerlei aanvullende voorzieningen voor de omliggende buurten zoals afhaalpunten en Mobility services waardoor je mobiliteit inkoop in plaats van zelf bijvoorbeeld een auto aanschaft. Deze nieuwe stedelijke milieus bieden bij uitstek kansen voor het stimuleren van nieuwe duurzame mobiliteitsconcepten. Het gaat hierbij meer om het bedienen van de behoefte aan verplaatsen in plaats van om de afzonderlijke modaliteiten.

De ov-lijnen, metro en spoor zijn dragers die de Capellenaar snel en efficiënt toegang geven tot een groot aantal voorzieningen. Een robuust groen raamwerk met een steeds betere voet- en fietspaden structuur verbindt de buurten onderling en zorgt voor veilige, groene, uitstootvrije duurzame (innerlijk) verbindingen (tussen voorzieningen, scholen en buurten). Op het Raamwerk kunnen steeds meer nieuwe vormen van mobiliteit plaatsvinden zoals (e-)fietsen met aanhanger, transportfietsen van pakketverzorgers, driewielers van gebruikers met een mobiliteitsbeperking enzovoort. Dit vraagt om ruimte op de fietsvoorzieningen, zo obstakelvrij mogelijk. Ook biedt het kansen voor aanvullend vervoer zoals de Parkshuttle waardoor het bestaande openbaar vervoer systeem als volwaardige alternatief voor de auto beter benut kan worden. Het robuuste groene Raamwerk vormt hiermee een belangrijke schakel voor een integrale mobiliteitsaanpak.

Vervoersknoop

Bij de nieuwe eindhalte op de Schaardijk wordt de Vervoersknoop Rivium gerealiseerd. Vanaf de eindhalte kan men in de toekomst overstappen op de Waterbus. Ook komen er drie deelfiets stations op Rivium waar men kan overstappen op een elektrische (deel)fiets. In het project wordt nauw samengewerkt met o.a. de Waterbus, Gobike, de Verkeersonderneming, de gemeente Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, Connexxion-Transdev, de Provincie Zuid-Holland, het Researchlab Automated Driving Delft (RADD), eigenaren en huurders op Rivium en voertuigleverancier 2getthere.

De opkomst van diverse soorten elektrisch vervoer, zoals bijvoorbeeld de E-bike; E-scooter, Googlebikes, E-step, E-board, speed pedelec en scootmobiel zal doorzetten en verzorgt daarmee de First and last mile – oplossingen om bij het reeds bestaande OV-systeem te komen.

2.5 Evaluatie beleid Slim Reizen 2009

De afgelopen 10 jaar is Capelle druk bezig geweest met de ontwikkeling van de mobiliteit in de stad. Veel van de gemaakte plannen uit het vorige GVVP "Slim Reizen" zijn reeds uitgevoerd of in ontwikkeling. Sommige zaken vragen nog een verdere uitwerking in de komende periode. Dit heeft geleid tot een aantal belangrijke aandachtspunten voor het nieuwe beleid; het voorliggende Programma Mobiliteit 2020-2030.

Monitoring verkeer

Er wordt, kijkend naar het vorige mobiliteitsbeleid, onvoldoende aandacht besteed aan monitoring van (fiets)verkeer. Een structureel monitoringprogramma ontbreekt, terwijl de wens om inzicht in de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten te hebben groot is, zodat indien nodig met data onderbouwde maatregelen getroffen kunnen worden.

Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Er zijn over het algemeen voldoende parkeergelegenheden en brede wegen. Ingezet werd op een goede auto bereikbaarheid. De drukte op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet leidt op piekmomenten tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Belangrijke verbindingen in Capelle die blijvend aandacht nodig hebben, zijn de Algeracorridor, de Kanaalweg, Capelseweg en het Hoofdwegplein. De MRDH werkt in de MIRT-verkenning Oeververbindingen maatregelen uit om de verkeersdrukke op de Algeracorridor aan te pakken. Het goed borgen van de doorstroming en verkeersveiligheid van deze verbinding is en blijft belangrijk voor de bereikbaarheid van Capelle. De leefkwaliteit op de Capelseweg en Kanaalweg is een aandachtspunt. De leefkwaliteit is een combinatie van omgeving (mate van groen) en verkeer (mate van lucht- en geluidshinder). Er is al een vergroening voorzien van de Kanaalweg in het kader van de uitwerking gebiedsvisie "Landelijk Capelle". Daarnaast is nog steeds aandacht nodig voor het verkeersaspect hierin. Op het Hoofdwegplein was de doelstelling om mobiliteitsmanagement te ontwikkelen en een goede fietsontsluiting naar Alexandrium te maken. Beide zijn nog niet gerealiseerd. In de toekomst wordt verkeersmanagement in de vorm van deelsystemen, MaaS en Mobiliteits Hubs belangrijk. Voor de korte en middellange termijn wordt hiermee nog geen groot effect verwacht. We zetten er wel op in omdat we op lange termijn effect verwachten en daar de vruchten van willen plukken. Genoemde ontwikkelingen zijn belangrijke bouwstenen voor het mobiliteitsbeleid.

Parkeren blijft een belangrijk thema in Capelle. Een update van het parkeerbeleid inclusief de te hanteren parkeernormen is wenselijk om goed te kunnen voorzien in de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Langzaam verkeer

Het voetgangersbeleid is nog onvoldoende uitgewerkt. Het uitwerken van een voetgangersnetwerk met aandacht voor ouderen en kinderen is slechts bij enkele schoollocaties gedaan en zal in 2020 verder worden opgesteld. Hierbij is extra aandacht nodig voor directe en toegankelijke wandelroutes en oversteekplaatsen naar belangrijke bestemmingen voor voetgangers.

Het fietsklimaat dient verder te worden ontwikkeld door directheid van de fietsroutes te verbeteren, het oponthoud te verminderen en het fietsparkeerbeleid te actualiseren. Fietsparkeren is in de afgelopen perioden verbeterd, zowel kwalitatief als kwantitatief. Met name op gebied van weginrichting zijn er nog een tal van aandachtspunten. In het kader van "werk-met-werk" maken, is het leidend dat wegen opnieuw ingericht worden conform Duurzaam Veilig. Dit verdient grote aandacht in de gemeente Capelle aan den IJssel. Niet alleen de 50 km-wegen, waar bijvoorbeeld het (vrijliggende) fietspad vaak ontbreekt, maar ook 30 km-wegen en erven zijn vaak niet volgens de principes van Duurzaam Veilig ingericht.

Duurzame mobiliteit

De doelstelling voor de MRDH is om in 2025 30% CO₂ uitstootvermindering ten opzichte van 2016 te realiseren. Dit is een wensbeeld waarvoor gesteld moet worden dat het de vraag is of deze ook daadwerkelijk gehaald gaat worden. Zoals eerder vermeld is 17% een maximale theoretische reductiemogelijkheid. In ieder geval zal de gemeente er alles aan doen wat binnen de (financieel haalbare) mogelijkheden ligt om ons deel van de ambitieuze doch haalbare 12% te realiseren. De CO₂ uitstoot, alsmede ook de luchtkwaliteit in Capelle, verdient daarom in de nabije toekomst aandacht. Op gebied van openbaar vervoer is de toegankelijkheid van bushaltes een aandachtspunt. Kwalitatief goede openbaar vervoersvoorzieningen zijn belangrijk om het gebruik te stimuleren en bij te dragen aan duurzame mobiliteit.

Gedragsverandering

Er ligt al veel infrastructuur in Capelle aan den IJssel. Op de meeste locaties kan beter ingezet worden op gedragsverandering in plaats van nieuwe infrastructuur. Een combinatie van beide waarbij deze elkaar versterken is nog beter. Denk hierbij aan mobiliteitsmanagement en de ambitie om fietsgebruik en OV verder te stimuleren. Daarnaast is het stimuleren van permanente educatie voor alle doelgroepen, van jong tot oud een blijvende actie.

2.6 Wat betekent dit voor Capelle?

Het landelijk, regionaal en provinciaal beleid vraagt om een doorvertaling naar het lokaal beleid.

Onderwerpen die hoog op de agenda staan en daarmee ook aandacht verdienen in Capelle zijn:

- Het behouden c.q. verbeteren van de kwaliteit van de huidige autobereikbaarheid van Capelle. Dit betekent dat de infrastructuur op orde moet zijn, de doorstroming goed geregeld is en er goede alternatieven voor de auto geboden worden.
- Alternatieven voor autoverplaatsingen betekenen inzet op ketenmobiliteit en fietsgebruik. De MRDH heeft een goed openbaar vervoersnetwerk en biedt daarmee overstapmogelijkheden om ketenreizen te maken. Metrostations kunnen met extra voorzieningen nieuwe hubs vormen in deze keten. Het fietsnetwerk ondersteunt dit netwerk.
- Een extra oeververbinding over de nieuwe Maas biedt kansen voor de Regio en met name voor Rivium. De verbinding zorgt voor kortere (fiets)verbindingen naar Rotterdam-Zuid en het toekomstige station stadionpark. De Oeververbinding is een van de 6 projecten in MIRT Oeververbindingen Rotterdam. Eén van de projecten is het oplossen van de verkeersproblematiek op de Algeracorrridor. Hiervoor wordt samenwerking gezocht met andere betrokken gemeenten, Provincie Zuid-Holland, de MRDH en het Rijk.
- Meer (proactieve) inzet op verkeersveiligheid en daarmee Duurzaam Veilig. Verkeersveiligheid heeft een belangrijke rol in het landelijke en regionale mobiliteitsbeleid. De knelpunten bevinden zich vaak op lokaal niveau.
- Verduurzaming van de mobiliteit, waarbij in wordt gezet op een verlaging van de CO₂ uitstoot. Zo wordt bijvoorbeeld op Rivium een vervoersknooppunt gerealiseerd met onder meer een nieuwe generatie zelfrijdend vervoer, een waterbushalte en elektrische deelfietsen en verduurzamen wagenpark.

3. Trends en Ontwikkelingen

3.1 Groei van de bevolking

De Nederlandse bevolking groeit nog licht, vooral in de steden. Op basis van de huidige prognoses van het CBS groeit ook de bevolking van Capelle in de periode van 2020-2040. Met een autonome groei van drie procent over de komende 20 jaar stijgt het aantal inwoners van 67.150 in 2020 tot naar verwachting 70.000 inwoners in 2040. Omdat het aantal personen per huishouden nog steeds afneemt, bedraagt de groei van het aantal huishoudens vier procent tot 2040. Deze groei komt vooral door de vestiging van nieuwe huishoudens uit andere gemeenten. Het toenemend aantal bouwinitiatieven (zoals bijvoorbeeld in de wijk Rivium) kan deze groei beïnvloeden. Op basis van het huidige bouwprogramma wordt een groei met 13.000 inwoners niet uitgesloten.

In Capelle treedt een sterke vergrijzing op. In de komende 20 jaar verdubbelt het aantal 80-plussers (van 3.100 naar 6.500). Het aantal 65-plussers neemt dan met bijna 37% toe. Deze stappen in toenemende mate over op gebruik van de e-bike, maar zijn minder flexibel met toenemende kans op eenzijdige ongevallen. Het aantal mensen met mobiliteits-beperkingen zal ook toenemen. Op zowel de korte, middellange en lange termijn zijn daarom naar verwachting maatregelen nodig. De consequenties hiervan worden samen met het Rijk, de Provincie Zuid-Holland en de MRDH onderzocht en de komende jaren verder uitgewerkt. Hierbij worden alle modaliteiten meegenomen.

3.2 Groei van de economie

De verwachting is dat met de groei van de productie ook het logistieke vrachtverkeer de komende decennia blijft stijgen. Hierbij ligt de nadruk op transport over de weg. Om het wegennet te ontlasten wordt gekeken naar de mogelijkheden van vervoer over water.

De economie is in een transitiefase. De invloed van internet- en communicatietechnologie is sterk gegroeid en neemt nog steeds toe. Er is veel meer aandacht voor duurzaamheid en de energietransitie in alle sectoren. We zien schaalvergroting én tegelijkertijd schaalverkleining en een verdere globalisering houdt aan. Deels zijn deze veranderingen al zichtbaar (geworden) in onze dagelijkse omgeving. Vanaf 2019 merken we dat onder andere:

- Steeds meer mensen en bedrijven hechten waarde aan goede bereikbaarheid per OV;
- De trek naar de stad aanhoudt, met een grote woningbouwopgave en bereikbaarheidsopgave in stedelijke gebieden tot gevolg;
- Steeds meer fysieke winkels te maken hebben met de toenemende internetaankopen, waardoor logistieke bewegingen toenemen;
- Files toenemen, mede door het gunstig economisch tij;
- Werk en bedrijvigheid zo goed mogelijk bereikbaar blijft, met nieuwe en innovatieve vormen van mobiliteit;

De invloed van de corona crisis laat zich nog raden. We weten niet wat de effecten op de economische groei en de mogelijke verandering in ons verplaatsingsgedrag zijn.

3.3 Autobezit en -gebruik

Het aantal personenauto's in Nederland blijft groeien. Op 1 januari 2019 waren er 8,5 miljoen personenauto's. Vergeleken met 2009 is het aantal personenauto's met 13 procent toegenomen. Door de vergrijzing zijn er landelijk steeds meer mensen van 75 jaar en ouder. In deze leeftijdsgroep is het autobezit per duizend inwoners in 10 jaar tijd met een derde toegenomen. Dat is de sterkste groei van alle leeftijdsgroepen. In Capelle ligt het gemiddeld autobezit onder 75 jaar en ouder lager dan het gemiddelde.

Onder 18-30-jarigen is het autobezit het laagst. Jarenlang nam het autobezit in deze categorie af, maar de afgelopen jaren is er weer een lichte stijging te zien. Een deel van de jongeren keert zich steeds meer af van een eigen auto en gaat volledig uit van de fiets, OV en vormen van shared mobility. Status lijkt daar een rol in te hebben. Landelijk is het autobezit onder jongeren die buiten de stad wonen twee keer zo hoog (40%) als dat van jongeren in stedelijke gebieden (20%). Het autobezit onder jongeren is met 29 % in Capelle vergelijkbaar met andere steden in de regio.

Mobility as a Service

Er is een algemene ontwikkeling zichtbaar van bezit naar gebruik, met name in stedelijk gebied. Bij mobiliteit wordt vaak gesproken over 'Mobility as a Service' (MaaS). De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een dienst'. Via MaaS-platforms kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van regulier openbaar vervoer, taxi's, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc. De verwachtingen over MaaS zijn hoog, het heeft immers de potentie om ketenmobiliteit verder te versterken.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS. Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen die in grote steden wonen tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM echter nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden. Dat geldt ook voor in welke mate het een alternatief gaat vormen voor het gebruik van de privéauto. Het versterkt het systeem in de keten, met name in de relatie tot de omliggende steden.

3.4 Duurzame Mobiliteit

De transitie naar duurzame mobiliteit speelt de komende decennia een belangrijke rol. Deze transitie maakt deel uit van het Klimaatakkoord en heeft als doel in 2050 de CO₂- uitstoot van het verkeer en vervoer vrijwel tot nul te reduceren. Hierbij wordt ingezet op het verschonen en uiteindelijk uitstootvrij (zero-emission) maken van het verkeer en vervoer. De MRDH zet in op uitstootvrij openbaar vervoer en doelgroepenvervoer (gedeeltelijk) vanaf 2025. Omdat de komende jaren nog veel technieken en vormen van duurzame energie in ontwikkeling zijn, is het nu lastig aan te geven welke (combinatie van) technieken en duurzame brandstoffen uiteindelijk gaan worden toegepast. Elektrisch vervoer met name voor de e-bike en de auto zijn nu reeds ingeburgerd.

Elektrische voertuigen

Nederland telde op 1 januari 2020 bijna 107.500 volledig elektrische personenauto's, ruim 140% meer dan een jaar eerder. Van de nieuw verkochte auto is circa 7% volledig elektrisch. Ter vergelijking, in Noorwegen is bijna 33% van de nieuwe auto's volledig elektrisch. Naar verwachting zijn de aanschafkosten van een elektrische auto rond 2024 vergelijkbaar met de kosten van een auto met verbrandingsmotor. Naar verwachting zijn er rond 2030 1.8 miljoen elektrische auto's in Nederland. Dit vraagt om beleid en maatregelen op het gebied van laadinfrastructuur en bereikbaarheid van laadpalen.

Waterstof

Het rijden op waterstof is een andere mogelijkheid om te verduurzamen die regelmatig wordt genoemd. Waterstof wordt in het voertuig omgezet in elektriciteit en is daarmee uitstootvrij. Het gebruik en de ontwikkeling staan nog in de kinderschoenen, het aantal voertuigen en vulpunten is beperkt. Rijkswaterstaat werkt aan de realisatie van meer waterstoftankstations, waarbij de ambitie voor 2020 is om er 20 operationeel te hebben. Capelle volgt deze ontwikkeling maar zet vooral in op de ontwikkeling van elektrisch rijden. Aan de Capelseweg wordt een multi schone energie tankstation gerealiseerd inclusief waterstoftankstation.

3.5 Zelfrijdend vervoer

Tussen Kralingse Zoom en Rivium rijdt de Parkshuttle, sinds 1999 de enige permanent rijdende zelfrijdende OV dienst. Met deze zelfrijdende shuttle loopt Capelle ver voorop in deze ontwikkeling. In 2020 is het tracé van de ParkShuttle uitgebreid van de Rivium 4e straat tot aan de Nieuwe Maas bij de Van Brienoordbrug. Vanaf 2021 is het streven om met passagiers gedeeltelijk tussen het reguliere verkeer te gaan rijden. Bij toekenning van de ministeriële vergunning is dit een wereldprimeur. Een uitrol of pilot van zelfrijdend personenvervoer is een lange termijn ontwikkeling. De kennis en ervaring die wij bij de Parkshuttle opdoen delen we graag. In een volgende fase wordt uitbreiding van de route naar de Erasmus universiteit voorzien. Verdere pilots zijn voor nu niet aan de orde.

4. Ambities

Uitgangspunt in Capelle is en blijft om het vervoer voor iedereen die van en naar Capelle gaat, in goede banen te leiden. Sommigen kiezen al bewust voor de elektrische auto of willen zich in de toekomst met zelfrijdende auto's naar de OV-knooppunten laten brengen. Anderen maken nog gebruik van traditionele vormen van vervoer, omdat het vertrouwd en betaalbaar is. Het zoeken van een nieuw evenwicht in bevolkingssamenstelling, in mobiliteit en in functies zorgt ervoor dat Capelle zich kan blijven profileren als een krachtige en vitale stad in de regio en dat de Capellenaar maximaal gebruik kan maken van de kwaliteiten die in en om Capelle zijn of ontwikkeld kunnen worden.

Daarvoor is het van belang om inzicht te hebben in zowel objectieve als subjectieve gegevens over hoe de gemeente Capelle er voor staat. Voor de subjectieve gegevens is gebruik gemaakt van het Burgerpanel. Objectief is er slechts beperkte data beschikbaar. Data die wel voorhanden is, is vaak niet goed bruikbaar omdat het niet specifiek of goed opgebouwd is. De mobiliteit van inwoners en bezoekers van de gemeente wordt niet structureel bijgehouden en gemonitord. Een belangrijke eerste stap is dan ook het opstellen van een programma Meten = Weten! Voordat we ingaan op de ambitie van Capelle kijken we eerst naar de huidige situatie.

4.1 Huidige situatie objectief

Verkeersintensiteiten

Het Regionaal Verkeersmodel laat zien dat de Algerabrug een grote bottleneck is. De capaciteit op de Abram van Rijckevorselweg naar het Kralingseplein is onvoldoende om het verkeersaanbod goed te verwerken. De gelijkvloerse kruisingen bij de doorgaande wegen hebben in zowel de ochtend- als de avondspits voor het autoverkeer een verzadigingsgraad van boven de 0,8.

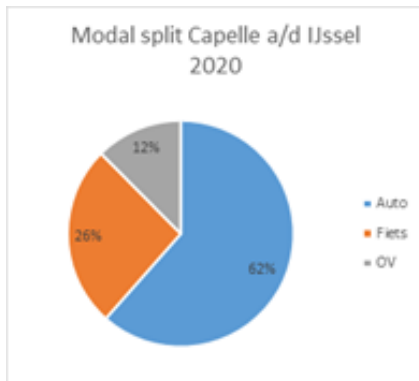
De te verwachte grootste intensiteit toenames in de periode 2020-2030 zijn te vinden op de aansluitingswegen met de snelwegen. Ook de Algeraweg laat een grote toename zien. Verder is er een grote verkeersstroom bij het Capelseplein te zien, waar veel verkeersstromen samenkomen.



