

BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT HNR

ACHTERGRONDEN



STARTPOSITIE

Mobiliteit HNR in
perspectief

- Proces opgestart in najaar 2018
- Nauwe samenhang met bouwplannen
- Al snel kernvraag op tafel:
- *“Is het vanuit mobiliteitsperspectief mogelijk om op Rivium ca. 5.000 woningen te ontwikkelen voor ca. 7.500 bewoners met bijbehorende commerciële en maatschappelijke functies?”*
- *Gegeven behoud van zo’n 6.500 arbeidsplaatsen op Rivium en ontwikkelingen op Fascinatio”*

RUIMTELIJKE EN MOBILITEITS- CONTEXT

Rivium onderdeel 'daily urban system' Metropoolregio

Verbonden in de regio

-  Snelweg
-  Stadsweg
-  Metro
-  ParkShuttle
-  3^e Oeververbinding
-  Haltes Waterbus

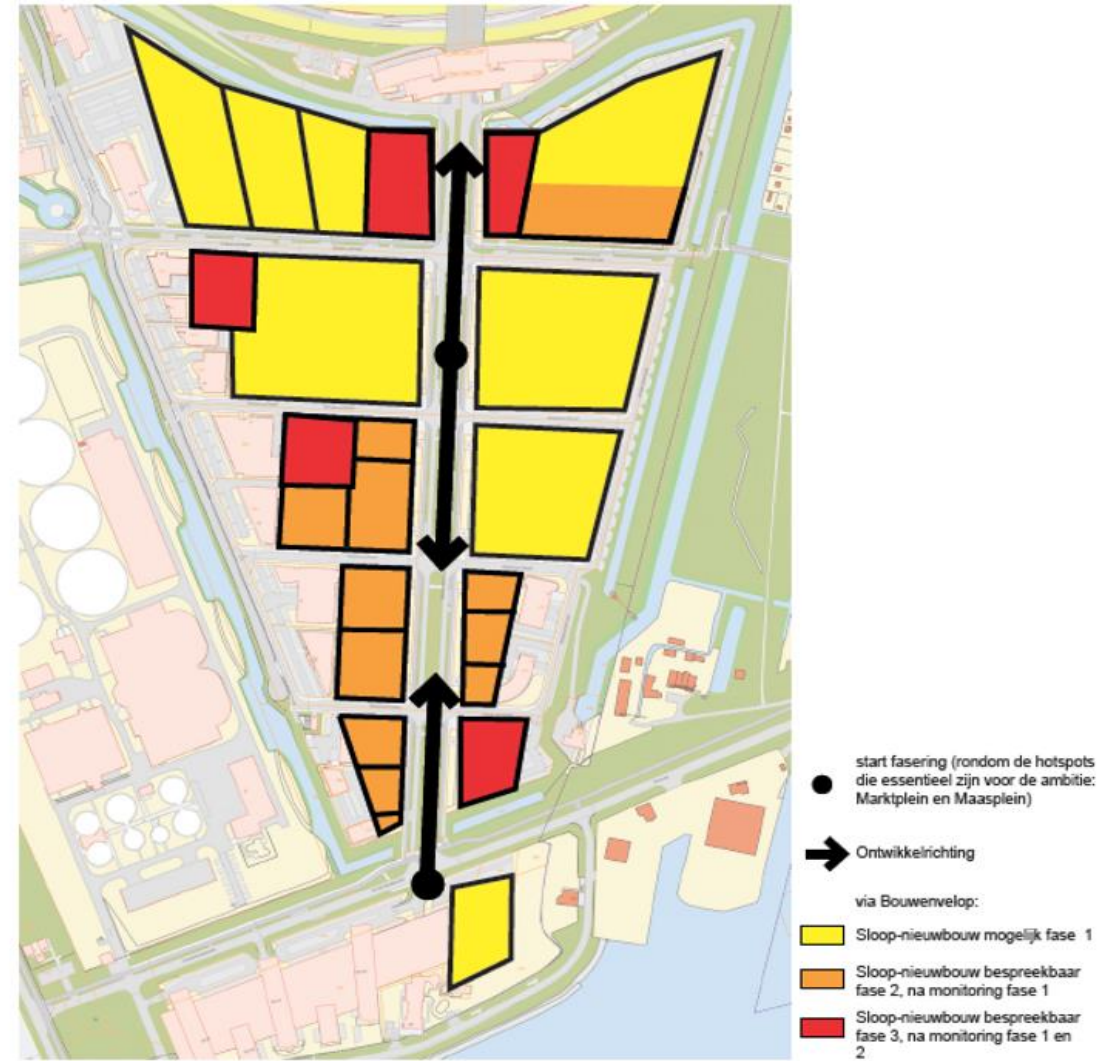


Kaart positie het Nieuwe Rivium in de regio

DE TRANSFORMATIE NAAR WERK- WOONGEBIED



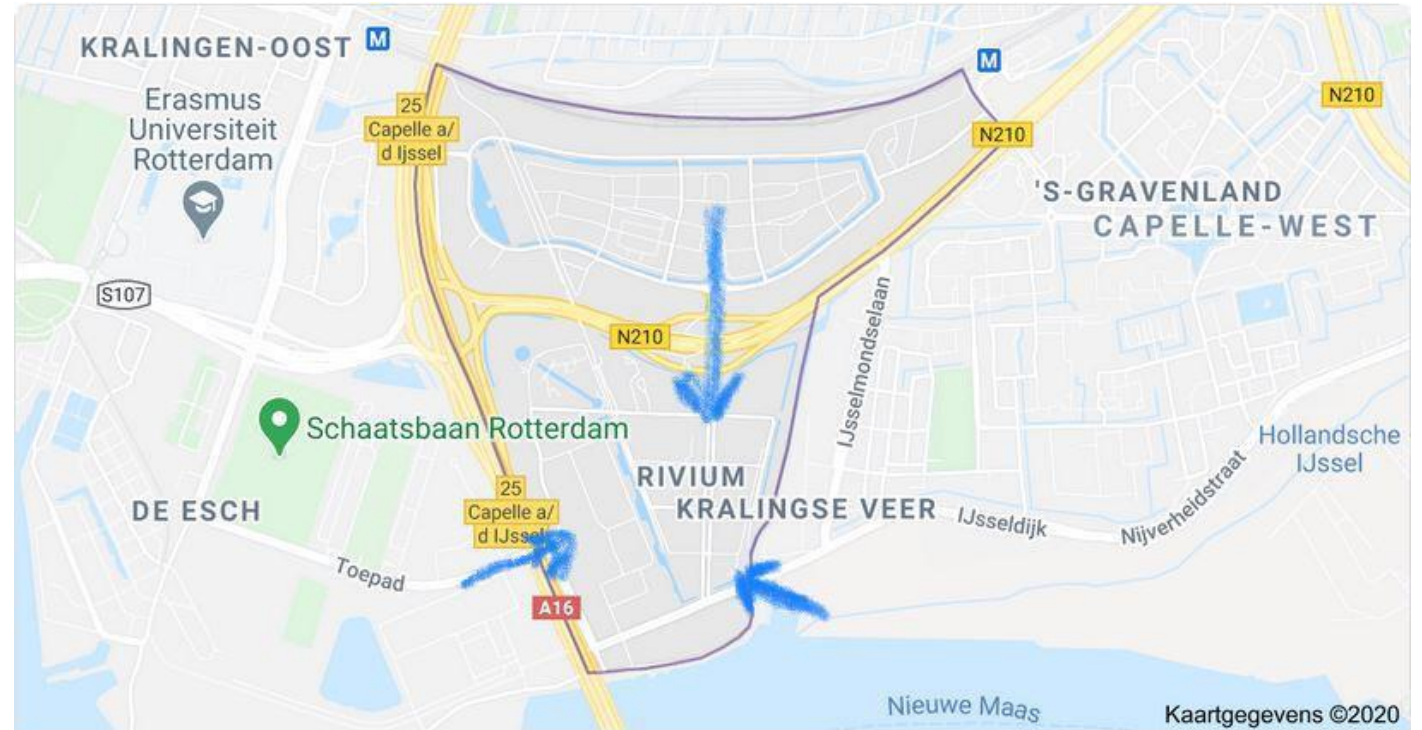
Figuur: fasering in kaart



Let op: grenzen zijn niet exact, deze worden in de fase van de Bouwenveloppen nader bepaald.

