



## Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

### Algemene informatie

- Vragensteller: Jeroen Rijdsdijk, PvdA
- Onderwerp/vergaderstuk: Uitvoeringsnota Mobiliteit Bolnes
- Vergaderdatum: 1 februari 2024
- Portefeuillehouder: P. Meij
- Datum indiening vraag: 30 januari 2024
- Datum ontvangst antwoord: 1 februari 2024

### Vragen en antwoorden

#### Vraag 1

Wat is de verwachte doorlooptijd van de in het raadsbesluit genoemde onderzoeken? Is voor de daadwerkelijke uitvoering telkens een apart raadsbesluit benodigd?

#### Antwoord 1

In het voorstel worden diverse onderzoeken genoemd. Voor het onderzoek naar de onderdoorgang van de Rijnsingel zijn we afhankelijk van andere wegbeheerder zoals het waterschap en Rijkswaterstaat. Naar verwachting hebben we de resultaten hiervan eind 2024 – begin 2025. De resultaten van de overige onderzoeken verwachten we eind 2024. Voor het uitvoeren van fysieke maatregelen – herinrichtingen moet via een raadsbesluit krediet aangevraagd worden.

#### Vraag 2

In het raadsbesluit staat onder 'Communicatie/participatie na besluitvorming' dat als er maatregelen worden uitgevoerd in de directe leefomgeving van bewoners dat zij hierover worden geïnformeerd en betrokken bij de planvorming. Betekent dit dat inwoners en ondernemers niet betrokken worden bij de uit te voeren onderzoeken?

#### Antwoord 2

Op dit moment is de opbouw van de onderzoeken nog niet duidelijk. Daardoor is ook nog niet duidelijk op welk moment bewoners en ondernemers betrokken worden. Wanneer het voor het

onderzoek relevant is dat bewoners en ondernemers input leveren dan zullen zij ook bij de onderzoeken betrokken worden.

### **Vraag 3**

In het kader van het uitgevoerde verkeersonderzoek is een online enquête gehouden en hebben vier bewonersavonden 'Mobiliteit' plaatsgevonden. De opgehaalde informatie is gebundeld en teruggekoppeld aan de deelnemers. Kan deze informatie worden gedeeld met de raad?

Antwoord 3

De opgehaalde informatie is gebundeld en teruggekoppeld in de vorm van een presentatie. Het pdf-bestand van de presentatie is bijgevoegd.

### **Vraag 4**

Is er volgens u voldoende draagvlak onder inwoners en ondernemers om van de Rijnsingel al dan niet deels een 30 kilometer-weg te maken?

Antwoord 4

Op 4 december 2023 is er een bijeenkomst geweest voor bewoners en ondernemers waarin de resultaten van het onderzoek zijn gepresenteerd. Op het verlagen van de snelheid werd positief gereageerd, voornamelijk doordat het verlagen van de snelheid een positief effect heeft op de geluidsbelasting. Wel werd er aandacht gevraagd voor de handhaving op de snelheid.

### **Vraag 5**

Het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 kilometer per uur zorgt volgens het raadsbesluit voor een afname van de geluidsbelasting met 4 decibel. Daartegenover staat dat de luchtverontreiniging toeneemt. Kunt u aangeven met hoeveel de luchtverontreiniging naar verwachting toeneemt? Graag uw antwoord uitsplitsen in de relevante stoffen.

Antwoord 5

Het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 kilometer per uur zorgt ervoor dat de luchtverontreiniging toeneemt, omdat de emissies stijgen. De toename van deeltjes (zoals PM10, PM2.5 en EC) is kleiner dan die van de uitlaatgassen, omdat de slijtage van de banden tegelijkertijd toeneemt met hogere snelheid. Overigens is bij volledig elektrische voertuigen geen sprake van uitlaatgassen en dus ook geen extra luchtvervuiling bij een lagere snelheid. Hieronder is aangegeven met welke percentages de luchtverontreiniging naar verwachting zal toenemen, uitgesplitst naar de relevante stoffen.

In het algemeen zien we bij personenwagens de volgende verwachte veranderingen in emissies bij een snelheidsverlaging:

- NO<sub>2</sub>: Toename van 11%
- NO<sub>x</sub>: Toename van 13%
- PM<sub>10</sub>: Afname van -1%
- PM<sub>2.5</sub>: Afname van -3%
- EC: Toename van 7%
- NH<sub>3</sub>: Toename van 15%

Samenvatting: Een algemene toename van ongeveer 10%, behalve bij fijnstof, dat blijft ongeveer gelijk of daalt zelfs.

Voor vrachtwagens is de situatie aanzienlijk anders, met grotere toenames in emissies:

- NO<sub>2</sub>: Toename van 53% - 87%
- NO<sub>x</sub>: Toename van 52% - 78%
- PM<sub>10</sub>: Toename van 7% - 15%
- PM<sub>2.5</sub>: Toename van 26% - 43%
- EC: Toename van 15% - 18%
- NH<sub>3</sub>: Helaas is hier geen specifieke informatie beschikbaar.