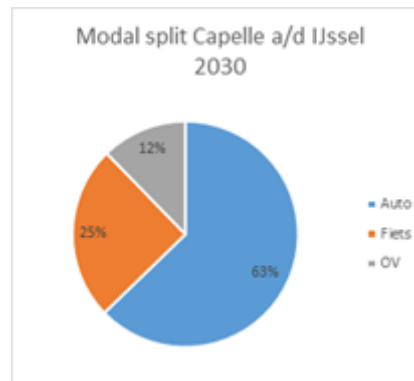
Figuur 4.1: Verwachte toename intensiteiten 2020 – 2030 (Toename rood, Afname groen) (bron: regionaal verkeersmodel)

Modal Split

De modal split laat de verdeling van het gebruik tussen auto, fiets en openbaar vervoer zien. Het verkeersmodel geeft aan dat er op basis van de autonome ontwikkelingen geen significante wijziging in de modal split te verwachten zijn. Het aandeel auto is fors. Het aandeel fiets en openbaar vervoer bedraagt respectievelijk 26% en 12%. In 2030 neemt het aandeel fiets met 1% af ten gunste van het aandeel auto, volgens het verkeersmodel. De ambitie van Capelle is echter om fiets en OV te laten groeien in aandeel.

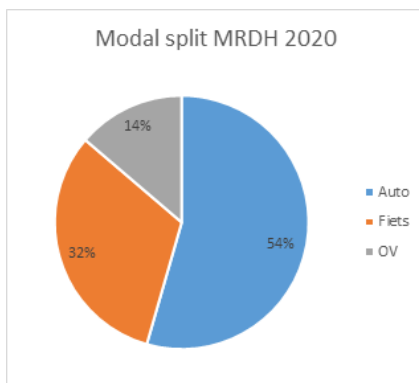


Figuur 4.2: Modal Split 2020

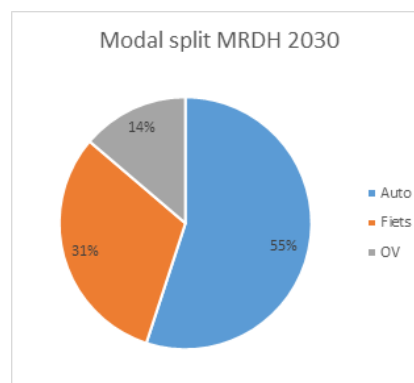


Figuur 4.3: Modal Split 2030

Wanneer de Capelse modal split vergeleken wordt met de MRDH regio is te constateren dat het aandeel auto in Capelle 8 procentpunt groter is. Met name ten koste van het aandeel fiets.



Figuur 4.4: Modal Split 2016 MRDH



Figuur 4.5: Modal Split 2030 MRDH

Het verkeersmodel van de MRDH is een goed rekeninstrument om in toekomstige situaties te analyseren wat mogelijk zal gebeuren met de verkeerstromen. Om werkelijk na te gaan wat er gebeurt met de verkeerstromen en de aandelen van de modaliteiten is het nodig om een goed monitoringsprogramma te hebben. In Capelle wordt gewerkt aan Meten = Weten waarin de verschillende aandelen van de modaliteiten in beeld worden gebracht.

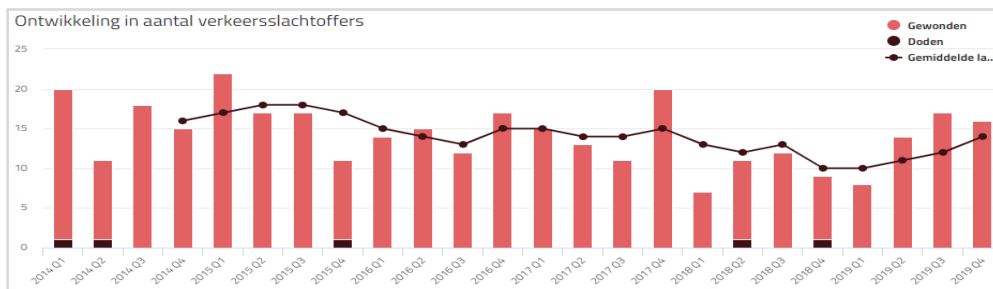
Voor het toekomstig beleid is het vooral van belang dat wordt uitgegaan van de opvang van extra mobiliteit binnen de modaliteiten openbaar vervoer (OV) en fiets en dat de automobilititeit niet tot nauwelijks toeneemt. Dit is helder beleid. Een doelstelling om de aandelen fiets en OV met 1 procentpunt te laten toenemen is reëel. De marges zijn klein. Dit komt omdat de aandelen worden bepaald door een combinatie van de eigen toename in verhouding tot de totale toename. Een rekenvoorbeeld voor Capelle laat dit zien.

	2020	2030	groei	aandeel 2020	aandeel 2030	groei aandeel
Auto	62	63	2%	62%	60%	-2
Fiets	26	28	8%	26%	27%	+1
OV	12	14	8%	12%	13%	+1
Index	100	105				

Het aandeel voor auto daalt met 1 procentpunt terwijl het aandeel voor de fiets en OV stijgen met 1 procentpunt. Ondanks de flinke groei in OV en fiets is het aandeel dat toeneemt gering. Vandaar dat wij dit goed willen monitoren wat de exacte toename en afname is van de modaliteiten.

Verkeersveiligheid

Met een verkeersveiligheidsinspectie op basis van ongevallen is in 2018 de verkeersveiligheid in de gemeente geanalyseerd. In de periode 2014 tot en met 2017 hebben 3 dodelijke verkeersongevallen plaatsgevonden. Het totaal aantal ongevallen in deze periode bedraagt 1130 en fluctueert tussen de 257 en 312 ongevallen per jaar. De meeste slachtoffer-ongevallen gebeuren door flank-ongevallen, welke het meeste voorkomen op kruispunten. Uit de analyse blijkt dat de ongevallen en snelheidsovertredingen met name op gebiedsontsluitingswegen voorkomen. Vooral kinderen tot 15 jaar en jongvolwassenen van 25 tot en met 29 jaar zijn betrokken bij ongevallen.



Figuur 4.6: Ontwikkeling verkeersslachtoffers Capelle aan den IJssel



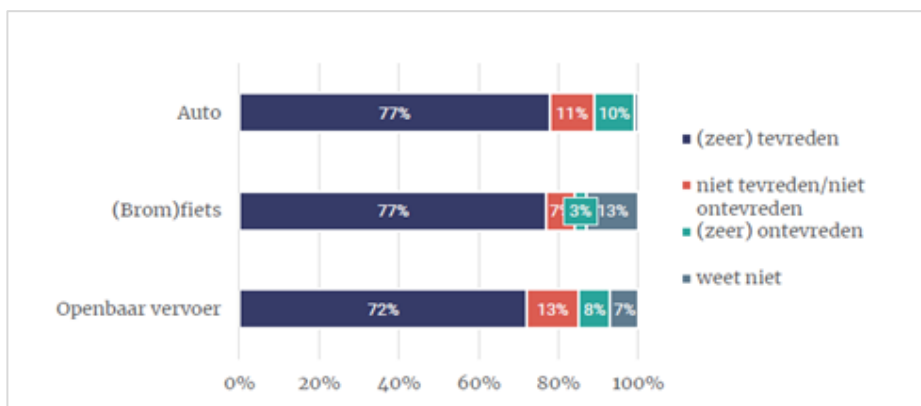
Figuur 4.7: Ontwikkeling verkeersslachtoffers MRDH

4.2 Huidige situatie subjectief

In maart 2020 is een onderzoek uitgevoerd naar de mening van de inwoners van de gemeente Capelle aan den IJssel over de verkeerssituatie. Voor het onderzoek is het Burgerpanel Capelle geraadpleegd. Het burgerpanel is een digitaal panel waarvan alle inwoners van de gemeente Capelle aan den IJssel van 18 jaar en ouder lid kunnen worden waarbij rekening wordt gehouden met evenwichtige verhoudingen. Dit panel wordt door de gemeente regelmatig ingezet om meningen en ervaringen van inwoners te peilen. Voor dit onderzoek hebben 1.946 panelleden het onderzoek ontvangen. 813 leden hebben de vragenlijst ingevuld. Dit is een respons van 42 procent, voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen voor de bevolking van de gemeente Capelle aan den IJssel. In het rapport 'Mobiliteit in Capelle aan den IJssel, het burgerpanel Capelle over verkeer en vervoer in de gemeente Capelle aan den IJssel is het complete onderzoek terug te lezen. (Bijlage 3)

Bereikbaarheid

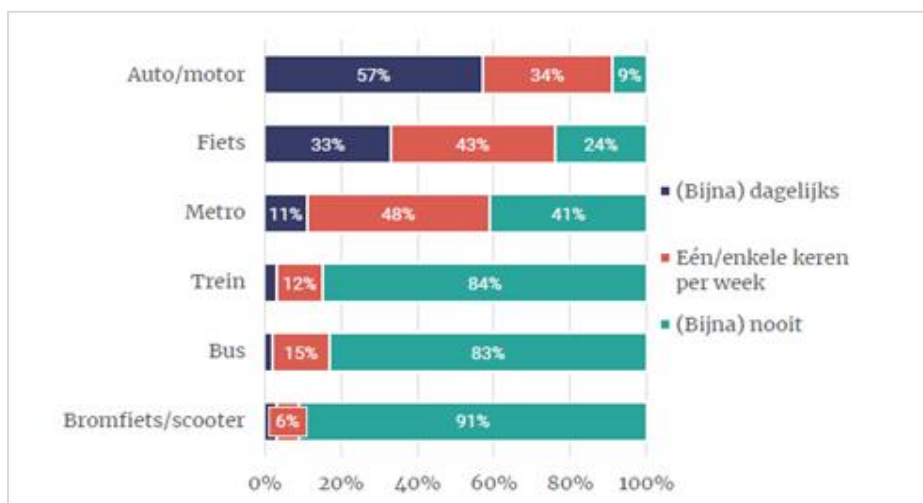
- Het merendeel van de inwoners is (zeer) tevreden over de bereikbaarheid van de gemeente. 10 procent is ontevreden over de bereikbaarheid van de gemeente per auto;
- De eigen buurt is vooral goed bereikbaar per (brom)fiets;



Figuur 4.8: Hoe tevreden bent u met de bereikbaarheid van de gemeente?

Verkeersveiligheid

- Inwoners van Capelle-West zijn over het geheel genomen tevreden over de verkeersveiligheid in de gemeente. In de wijken Middelwatering, Oostgaarde en Schenkel zijn inwoners vaker ontevreden over de verkeersveiligheid voor fietsers dan in andere wijken;
- Inwoners hebben tips gegeven om de verkeersveiligheid in Capelle aan den IJssel te verbeteren. Deze tips gaan met name over het invoeren van meer 30 km/h zones, het invoeren van snelheidsbeperkende maatregelen, veiligere oversteekplaatsen en het verbeteren van de situatie bij winkelcentrum de Koperwiek.



Figuur 4.9: Hoe vaak maakt u gebruik van vervoersmiddelen in de gemeente?

Vervoersmiddelen

- Het merendeel van de inwoners van Capelle maakt bijna dagelijks gebruik van de auto of motor in de gemeente, 1 op de 3 fietst dagelijks. Van trein, bus en bromfiets/scooter wordt in Capelle aan den IJssel duidelijk minder gebruik gemaakt als vervoermiddel¹;
- Inwoners van Schollevaar maken vaker dan gemiddeld tenminste wekelijks gebruik van de bus en trein, maar gebruiken minder vaak de metro (is ook ver uit de buurt);

Fietsmogelijkheden

- Er zijn diverse maatregelen die de gemeente kan nemen om de fietsmogelijkheden te verbeteren. Volgens de inwoners van Capelle heeft het verbeteren van het wegdek van de fietspaden veruit de hoogste prioriteit, gevolgd door het verbeteren van de verlichting en het verbreden van de paden;

Elektrische auto

- De elektrische auto wordt een steeds vertrouwder beeld op straat. Vijf procent van de respondenten geeft aan een (volledig of hybride) elektrische auto te bezitten. (Dit is hoger dan het landelijk gemiddelde);
- Duurzaam rijden (beter voor milieu) en financieel voordeel zijn de belangrijkste motivaties om elektrisch te (gaan) rijden;
- De hoge aanschafkosten zijn de grootste belemmering om een elektrische auto te kopen. Eén op de drie inwoners noemt ook dat de afstand die met een elektrische auto gereden kan worden te beperkt is. Volgens een vijfde zijn er in de wijk onvoldoende oplaadmogelijkheden;

4.3 Burgerparticipatie Stadsvisie

In december 2019 / januari 2020 is een onderzoek uitgevoerd naar de mening van de inwoners van de gemeente Capelle aan den IJssel voor de nieuwe Stadsvisie. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van raadpleging van het Burgerpanel Capelle. Voor dit onderzoek hebben 1.958 panelleden het onderzoek ontvangen. 889 leden hebben de vragenlijst ingevuld. Dit is een respons van 45 procent, voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen. In het rapport 'Burgerpanel over de nieuwe stadsvisie is het complete onderzoek terug te lezen. Zie daarvoor https://www.capelleaandenijssel.nl/bestuur-organisatie/burgerparticipatie_42548/.

In dit onderzoek zijn tevens mobiliteit gerelateerde vragen opgenomen.

- Zes op de tien inwoners verwacht in 2030 hun auto voor de deur te kunnen parkeren. En iets meer dan de helft van de respondenten verwacht dat er meer bussen door de wijk rijden;
- Met name jongere respondenten (tussen de 16 en 34 jaar) verwachten dat ze in 2030 hun auto altijd voor de deur kunnen parkeren. Vooral jongeren vanaf 27 jaar (en tot 34 jaar) vinden het belangrijk dat ze hun auto voor de deur kunnen parkeren. Onder de groep van 65 jaar en ouder speelt vooral de verwachting dat er in 2030 meer bussen door de wijken rijden;
- De fiets past volgens inwoners het best in het toekomstige straatbeeld van Capelle, gevolgd door de auto. Dit is wel de eigen auto: inwoners verwachten niet dat de deelauto een opmars zal maken in Capelle;
- Vooral jongere inwoners (tussen de 16 en 34 jaar) vinden de auto in de toekomst het beste bij Capelle passen. Binnen deze groep jongere inwoners noemen vooral inwoners ouder dan 26 vaker de auto als passend vervoersmiddel. Tezamen met jongeren die mindergericht zijn op autobezit vormt dat een prima uitgangspunt om een modal shift in te zetten. Onder de groep van 65 jaar en ouder wordt de bus naar verhouding vaak als ideaal vervoersmiddel genoemd.

4.5 Ambities voor 2030

Op 14 januari 2020 is een themabijeenkomst met de gemeenteraad georganiseerd waar aandachtspunten en ambities voor het Programma Mobiliteit zijn opgehaald. Aan de hand van de thema's Bereikbaarheid, Duurzaamheid en Verkeersveiligheid hebben de raadsleden input gegeven voor het programma.

¹ Dit wijkt af van de uitkomsten van IVON

Daarbij gaven zij aan de volgende thema's het belangrijkste te vinden:

- Zorg dat de inrichting van de straten verbetert, meer herkenbaar en veiliger wordt;
- Zorg voor een wijkgerichte aanpak van de mobiliteitsmaatregelen;
- Zorg voor meer prioriteit voor fietsers en voetgangers;
- Maak gebruik van de mogelijkheden van Smart Mobility;
- Heb in het programma aandacht voor mensen met een mobiliteitsbeperking;
- Zorg voor volwaardige alternatieven voor de auto;
- Heb aandacht voor de bereikbaarheid van bedrijven;
- Heb specifieke aandacht voor schoolomgevingen;
- Betrek bewoners bij de uitwerking van de plannen.



Centraal in het mobiliteitsbeleid staan de ambities voor 2030 zoals weergegeven in de volgende paragrafen. De wijze waarop deze doelstellingen worden bereikt (concreet onderzoek, beleid en maatregel) staat beschreven in de volgende hoofdstukken die hier per thema dieper op in gaan.

Capelle streeft een aantal doelen na om haar ambitie waar te kunnen maken:

- Bereikbaarheid: de druk op het wegennet van Capelle aan den IJssel is groot. In de spitsuren stroomt het verkeer onvoldoende door op de hoofdaders van Capelle. Met name de Algeracorridor, de Abram van Rijkevorselweg, De Capelseweg/Kanaalweg en de aansluitingen op de rijkswegen zijn aandachtspunten. In 2030 is daarna ook de ambitie om de bereikbaarheid en doorstroming op een hoog niveau te hebben en te houden. Geen sluipverkeer op de bestaande infrastructuur, het verhogen van de capaciteit waar nodig en het verbeteren van de ketenmobiliteit staan hierin centraal. Dit betekent ook inzet op openbaar vervoersverbindingen en (hoogwaardige) fietsverbindingen.
- Duurzaamheid: in 2030 dient de mobiliteit van Capelle aan den IJssel duurzamer te zijn en moet substantieel minder CO₂ uitgestoten worden.
- Leefkwaliteit: de leefkwaliteit van Capelle aan den IJssel wordt in alle wijken van de stad verbeterd.
- Verkeersveiligheid: het streven naar nul verkeersdoden en geen verkeersongevallen meer te hebben in Capelle. Maar ook het gevoel van verkeersveiligheid gaat verbeteren (subjectieve verkeersveiligheid).
- Economie: maatregelen m.b.t. het verkeer hebben een positieve bijdrage aan de economie en het ondernemersklimaat van Capelle aan den IJssel.

Door het logistieke verkeer zoveel mogelijk te concentreren op de hoofdassen van het wegennet worden de (woon)wijken van Capelle aan den IJssel minder belast en wordt de doorstroming en verkeersveiligheid verbeterd.

Het realiseren van de gemeentelijke mobiliteitsdoelen vergt grote inspanningen van alle belanghebbenden en kan alleen in samenwerking worden bereikt. De te nemen maatregelen bieden

kansen voor kennis ontwikkeling, het aanboren van nieuwe markten, het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefkwaliteit. In de komende hoofdstukken wordt dit verder uitgediept. Burgerparticipatie is daarbij erg belangrijk.

Meer inzet op verbeteren van fietspaden, fietsroutes en openbaar vervoer -als alternatief voor de auto- is essentieel voor het bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig en duurzaam houden van Capelle. In de nadere uitwerking van maatregelen staan doelen (bijvoorbeeld optimale bereikbaarheid versus duurzaamheid of leefkwaliteit) soms op gespannen voet met elkaar. Dit betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden.

4.6 Welke ambitie heeft Capelle?

Alle modaliteiten in balans

Capelle aan den IJssel heeft een unieke bereikbaarheidsmix. Zowel per fiets, met openbaar vervoer als met de auto is Capelle bereikbaar. De ligging van Capelle aan den IJssel maakt dat het goed verbonden is met Rotterdam en Rotterdam-Alexander, de Krimpenerwaard en Gouda. Dat willen we zo houden. In 2030 is de auto nog steeds welkom in de verschillende centra van wijken en de stad, alleen de afhankelijkheid van de auto wordt minder. Mobiliteitshubs zorgen voor betere overstapmogelijkheden (ketenmobiliteit) waardoor het wegennet minder belast hoeft te worden.

Het openbaar vervoer is in 2030 een volwaardig alternatief voor de auto voor reizen naar de economische toplocaties in de MRDH (binnen 45 minuten reistijd met het openbaar vervoer op Rotterdam CS, Den Haag CS en Delft). De first/last mile verbinding (voor- en natransport vanuit een OV halte) is sterk verbeterd, verbindingen tussen de metrostations en de verschillende wijken wordt daarvoor opgewaardeerd. Denk hierbij aan fietsverbindingen, de beschikbaarheid van deelmobiliteit of bijvoorbeeld door een betere inzet van de ParkShuttle en combinatie met openbaar vervoer over water. Reizigers zijn hierdoor voor onder andere woon-werk verkeer en het bereiken van voorzieningen en sociale activiteiten niet meer, of in mindere mate, afhankelijk van de auto. De fiets is een steeds belangrijker alternatief voor de auto en het openbaar vervoer in een stedelijke omgeving. Binnen 45 minuten heeft de fiets een range van 7,5 – 10 km, de e-bike haalt 15 – 20 km. Door de huidige fietsinfrastructuur te verbeteren, snelfietsroutes te realiseren en fietsers daar waar mogelijk en wenselijk meer prioriteit te geven in het verkeersnetwerk van Capelle aan den IJssel, zal de positie van de fiets verbeteren.

Een verkeersveilige stad

Capelle aan den IJssel is in 2030 een verkeersveilige gemeente, zowel objectief (het aantal geregistreerde ongevallen) als subjectief (de beleving van bewoners en bezoekers). Het doel hierbij is nul verkeersdoden, elke verkeersdoden is er namelijk een te veel. Een uniforme inrichting van de infrastructuur conform Duurzaam Veilig zal leiden tot een meer herkenbare weginrichting en daarmee een verbetering van de verkeersveiligheid. We maken werk met werk, maar waar nodig wachten we daar niet op. De focus ligt op de infrastructuur, maar er is ook veel aandacht nodig voor educatie en handhaving voor verkeersveilig gedrag.

Duurzaam op weg

Het faciliteren van duurzaam vervoer is belangrijk om de stedelijke leefkwaliteit te verbeteren. We zetten in op een goed laadpalenbeleid voor elektrische auto's, het stimuleren van fietsgebruik en het optimaliseren van ketenmobiliteit. Ook geven we zelf het goede voorbeeld met ons eigen wagenpark.