VERSCHILLENDE SOORTEN MOBILITEIT

Naar het gebied toe



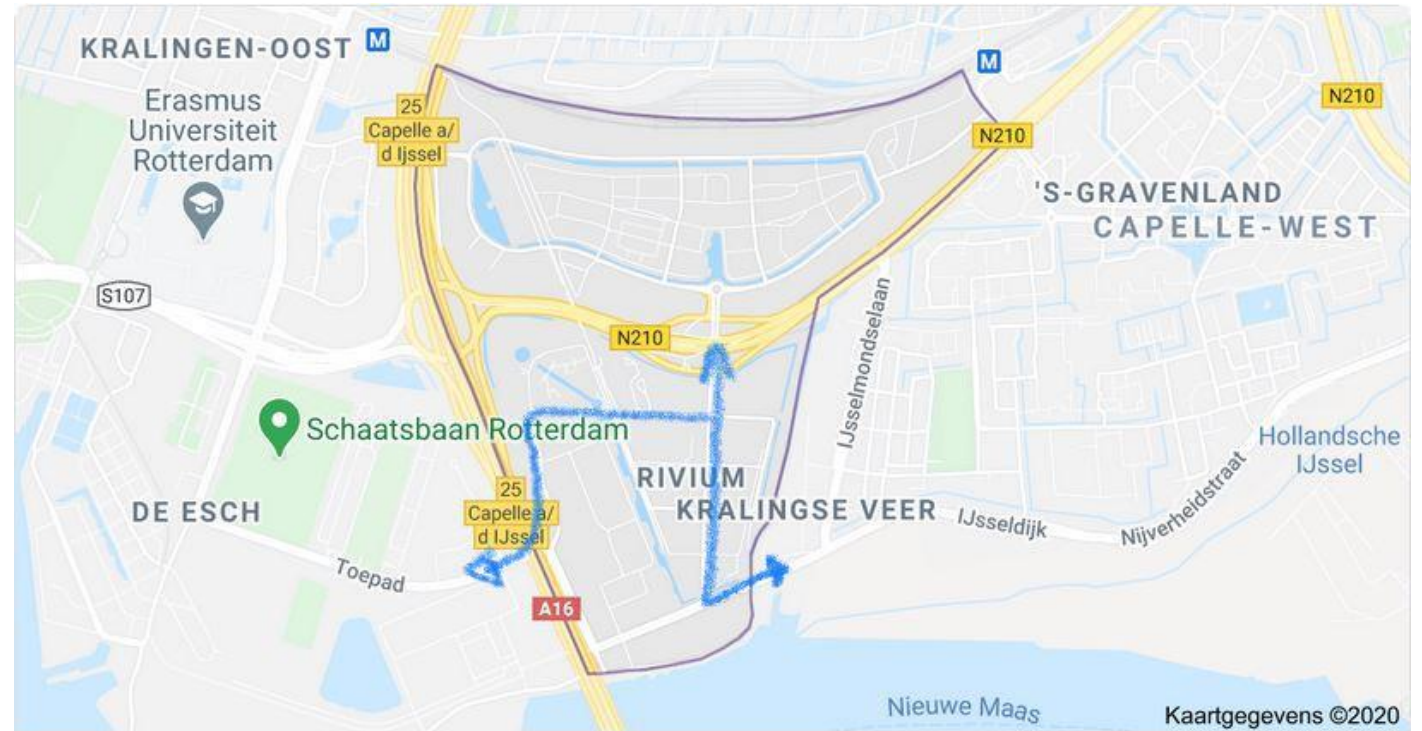
VERSCHILLENDE SOORTEN MOBILITEIT

Het gebied uit



VERSCHILLENDE SOORTEN MOBILITEIT

Het gebied door



VERSCHILLENDE SOORTEN MOBILITEIT

Binnen het gebied



VERSCHILLENDE SOORTEN MOBILITEIT

Om het gebied



IN BEELD GEBRACHT DIVERSE STROMEN

Nu

Toekomst in scenario's

Auto, lopen, fiets, ov

Parkeren

- Hoe wordt nu van/ naar Rivium gereisd en wanneer?
- Verkeerstellingen voor auto en fiets/ bromfiets
- Kentekenonderzoeken op meerdere meetpunten: HB verkeer + doorgaand verkeer, wanneer dag/ week
- Capaciteit en huidig en mogelijk toekomstig gebruik parkeervoorzieningen op Rivium
- Huidig gebruik ov en fietsvoorzieningen vs. benodigde capaciteit
- Analyse bestaande onderzoeken + verkeersgegevens N210, A16 e.d.
- Toekomstplannen Capelle, Rotterdam, RWS e.d.
- Scenario studies

UITKOMSTEN

Vraag gestuurde aanpak