Bron: TNO 2023 R11202 – 22 juni 2023

## Vraag 6

De bussen maken gebruik van bushavens. In de verkeersrapportage staat dat de doorstroming van het verkeer kan worden bevorderd door de bussen te laten halteren op de weg. Klopt dit wel? Bij de bushaltes Vondellaan en Rembrandtweg halteert de bus op de weg. De ervaring van omwonenden en automobilisten is dat dit de doorstroming van het verkeer, met name tijdens de spits, niet ten goede komt en juist zorgt voor extra filevorming.

### Antwoord 6

In de rapportage is aangegeven dat door de bus op de rijbaan te laten halteren deze bij het weggrijden een vrije baan voor zich heeft. Dit bevordert de doorstroming van de bussen. Het is correct dat gemotoriseerd verkeer moet wachten op halterende bussen indien de bussen op de rijbaan halteren.

## Vraag 7

Zijn er cijfers beschikbaar van het aantal ongelukken dat de afgelopen vijf jaar op de Rijnsingel heeft plaatsgevonden? Zo ja, kunt u deze cijfers delen met de raad?

### Antwoord 7

Ja, voor ongevallen data maken we gebruik van Via Statistiek Ongevallen. Van 2019 tot 2024 hebben er in totaal 14 ongevallen plaats gevonden op de Rijnsingel.

3 ongevallen op de kruising Benedenrijweg-Rijnsingel

2 ongevallen op de kruising Rijnsingel-De La Reijstraat-Markstraat

1 ongeval op het wegvak Rijnsingel tussen de Amerstraat en Noordstraat

2 ongevallen op de kruising Rijnsingel-Noordstraat

1 ongeval op het zebrapad Rijnsingel nabij de Noordstraat

3 ongevallen op het wegvak Rijnsingel tussen de Noordstraat en Leklaan

2 ongevallen op het wegvak Rijnsingel tussen de Kievitsweg en Rotterdamseweg

### **Vraag 8**

Wat zijn de effecten van minder verkeer op de Rijnsingel voor de (deels) zwaarbelaste Ringdijk en Benedenrijweg? Zijn deze effecten voldoende in beeld en neemt het verkeer hier naar verwachting toe. Graag in uw antwoord een onderscheid maken tussen 'gewoon' autoverkeer en vrachtverkeer.

#### **Antwoord 8**

Autoverkeer: De Rijnsingel zal voor autoverplaatsingen van en naar Bolnes de snelste route blijven, als gemotoriseerd verkeer een andere route gaat kiezen zal het geen gemotoriseerd verkeer zijn dat een herkomst of bestemming heeft in Bolnes. Dit zou je kunnen typeren als doorgaand verkeer. Het doel van de verkeersstudie is onder andere om de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Rijnsingel te verbeteren. Hiervoor is het wenselijk dat een modal shift gaat plaatsvinden, een verschuiving van gebruik van de auto naar een ander vervoersmiddel. Ook als gevolg hiervan kunnen de intensiteiten op de Rijnsingel worden beperkt.

Vrachtverkeer: De Rijnsingel wordt veel gebruikt door vrachtverkeer dat een herkomst of bestemming heeft aan het water. Om inzicht te krijgen in mogelijke vrachtroutes, vrachtverkeer mogelijk een andere route te laten rijden en de effecten hiervan inzichtelijk te maken is aanvullend onderzoek benodigd. Dit aspect valt buiten de scope van het verkeersonderzoek. Echter, is het wenselijk om hier nader onderzoek naar te verrichten waardoor een van de aanbevelingen in de rapportage is om dit inzichtelijk te maken.

### **Vraag 9**

De PvdA Ridderkerk is een groot voorstander van een waterbushalte voor Bolnes. Kunt u aangeven op basis van welke criteria besloten wordt of er een waterbushalte voor Bolnes komt en wat naar verwachting de gemeentelijke bijdrage zal zijn?

#### **Antwoord 9**

Om de nieuwe waterbushalte in te passen in de dienstregeling moet de waterbus harder gaan varen. Het verhogen van de vaarsnelheid zorgt voor extra golfslag. Deze golfslag moet passen binnen de daarvoor geldende eisen.

De gemeente draagt de kosten voor de aanleg van de halte en het onderhouden van de halte. Welke kosten hiermee gemoeid zijn is op dit moment nog niet duidelijk.

### **Vraag 10**

De te onderzoeken en uit te voeren maatregelen hebben tot doel om de leefbaarheid in Bolnes te vergroten en woningbouw mogelijk te maken. Betekent dit qua volgorde dat de maatregelen die nu onderzocht gaan worden eerst moeten zijn uitgevoerd voordat er gebouwd kan worden op bijvoorbeeld de locatie van de voormalige Beverbol?

Antwoord 10

Nee, de maatregelen hoeven niet eerst uitgevoerd te worden voordat er gebouwd kan worden.