Toekomstbestendige stad

De wereld ontwikkelt zich snel, zo ook de mobiliteit. Nieuwe mobiliteitsconcepten met nieuwe vervoerwijzen zoals MaaS staan voor de deur en zullen vooral belangrijk zijn bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen, zoals Rivium. We proberen zo ver mogelijk vooruit te kijken en passen waar mogelijk onze beschikbare ruimte aan. Te beginnen in Rivium, waar smart mobility een integraal onderdeel uitmaakt van de planvorming.

Online wordt steeds meer gekocht, het aantal fysieke winkels neemt af. Daarentegen is de trend dat webshops juist 'stenen winkels' openen, met name in steden. De bereikbaarheid van de winkellocaties in Capelle blijft een onderscheidende factor in de regio. Voldoende gratis parkeermogelijkheden hoort daarbij. Dit leidt tot een aantrekkelijke werking voor onze middenstand en een impuls voor de lokale

economie. Parkeren voor bedrijven is wel zo veel mogelijk op eigen terrein. We gaan meer inzetten op schoner vervoer en daarmee het faciliteren van oplaadmogelijkheden.

In de volgende hoofdstukken worden deze 4 pijlers “Alle modaliteiten in balans”, “Capelle van den IJssel verkeersveilig”, “Duurzaam op weg” en “Toekomstbestendige stad” verder uitgewerkt. Elke pijler wordt daarbij voorzien van een streefwaarde zodat de ambitie vertaald is naar een concreet te monitoren wensbeeld. De streefwaarde worden gemonitord. De wijze van monitoring, de 0-meting en de te hanteren berekeningen worden in een monitoringsprogramma ‘Meten is Weten’ verder uitgewerkt. Belangrijke handvatten daarvoor zijn verkeerstellingen, gesprekken met in- en externe stakeholders als ook rapportages van de MRDH.

5. Pijler 1: Alle Modaliteiten in balans

Capelle aan den IJssel heeft een unieke bereikbaarheidsmix. Zowel per auto, fiets, als met openbaar vervoer is Capelle bereikbaar. Er zijn verschillende verbindingen met Rotterdam en Rotterdam-Alexander, de Krimpenerwaard en Gouda. Deze kwaliteit willen we behouden. De auto blijft welkom in de verschillende centra van wijken en de stad, maar ook de fietsverbindingen zijn belangrijk. Deze laatste modaliteit heeft een flinke groeipotentie. De combinatie met het openbaar vervoer zal leiden tot een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk waarbij iedereen op zijn eigen manier kan reizen. Mobiliteitshubs zijn een belangrijk onderdeel van dit netwerk en zorgen voor goede overstapmogelijkheden.

Dit hoofdstuk gaat in op de vervoersnetwerken afzonderlijk, en hoe deze samen gaan zorgen voor een gebalanceerd verkeerssysteem.

5.1 Autoverkeer

5.1.2. Regionale bereikbaarheid

De belangrijkste bereikbaarheidsproblemen voor Capelle hebben een regionaal karakter. De ligging nabij twee belangrijke autosnelwegen en de verbinding met de Krimpenerwaard maken dat bereikbaarheidsproblemen in overleg met de regio aangepakt worden. Voor de regionale verbindingen in Capelle is sprake van twee typen wegen:

- De Metropolaan verbindende wegen (dit zijn de autosnelwegen A20 en A16);
- Het Metropolaan basisnetwerk (dit zijn de Abram van Rijckevorselweg, de Capelseweg/Kanaalweg, Hoofdweg en Algeraweg;

Dat betekent dat zowel de oost-west- als de noord-zuidverbindingen onderdeel uitmaken van het regionale wegennet. Op deze wegen mag de reistijd in de spits 2 maal zo hoog zijn als buiten de spits. Binnen 15 minuten dienen de Metropolaan verbindende wegen bereikbaar te zijn.

Algeracorridor

De Algeracorridor - tussen Kralingseplein en de Algerabrug – is met name in de spitsen erg druk en dit leidt zonder maatregelen in de toekomst tot meer vertraging. Om op de lange termijn een robuuste oplossing voor deze knelpunten te bieden zijn twee maatregelpakketten in beeld gebracht: één gericht op het opwaarderen van de corridor voor de auto, het andere gericht op verandering van vervoerwijzen. Welke (combinatie van) maatregelen het meest effectief is, moet nog worden onderzocht in de MIRT Verkenning.

Omdat planvorming en uitvoering voor de robuuste oplossing nog even op zich zal laten wachten, worden er ook op de korte termijn (2021-2023) maatregelen genomen om de bereikbaarheid op de korte termijn te verbeteren. Dit is een mix van OV, fiets en automaatregelen, waarmee de wachttijd in de spits minder zal worden.

Extra oeververbinding

Steeds meer mensen komen naar de regio Rotterdam om te wonen, werken, leren en recreëren. Meer mensen betekent meer beweging, meer verbindingen. Door deze groei staat de bereikbaarheid steeds verder onder druk. De wegen tussen de oevers van de Nieuwe Maas lopen regelmatig vast voor alle soorten verkeersdeelnemers inclusief het openbaar vervoer.

Het verkeer is nu afhankelijk van een aantal oeververbindingen die de gebieden ten noorden en zuiden van de Nieuwe Maas met elkaar verbinden: de Van Brienoordbrug, de Beneluxtunnel, de Erasmusbrug, de Willemsbrug en de Maastunnel. Die verbindingen zijn druk, bij (kleine) verstoringen loopt het snel vast. Er ontstaan dan files en overvolle OV-lijnen. De verwachting is dat bij de beoogde groei van het aantal woningen binnen de regio deze drukte alleen nog maar verder toeneemt. Zonder ingrepen is de regio straks niet meer goed bereikbaar.

Met regionale en landelijke partijen zijn de mogelijkheden voor een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam onderzocht tussen Kralingen en Feyenoord. De voorziene aanvullende maatregelen voor deze oeververbinding zijn vooral gunstig voor korte OV en fietsritten naar Rotterdam-Zuid. Als gevolg van de Oeververbinding en de korte termijn maatregelen Algeracorridor moet de doorstroming op de A16 en de corridor toenemen. Het Kralingseplein maakt hier onderdeel van uit. Een nieuwe

oeververbinding met hoogwaardig openbaar vervoer tussen Kralingse Zoom, Zuidplein en een nieuw treinstation Stadionpark biedt ook betere OV-reismogelijkheden binnen het regionale en landelijke netwerk voor reizigers in Capelle. Stations Kralingse Zoom en Stadionpark kunnen daarbij een belangrijkere rol gaan vervullen voor Capelle.

Capelseweg/Kanaalweg

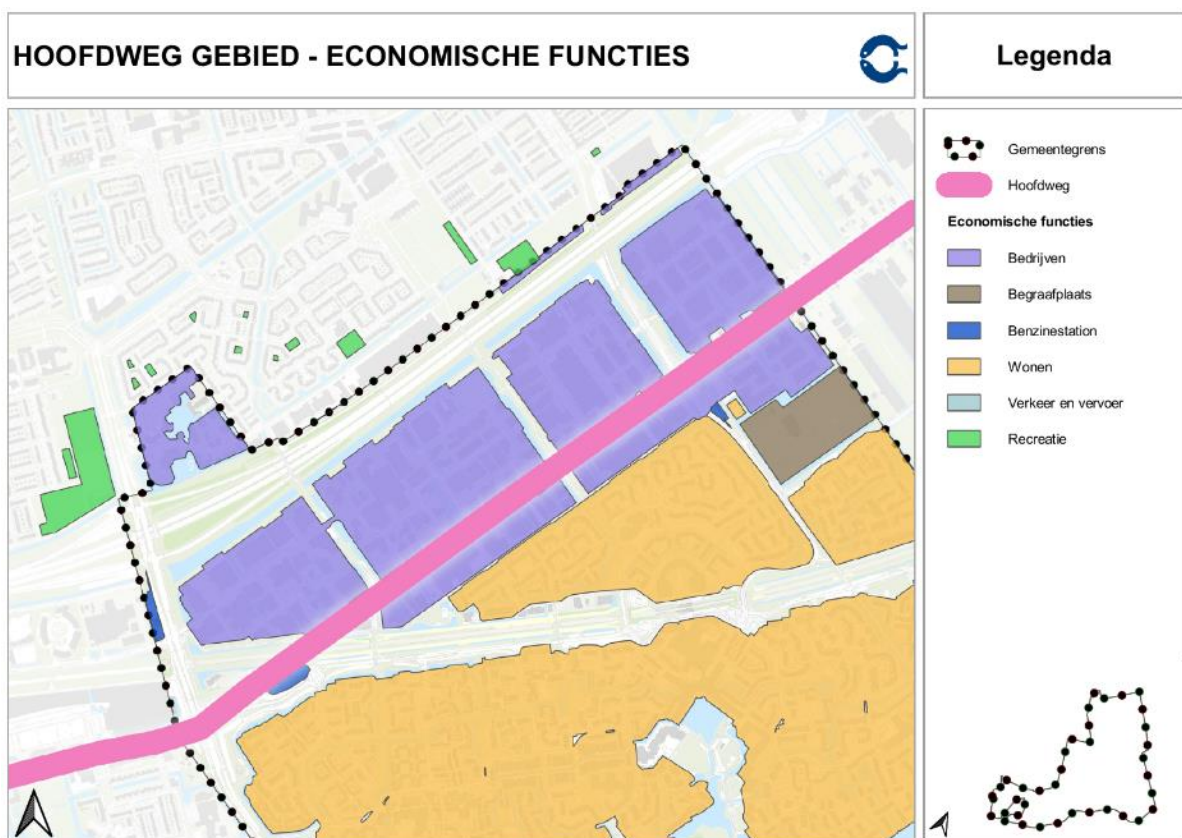
De corridor Capelseweg/Kanaalweg zit vooral door het aantal kruisingen, inritten en langsparkeren aan het maximum van zijn capaciteit. Omleiden via de Prins Alexanderlaan biedt geen goede oplossing omdat de Capelseweg de snelste route van en naar de A20 is en het meeste verkeer daarnaast lokaal (bestemmings)verkeer is. Verbreden van de weg is realistisch gezien niet mogelijk. De verkeersafwikkeling wordt bemoeilijkt door het vele parkeren en de aanwezigheid van laad en loszones langs de weg. Onderzocht wordt of het opheffen van parkeren en laden/lossen langs de weg mogelijk is.

Belangrijkste pijnpunt is de leefkwaliteit langs de Capelseweg/Kanaalweg. We onderzoeken hoe de doorstroming kan worden geoptimaliseerd met gerichte infrastructurele ingrepen (opstelstroken bij verkeerslichten) en het inzetten van slimme verkeerslichten (iVRI's). Daarnaast kan gekeken worden naar het beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze.

Hoofdwegplein en omgeving

Binnen het gebied tussen de Hoofdweg en de A20 zijn tal van bedrijven en winkels die veel verkeer aantrekken. In de afgelopen jaren is al veel gedaan om de doorstroming te verbeteren. Zeer ingrijpende maatregelen kunnen voor een verdere verbetering zorgen.

De oplossing van het probleem ligt op een hoger niveau. Een nadere studie moeten uitwijzen in hoeverre de problemen een relatie hebben met de hoeveelheid verkeer op de A16, A13 en A20. En of daar nieuwe oplossingen te vinden zijn. Het is interessant om de ontsluiting van de Rotterdamse wijken Nesselande en Prins Alexander erbij te betrekken. Hiervoor is de Hoofdweg destijds verdubbeld. Verder kan de drukte op het Hoofdwegplein afnemen door een andere aansluiting van de wijk Schollebaar te onderzoeken en kunnen de slimme verkeerslichten (iVRI's) mogelijk de doorstroming op de verbinding Rotterdam – Capelle – Nieuwerkerk verbeteren.



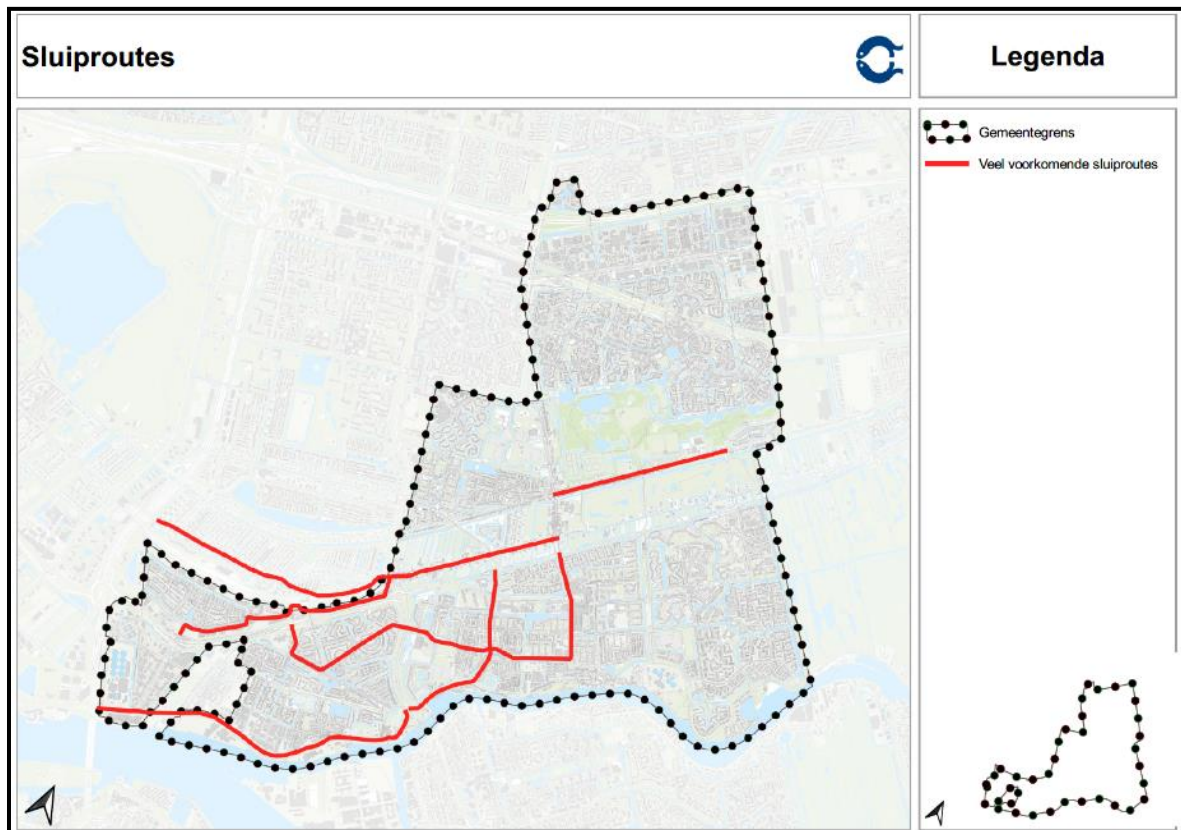
Figuur 5.1: Economische functies Hoofdweggebied

Daarnaast zijn er veel (auto)verkeersaantrekkende voorzieningen in dit gebied. De parkeercapaciteit is ruimschoots aanwezig. Dit maakt op dit moment dat veel mensen voor de auto kiezen om te reizen van en naar dit gebied. Maatregelen om het verkeer beter te geleiden kunnen enkel in samenhang met het parkeerbeleid worden gemaakt.

Tevens komt er een 3^e rijstrook op de A20, waarmee doorstroming op de A20 verbetert en de Hoofdweg/hoofdwegplein als sluiproute minder zal worden gebruikt.

5.1.2. Lokale bereikbaarheid

Sluipverkeer is een aandachtspunt in Capelle. Waar drukte op het hoofdwegennet ontstaat, verplaatst een deel van de drukte zich naar het onderliggend wegennet. Aandachtspunten zijn weergegeven in Figuur 5.2. Voor deze sluiproutes wordt onderzocht hoe we hier passende maatregelen kunnen treffen om hinder van het sluiptverkeer te verminderen. Veel sluiproutes zijn terug te voeren op de slechte doorstroming in de spits van de Algeracorridor en Abram van Rijckevorselweg. Inzetten op voldoende doorstroming op de metropolitane wegen is dus belangrijk.



Figuur 5.2: Veel voorkomende sluiproutes.

Wegcategorisering

Een herkenbare weginrichting (conform de richtlijnen “Duurzaam Veilig”) leidt tot verkeersveilig gedrag. Dit wordt vastgelegd in een “wegcategoriseringsplan”. Een wegcategoriseringsplan heeft als doel om het wegennet op gebied van functie (verblijfs-, ontsluitings-, of doorstromingsfunctie) en inrichting op elkaar aan te laten sluiten, overeenkomstig het gewenste gebruik en gedrag. Het huidige wegcategoriseringsplan is verouderd. Het nieuw op te stellen wegcategoriseringsplan biedt sturing aan het raamwerk van de wegenstructuur. Tevens vormt het de basis voor de beoordeling of wegen wel of niet voldoen aan de eisen van Duurzaam Veilig.

Er wordt in Capelle gekeken of er onderscheid gemaakt kan worden tussen verkeersaders en verblijfsgebieden.

- Metropolitane verbindingswegen: Deze wegen hebben tot doel om de regio en Capelle goed voor het autoverkeer te ontsluiten. Er zijn ook regionale doorstromingseisen opgenomen. Binnen Capelle betreffen het allemaal wegen binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50km/h of 70 km/h. Voldoende doorstroming is belangrijk om sluipverkeer via de wijkontsluitingswegen te voorkomen.
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW): deze wegen zijn bedoeld om de diverse wijken te verbinden met o.a. de metropolitane verbindingswegen waarbij de maximumsnelheid op 50 km/h ligt. Tezamen met de metropolitane verbindingswegen vormen zij het hoofdwegennet.
- De erftoegangswegen (ETW): met een maximumsnelheid van 30 km/h (met uitzondering van erven waar de maximumsnelheid 15 km/h is) is een wegcategorie met het hoogste verblijfskarakter. De verblijfsgebieden zijn aaneengesloten gebieden met wegen en straten waar de verblijfsfunctie prevaleert boven de verkeersfunctie. Het accent ligt op uitwisseling naar het hoofdwegennet en toegankelijkheid van de bestemmingen.
- “Onbepaalde wegen”: dit zijn wegen waarvan niet helemaal duidelijk is hoe deze het beste kunnen worden ingericht. In Capelle hebben we besloten dat deze wegen nog geen duidelijke categorie hebben. Soms is het een doorgaande weg (GOW), waarvan de snelheid wel laag moet zijn (30 km/u). Dit soort wegen dienen keer op keer tegen het licht te worden gehouden waarbij de lokale keuze hoe deze weg in te richten kan verschillen. Landelijk wordt hier op dit moment door de CROW² en SWOV³ onderzoek naar gedaan. Enerzijds streven we naar uniformiteit, maar anderzijds zal bij dit soort wegen maatwerk worden gevraagd. Er is geen standaardoplossing voor een GOW 30 km/u weg, hoewel hier landelijk wel over wordt nagedacht.

In de uitvoeringsagenda is aangegeven dat in 2021 voor Capelle een wegategoriseringsplan zal worden uitgewerkt.

Weginrichting

Nieuwe infrastructuur wordt ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Dat geldt ook voor herinrichtingen in het kader van groot onderhoud en projecten (IBOR). Op rotondes binnen de bebouwde kom heeft het verkeer voorrang. Bij de inzet van een nieuwe verkeersregelininstallatie is het uitgangspunt een iVRI. Een iVRI (intelligente VerkeersRegelinstallatie, is een regelininstallatie die kan communiceren met voertuigen en fietsers. Op basis van de ontvangen voertuigdata kunnen kruispunten efficiënter worden geregeld.

5.2 Fiets

Fietsen is een gemakkelijke, goedkope en gezonde manier van verplaatsen, vergt weinig openbare ruimte en middelen en is goed voor het milieu. Het zorgt er, mede door de komst van de e-bike, bovendien voor dat bewoners langer aan de maatschappij kunnen blijven deelnemen c.q. zelfstandig kunnen blijven functioneren. Om fietsgebruik te stimuleren wordt naast een goede infrastructuur ook ingezet op gedragsverandering bij weggebruikers. De fiets zien we als een belangrijke modaliteit waar in Capelle nog veel groeipotentieel aanwezig is. Met het stimuleren van fietsgebruik in al zijn vormen, de fietsroutes in het netwerk te verbeteren en ook de (fiets)infrastructuur aan te passen, willen we deze modaliteit verder op de rit zetten. Hiervoor maken we, waar mogelijk en wenselijk, ook gebruik van nieuwe innovaties.