- Ca. 5.000 woningen kan met behoud van bereikbaarheid bestaande bedrijven en omgeving
- Gunstigste scenario is: transformatie + mobiliteits-aanpak + knip RB
- Er zijn wel uitdagingen, maar geen showstoppers
- Oplossingsrichting = beperk autobezit zoveel mogelijk
 - Parkeerbeleid
 - Kwaliteit en beschikbaarheid lopen, fiets, ov, deelmobiliteit
 - Maak gebruik aantrekkelijk
 - Pas hier en daar infra aan (zoals knip)

AMBITIE 4 *TE VOET, TE FIETS EN MET OV*

Levendige stadswijk, minder autogebruik, dagelijkse functies op loop/fietsafstand

Pak het (H)OV, fiets, deelauto

Een passende parkeerstrategie

ParkShuttle, Waterbus, MaaS

Een passende verkeerstructuur en fietspaden.



INFRA/VERKEERSMAATREGELEN



De analyse en verkeersmodellen zijn voor zekerheid berekend op 20% meer verkeer dan verwacht.

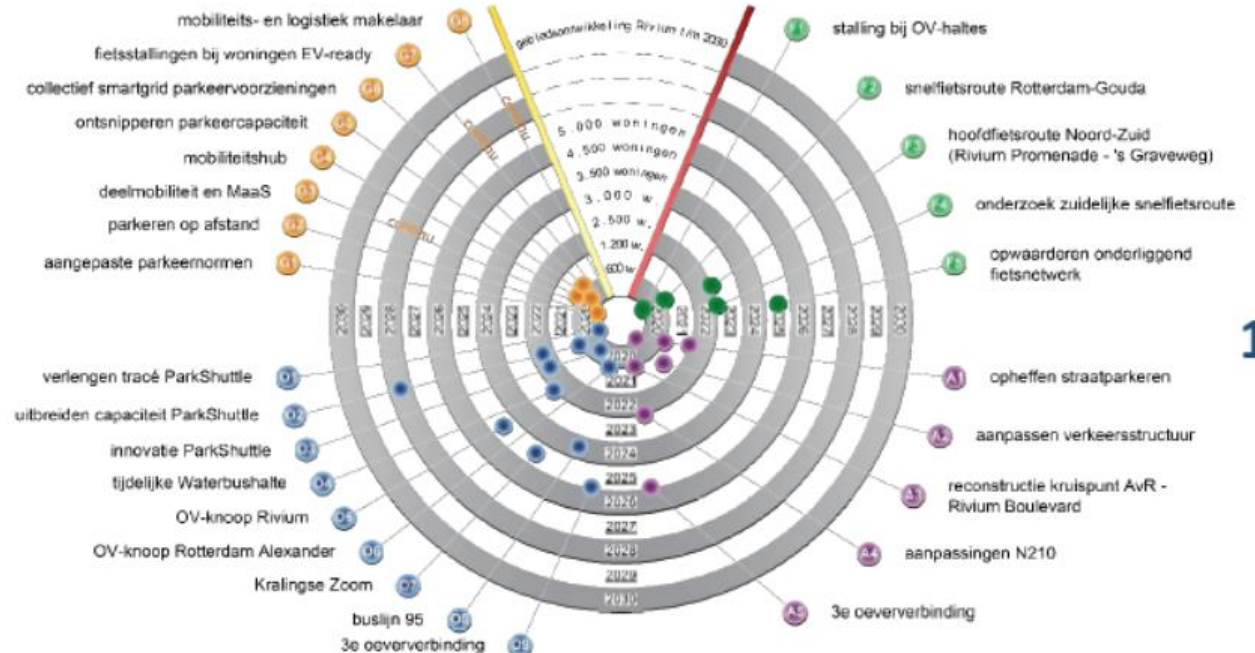
-  Onderdeel mobiliteitsaanpak
-  Onderdeel ander plan
-  Aanpak Algeracorridor

