



Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

Algemene informatie

- Vragensteller: Dick Breeman, CDA
- Onderwerp/vergaderstuk: HOV verdiepingsstudie
- Vergaderdatum: 11 november 2021
- Portefeuillehouder: dhr. P. Meij
- Datum indiening vraag: 9 november 2021
- Datum ontvangst antwoord: 11 november 2021

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Op blz. 3 van het raadsvoorstel wordt vermeld, dat in een later stadium alsnog nieuwe maatregelen nodig kunnen zijn.

1. Welk termijn zou hier rekening mee gehouden moeten worden?
2. Zijn dit plannen, die opnieuw door de raad goedgekeurd moeten worden?
3. De extra kosten die hieraan ten grondslag liggen, worden deze opnieuw pro rata gedeeld tussen MRDH en gemeente?

Antwoord 1

Ad. 1: Hiervoor verwijzen we naar de fasering, zoals opgenomen in de bijlage: 'overzicht infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen'. Met nieuwe maatregelen worden de vervolgfases bedoeld (fase 2 en 3). Fase 2 is pas aan de orde na volledige realisatie van fase 1. Naar verwachting is dit niet eerder dan 2035 aan de orde.

Ad. 2: Fase 2 en 3 zijn geen onderdeel van de financiële afspraken en realisatie-afspraken uit de bestuursovereenkomst. Hiervoor dienen opnieuw afspraken te worden gemaakt tussen de betrokken regionale partijen in een volgende overeenkomst. Dit wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

Ad. 3: Voor de fasen 2 en 3 worden nieuwe afspraken gemaakt. Over de verdeling van de kosten in deze fasen zijn nu nog geen afspraken gemaakt, omdat dit nu nog niet aan de orde is. Immers

kan na fase 1 HOV in de vorm van R-net bussen gaan rijden. We kunnen nog niet vooruitlopen op afspraken voor de fasen 2 en 3.

Vraag 2

Blz. 6 onder 4.2 Bestuursovereenkomst R-net vermeldt een maximum gereserveerd budget van de MRDH als vergoeding voor infrastructuur.

- Wat impliceert dit, als de actuele kosten ruim boven het budget uitkomen? Gelet op het huidig krachtig economisch herstel en daarmee verbonden prijsstijgingen.

Antwoord 2

Art. 8.5 uit de Bestuursovereenkomst laat zien dat de Stuurgroep zich op dat moment buigt over mogelijke bezuinigingen in de uitvoering van de maatregelen (versobering), zodanig dat dit niet ten koste gaat van de effectiviteit van HOV. Indien dit onvoldoende is, wordt door de Stuurgroep bezien of maatregelen kunnen vervallen. Ook hier speelt dan de afweging van effectiviteit van de maatregelen in relatie tot de exploitatie van het HOV (R-net).

Vraag 3

Blz. 12 van de verdiepingsstudie/uitvoering HOV haltes.

1. Is er bij elke geplande bushalte langs de HOV lijn wel voldoende ruimte voor de inrichting/stalling van 50 fietsen?
2. Zijn we niet een beetje "overmoedig" met een ruimtevoorziening voor 50 fietsen per bushalte?

Antwoord 3

Het vortransport van HOV (in de vorm van R-net) kenmerkt zich voornamelijk als fietsgebruikers. Dan is het belangrijk om voldoende en kwalitatief hoogwaardige gelegenheid te hebben voor het stallen van fietsen die tegenwoordig in allerlei verschijningsvormen aanwezig zijn. Voor deze Verdiepingsstudie is uitgegaan van een stallingsplek van 50 fietsen, maar is ook aangegeven dat bij de vervolgstappen die nader gedetailleerd wordt. Dit kan bijvoorbeeld nog afhankelijk zijn van ruimtelijke detailinpassing in de volgende fasen of bijvoorbeeld van het aantal in- en uitstappers. Bij sommige R-net haltes kan het aantal fietsparkeerplaatsen daarom wellicht wat minder zijn. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende ontwerpfasen (voorlopig ontwerp-definitief ontwerp-bestek), waar ook de omgeving (inwoners en belanghebbenden) bij betrokken worden.