Fietsgebruik

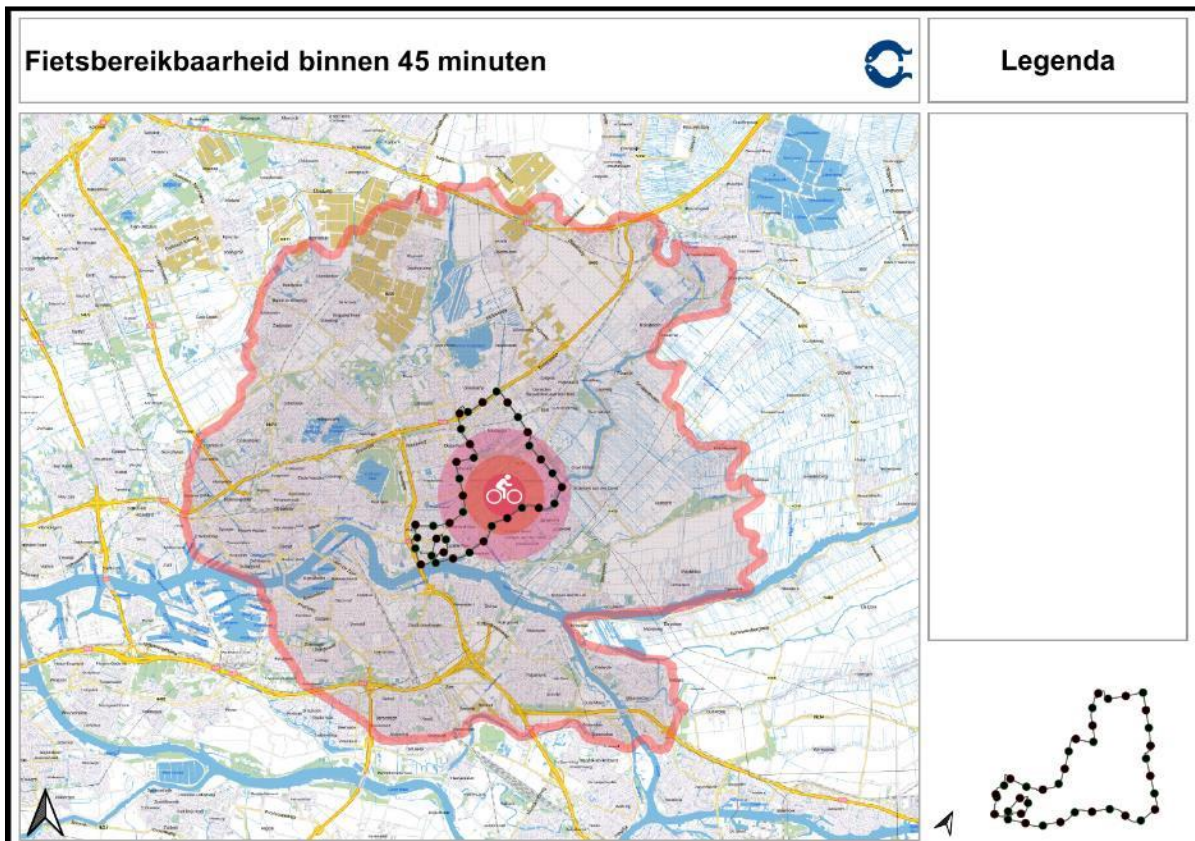
Van alle verplaatsingen in Capelle worden circa 26% met de fiets afgelegd. Dit is iets lager dan in Rotterdam (29%) en Den Haag (33%). Echte fietssteden zoals Amsterdam (35%) en Utrecht (40%) hebben een aanzienlijk hoger aandeel fietsers. De trend van de laatste jaren is een stijging van het fietsgebruik in Nederlandse steden. Capelle is stedelijk gebied met een sterke relatie met Rotterdam. Dit biedt kansen om het fietsgebruik verder te stimuleren. Met een e-bike of speed pedelec zijn afstanden van 15 - 25 km eenvoudig te overbruggen, waarmee het een goed alternatief voor woon-werkverkeer is.

² CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

³ SWOV: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is een onafhankelijk Nederlands wetenschappelijk onderzoeksinstituut op het gebied van de verkeersveiligheid.

Zo zijn grote delen van Rotterdam te bereiken, maar ook kernen als Krimpen aan den IJssel, Nieuwerkerk en Gouda zijn binnen 45 minuten te fietsen vanuit het hart van Capelle (zie Figuur 5.3). Om dit te stimuleren wordt de samenwerking aangegaan met De Verkeersonderneming (zie pagina 35).

Niet in alle gezinnen wordt van huis uit veel gefietst. Doordat ouders onbekend zijn met de fiets, wordt fietsgebruik onder hun kinderen ook niet gestimuleerd. Onbekend maakt onbemind voor hen. Om deze groep de mogelijkheid te bieden de fiets te proberen, zetten we in op fietscursussen en een fietsenbank.



Figuur 5.3: Fietsbereikbaarheid binnen 45 minuten vanaf Capelle centrum

Fietsnetwerk

In de regio worden snelle metropolitane fietsroutes aangelegd om het fietsverkeer te bevorderen over langere afstand om een alternatief te zijn voor autoverkeer. Ze zijn vooral gericht op metropolitane economische centra (Kralingse Zoom, Centrum Rotterdam, Alexander). Snelfietsroutes hebben het hoogste comfortniveau, zijn zo direct mogelijk en bieden een goed alternatief voor autogebruik op woon-werk verbindingen. De verbindingen Rotterdam – Capelle aan den IJssel – Gouda en Rotterdam - Capelle aan den IJssel – Krimpen aan den IJssel (o.a. langs Rivium) staan hoog op de agenda om in de komende jaren tot uitvoering te worden gebracht.

Het fietsnetwerk van Capelle bestaat verder uit een netwerk van (boven)lokale hoofdroutes en wijk-fietsroutes. De hoofd fietsroutes zijn verbindingen waarvan veel fietsers gebruik maken en waarop investeringen dus een hoog rendement hebben. Deze fietsroutes zijn de ruggengraat van het fietsnetwerk van Capelle. Binnen de wijken kunnen er aanvullende wijkroutes zijn. Daarnaast zijn er enkele ontbrekende schakels in het netwerk; verbindingen waarop fietsers in de huidige situatie meer dan 20% moeten omrijden voor belangrijke bestemmingen op bovenwijken niveau. Het fiets-routenetwerk dient opgebouwd te worden in een categoriseringsplan. De routes moeten uiteindelijk allemaal een goede kwaliteit krijgen (verkeersveilig, egaal (bij voorkeur geasfalteerd) en herkenbaar wegdek, voldoende breed).

Veiligheid en uniformiteit zijn belangrijke argumenten die pleiten voor 'fietsen in de voorrang'. Door fietsers, waar mogelijk en wenselijk, voorrang te geven, krijgt de fietser een sterkere positie en een eigen plaats in de openbare ruimte. Dit is in Capelle nog niet overal op een goede en uniforme wijze doorgevoerd.

Bromfiets naar de rijbaan

Iedere gemeente mag als wegbeheerder zelf bepalen waar bromfietsers van het fiets-/bromfietspad gebruik moeten maken en waar bromfietsers op de rijbaan moeten rijden. In Capelle rijden bromfietsen binnen de bebouwde kom op veel locaties op de rijbaan, maar nog niet overal. Het wensbeeld is dat bromfietsen binnen de bebouwde kom bijna overal naar de rijbaan gaan, met uitzondering van de verkeersaders. Een nadere inventarisatie hiervan is nodig.

Speed pedelecs

Volgens de huidige Nederlandse regelgeving is een speed pedelec gecategoriseerd als bromfiets. De plek van de speed pedelecs op de weg is op het fiets/bromfietspad en bij afwezigheid daarvan op de rijbaan. Het gebruik van speed pedelecs heeft een belangrijke bijdrage aan het verminderen van het autogebruik. Capelle volgt het landelijke en regionale beleid en de wettelijke regelgeving.

5.3 Voetgangers

Verplaatsingen te voet dragen bij aan de bereikbaarheid, leefkwaliteit, duurzaamheid en de gezondheid van de inwoners en gebruikers van woon-, werk- en recreatiegebieden. Voor verplaatsingen tot 2 kilometer is lopen een goed alternatief voor andere vervoerwijzen. Hiervoor zijn aantrekkelijke voetgangersvoorzieningen noodzakelijk. Goede voetgangersvoorzieningen hebben een positief effect op:

- Lokale economie: een goede bereikbaarheid te voet van en een aangenaam loopklimaat in stadscentra zorgt voor een toename van omvang en duur van het verblijf.
- Gezondheid: meer lopen betekent meer bewegen hetgeen aantoonbaar een positieve invloed heeft op zowel de lichamelijke als de geestelijke gezondheid.
- Ouderen: het beleid is erop gericht het door vergrijzing toenemende aantal ouderen langer zelfstandig thuis te laten wonen. Een goede bereikbaarheid te voet van dagelijkse voorzieningen is daarbij een randvoorwaarde.
- Sociaal domein: lopen betekent elkaar kunnen ontmoeten, vermindert eenzaamheid en vergroot sociale cohesie in buurten.
- Toegankelijkheid: invulling geven aan het VN-verdrag "Rechten voor mensen met een beperking" zorgt ervoor dat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij.
- Bereikbaarheid: lopen is een onmisbaar onderdeel van de reis van deur tot deur. Het stimuleren van ov-gebruik kan niet los gezien worden van goede looproutes van en naar haltes en stations.
- Luchtkwaliteit: als mensen voor korte verplaatsingen meer lopen in plaats van de auto pakken draagt dat bij aan vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen.

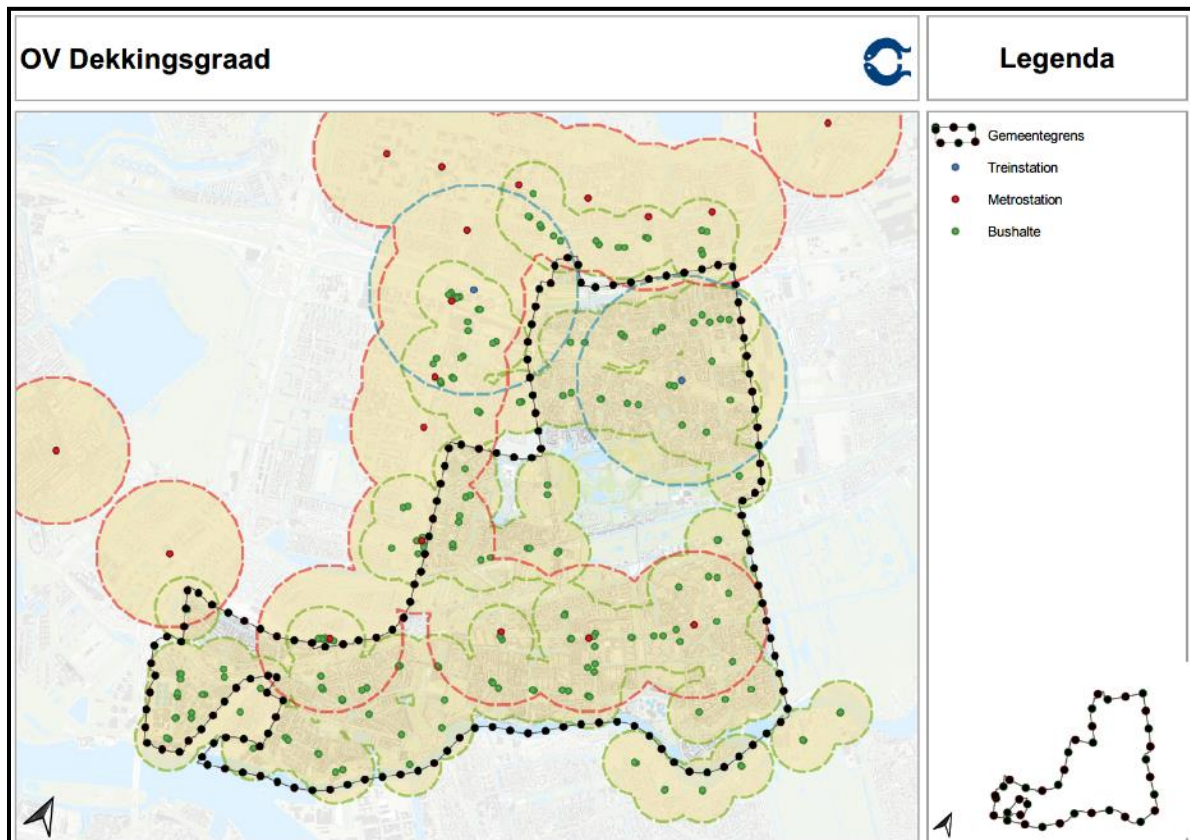
Goede kwaliteit van looproutes van woon- en werkgebieden naar voorzieningen als scholen, winkelcentra en bushaltes is belangrijk. Ook in woonwijken en op bedrijventerreinen is het van belang dat er goede logische looproutes komen. Een goede oversteekbaarheid wordt in het burgerpanel vaak benoemd.

Capelle heeft een "Visie Voetgangersoversteekplaatsen" waarin kwaliteitseisen voor oversteekplaatsen zijn beschreven. Deze visie wordt geactualiseerd als onderdeel van het voetgangersbeleid, waarbij aandacht wordt besteed aan zowel de oversteekplaats zelf als de omgeving en toeleidende routes. Capelle zet in op het inclusief maken van het voetgangersnetwerk. Het doel van een goed voetgangersnetwerk is mensen in staat te stellen te lopen of zelfs te stimuleren om vaker of verder te gaan lopen. Op basis van het "inclusiefmodel" kan bepaald worden of de voetgangerskwaliteit op orde is. Dit model gaat ervan uit dat iedereen gelijke kansen zou moeten hebben om deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Kan iemand met een beperking gemakkelijk gebruikmaken van een route, dan is deze zeker ook geschikt voor mensen zonder beperking. We prioriteren de knelpunten en de

belangrijkste knelpunten pakken we op. De overige aandachtspunten pakken we aan door werk met werk te maken.

5.4 Openbaar Vervoer

Capelle heeft een uitgebreid aanbod aan openbaar vervoersvoorzieningen. Zowel per trein (station Capelle Schollevaar), metro, bus als in de nabije toekomst via het water is openbaar vervoer beschikbaar. De frequente metroverbinding is een van de sterke punten van het openbaar vervoer in een deel van Capelle. Capelle heeft een vrijwel volledige dekking met het openbaar vervoer (wat betekent dat overal in Capelle binnen 300 meter een bushalte, binnen 700 meter een metrohalte en/of binnen 1 km een treinstation ligt). Zie Figuur 5.5.



Figuur 5.5: OV Dekkingsgraad

Metro

Het zuidelijk deel van Capelle is goed aangesloten op het metronetwerk van (de regio) Rotterdam. De RET heeft tot 2030 de concessie voor het metrovervoer. Voornamelijk is uitbreiding van het metronetwerk niet aan de orde. De proef met de weekendmetro (in de nacht van zaterdag op zondag rijdt de laatste metro een uur later) wordt definitief vanaf 2022 en in het tarievenkader OV van de MRDH in Capelle geïntegreerd.

ParkShuttle

De ParkShuttle is een vraagafhankelijke en hoogfrequente verbinding zonder bestuurder die rijdt tussen metrostation Kralingse Zoom, via de wijk Fascinatio, naar Rivium (meerdere haltes). De ParkShuttle wordt uitgevoerd met 6 onbemande, elektrische voertuigen die geleid worden via sensoren in het wegdek en rijdt hierbij sinds 1999 op een volledig eigen baan. In 2020 is de nieuwste generatie ParkShuttle geïntroduceerd. Eind 2020/ begin 2021 wordt gestart met het testen van de shuttles op de openbare weg en gaat de shuttle een groter gebied van Rivium bedienen (deels tussen het normale verkeer) tot aan de Schaardijk. Bij goedkeuring door de RDW wordt de ParkShuttle wereldwijd het eerste autonome, permanente openbaar vervoersysteem dat zich voortbeweegt in gemengd verkeer. Iets waar we trots op zijn en waarvan we de ervaringen graag willen delen.



Figuur 5.6: De nieuwste generatie Parkshuttle

OV over water

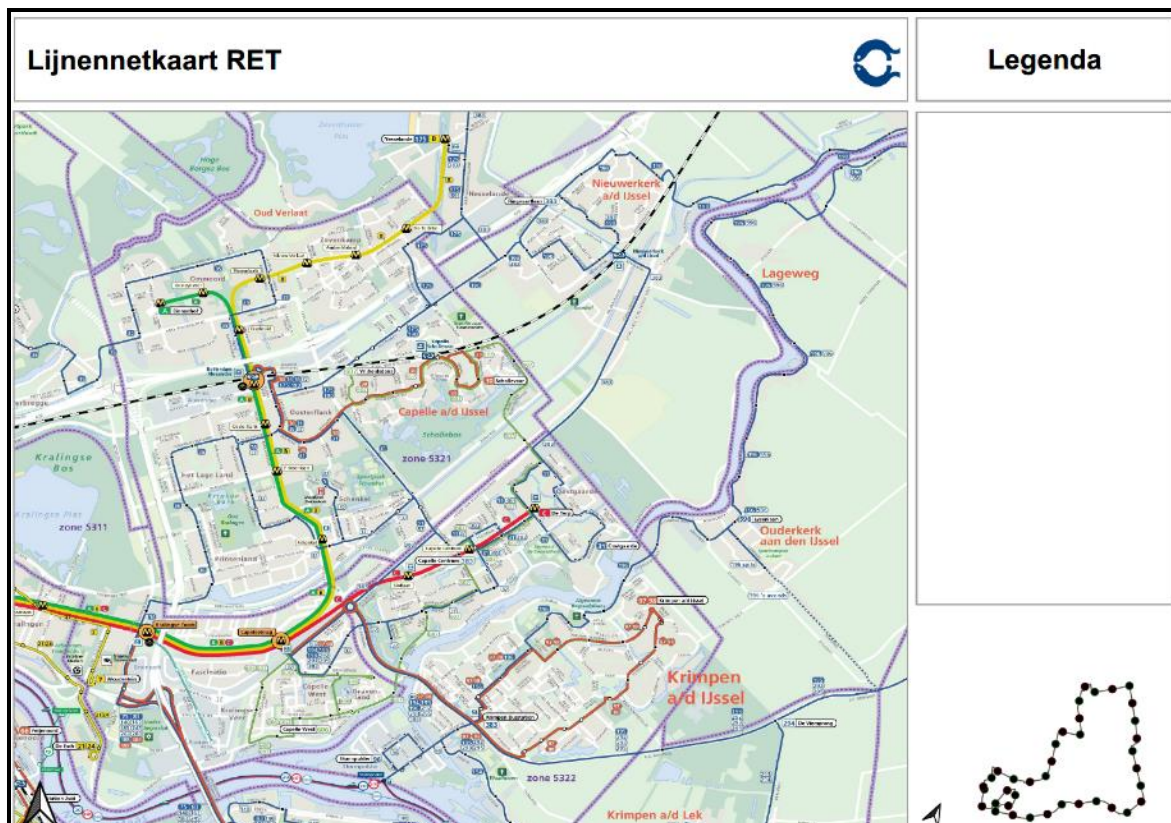
Openbaar vervoer over water kan de verbindingen tussen de Drechtsteden en Rotterdam en de Algeira -en Van Brienoordcorridor ontlasten. In de nieuwe concessie vanaf 2022 voor personenvervoer over water in de regio Rotterdam – Drechtsteden wordt een nieuwe halte op Rivium opgenomen tussen Rotterdam en Dordrecht/Kinderdijk Daarmee gaat een belangrijke wens van Capelle in vervulling en krijgt Rivium een directe ontsluiting op dit vervoer over water. Dit is een belangrijke impuls voor de gebiedstransformatie en een wezenlijke bijdrage aan de toekomstige bereikbaarheid. De Vervoersknoop Rivium is daarmee gereed.

Bus

De verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer beleid ligt bij de MRDH. De gemeente oefent invloed uit op het beleid door te reageren op de jaarlijkse voorstellen van de vervoerbedrijven. Waar nodig neemt de gemeente zelf initiatief, zoals bijvoorbeeld het inzetten van de buurtbus. Hiervoor evalueren we het gebruik in 2021, monitoren we 2 jaarlijks het gebruik van de buurtbus en onderzoeken we het verlengen van de lijn richting IJsseland. Door de sterke relatie vanuit Capelle naar Rotterdam met railverbindingen zijn de buslijnen in Capelle wel onder druk komen te staan. Behalve lijn 30, rijden de buurtbus, lijn 31 en 37 niet 's avonds en ook deel niet in het weekend. Een heroriëntatie van het busvervoer in Capelle tussen de wijken en naar regionale centra (Alexandrium) en OV knopen is hierop zijn plek. Daarnaast kan de OV bereikbaarheid van zuidelijk deel van 's Gravenland en de rondelen verbeterd worden door het maken van een bushalte ter hoogte van de Schönberglaan. Hiervoor zijn nu mogelijkheden in kader van het onderzoek van de MIRT Oeververbindingen. Hierdoor wordt een "blinde vlek" in de invloedssfeer in de avond/weekend voor het openbaar vervoer opgevuld met een hoogwaardige verbinding.

Toegankelijkheid en doelgroepen

Bushaltes dienen (wettelijk verplicht) toegankelijk gemaakt te worden voor alle gebruikers. Het beleid is jaren geweest om dit met IBOR projecten mee te nemen. We zien echter dat het aantal niet toegankelijke haltes beperkt wordt opgepakt. Vanwege vergrijzing en meer aandacht voor ouderen en mindervaliden zetten we hierop in om dit als programma op te pakken. Om het kwaliteitsniveau van de bushaltes verder te verhogen zijn we ook bezig met nieuweabri's. Hier wordt de komende jaren extra aandacht op gezet. Senioren (65+) kunnen nu al gratis gebruik maken van het openbaar vervoer op het netwerk van RET en dat willen we ook doorzetten na 2022.