-  Parkeergebieden met leefdek + max 50% parkeren op maximaal
-  Parkeergebieden met leefdek
-  Primaire toegang parkeren
-  Secundaire toegang parkeren
-  Hoofdverbindingsgebied (auto)
-  Parkshuttle
-  Parkshuttle extra
-  Secundaire verbinding gebied (auto)
-  Fietspaden
-  Fietspad extra
-  Mogelijke loop in weg
- Wandelroute

TE VOET, FIETS, OV, DEELMOBILITEIT



GEDRAG & SLIMME MOBILITEIT



17

OV



MOBILITEITS- MAATREGELEN

AUTO



PARKEREN RIVIUM

Nu ca. 6.000 P, gebruik < 50%

Door transformatie ↓ ca. 1.800 P

Woningen 2.500 tot 3.000 P

Saldo: ca. 6.700 tot 7.200 P

Restcapaciteit bij bedrijven >
1.400 P

Parkeren de sleutel voor
toekomstige bereikbaarheid,
leefbaarheid

Sturen op autobezit via
parkeernorm, beschikbaarheid
alternatieven en marktpropositie
nieuwe bewoners

Parkeernorm is zeer sterk
stedelijk, rest bebouwde kom
Ook normen fiets-parkeren

HOE IS CAPELLE WEST – S'-GRAVENLAND MEEGENOMEN?

Arbeitsplaatsen 2019 ca.