Figuur 5.6: Lijnnetkaart RET

5.6 Streefwaarde Alle modaliteiten in balans

Het gebruik van de verschillende modaliteiten van Capelle willen we meer in balans brengen. Dat vraagt om aanpak van de regionale bereikbaarheidsproblemen, een update van de functies van het wegennet, extra aandacht voor fiets, voetgangers en parkeren en openbaar vervoer. Op basis van een 0-meting en inzet van het burgerpanel monitoren wij de balans. Hiermee bewegen wij meer richting de modal split zoals die gemiddeld voor de MRDH geldt.

Voor deze modal shift zetten wij in op het verleiden en faciliteren van de weggebruiker om daar waar mogelijk en wenselijk een verandering in de vervoerswijze keuze te maken. We maken het gebruik van andere vervoerwijzen niet onmogelijk of extra onaantrekkelijk. Onze ambitie is om de groei van de mobiliteit die ook de komende jaren nog zal optreden, zoveel als mogelijk op te vangen via de modaliteiten fiets en openbaar vervoer. (Zie ook hoofdstuk 4 voor meer uitleg over modal split en de verschuiving van aandelen).

Als streefwaarde voor 'modaliteiten in balans' hanteren we een modal shift van 2020 naar 2030:

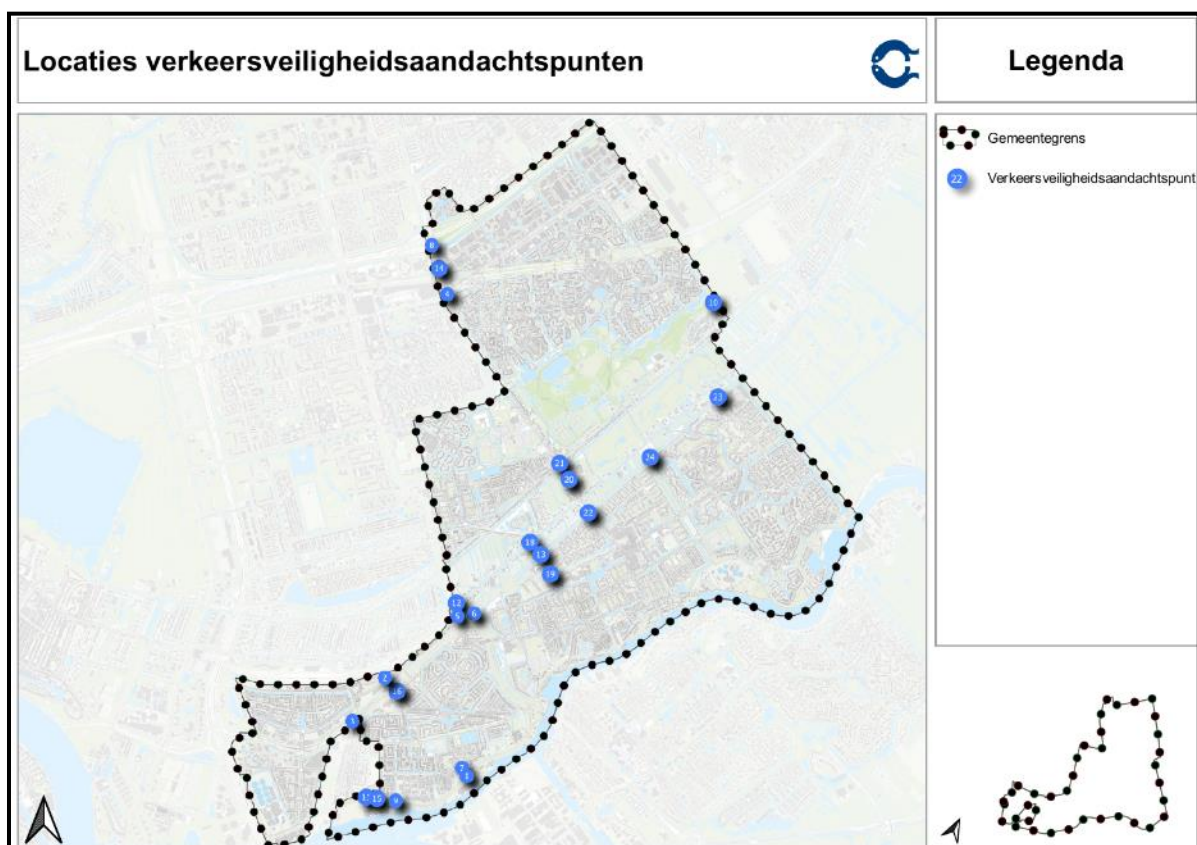
- Opvang groei mobiliteit met groei aandeel openbaar vervoer (stijging aandeel 1 procentpunt)
- Opvang groei mobiliteit met groei aandeel fiets (stijging aandeel 1 procentpunt)
- Afname aandeel auto met 2 procentpunt

6. Pijler 2: Een verkeersveilige stad

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een pijler in het Programma Mobiliteit en essentieel onderdeel van het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Dit strategisch plan bevat een visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid van alle overheden. Uit cijfers blijkt dat het aantal (ernstige) verkeersgewonden blijft stijgen en dat de daling van het aantal verkeersdoden stagneert. Capelle heeft zich aangesloten bij het SPV en gaat de komende jaren pro-actief inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid met de risicogestuurde aanpak. Daarnaast heeft Capelle in 2018 het onderzoeksrapport "Verkeersveiligheidsinspectie en Maatregeleninventarisatie verkeersveiligheid 2018" laten opstellen. Naast enkele specifieke locaties komen ook enkele routes uit dit onderzoek naar voren waarop het ongevallenbeeld ongunstig is. Dat vraagt dan ook om een integrale aanpak van deze routes in samenhang met een wijziging in de verkeersdruk, het snelheidsgedrag en vanuit de risicogestuurde aanpak, de ruimte voor voetgangers en fietsers. Het toepassen van de principes van Duurzaam Veilig is een essentieel uitgangspunt.

6.1 Onveilige locaties in beeld

We willen doelgericht bestaande onveilige locaties aan gaan pakken, maar ook weten waar potentieel onveilige locaties kunnen ontstaan. Dit doen we door gebruik te maken van instrumenten om de lokale situatie te doorgronden (bijv. schoolenquêtes en een online meldpunt) en instrumenten om in contact te treden met doelgroepen en intermediairs. Daarbij wordt ingezet op een instrumentarium dat zowel de ontwikkeling van de doelen van Capelle als van de MRDH monitort.



Figuur 6.1: Locaties verkeersveiligheidsaandachtspunten (bron: "Verkeersveiligheidsinspectie en Maatregeleninventarisatie verkeersveiligheid 2018")

Uit het onderzoek "Verkeersveiligheidsinspectie en Maatregeleninventarisatie verkeersveiligheid 2018" is een lijst en kaart met prioriteiten op gebied van verkeersveiligheid gekomen. Deze lijst en kaart laat zien welke locaties naar rato objectief gezien het meest onveilig zijn. De grootste aandachtspunten zijn de kruisingen met de Abram van Rijckevorselweg, de IJsseldijk/Nijverheidsstraat,

Kanaalweg/Capelseweg en de Burgemeester van Beresteijnlaan (zie Figuur 6.1). Voor deze locaties onderzoeken we op welke wijze de verkeersveiligheid verbeterd kan worden.

Doelgroepen

Naast het aanpakken van de bestaande knelpunten, verbeteren we ook pro-actief de verkeersveiligheid op basis van de risicogestuurde aanpak. We richten ons op doelgroepen waarvan bekend is dat ze een verhoogd risico hebben om slachtoffer te worden van een verkeersongeval. Uit de analyse van de MRDH komen een aantal risicogroepen naar voren, waar wij ons de komende jaren op richten:

- de basisschoolleerling op de fiets of te voet (0-11 jaar);
- de middelbare scholier op de fiets (12-15 jaar);
- jongeren (16-17 jaar) op een snor- of bromfiets en fiets.

Vanuit de SPV aanpak is duidelijk dat kinderen tot 15 jaar en jongvolwassenen van 25 tot en met 29 jaar een hoog verkeersveiligheidsrisico lopen. Ouderen (67+) op een (elektrische) fiets zien wij ook als een doelgroep die een verhoogd verkeersveiligheidsrisico lopen.

Fiets

We willen dat iedereen zich veilig kan voortbewegen in Capelle, dus ook per fiets. Goede fietspaden zijn niet alleen van belang voor de doorstroming, ook de veiligheid speelt hierbij een belangrijke rol. Te smalle fietspaden kunnen leiden tot botsingen of enkelzijdige ongevallen (fietsen tegen stoeprand, buiten de verharding komen etc.). Deze, vaak wat kleinschalige, ongevallen worden meestal niet in de ongevallenregistratie meegenomen. Maar ze komen wel veelvuldig voor. De fiets wordt een steeds beter alternatief voor de auto, met name de e-bike en speed pedelec. Hiervoor zijn bredere fietspaden noodzakelijk en is een consistent beleid nodig zodat iedereen weet wat de gewenste plek op de weg is.

In de periode 2014 – 2019 zijn 66 fietsers gewond geraakt bij een verkeersongeval en 3 fietsers zijn overleden. De meeste ongevallen waren flankongevallen, waarbij een fietser dus vanaf de zijkant werd aangereden. Dit was vaak op een kruising. Een fietspadinrichting conform de richtlijnen van het CROW verbetert niet alleen het comfort, het is ook veilig. Gestreefd wordt dat alle fietspaden in 2030 egaal en comfortabel voor fietsers zijn, bij voorkeur in gesloten verharding. Doordat het fietsgebruik toeneemt, maar ook het gebruik van andere voertuigen op het fietspad zoals bakfietsen, is de breedte van fietspaden een aandachtspunt. De massa- en snelheidsverschillen nemen namelijk toe, daar is meer ruimte voor nodig.

De Fietsersbond heeft samen met burgers knelpunten in het fietsnetwerk aangedragen. Dit zijn knelpunten op gebied van directheid, snelheid, comfort en veiligheid. Deze knelpunten dienen als basis voor de nieuwe fietsbeleidsagenda. De school-thuisroutes in de gemeente zijn een blijvend aandachtspunt. De 12 tot 15 jarigen zijn door de MRDH benoemd als belangrijke doelgroep. Hier wordt zowel preventief (door communicatie met school en ouders) als repressief (handhaving) aandacht aan gegeven.

De volgende aandachtspunten worden meegenomen bij de uit te werken oplossingsmaatregelen en bij IBOR projecten:

- fietspadbreedte is afgestemd op verwachte gebruik. Er moet ruimte zijn om elkaar in te halen, zeker op de drukke routes.
- We gaan onderzoeken welke obstakels (paaltjes e.d.) niet noodzakelijk zijn. Ieder obstakel is een potentieel gevaar voor enkelzijdige ongevallen;
- We zetten in op een consistent fietsnetwerk. Dit betekent dat we zo veel mogelijk conform ontwerprichtlijnen Duurzaam Veilig wegen inrichten. Op 30 km/h wegen is uitgangspunt dat fietsers op de rijbaan rijden, mits dit de meest veilige plek voor hen is (GOW 30 km/h). Langs 50 km/h wegen liggen vrijliggende (brom)fietspaden. Op dit moment is het niet op alle locaties veilig voor fietsers om op de rijbaan te rijden, bij reconstructies kan het wegontwerp aangepast worden en gaan we werk met werk te maken;
- Rondom schoollocaties zetten we in op een veilige vormgeving. In samenwerking met actieve schoolbesturen, ouders, scholieren en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROVZH) gaan we gericht onderzoeken waar de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Dit geldt voor zowel de basisscholen als de middelbare scholen.

6.2 Verkeersgedrag

Naast de infrastructuur speelt ook het verkeersgedrag een rol in de verkeersveiligheid. De infrastructuur kan nog zo goed ontworpen zijn, als de weggebruiker zich niet aan de regels houdt of de juiste vaardigheden ontbreken, leidt dit nog steeds tot verkeersveiligheidsrisico's.

De belangrijkste risicovolle gedragingen die voor deze doelgroepen gelden zijn onderzocht door de MRDH. Deze gedragingen vragen om een aanpak op het verkeersgedrag. Een aantal van deze gedragingen kunnen wij als Capelle niet zelfstandig oppakken. Dit zijn acties die we regio breed of zelfs landelijk inzetten (denk aan afleiding door smartphones). We zetten in op de volgende educatieve maatregelen:

- Fietsverlichtingscampagne. Dit is een jaarlijks terugkerende campagne die we in samenwerking met VVN organiseren. Zichtbaarheid van fietsers is een belangrijk aandachtspunt;
- Terug naar Schoolweken. Dit is ook een jaarlijks terugkerende campagne in samenwerking met VVN aan het begin van het schooljaar. We vragen aandacht voor de scholieren en hun ouders. Daarnaast biedt deze actieweek een goede mogelijkheid om bijvoorbeeld naar de school-thuisroutes te kijken per kind;
- Een veel gehoorde klacht is het fout parkeren (na)bij scholen. Een probleem dat deels infrastructureel is op te lossen, maar ook echt een gedragsprobleem is. In samenspraak met de scholen en ouders gaan we onderzoeken hoe we deze problematiek aan gaan pakken. Een "schoolstraat" (waarbij de straat tijdens de schoolochtendspits en -middagspits tijdelijk volledig wordt afgesloten) is daarbij een mogelijkheid;
- We zien steeds vaker ongevallen gebeuren onder senioren op e-bike. De e-bike gaat sneller dan een gewone fiets en is vaak ook zwaarder. Dit leidt tot een verhoogde kans op ongevallen, waarbij onder senioren de kans op letsel groter is. Om senioren wegwijs te maken met e-bikes gaan we e-biketrainingen organiseren. Hiervoor zoeken we de samenwerking met VVN en de Ouderenbonden.

Om verkeersgedrag structureel te veranderen, leggen we de focus in de aanpak op de jeugd en de jongeren. Scholen en andere organisaties waar veel jongeren bij elkaar komen zien wij als een belangrijke plaats om aan structurele gedragsverandering te werken. Vanuit de jeugd verwachten we ook ouders, ouderen en andere doelgroepen te kunnen bereiken. Daarnaast leren we onze toekomstige volwassenen en ouderen al verkeersveilig gedrag aan.

Schoolomgevingen

Voor de bereikbaarheid van de scholen zijn veilige routes essentieel. De schoolomgeving (basisschool) is op de eerste plaats het domein van de voetganger en de fietser. Voor de basisscholen streven we naar een schoolomgeving die veilig is en waar verkeer en parkeren op de tijdstippen van halen en brengen soepel verloopt. De komende jaren staat dit hoog op de agenda.

De ouders van de leerlingen en de scholen zelf spelen een belangrijke rol in het mobiliteitsgedrag op weg naar en rondom de basisscholen. Zij hebben een verantwoordelijkheid op het gebied van verkeersveiligheid. Samen met de school (bestuur, leerkrachten, ouders, scholieren) beoordelen we de looproutes en brengen we, als daartoe aanleiding is, verbeteringen aan. Voorwaarde is echter wel dat de basisschool actief is op het gebied van verkeersveiligheid (verkeerslessen en het stimuleren van lopen en fietsen naar school, 'veiligheidslabel') zodat de inspanningen en investeringen elkaar versterken. Dit doen we in samenwerking met het ROVZH en het School op Seef programma, dat kosteloos de mogelijkheid biedt om educatieve programma's in te zetten. Hierbij hebben we speciale aandacht voor school-thuis routes.



6.3 Handhaving

Naast het aanpakken van de infrastructuur en het verkeersgedrag, is handhaving belangrijk. Als er niet wordt gehandhaafd, is er geen pakkans voor overtreders en zullen sneller verkeersovertredingen worden gemaakt. Handhaving is een andere randvoorwaarde om de ambitie van nul vermijdbare verkeersslachtoffers te halen.

We hebben al structureel contact met de politie. Regelmatig bespreken we de aandachtspunten op het wegennet van Capelle. In samenspraak met de politie gaan we bepalen op welke wijze we handhaving gericht in kunnen zetten. We denken aan gerichte acties. Daarbij kijken we ook naar de inzet van BOA's (Buitengewoon opsporingsambtenaren). Dit doen we zowel met de regionale verkeershandhavingsteams als in de basisteams.

We pleiten ervoor niet enkel digitaal (met camera's) te handhaven. Meer 'blauw op straat' betekent dat men sneller het gedrag aanpast. We denken hierbij aan gerichte acties op het gebied van fietsverlichting, snelheid en overlast van parkeren. Wat betreft snelheid doen we eerst een snelheidsvoormeting voordat handhaving wordt ingeschakeld.

6.4 Streefwaarde Verkeersveilige stad

Om de verkeersveiligheid in Capelle te verbeteren, pakken we knelpunten aan en kijken we waar verkeersveiligheidsrisico's te verwachten zijn. Voor de aanpak zetten wij in op een mix van infrastructurele, gedrags- en handhavingsmaatregelen. Het doorvoeren van de Duurzaam Veilig principes is daarbij essentieel. Elk verkeersongeval is er één te veel. Wij hebben voor ogen om zoveel mogelijk verkeersongevallen te verminderen. We streven naar nul verkeersslachtoffers. Daarmee sluiten we aan bij het meerjarenprogramma 'Maak van de nul een punt' van het MRDH. Deze 'maak van de nul een punt' – aanpak is bij veel Nederlandse wegbeheerders al geïmplementeerd. Een doelstelling waarin gestreefd wordt naar weliswaar minder verkeersslachtoffers dan voorgaande jaren, maar nog steeds een x aantal wordt als onethisch ervaren door verschillende organisaties en betrokkenen. Met de nul wordt getracht om mensen te inspireren en in beweging te krijgen om samen een verkeersveilige stad te bereiken!

Als streefwaarde voor 'een verkeersveilige stad' hanteren we 0 verkeersslachtoffers in 2030

7. Pijler 3: Duurzaam op weg

De wereldwijde energietransitie zet in op een overgang van een (mobiliteits)systeem met fossiele brandstoffen naar een systeem op basis van schone vormen van opgewekte energie. Het terugbrengen van de CO₂-uitstoot in het verkeer is een belangrijke opgave in het mobiliteitsbeleid van de 23 samenwerkende gemeenten in de MRDH. Op Capelse schaal betekent dit dat we inzetten op verbetering van de luchtkwaliteit. Daarmee dragen wij bij aan de wereldwijze klimaatdoelstellingen en zorgen we voor een betere luchtkwaliteit in onze eigen gemeente.

Dit vraagt om schoon, stil en energiezuinig vervoer, dat minder ruimte in beslag neemt. Die opgave staat onder druk, want het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de MRDH zal de komende jaren sterk stijgen. Daarom is een transitie naar duurzame vormen van mobiliteit noodzakelijk. De duurzame mobiliteitstransities kunnen wij als gemeente echter niet alleen realiseren, wij werken samen met bewoners, de markt, lokale initiatieven, bedrijven en andere overheden. In de ambitie van de MRDH is vastgelegd dat in 2025 de CO₂-uitstoot in het verkeer 30% lager is dan in 2016. Op dit moment veroorzaakt het vervoer van mensen en goederen circa 20% van de regionale CO₂-uitstoot en levert daarmee een negatieve bijdrage aan de luchtkwaliteit. Een groot deel van de emissie is afkomstig uit personenmobiliteit (personenauto's, tweewielers, bussen) van woon-werk- en zakelijk verkeer.

7.1 Programma Duurzame mobiliteit: een gefaseerde regionale aanpak

In de uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 en de Strategische Agenda Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft de MRDH de ambitie vastgelegd dat de CO₂ uitstoot 30% lager is dan 2016. In 2018 is een maatregelenpakket CO₂-reductie Verkeer opgesteld met een menukaart aan mogelijke maatregelen om de ambitie van 30% CO₂ reductie in 2025 te behalen. Uit een recente doorrekening is gebleken dat de MRDH gemeenten met deze maatregelen in 2025 een gezamenlijke maximale theoretische reductie van 17% kunnen halen. De resterende 13% moet komen uit landelijk te nemen maatregelen. In plaats van 17% is 12% al ambitieus. Succesvolle uitvoering van de voorgestelde maatregelen is daarbij dan randvoorwaardelijk. Aan alle deelnemende gemeenten is gevraagd uit de menukaart de bij de eigen gemeente passende keuzes te maken:

1. Elektrisch vervoer;
2. Verduurzaming logistiek;
3. Werkgebonden mobiliteit (Werkgeversaanpak);
4. Deelmobiliteit i.c.m. Bouwen rondom OV-locaties en lage parkeernorm.