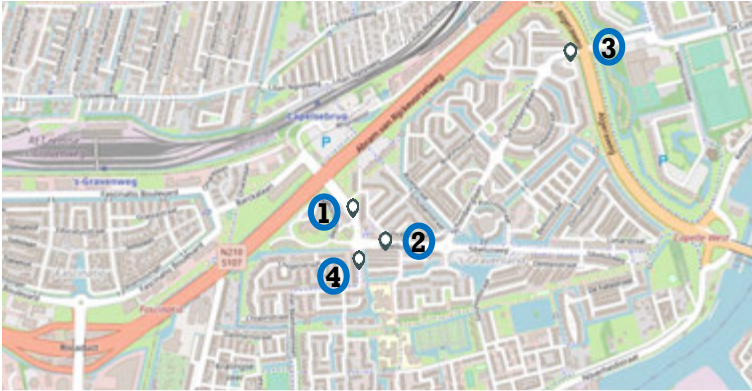
Aantal bewoners 9.515

3.759 huishoudens

4.515 auto's

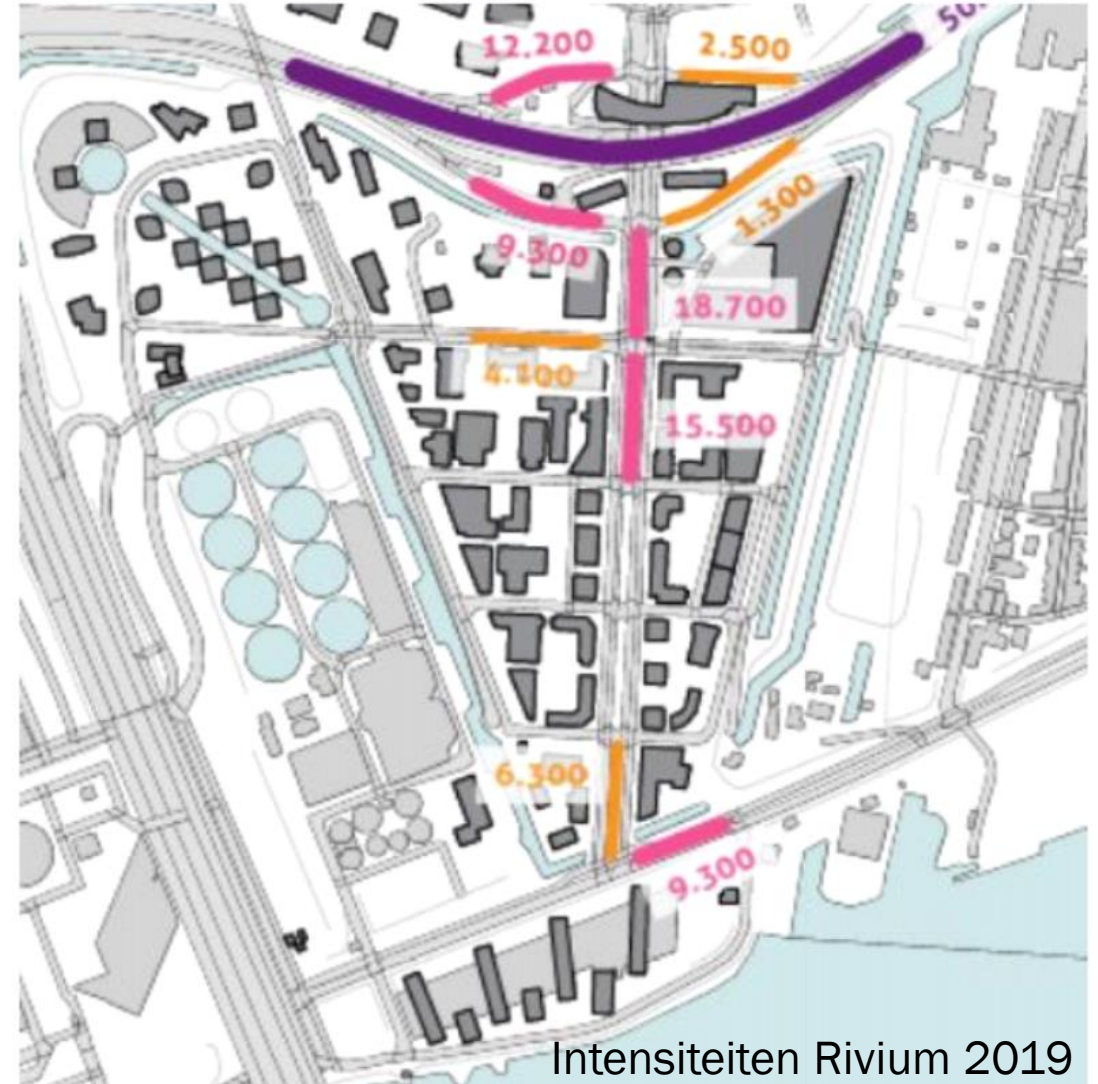
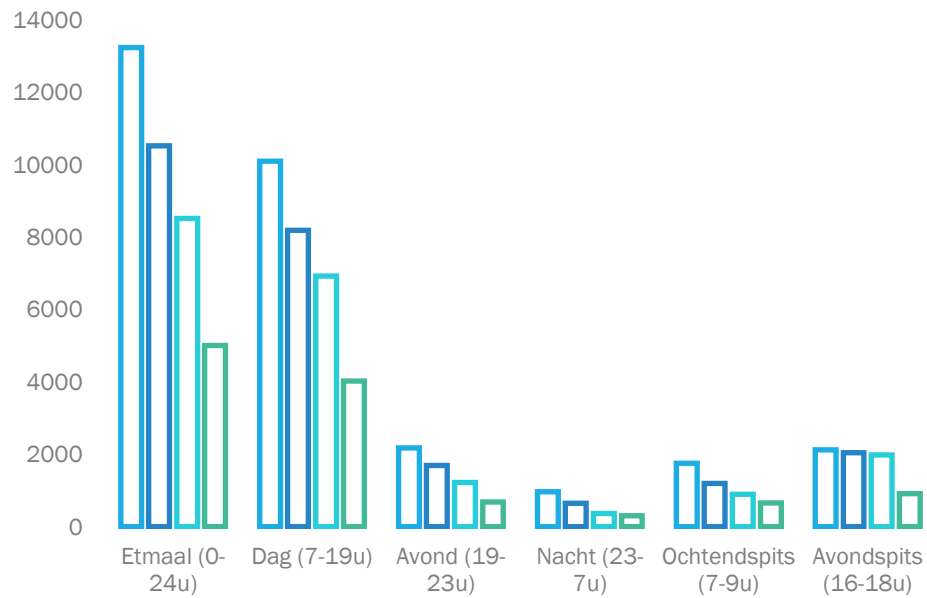
1,2 auto per huishouden

- Verkeerstellingen
- Kentekenonderzoek
- Sluipverkeer?
- Scenario's
- Aansluitingen op de AVR