In 2020 werken we in samenwerking met alle andere gemeenten kansrijke oplossingsrichtingen uit tot een regionaal maatregelenpakket dat bestaat uit:

1. Eigen huis op orde: We verduurzamen onze aanbestedingen, zorgen voor CO₂-neutrale mobiliteit van onze eigen voertuigen en het vervoer van werknemers en toeleveranciers wordt zo snel mogelijk aangepakt;
2. Systeemverbeteringen op korte termijn (vanaf 2020): Reeds geplande verbeteringen in het OV en infrastructurele maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren.. Aangevuld met plannen voor een versnelde invoering van zero-emissie voertuigen;
3. Plannen voor voorbereidingen systeemverbeteringen op de lange termijn (vanaf 2025): maatregelen in het verkeerssysteem (OV en fiets, elektrisch vervoer, nieuwe vervoersconcepten) die een langere voorbereidingstijd vragen in verband met planvorming, ruimtelijke procedures en het regelen van financiering;
4. Voorbereiden van structuurverbeteringen: Ruimtelijke maatregelen voor het bouwen rondom OV-knooppunten en aanpassingen in de verkeerscirculatie en de herinrichting van straten. Deze zijn pas op langere termijn (na 2025) effectief.

Thema	Maatregelnummer ³	Maatregel	MRDH/Gemeente
	A8	ZE bestratings- en rioleringswerkzaamheden	Gemeente
	A9	ZE eigen wagenpark	Gemeente
	B2	Duurzaam PV over water	MRDH
	NMG3	ZE materieel bouw	Gemeente
Elektrisch vervoer	B6	Gedifferentieerde parkeertarieven	Gemeente
	B8	Laadinfrastructuur en maatregelen elektrische auto's	Gemeente
	B9	Regionale tariefstelling laadinfrastructuur	Gemeente
	B10	Laadinfrastructuur bij VVE's	Gemeente
	C1	Pilots innovatieve beprijzing	Gemeente
	NMG1	Weren van vuile scooters	Gemeente
Verduurzaming logistiek	B7	Logistiek makelaar	Gemeente
	B16	ZE-zones stadslogistiek	Gemeente
	B17	Logistieke hubs	Gemeente
	B19	Wagenpark adviseur	Gemeente
	NMR2	Connect Transport Corridor	MRDH
Werkgebonden mobiliteit	A10	ZE zakelijk verkeer gemeenten	Gemeente
	A11	Mobiliteitsplan gemeenten	Gemeente
	B11	Werkgeversaanpak	Gemeente
Fiets, OV en innovatieve mobiliteit	B1	Verhogen capaciteit en frequentie tram- en lightrail (zie C0)	MRDH
	B3	Upgrade busverbindingen naar HOV/R-net (zie C0)	MRDH
	B4	Metropolitane fietsroutes	Gemeente
	B5	Nieuwe vervoerconcepten	Gemeente
	B14	Autoparkeerplekken bij OV-stations	Gemeente
	B15	Scholenaanpak	Gemeente
	B18	Talking traffic	Gemeente
	C0	Gebiedprogramma MoVe (B1, B2, C2, C3, C4 en C5)	MRDH
	C2	Verdubbeling Oude lijn (zie C0)	MRDH
	C3	No regret-pakket CID/Binckhorst (zie C0)	MRDH
	C4	MIRT-verkenning oeververbinding Rotterdam (zie C0)	MRDH
	C5	Verkenning CID Binckhorst lange termijn (zie C0)	MRDH
	D1	Mobiliteitstransitie Zuidelijke Randstad	MRDH
	D2	Opwaardering OV-knooppunten	MRDH
	D4	Modal shift korte ritten	Gemeente
	NMR1	Maa5-pilot Rotterdam The Hague Airport	MRDH
Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	B12	Lage parkeernormen	Gemeente
	B13	Betaald parkeren in alle centra	Gemeente
	D3	Richtlijn bouwen bij OV-locaties	Gemeente
	D5	Straat van de Toekomst	Gemeente
	NMG2	Snelheidsverlaging op snelwegen naar 80 km/h	Gemeente

Figuur 7.1: Overzicht regionale maatregelen

In figuur 7. 1 is de eerder genoemde menukaart opgenomen met maatregelen die per gemeente ingevoerd kunnen worden om de CO₂ reductie te bereiken. Voor het aandeel van 12% voor Capelle zetten we in op maatregelen A8, A9, A10, B8, B9, B10, NMG1, A11, B11, B16, B17, B4, B5, B14, B18, D3 en D4.

7.2 Elektrisch rijden

De laatste jaren is er een sterke transitie zichtbaar op het gebied van elektrisch rijden. Het Rijk heeft vastgelegd dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's 100% uitstootvrij moeten zijn. Om het laden van de elektrische auto's te faciliteren zijn voldoende laadpalen nodig. Op dit moment ondersteunen we waar mogelijk (private) initiatieven tot het plaatsen van oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's en fietsen op straat, in garages en in stallingen. Om de plaatsing en locatiekeuze van laadpalen goed te laten verlopen, is in 2020 een laadpalenbeleid vastgesteld. Dit laadpalenbeleid richt zich enerzijds op de locatiekeuze van (openbare) laadpalen bij bestaande gebouwen, en anderzijds op de voorschriften bij de ontwikkeling van nieuwe gebouwen. Het laadpalenbeleid voeren wij in samenwerking uit met het programma Duurzaamheid. In het laadpalenbeleid is onder andere bepaald hoe om te gaan met laadpalen voor elektrische voertuigen. Elke twee jaar wordt het laadpalenbeleid herzien.

7.3 Zero Emission Logistiek

Green Deal Zero Emission richt zich op meer doen met minder bewegingen en met minder emissies. Partijen van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek willen dat in 2025 de stadskernen emissievrij worden beleverd. Daarmee lopen partijen vooruit op de Europese wetgeving die stelt dat in 2050 alleen emissievrije voertuigen de stad in mogen. Doel is de emissie van CO₂, NO_x en fijnstof als gevolg van stadslogistiek te reduceren tot nul. Daarnaast willen partijen het geluid beperken. Als gemeente conformeren wij ons hieraan en bekijken wat de stand van zaken met betrekking tot de haalbaarheid is. We streven ernaar om in 2025 de winkelcentra emissie-loos te bevoorraden (met uitzondering van zware voertuigen). Dit vraagt iets van de grote bedrijven in onze stad, maar ook zeker van de MKB'ers. De combinatie met de ontwikkeling van logistieke hubs is belangrijk voor grote ontwikkelingen en grote leveranciers. Voor het MKB zoeken we naar passende oplossingen om ook met hen deze Green Deal te bewerkstelligen.

7.4 Werkgeversaanpak

In samenwerking met De Verkeersonderneming worden initiatieven gestart omtrent de werkgeversaanpak. De Verkeersonderneming is een publiek-private samenwerking van de gemeente Rotterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/ Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam. De werkgeversaanpak richt zich op het stimuleren van het anders reizen door via werkgevers de forensen te benaderen voor zowel woon-werk als zakelijke verplaatsingen en parkeren. Als gemeenten geven we hierbij het goede voorbeeld.

De regio heeft een aantal doelen gesteld voor De Verkeersonderneming, waaronder het verduurzamen van het vervoer, het activeren van individuele (logistieke) werkgevers, het vastleggen van afspraken, alliantievorming en versterkte samenwerking, het organiseren van themabijeenkomsten, de marketing op orde en het goed monitoren van gemaakte afspraken. Vanuit de ervaringen met werken op afstand in de corona crisis en de significant positieve effecten op mobiliteit en bereikbaarheid zal met werkgevers ook worden bezien of continuering van thuiswerken en een betere spreiding van werktijden dit effect kunnen bestendigen.

De werkgeversaanpak moet leiden tot een verlaging van de verkeersdruk van gemotoriseerd verkeer binnen Capelle en richting de belangrijkste ontsluitingsroutes (A16, A20 en Algeracorridor). Gericht wordt op alle grotere concentraties van werkgelegenheid: o.a. Rivium, Fascinatio, Rijnspoor, het Hoofdweg gebied en het Centrum.

In samenwerking met de Verkeersonderneming evalueren we de resultaten van de afgelopen jaren en gaan we doelgericht aan het werk om grote werkgevers te benaderen om duurzame keuzes te maken voor hun werknemers.

7.5 Deelmobiliteit i.c.m. bouwen rondom OV-locaties en lage parkeernorm

Van eigen bezit naar het delen van vervoersmiddelen: MaaS. Om duurzaam en snel van deur tot deur te komen, ontstaan er steeds meer deelvervoersconcepten. Het zijn innovaties die een belangrijke rol spelen in het klantgericht en efficiënter organiseren van de mobiliteit in de regio. Ook voor Capelle is dit een belangrijke ontwikkeling. In het Nieuwe Rivium is het zelfs een belangrijke pijler van de ontwikkeling. Het effect op het mobiliteitssysteem wordt niet op korte en middellange termijn verwacht. Door nu in te zetten op deze ontwikkelingen verwachten we op de langere termijn positieve effecten.

We onderscheiden meerdere systemen van deelmobiliteit:

- **Back-to-one** is een systeem waar het voertuig in principe teruggebracht moet worden naar de uitgifte locatie (zoals de OV-Fiets of een Greenwheels auto). Het ophaal- en inleverpunt is hetzelfde. Bij back-to-one staat het vervoermiddel tot het moment van terugbrengen tot de beschikking van de huurder en is in die tussenperiode niet beschikbaar voor andere gebruikers. Het aantal gebruikers per vervoermiddel per dag is daarmee beperkt. Back-to-one kan al goed functioneren bij één of enkele uitgifte locaties en is vooral geschikt voor doelgroepen die (bijna) altijd terug willen naar het uitgiftepunt.

Denk aan automobilisten die gebruik maken van P+Fiets. Ook veel treinreizigers die een deelfiets gebruiken voor het natransport willen terug naar uitgiftepunt. Deze doelgroepen hebben belang bij een zo laag mogelijk dagtarief.

- **Back-to-many** is een systeem waarbij het voertuig opgehaald en (zonder meerkosten) achtergelaten kan worden op een groot aantal locaties. Deelfietsen en deelscooters met slimme sloten kunnen goed als Back to Many systeem functioneren. Er zijn vaste parkeerplaatsen of vakken, maar de fiets kan overal ingeleverd worden. Tarifiering en gebruik van een Back 2 Many systeem is anders dan van een Back 2 One systeem. Korte ritten zijn vaak goedkoper (of gratis bij een abonnement), maar de kosten lopen snel op als men een voertuig langer huurt. Een voertuig kan per dag meerdere keren verhuurd worden, maar herverdeling van de vloot kan noodzakelijk zijn op locaties waar mensen wel vertrekken, maar het voertuig niet terugbrengen (en andersom).
- **Free Floating** is een systeem waarbij het voertuig overal (binnen een geografisch afgebakend gebied) achtergelaten kan worden. Als het voertuig zich niet binnen dit gebied bevindt kan de verhuring niet afgesloten worden en moet de gebruiker gewoon doorbetalen. Voordeel voor de gebruiker is dat hij met het voertuig tot voor de deur van de bestemming kan komen. Nadeel is dat als hij de verhuring afsluit, hij geen zekerheid heeft op vervoer op diezelfde plek. Een hoge dichtheid aan voertuigen is vaak gewenst om zekerheid op een voertuig te kunnen garanderen. Ook is te zien dat er minder en meer populaire plekken zijn waar vraag en aanbod aan Free Floating deelmobiliteit zich zullen concentreren. Nadeel van dit systeem is dat er geen vaste stallings- of parkeerplaats is, waardoor er ongewenste plaatsen geparkeerd kan worden in de openbare ruimte. Dit kan tot leiden tot opstoppingen en verkeersonveilige situaties.

Aangezien het aanbod van deelmobiliteit-aanbieders steeds groter wordt en wij steeds vaker de vraag krijgen om het ook in Capelle uit te rollen, is de behoefte voor concrete handvatten groot. We zullen daarom in 2021 gaan experimenteren met deze deelsystemen, op kleine schaal en gecontroleerd. We zullen bij het experiment nadrukkelijk aandacht hebben voor het voorkomen van verrommeling van de buitenruimte. Na een zorgvuldige evaluatie zal er beleid worden opgesteld voor deelmobiliteit (verwachting 2022).

7.6 Streefwaarde Duurzaam op Weg

Capelle is een autovriendelijke stad. Deze autovriendelijkheid willen we zo duurzaam mogelijk aanpakken. We zetten in op het meer verschonen van het wagenpark. Als voorbeeld dient ons eigen wagenpark. We zetten in op het faciliteren van schone voertuigen. Bijvoorbeeld met de laadinfrastructuur binnen de gemeente.

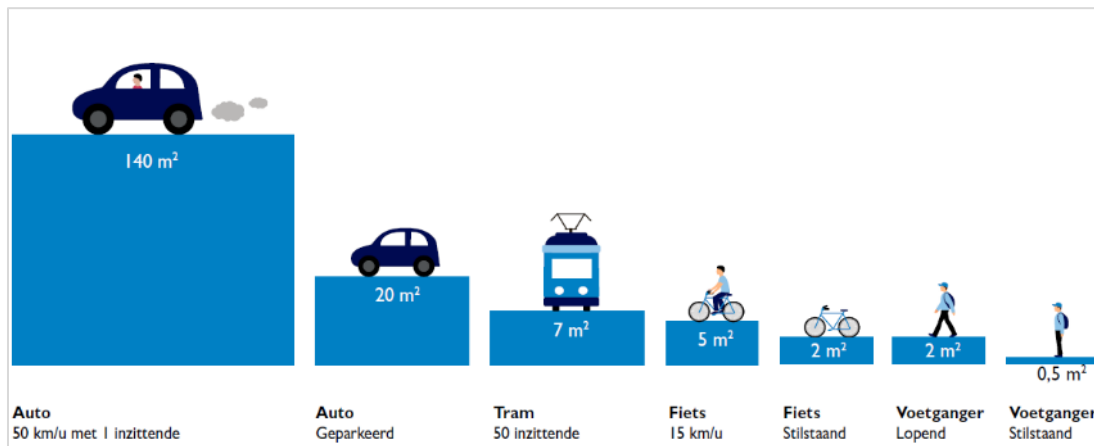
Het verminderen van automobiliteit draagt ook bij aan 'duurzaam op weg'. We zetten daarbij in op bredere fietspaden en centrale logistieke hubs vanuit waar met elektrische voertuigen de goederen verder worden gebracht.

Als streefwaarde voor 'duurzaam op weg' is regionaal een reductie van de CO₂-uitstoot van het verkeer en vervoer in 2025 afgesproken. Voor Capelle streven we naar:

- 100% schoonwagenpark van de gemeente Capelle aan den IJssel in 2030
- Evenwichtige vraag en aanbod van openbare laadinfrastructuur
- Zero emission logistiek zoveel mogelijk toegepast voor toeleveranciers en MKB in 2025 (met uitzondering van zware voertuigen)
- Handvatten beschikbaar voor uitrol deelmobiliteit in 2021
- Onderzoek doen naar benodigde structuur en locaties voor centrale logistieke hubs.

8. Pijler 4: Een toekomstbestendige stad

De wereld ontwikkelt zich snel, zo ook de mobiliteit. Nieuwe vervoerswijzen dienen zich aan, maar ook op gebied van logistiek en woningbouwontwikkeling staan er veranderingen voor de deur. De mobiliteitsbehoefte verandert en de keuzes voor vervoerswijzen daarmee ook. Dit heeft gevolgen voor de ruimte die we bieden aan verschillende vormen van mobiliteit.



Figuur 8.1: Impact ruimtegebruik verschillende vormen van mobiliteit

8.1 Mobiliteitskeuzes

De (toekomstige) mobiliteitskeuzes hangen samen met de mogelijkheden die toekomstige ontwikkelingen bieden. Zo kan het samenwerkingsverband Talking Traffic voor een vlotte doorstroming op belangrijke verbindingen zorgen. Behoudt Rivium bijvoorbeeld ook voor doorgaand verkeer een belangrijke doorstroomfunctie, dan heeft dat gevolgen voor leefkwaliteit, veiligheid, bereikbaarheid en de kwaliteit van het openbaar gebied. Nieuwe bewoners zullen worden verleid gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen anders dan de auto. Voor de huidige bedrijven op Rivium blijft de auto toegankelijkheid gewaarborgd, maar ook van hen wordt een bijdrage verwacht aan minder auto gebruik. Verdere verstedelijking langs de HOV-assen in combinatie met de inzet van deelmobiliteit bij mobiliteitshubs heeft daarbij een stimulerende werking.

Het aanbieden van (Mobility as a Service) MaaS concepten draagt bij aan het verlagen van het autobezit en –gebruik. Dit kan positieve effecten hebben op de bereikbaarheid van Capelle, maar ook op de parkeerbehoefte en de noodzaak tot het ontwikkelen van meer parkeerplaatsen. Naast Rivium zien wij ook kansen voor MaaS bij hubs verspreid over Capelle.

De ontwikkeling van nieuwe vormen van mobiliteit neemt de laatste jaren een vlucht. Sinds 2010 is het aandeel verkochte e-bikes gestegen van 14% naar 42%. In Rotterdam zijn verschillende deelaanbieders actief op gebied van deelfietsen en deelscooters. Andere ontwikkelingen die voor de deur staan maar niet goedgekeurd door RDW zijn zogenaamde ‘Light Electric Vehicles’ (LEV) (e-steps, hooverboards, elektrische skateboards en monowheels). Dit type voertuigen heeft potentieel een grote bijdrage aan de mobiliteitskeuzes van mensen als alternatief voor de auto. Wij zien voor Capelle mooie kansen om het gebruik van (nieuwe) (deel) mobiliteitsconcepten uit te rollen. Dit vergroot de bereikbaarheid van de Capelle op andere manieren dan met de auto. Voor het invoeren van deelfietsen en -scooters is nadere regulering nodig om wildparkeren op ongewenste locaties te voorkomen.

We vinden het belangrijk dat deelmobiliteit onderdeel uit gaat maken van ons mobiliteitssysteem. Mobiliteitshubs kunnen een belangrijke rol spelen in ons mobiliteitssysteem. Een mobiliteitshub is meer dan slechts een knooppunt van mobiliteit zoals we deze nu kennen in de vorm van bijvoorbeeld een transferium als Capelsebrug. Het gaat vooral om de toevoeging van slimme en nieuwe mobiliteit (elektrisch vervoer, deelauto's), met voldoende fysieke parkeerlocaties. Afhankelijk van de reis kan uit de beschikbare middelen en de voorkeuren van de individuele reiziger gekozen worden voor het op

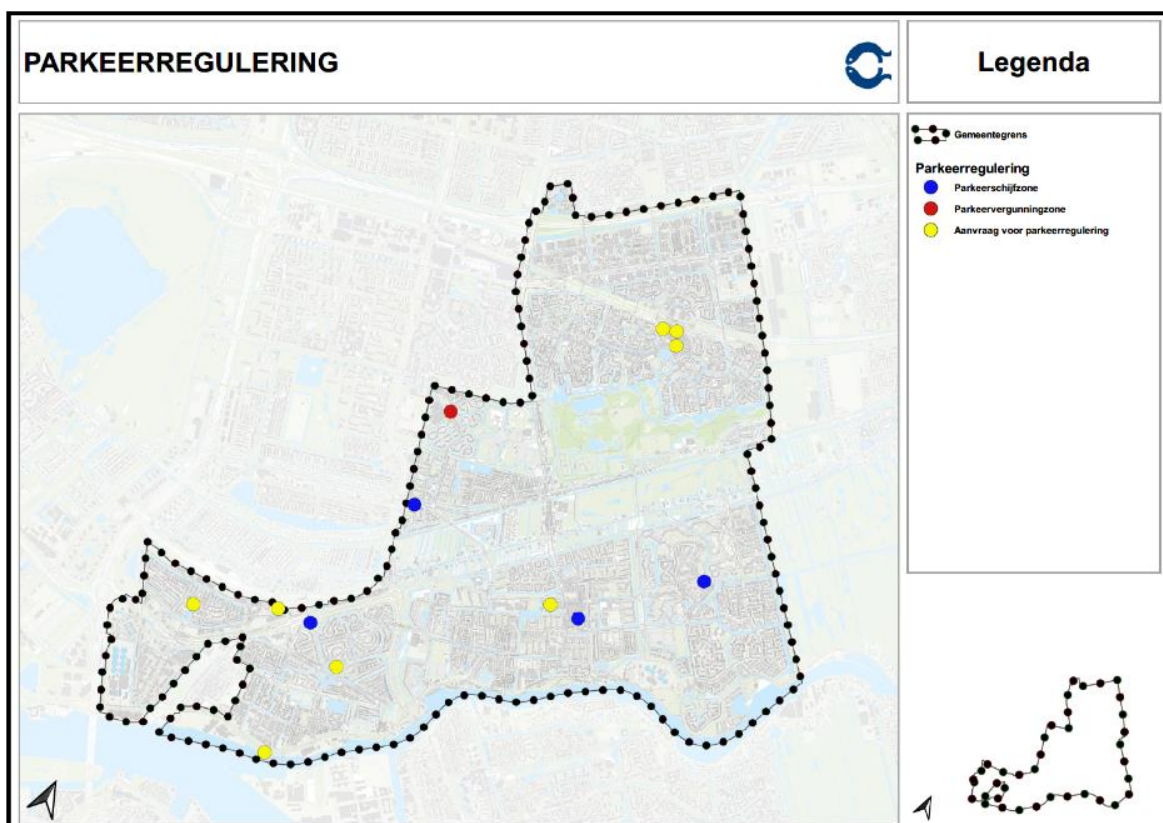
dat moment best beschikbare vervoersmiddel. Daarmee wordt gefaciliteerd in de vraag van de reiziger, en tevens de overstap geoptimaliseerd. De implementatie van MaaS geeft daar invulling aan.

Een mobiliteitshub is ook een locatie met hoge verblijfskwaliteit en beleving. Naast een vertrek-, overstap- of eindpunt met hoogwaardig openbaar vervoer, is het ook een toevoeging aan een verblijfsplek waar mensen werken, recreëren en zelf wonen. Een mobiliteitshub zal ook faciliteiten gaan bieden voor logistieke functies, denk aan het afhalen van pakketten. Dit verlaagt de overlast in de woonwijk door bezorgdiensten.

8.2 Toekomstbestendig parkeren

Uit de ambitie om de bereikbaarheid van een nieuwe ontwikkeling in de toekomst te kunnen waarborgen vloeit de noodzaak voort om keuzes te maken tussen leefkwaliteit en verkeersruimte. Een adaptieve parkeernorm voor nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen helpt hierbij. Voor een aantrekkelijke en onderscheidende stadswijk met een hoogwaardig voorzieningenniveau is niet alleen aandacht voor auto(parkeren) nodig, maar ook aandacht voor de verblijfs- en omgevingskwaliteit. Om de juiste balans tussen enerzijds automobilititeit en anderzijds duurzame mobiliteitsvormen, en enerzijds de huidige gebruikers en anderzijds de toekomstige bewoners te bereiken, is een toekomstbestendig parkeerbeleid nodig. Dit vraagt om een samenhangend en innovatief pakket aan maatregelen waarbij parkeernormen in relatie worden gebracht met openbare voorzieningen, ruimtegebruik, leefbaarheid en andere vormen van mobiliteit. Uitgangspunt daarbij blijft dat er wordt voldaan aan de aanwezige parkeerbehoefte van de betreffende buurt of wijk.

Capelle heeft het Parkeerbeleidsplan en de Parkeernormen in 2015 vastgesteld. De parkeerbehoeften veranderen snel en de inzet van andere vormen van mobiliteit vraagt om flexibel inzetbare normen. Op dit moment wordt voor het parkeerbeleid onderscheid gemaakt in verschillende type gebieden in Capelle (de woonbuurten, het Stadshart, Capelle XL, Rivium, de wijk- en buurtcentra e.d.). Er is een vraagvolgend beleid in economisch belangrijke gebieden (o.a. Stadshart en Capelle XL), waarbij voldoende parkeermogelijkheden moeten zijn. Voor alle overige gebieden geldt sturend beleid. Uitgangspunt is dat de bestaande voorzieningen zo veel mogelijk worden benut. Op enkele locaties zijn parkeerreguleringsmaatregelen getroffen in de vorm van blauwe zones of vergunningparkeren.



Figuur 8.2: Bestaande locaties parkeerregulering (parkeerschijfzone en parkeervergunningzone)

Capelle is een gastvrije stad voor automobilisten. Er is daarom in het verleden gekozen om parkeren gratis te houden. Gratis betekent dat de kosten voor beheer en onderhoud van parkeervoorzieningen niet direct ten laste van de parkeerder worden gebracht. Deze kosten worden afgedekt binnen de gemeentelijke begroting of door bijdragen van particuliere initiatiefnemers. Het beleid van gratis parkeren wordt de komende jaren doorgezet.

Parkeren is geen doel op zich. Het is altijd een afgeleide van de keuze van mensen om zich te willen verplaatsen van en naar een plek waar zij wonen, werken, winkelen, recreëren enzovoort. Passend beleid voor de verschillende behoeften per doelgroep, variërend van bewoners tot forensen tot mindervaliden en zorgverleners is daarvoor nodig. Gratis parkeren betekent niet onbeperkt parkeren. Op enkele locaties is reeds een blauwe zone ingesteld. De effectiviteit van deze maatregelen onderzoeken we en nemen we mee in het nieuwe parkeerbeleid. Op locaties waar het minder gewenst is dat veel auto's langere tijd geparkeerd staan kunnen blauwe zones een effectieve maatregel zijn, denk bijvoorbeeld in (woon)gebieden nabij OV haltes. In Rivium wordt het straatparkeren opgeheven. Parkeren dient te worden opgelost binnen de eigen (woon)blokken. Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer betekent dat de voor- en natransport ook van goede kwaliteit moet zijn. Hiervoor zijn voldoende, veilige Park & Ride (P+R) voorzieningen nodig bij de grote stations. In samenspraak met Rotterdam gaan we onderzoeken of metrohalte Capelsebrug opgewaardeerd kan worden tot het kwaliteitsniveau Kralingse Zoom, zodat meer forensen hiervan gebruik kunnen gaan maken.

Vrachtauto parkeren

Een aparte groep parkeerders zijn de vrachtauto's. Vrachtauto's parkeren nu nog op vier aangewezen locaties (zie figuur 5.9). Capelle wil voldoende specifieke parkeervoorzieningen voor vrachtwagens aanbieden om te voorkomen dat elders overlast ontstaat. Het gaat hier om het faciliteren van de lokale vraag. Op parkeerlocaties voor vrachtauto's zal het gebruik van deze voorzieningen periodiek worden gemonitord. Dit wordt door de MRDH in de regio al reeds gedaan. Indien nodig worden de voorzieningen aangepast aan de daadwerkelijke vraag. Het faciliteren van het parkeren van vrachtauto's zal nader worden onderzocht.



Figuur 8.3: De vier huidige aangewezen vrachtwagen parkeerlocaties.

Fietsparkeren

Gebrekkige stallingsmogelijkheden voor de fiets blijken vaak een drempel voor het gebruik ervan. Speciale fietsen en e-bikes kosten veel geld en de drempel om deze te gebruiken moet zo laag mogelijk zijn. Uit de Fietsbalans is gebleken dat Capelle op dit punt onvoldoende scoort. Fietsstallingen bij metrohalte De Terp en NS station Schollevaar hebben bijvoorbeeld geen capaciteit meer over. Met name uitbreiding van de capaciteit van gratis bewaakte stallingen (voor langere tijd) is een wensbeeld.

Op de concentratiepunten van geparkeerde fietsen in de openbare ruimte (inclusief sportcomplexen) staan soms te veel en soms te weinig klemmen. Naast bezetting is ook de locatie en de kwaliteit belangrijk. Bij de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen wordt gekeken of voldaan wordt aan het Fietsparkeur (o.a. een aanbindmogelijkheid voor de fiets).

Vanuit andere steden is bekend dat het gratis maken van de bewaakte stalling (en het bekend maken daarvan) minstens een verdubbeling van het gebruik oplevert. Capelle streeft er dan ook naar om fietsparkeren bij OV haltes gratis te houden om zo het fietsgebruik te stimuleren. De MRDH monitort het gebruik van deze fietsstallingen (2-jaarlijks) en breidt deze waar nodig uit. Het fietsparkeren krijgt een plek in de nieuwe parkeernormennota. De fietser willen we de mogelijkheid geven zo dicht mogelijk bij de voorzieningen te kunnen parkeren. Op plekken waar geen geparkeerde fietsen gewenst zijn (kwaliteit ruimte, veiligheid) zal duidelijk het alternatief worden gecommuniceerd. De locatiekeuze van fietsparkeervoorzieningen zal worden beschreven in het nieuwe fietsbeleidsplan.

Parkeren is een belangrijk thema op het gebied van de bereikbaarheid. De groeiende vraag naar automobiliteit zorgt ervoor dat de openbare ruimte onder druk komt te staan. Versterkt inzetten op alternatieven voor de auto is daarom nodig. Met name een betere fietsbereikbaarheid en frequenter en beter toegankelijk openbaar vervoer, moeten hier een bijdrage aan gaan leveren. Maar ook de ontwikkeling van Mobiliteitshubs en overstaplocaties. Bij de transformatie van gebouwfunctie (bijvoorbeeld van bedrijf naar woningen of andersom) gaan we de realisatie van een overdekte fietsstalling eisen en gaan we de inzet van zero emission deelauto's bij het afwijken van de parkeernormen als alternatief benoemen. Daarnaast gaan we kritisch onze parkeernormen per gebied bekijken. Een lagere parkeernorm leidt tot minder auto bezit en daarmee ook minder autogebruik. Zolang verplaatsing van de parkeerdruk geborgd is. Bij gratis parkeren treedt dit vooral op indien het aantal fysieke parkeerplaatsen beperkt is.

8.3 Logistiek verkeer

Een goede stadslogistiek is belangrijk voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. Het zorgt ervoor dat internetbestellingen thuis worden afgeleverd, restaurants hun gasten kunnen bedienen, winkels op tijd de nieuwste collectie in huis hebben en een verbouwing probleemloos verloopt. Verstedelijking stelt nieuwe eisen aan stedelijke mobiliteit. Met veranderende klanteneisen wordt stadslogistiek steeds fijnmaziger en steeds vaker just-in-time. Een verdere ongecontroleerde groei van dit verkeer gaat ten koste van de bereikbaarheid, de leefkwaliteit en de veiligheid.

Capelle ligt op een knooppunt van belangrijke logistieke routes. Met name de verbinding richting de Krimpenerwaard via de Algeracorridor zorgt voor veel logistieke bewegingen door Capelle. Ook binnen Capelle is er veel intern logistiek verkeer. Dit zijn onder andere de pakketbezorgers, bevoorrading van winkels en bedrijven en bouwlogistiek.

Het inrichten van logistieke hubs aan de rand van de stad levert een goede bijdrage aan het verlichten van deze verkeersdruk. Door goederenstromen daar te bundelen, gaat de beladingsgraad van wagens flink omhoog. Door de stadsinterne distributie vervolgens met 100% schone voertuigen te doen wordt bijdragen aan minder vrachtbewegingen en een afname van overlast en uitstoot. De korte afstanden de stad in, zijn bovendien overbrugbaar met elektrische bestelwagens of hybride trucks. Omdat werkpakketten in de logistieke hub op volgorde worden gezet, gaat ontladen en op zijn plek brengen op de bouwplaats ook sneller. Dit vraagt een goede afstemming, planning en samenwerking in de keten.

Het bevoorradingsverkeer in Capelle willen we beter gaan structureren met logistieke hubs. De druk die dit verkeer op het verkeerssysteem heeft is groot. We hebben als doel om logistiek vrachtverkeer te concentreren op het hoofdwegennet en op het onderliggend wegennet kleinere voertuigen in te zetten. Het bedrijfsleven onderzoekt samen met het MRDH in andere delen van de regio de financiële, ruimtelijke en verkeerskundige haalbaarheid van logistieke hubs en eventueel geschikte locaties. Resultaten van deze studie vertalen we naar de Capelse situatie. Vanwege de benodigde schaalgrootte onderzoeken we ook de haalbaarheid van een bovengemeentelijke samenwerking.

8.3 Pakketdiensten

Lokaal logistiek verkeer zoals pakketbezorgers neemt sterk toe. Dit levert veel comfort op bewoners, maar leidt ook tot overlast in woonwijken. Door de toenemende aantal pakketbezorgers wordt het steeds drukker in woonwijken. Om deze overlast terug te brengen plaatsen we pakketkluizen op strategische, openbaar toegankelijke, veilige locaties in Capelle. Ook onderzoeken we of op andere wijze centrale plekken als pakketverzamellocatie kunnen dienen. Op deze manier concentreren we de logistieke stromen en voorkomen we dat pakketbezorgers meermaals naar een zelfde adres rijden. Voor Nieuw Rivium is dit voor ontwikkelaars een verplicht onderdeel bij realisatie van het mobility hub concept.

8.4 Bouwlogistiek

De afgelopen jaren is heel wat ervaring opgedaan met het veiliger en schoner maken van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden, alsmede met het beheersen van de verplaatsingen die daarmee gepaard gaan. Verplaatsingen van materiaal maken slechts zo'n 20% uit van alle bouwgerelateerde verplaatsingen, dus het is vooral ook het managen van de stromen aan werknemers. Door de flexibilisering van de arbeidsmarkt komt nu elke zzp'er met zijn eigen vervoer en er zijn ook grote hoeveelheden bestelauto's, koeriers e.d. te verwerken. Uit een serie door TNO onderzochte proefprojecten blijkt dat grote reducties mogelijk zijn in het aantal verplaatsingen. Voorwaarde is dan een strakke regie, samenwerking met ontwikkelaars en bouwers en een stringente handhaving vanuit de gemeente op de spelregels. Zo kan ook worden bewerkstelligd dat het ingezette materieel als kranen e.d. zoveel mogelijk elektrisch is.

Voor Rivium, waar immers de meest omvangrijke bouwactiviteiten gaan plaatsvinden, zal waar mogelijk worden aangesloten bij kennis en ontwikkelingen op regionaal niveau. Schaalgrootte is van belang, zeker als ook vervoer over water een rol speelt. Koppeling van projecten als Feyenoord City en Rivium, en de vele andere bouwprojecten in Capelle en Rotterdam Oost, is daarbij een passende strategie. Vanuit de ervaringen die worden opgedaan met Rivium kunnen stap voor stap ook andere projecten in Capelle worden aangehaakt. De gemeente zal specifiek beleid ontwikkelen om de uitvoering van bouwlogistieke plannen zo goed mogelijk te ondersteunen en faciliteren. Rivium is daarvoor de kraamkamer.

8.5 Streefwaarde Toekomstbestendige stad

Een toekomstbestendige stad streven we na door de juiste mobiliteitskeuzes te maken. Dit hangt daarbij ook nauw samen met de 3 andere pijlers. Daarbij hebben we specifiek aandacht voor logistiek en alle ontwikkelingen rondom mobiliteit. Met de parkshuttle in Rivium vervullen we nu een koploperspositie. Dat willen we afwisselend ook op andere mobiliteitsthema's blijven doen.

Als streefwaarde voor 'toekomstbestendige stad' streven we naar:

- Afname logistieke bewegingen in woonwijken met 25% in 2030
- Koploper innovatieve mobiliteitsthema, bijvoorbeeld Talking Traffic in 2030

9. Uitvoeringsagenda

In dit Programma Mobiliteit is de ambitie van de gemeente opgenomen naar 2020 – 2030 en verder. Om deze ambitie te realiseren is een uitvoeringsagenda opgesteld. Om aan te sluiten bij nieuwe ontwikkelingen of inzichten kent de uitvoeringsagenda een kortere termijn namelijk van 2021 – 2025.

Medio 2021 is de uitvoeringsagenda verder geconcretiseerd in een uitvoeringsprogramma. Hierin zijn de projecten verder geprioriteerd en voorzien van een financiële paragraaf en communicatieplan. De voorgenomen maatregelen en projecten dienen in afstemming met de andere programma's gezien te worden. Een sterke koppeling voor de uitvoering met IBOR en de programma's Ruimte en Buitenruimte is nodig.

In deze uitvoeringsagenda zijn projecten en maatregelen opgenomen die voor de 4 pijlers van het Programma Mobiliteit zijn opgesteld. Deze zijn aangevuld met de nog uit te voeren projecten en maatregelen van de evaluatie van het GVVP uit 2009 naar voren zijn gekomen.

Evaluatie GVVP Slim Reizen:

Uit de evaluatie van het GVVP Slim Reizen komen de navolgende aandachtspunten voor de Uitvoeringsagenda. Kijkend naar het vorige mobiliteitsbeleid wordt er onvoldoende aandacht besteed aan monitoring van (fiets)verkeer. Een structureel monitoringprogramma ontbreekt, terwijl de wens om inzicht in de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten te hebben groot is, zodat indien nodig met data onderbouwde maatregelen getroffen kunnen worden. In de uitvoeringsagenda is de opzet van een jaarlijks uit te voeren monitoringsprogramma derhalve opgenomen.

- **Algeracorridor** is een van de belangrijkste aandachtspunten in het gemeentelijk verkeersbeleid. In de MIRT Aanpak knelpunten Algeracorridor van de MRDH zit deze verbinding opgenomen. Het goed borgen van de doorstroming en verkeersveiligheid van deze verbinding is belangrijk.
- De leefkwaliteit op de **Kanaalweg** is een aandachtspunt. Er is al een vergroening van de Kanaalweg in het kader van de uitwerking gebiedsvisie "Landelijk Capelle" vastgesteld in 2017. Dit blijft een aandachtspunt. Het aandeel verkeer is onbekend op deze route, hiervoor is het opzetten van een monitoringsprogramma belangrijk.
- Op het **Hoofdwegplein** was de doelstelling om mobiliteitsmanagement te ontwikkelen en een goede fietsontsluiting naar Alexandrium te maken. Beide zijn nog niet gerealiseerd. In de toekomst wordt verkeersmanagement in de vorm van deelsystemen, MaaS en Mobiliteits Hubs belangrijk. Deze ontwikkelingen zijn belangrijke bouwstenen voor toekomstig mobiliteitsbeleid.
- Het **voetgangersbeleid** is nog onvoldoende uitwerkt. Het uitwerken van een voetgangersnetwerk met aandacht voor ouderen en kinderen is slechts op enkele schoollocaties gedaan en zal in 2020 verder worden uitgerold. Directe en toegankelijke wandelroutes naar belangrijke bestemmingen voor voetgangers zijn er nog niet overal.
- Het **fietsklimaat** kan verbeterd worden door directheid van de fietsroutes te verbeteren, het oponthoud te verminderen, en het fietsparkeerbeleid op te pakken. Fietsparkeerbeleid is deels aangepakt o.a. fietsnieten, gratis bewaakt stallen en uitbreiding. Een nadere evaluatie van het fietsbeleid wordt voorgesteld.
- Op gebied van **openbaar vervoer** is de toegankelijkheid van bushaltes (bijv. te gebruiken door bussen met lage vloeren) een aandachtspunt. Het plan is gemaakt, echter de toegankelijkheid is nog niet voldoende.
- Afronden inrichten conform **Duurzaam Veilig** verdient grote aandacht in gemeente Capelle aan den IJssel. Niet alleen de 50 km-wegen, waar bijvoorbeeld het (vrijliggende) fietspad vaak ontbreekt, maar ook menig 30 km-weg en erf zijn niet volgens de principes van Duurzaam Veilig ingericht. (p.m. Lijst opnemen)

- Het stimuleren van **permanente educatie** voor alle doelgroepen, van jong tot oud is een ambitie. Onder andere: "Wij gaan weer naar school", opfriscursus voor 65+, fietsverlichtingsactie, "ludieke gedragsactie" zijn uitgevoerd. Deze acties moeten worden blijven herhaald.
- Maatregelen A9, B8, B9, B10, NMG1, A11, B11, B16, B17, B4, B5, B14, B18, D3 en D4 uit de menukaart van het CO₂ plan MRDH worden door Capelle opgepakt. Het betreft: ZE eigen wagenpark, Laadinfrastructuur en maatregelen elektrische auto's, Regionale tariefstelling laadinfrastructuur. Laadinfrastructuur bij VvE's, Weren van vuile scooters, Mobiliteitsplan gemeenten, Werkgeversaanpak, ZE-zones stadslogistiek, Logistieke hubs, Metropolitane fietsroutes, Nieuwe vervoersconcepten, Autoparkeerplekken bij OV-stations, Talking Traffic en Modal shift korte ritten. De CO₂ uitstoot verdient in de nabije toekomst veel aandacht. Dit geldt ook voor de luchtkwaliteit.
- In samenspraak met Rotterdam gaan we onderzoeken of metrohalte **Capelsebrug** opgewaarderd kan worden tot het kwaliteitsniveau Kralingse Zoom, zodat meer forensen hiervan gebruik kunnen gaan maken.
- Uit het onderzoek "Verkeersveiligheidsinspectie en Maatregeleninventarisatie verkeersveiligheid 2018" is lijst en kaart met prioriteiten op gebied van **verkeersveiligheid** gekomen. Deze lijst en kaart laat zien welke locaties naar rato (aantal ongevallen (naar zwaarte) afgezet tegen de wegvaklengte) objectief gezien het meest onveilig zijn. De grootste aandachtspunten zijn de kruisingen met de Abram van Rijckevorselweg, de IJsseldijk/Nijverheidsstraat, Kanaalweg/Capelseweg en de Burgemeester van Beresteijnlaan. Voor deze locaties gaan we onderzoeken op welke wijze we de verkeersveiligheid hier kunnen verbeteren.