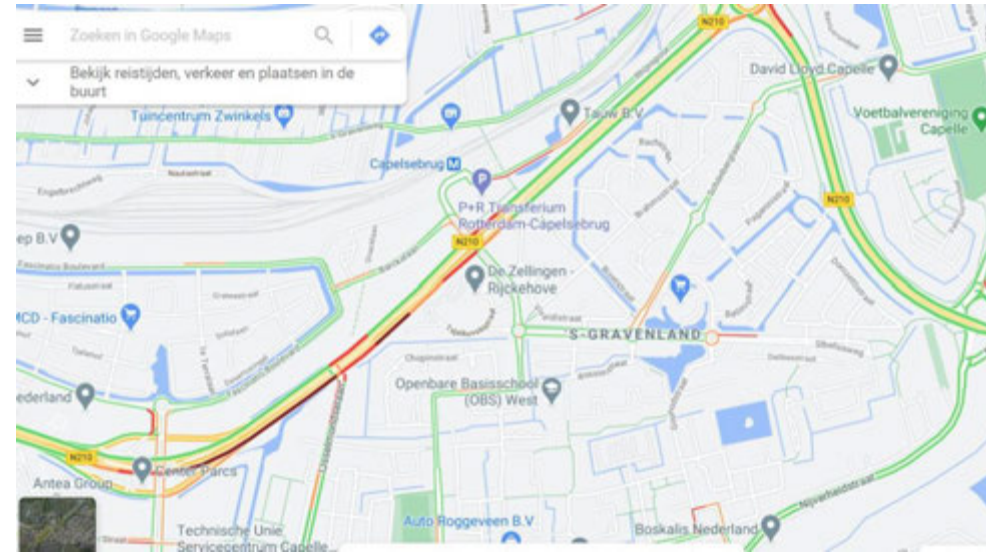
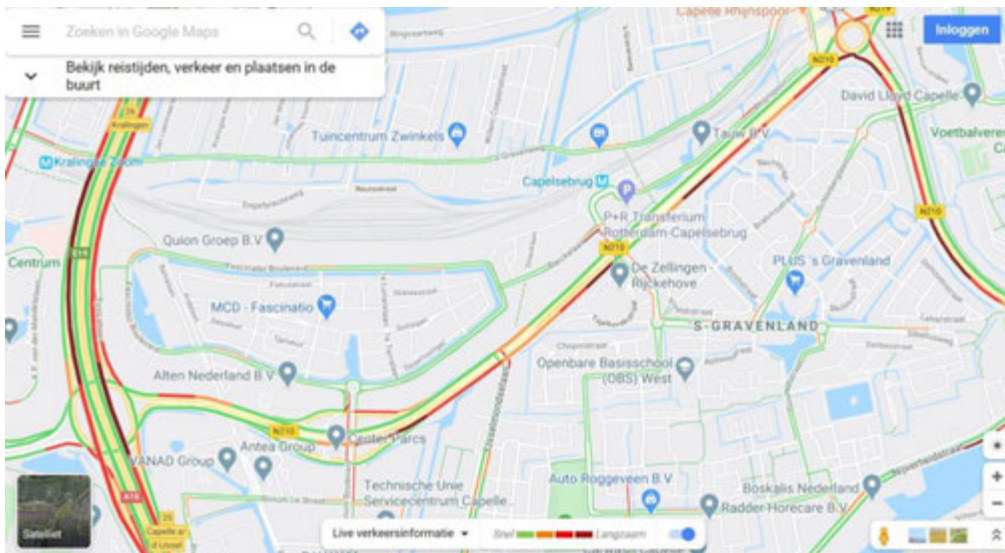
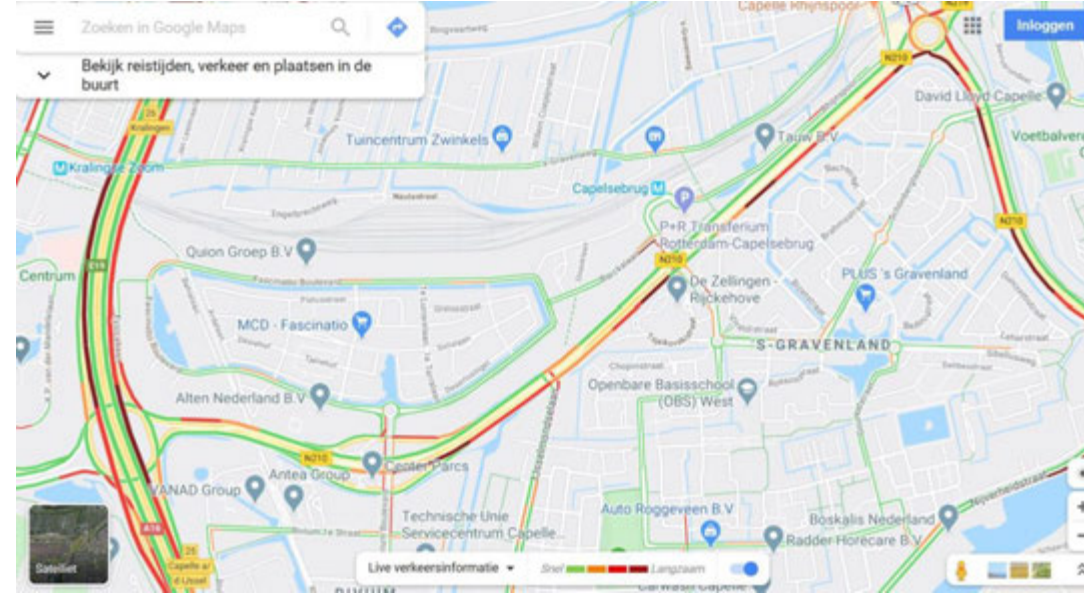
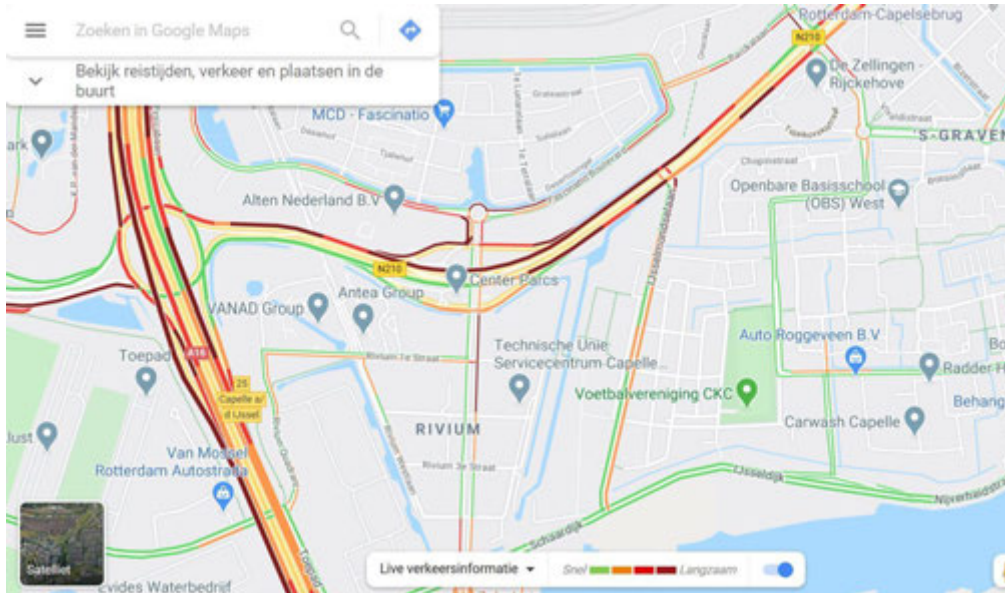
Intensiteiten per tijdseenheid voor telpunten eind 2019