PIJLER 1: Alle Modaliteiten in Balans

Om het gebruik van de verschillende modaliteiten van Capelle meer in balans te brengen, wordt de groei van de mobiliteit zoveel als mogelijk opgevangen via de modaliteiten openbaar vervoer en fiets. De navolgende projecten en maatregelen dragen daar aan bij:

- Om beter inzicht te krijgen in de huidige situatie en ontwikkelingen op het gebied van autoverkeer, openbaar vervoer en fiets wordt een **Monitoringsprogramma** (Meten = Weten) opgesteld. Daarbij zullen wij de ontwikkelingen van de diverse modaliteiten in beeld gaan brengen en jaarlijks hun aandeel gaan bepalen.
- Bij het opstellen van de indicatoren zullen wij deels aansluiten door de indicatoren die door de MRDH worden gehanteerd, o.a. bij het dashboard risico-indicatoren van het RUA (percentage goed ingerichte fietspaden, percentage duurzaam ingerichte wegen, etc.). MIRT verkenning **oeververbinding: dit is een grootschalig onderzoek naar lange termijn maatregelen rondom de Algeracorridor.**
- Korte termijn maatregelen **Algeracorridor** (KTA).
- Actualiseren **weg-categoriseringsplan autonetwerk en fietsnetwerk.**
- Aansluitend aan het weg-categoriseringplan zal een uitvoeringsplan worden opgesteld waarbij wordt aangegeven welke wegen volgens de betreffende wegcategorie zijn ingericht gelet op de CROW normen.
- **Mobiliteitsmanagement** Hoofdwegplein inzetten.
- Het **voetgangersbeleid** dient geactualiseerd te worden.
- Het **fietsbeleid** dient geëvalueerd en geactualiseerd te worden.

- Rol van de bus in het OV systeem zal samen met de vervoerbedrijven worden geëvalueerd. Voor de wegen binnen de bebouwde kom dient aangegeven te worden waar de **bromfiets op de rijbaan** dient te rijden. Voor de **speed pedelecs** dient de plaats op de weg te worden aangeduid.
- Het toepassen van een intelligente Verkeerregelinstantie (iVRI) kan de afwikkeling van kruisingen en aansluiting efficiënter maken. Voor het toepassing van iVRI's dient beleid opgesteld te worden.
- De bushaltes in Capelle dienen voor mensen met een mobiliteitsbeperking **toegankelijk** te worden gemaakt.
- De **metrohalte** Capelsebrug dient opgewaardeerd te worden.
- De metropolitane **fietsroutes** dienen conform CROW richtlijnen uitgevoerd te worden.
- De comfort richtlijnen voor fietsverbindingen dienen gerealiseerd te worden.
- De **OV-knooppunten** dienen opgewaardeerd te worden.
- First en last mile oplossingen in combinatie met opwaardering looproutes rondom OV-knooppunten uitwerken.
- Voor de korte ritten dient een **modal shift** van auto naar fiets plaats te vinden.
- De **fietsroute** via de IJsseldijk dient gerealiseerd te worden.

PIJLER 2: Een verkeersveilige stad

Om de verkeersveiligheid in Capelle te verbeteren, pakken we knelpunten aan en kijken we waar verkeersveiligheidsrisico's te verwachten zijn. Voor de aanpak zetten wij in op een mix van infrastructurele, gedrags- en handavingsmaatregelen. Het doorvoeren van de Duurzaam Veilig principes is daarbij essentieel. De navolgende projecten en maatregelen dragen daar aan bij:

- Om beter inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van de verkeersveiligheid **monitoren** wij het ongevalbeeld en de risicogroepen. Dit zal een onderdeel van het monitoringsplan Meten = Weten worden.
- Inrichten conform **Duurzaam Veilig** verdient grote aandacht in Capelle. Naast de 50 km-wegen, waar bijvoorbeeld het (vrijliggende) fietspad vaak ontbreekt, dienen ook de 30 km-wegen en erven volgens de principes van Duurzaam Veilig ingericht te worden. Op basis van een overzichtslijst wordt voor de komende 5 jaar het weggennet van Capelle heringericht conform Duurzaam Veilig.
- We zetten in op **permanente verkeerseducatie** waarbinnen opgenomen is: de Fietsverlichtingscampagne, Terug naar Schoolweken, Samen met scholen foutparkeren aanpakken, en samen met VVN en Ouderbonden e-biketrainingen organiseren.
- Aanpakken lijst en kaart met **prioriteiten** uit het onderzoek "Verkeersveiligheidsinspectie en Maatregeleninventarisatie verkeersveiligheid 2018". Dit zal worden verwerkt in een nieuw op te stellen uitvoeringsplan Verkeersveiligheid Capelle aan de IJssel, welke een uitwerking is van de Regionale Uitvoerings Agenda (RUA) van de MRDH. De gemeente zal daarbij zoveel als mogelijk gevolg geven aan datgene wat er in de RUA is voorgesteld, inclusief de ideeën over de indicatoren om te monitoren.

- In blijven zetten op de aanpak van de schoolomgevingen en de verbetering hiervan zowel door aanpak van de fysieke omgeving alsmede het stimuleren van de educatie op scholen samen met de scholen.

PIJLER 3: Duurzaam op weg

De autovriendelijkheid van Capelle willen we zo duurzaam mogelijk aanpakken. De navolgende projecten en maatregelen dragen daar aan bij:

- Om beter inzicht in de ontwikkeling van de leefkwaliteit van de Kanaalweg te krijgen, wordt deze gemonitord.
- De verhouding tussen vraag en aanbod van de laadinfrastructuur wordt jaarlijks gemonitord in de Monitor Programma Duurzaamheid.
- We gaan de ontwikkeling van de Zero Emission logistiek monitoren.
- Vanuit het Programma Duurzaamheid is het laadpalenbeleid opgesteld. Dit beleid wordt elke twee jaar herzien. Hierin wordt bepaald hoe om te gaan met laadpalen voor elektrische voertuigen.
- Een regionale tariefstelling laadinfrastructuur wordt opgesteld.
- Om vuile scooters te weren wordt deelbeleid opgesteld.
- Zero Emission zones stadslogistiek samen met partners worden uitgewerkt via de MRDH.
- Deelmobiliteitsplan zal worden uitgewerkt.
- Zero Emission eigen wagenpark van de gemeente zal waar mogelijk worden ingezet.
- Werkgeversaanpak en bewonersaanpak zullen samen met de Verkeersonderneming verder worden uitgewerkt.

PIJLER 4: Een toekomstbestendige stad

Een toekomstbestendige stad streven we na door de juiste mobiliteitskeuzes te maken. Dit hangt daarbij ook nauw samen met de 3 andere pijlers. Daarbij hebben we specifiek aandacht voor logistiek en alle ontwikkelingen rondom mobiliteit. De navolgende projecten en maatregelen dragen daar aan bij:

- Om beter inzicht in de ontwikkeling van de leefkwaliteit van de Kanaalweg te krijgen, wordt deze gemonitord.
- Regulering vrachtwagenparkeren door parkeervergunning.
- Koploper Innovatief Mobiliteitsthema.
- Logistieke bewegingen in woonwijken monitoren.
- Nieuwe vervoersconcepten worden verder onderzocht.
- Parkeerbeleid inclusief Parkeernormennota opstellen.

- Autoparkeerplaats bij metrostation Capelsebrug.
- Talking Traffic implementeren.

2021 – 2025	Pijler 1: Alle Modaliteiten in balans	Planning	Pijler 2: Een Verkeersveilige stad	Planning	Pijler 3: Duurzaam op weg	Planning	Pijler 4: Een toekomstbestendige stad	Planning
Onderzoek	<ul style="list-style-type: none"> - Monitoringsplan Verkeer, OV, fiets opstellen - MIRT verkenning oeververbinding - Korte termijn maatregelen Algeracorridor 	2021 2023 2021					<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek regulering vrachtauto parkeren - Koploper Innovatief Mobiliteitsthema 	2022 2021-2023
Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> - Aandeel auto monitoren - Aandeel fiets monitoren - Aandeel openbaar vervoer monitoren - Indicatoren uit RUA 	Elk jaar	<ul style="list-style-type: none"> - Monitoren ongevallenbeeld - Monitoren risicogroepen 	Elk jaar	<ul style="list-style-type: none"> - Verhouding vraag en aanbod laadinfra monitoren - Zero emission logistiek monitoren 	Elk jaar	<ul style="list-style-type: none"> - Leefkwaliteit Kanaalweg monitoren - Logistieke bewegingen in woonwijken monitoren 	Elk jaar
Deelbeleid	<ul style="list-style-type: none"> - Actualiseren Wegcategoriseringsplan en fietsnetwerk met uitvoeringsplan - Mobiliteitsmanagement Hoofdwegplein - Actualisatie Voetgangersbeleid - Fietsbeleid evalueren en actualiseren - Rol Bus in OV - Bromfiets op de rijbaan (bibeko) - Speed pedelecs plaats op de weg - Toepassingsbeleid iVRI 	2021 2022 2023 2021 2022 2022 2022 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheidsplan Capelle (uitwerking RUA) 	2021	<ul style="list-style-type: none"> - Laadpalenbeleid (elke 2 jaar) - Regionale tariefstelling laadinfrastructuur - Weren van vuile scooters - ZE zones stadslogistiek - Deelmobiliteitsplan 	2022 2022 2023 2024 2022	<ul style="list-style-type: none"> - Nieuwe vervoers concepten - Parkeerbeleid - Parkeernormennota 	2023 2021 2021
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> - Opwaarderen metrohalte Capelsebrug - Comfort richtlijnen fietsverbindingen - Opwaardering OV-knooppunten - First/last mile looproutes uitwerken - Modal Shift korte ritten - Fietsroute via IJsseldijk 	2022 2024 2023 2024 2024 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Duurzaam Veilig inrichten wegnnet - Permanente verkeerseducatie - Knelpuntenlijst verkeersveiligheidsinspectie uitvoeren - Aanpak schoolomgeving icm verkeerseducatie 	2025 2022 2022 2022	<ul style="list-style-type: none"> - ZE eigen wagenpark - Werkgeversaanpak en bewonersaanpak 	2022 2021	<ul style="list-style-type: none"> - Autoparkeerplaats bij metrostation Capelsebrug - Talking Traffic implementeren 	2024 2022

Bijlage 1 **Beleid**

In deze bijlage is beleidsmatige informatie opgenomen die niet in hoofdstuk 2 opgenomen is.

Nationaal beleid

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Het kabinet heeft de ambitie dat alle auto's die vanaf 2030 in Nederland worden verkocht emissie loos zijn. Het aantal elektrische personenvoertuigen zal door het Rijksbeleid in 2030 toegenomen zijn van de huidige 145.000 naar 1,9 miljoen. Het aantal publieke laadpunten moet hierdoor ook fors toenemen. Dit vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Hiervoor is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waarin de sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moet op gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Gemeentes moeten een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur opstellen en zorgdragen voor versnelde procedures voor de uitrol en het elektrificeren van het eigen wagenpark met bijbehorende laadvoorzieningen. Hierbij wordt ondersteuning geboden door regionale projectbureaus.

Schone Lucht Akkoord (hoofdpijnen)

Schone lucht is van levensbelang. Luchtverontreiniging behoort tot een van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Het kabinet heeft de ambitie om samen met decentrale overheden een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te bewerkstelligen om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Dit krijgt vorm in het Schone Lucht Akkoord, dat in samenwerking tussen decentrale overheden en het Rijk tot stand zal komen. Staatssecretaris Van Veldhoven (IenW) heeft de Tweede Kamer in juli 2019 een brief gestuurd over de hoofdpijnen van het Schone Lucht Akkoord. Inzet van het kabinet is om in alle relevante sectoren een emissiereductie te realiseren, met als doel om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen. Voor het wegverkeer wordt ingezet op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen en verbetering van de monitoring en het toezicht in Nederland. Voor mobiele werktuigen zoals bouwmachines is een forse gezondheidswinst mogelijk door het versneld schoner maken van de machines. Vooral via de overheidsaanbestedingen van wegen en kunstwerken is dit mogelijk. Daarnaast leveren maatregelen uit het Klimaatakkoord, waaronder elektrificatie, de werkgeversaanpak en efficiënte logistiek, aanzienlijke reducties op.

Programma Aanpak Stikstof

Minder stikstof, sterkere natuur en economische ontwikkeling zijn de doelen van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Al jaren is er in veel Natura 2000-gebieden een overschot aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden). Dit is schadelijk voor de natuur. Het belemmert ook de vergunningverlening voor economische activiteiten, waaronder bij de bouw van nieuwe woningen en infrastructuur. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State geoordeeld dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet als basis voor toestemming van activiteiten mag worden gebruikt. Het Adviescollege Stikstofproblematiek heeft eind september 2019 een eerste advies uitgebracht over de wijze waarop en de voorwaarden waaronder weer toestemming kan worden verleend voor ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken op daarvoor gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden.

Logistiek en goederenvervoer

Op 4 juli 2019 hebben minister Cora van Nieuwenhuizen (Ministerie I&W), Aad Veenman (Topsector Logistiek) en Steven Lak (Logistieke Alliantie) het gezamenlijke ambitiesdocument 'Logistiek en goederenvervoer in 2050' ondertekend. Om de hierin geformuleerde ambities te realiseren zijn zeven thema's opgenomen: kennisontwikkeling en innovatie, multimodale knooppunten en verbindingen, verduurzaming, imago, menselijk kapitaal, veiligheid en internationalisering. Hierbij wordt ingezet op een juiste balans tussen 95% minder CO₂-uitstoot in 2050 (t.o.v. 1990) en behouden van het concurrentievermogen van de sector.

Agenda Stad

Steden zijn steeds belangrijker als motor voor de economie. In de stad wordt het meeste geld verdiend, daar zijn de meeste banen te vinden, daar trekken de meeste mensen naartoe. Driekwart van de Nederlandse bevolking woont in de stad en dit aantal neemt alleen maar toe. Verstedelijking kent echter ook een keerzijde: de sociale en fysieke leefkwaliteit staat in steden stevig onder druk. Binnen Agenda Stad werken steden, maatschappelijke partners en de rijksoverheid samen aan de bevordering van groei, leefkwaliteit en innovatie in Nederlandse en Europese steden. Met het sluiten van City Deals rond concrete, stedelijke transitieopgaven werken ambitieuze publieke en private partners in steden aan nieuwe oplossingen. Ook de Europese Unie is een onmisbare speler, bijvoorbeeld waar het gaat om energievraagstukken of de komst van migranten. Op Europees niveau worden daarom Partnerships gesloten om te werken aan de betere regelgeving, kennisdeling en meer fondsen voor steden.

Provinciaal beleid

Coalitieakkoord Zuid-Holland 2019-2023

In het Coalitieakkoord Zuid-Holland 2019-2023 stelt de provincie dat de regionale bereikbaarheid onder druk staat. Economische groei, een groeiende bevolking en een trek naar de stad zorgen voor toenemende drukte op de bestaande infrastructuur, zowel wat betreft goederen- als personenvervoer. Door deze ontwikkelingen slibben de wegen dicht, loopt het openbaar vervoer vol en ontstaan de eerste fietsfiles. De ambitie is dat iedereen in Zuid-Holland op een duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kan reizen, waarbij voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk is. In de aanpak staan onder andere de navolgende punten centraal:

- Investeren in alle vormen van vervoer: integraal maatwerk, waarbij per locatie wordt bekeken welke mix van hoogwaardig OV, fietsverkeer, wandelwegen en automobilititeit passend is.
- Meer overstappunten en OV-hubs. Bij OV-knooppunten moeten goede fietsvoorzieningen zijn en bij de regionale hoofdknooppunten moeten reizigers (OV-) fietsen kunnen huren.
- Beter benutten infrastructuur. Bij een bereikbaarheidsprobleem wordt eerst gekeken naar slimme oplossingen voordat nieuwe infrastructuur wordt aangelegd (eerst benutten, dan bouwen).
- De provincie stimuleert waar mogelijk vrachtvervoer over water. Het ontlast namelijk de wegen en is hiermee essentieel voor een goede doorstroming van goederenvervoer door Zuid-Holland.
- Fietsen en wandelen zijn een gezonde en duurzame manier van vervoer. De provincie zet daarom in op het verbeteren en aanleggen van veilige fiets- en wandelpaden / fietssnelwegen en stimuleert de aanleg van oplaadplekken voor e-bikes.

In het coalitieakkoord staat tenslotte dat de looptijd van het programma Mobiliteit is verstreken en dat dit programma wordt herschreven. Hierbij wordt voorrang gegeven aan knelpunten die op dit moment spelen. Het nieuwe programma dient als bouwsteen voor het provinciaal Omgevingsbeleid.

MRDH

Strategische Agenda

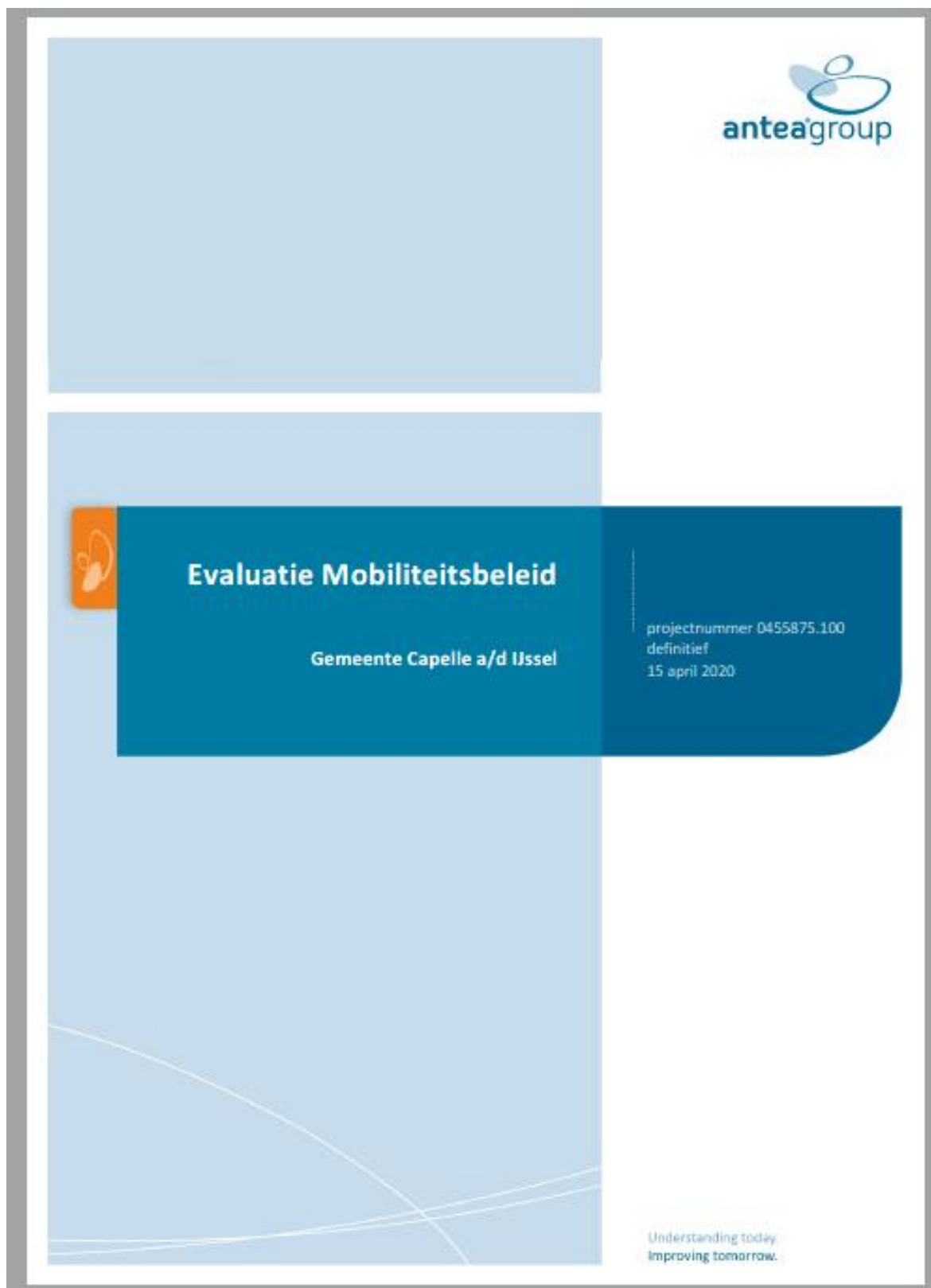
De strategische agenda voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag benoemt de gezamenlijke ambities, ruimtelijk en economisch, van de 23 gemeenten. Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en verbeteren van bereikbaarheid is de inzet van de nieuwe samenwerking die in 2015 startte.

Om ervoor te zorgen dat er genoeg en passend werk is voor de mensen in de MRDH, om de regio aantrekkelijk te houden en bereikbaar, werken de 23 gemeenten in de metropoolregio intensief samen aan het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Zo worden de economische kansen van mensen vergroot en de agglomeratiekracht van de regio versterkt.

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB)

Voor de MRDH is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB) de inhoudelijke basis voor besluiten over activiteiten en maatregelen. Het doel is om de agglomeratiekracht en de concurrentiepositie van de metropoolregio te versterken en de leefkwaliteit te vergroten. Vooruitlopend daarop worden maatregelen voorbereid die al op korte termijn voor substantiële verbetering zorgen. De kortetermijnmaatregelen worden buiten de MIRT-verkenning om uitgewerkt en onder gebracht bij de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MOVE).

Bijlage 2 Evaluatie Vigerend Beleid



Bijlage 3 Burgerpanel

Mobiliteit in Capelle aan den IJssel

Het Burgerpanel Capelle over verkeer en vervoer in de gemeente Capelle aan den IJssel



www.ioresearch.nl