■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4



EFFECTEN OP CAPELLE WEST – 'S-GRAVENLAND

- Op wijkniveau beperkte toename aantal verplaatsingen
- Enige verschuiving van verkeer via Rivium Boulevard en IJsseldijk naar AVR
- Daardoor ook naar de Beethovenlaan
- Aanpak Algera biedt daarvoor oplossing
- Knip Rivium Boulevard daarop afgestemd



Verkeer
Algera
Google
Maps
2020

HOE VERDER?

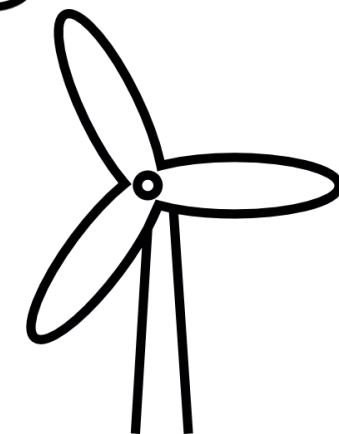
- M.E.R. als kapstok
 - Scenario's opnieuw doorgerekend, met nieuwere data
 - Uitkomsten onderdeel M.E.R. rapport dat later dit jaar een inspraakproces kent
 - Gebruik parkeeronderzoek pre corona
- Los van de M.E.R.
 - Op enig moment nieuwe parkeerbalans
 - Onderzoek naar verkeerskundige effecten bij afsluiting Rivium Boulevard

INHOUD NRD

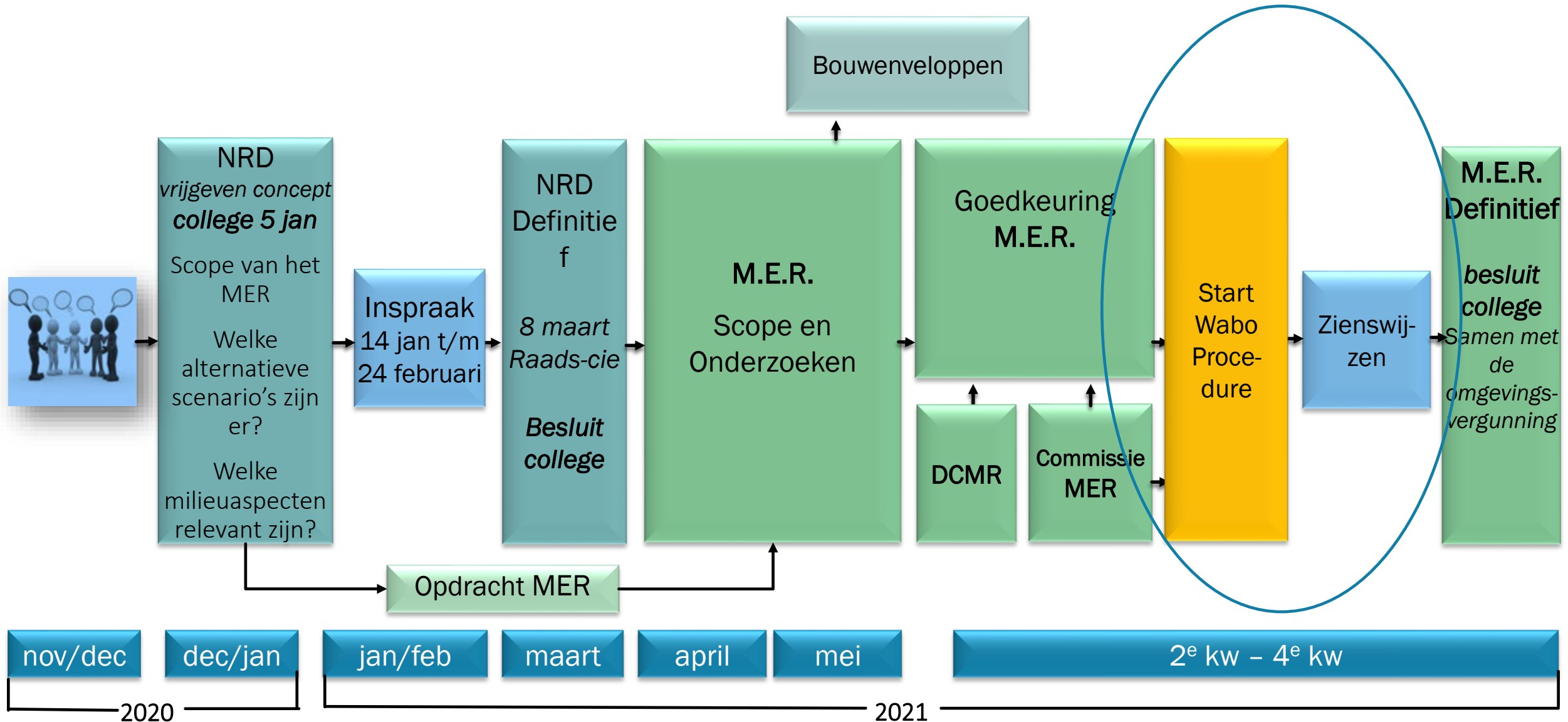
Mobiliteit

Verkeer en parkeren		
Verkeersafwikkeling	Intensiteiten (I/C verhoudingen) Functioneren kruispunten Doorstroming	Kwantitatief
Bereikbaarheid	Ontsluitingsstructuur	Kwalitatief
Veiligheid en structuur	Verkeersveiligheid Oversteekbaarheid	Kwalitatief
Parkeren	Parkeerbalans	Kwantitatief
Mobiliteit	Modal split: auto, OV, fiets	Kwantitatief

**Onderzoeken op basis van verkeersmodel MRDH,
verkeerstellingen en parkeeronderzoek.**



WAAR STAAN WE NU EN WAT IS VERVOLGTRAJECT?



ANTWOORDEN OP GESTELDE VRAGEN

- **2. De geluidsbelasting en de milieubelasting voor Capelle-West/Kralingseveer en 's- Gravenland is al hoog. Waarom dan toch voorzien in een toename van de woningbouw (Rivium) en van het verkeer en negatieve milieuaspecten (stank/geluid etc.)? , terwijl in Capelle-West alleen vanaf de dijk tot aan de Doormanstraat gebouwd kan worden door gebruik te maken van ontheffingen? (b.v. nieuwbouw einde van Kinsbergenstraat en Evertsenstraat);**
- De Wet geluidhinder kent bandbreedtes waarbinnen het bevoegd gezag moet blijven. Zo maakt de wet onderscheid tussen voorkeurswaarde en maximale grenswaarde. Blijft de geluidsbelasting binnen deze bandbreedte kan woningbouw plaatsvinden.
- Ik heb een vraag over welke flankerende maatregelen er worden voorbereid om de verkeersdruk op de overige wegen in de omgeving te regelen indien de voorgenomen knip in de Riviumboulevard gerealiseerd wordt.
- Afstemming Algera-aanpassingen en invoering knip
- Antwoord verder in presentatie Patrick

ANTWOORDEN OP GESTELDE VRAGEN

- **4. Wordt in Rivium voldaan aan de normering van de wet Geluidhinder (Brienoordbrug, Rijckevorselweg) of kunnen er alleen woningen gerealiseerd worden door de procedure hogere grenswaarden wet Geluidhinder te volgen?**
- Voor de ontwikkeling van woningbouw is het noodzakelijk om een procedure hogere grenswaarde te volgen. De Wet geluidhinder kent bandbreedtes waarbinnen het bevoegd gezag moet blijven. Zo maakt de wet onderscheid tussen voorkeurswaarde en maximale grenswaarde. Blijft de geluidsbelasting binnen deze bandbreedte kan woningbouw plaatsvinden.
- **5. Waarom voorzien in woningbouw in Rivium, terwijl de gemeenteraad van Capelle a/d IJssel tot 2x toe zich unaniem tegen woningbouw op vervuilde havenslibvelden heeft uitgesproken?**
- De wijk Fascinatio is eveneens gebouwd op vervuild havenslib en in Rivium staat ook bebouwing. Binnen de Wet bodembescherming bestaat de mogelijkheid om te bouwen in Rivium. Er zit ook een leeflaag op de ondergrond
- **Veiligheid en gezondheid zijn daarbij belangrijke uitgangspunten.**

ANTWOORDEN OP GESTELDE VRAGEN

- **Vraag: op dit moment loopt (buiten Corona) de Abram van Rijckevorselweg in de ochtend richting de A16 al vol en in de middag staat het nu al regelmatig stil stil op de Brienenoordbrug richting Capelle aan den IJssel omdat de Van Rijckevorselweg vol staat richting de Algerabrug.**
- **Natuurlijk weten jullie dit, maar in vrees dat dit door de ontwikkeling van het Rivium alleen maar erger wordt. Ben heel benieuwd hoe hiermee wordt omgegaan.**
- **Antwoord hierop is aanpak Algera-corridor**

TOT BESLUIT

Mobiliteit en verkeer continu in beweging

Monitoring, evaluatie en bijsturing default

Vragen die ons verder bewegen?

