



Vragen vergaderstukken gemeenteraad of raadscommissie Ridderkerk

Algemene informatie

- Onderwerp/omschrijving vergaderstuk: Mobiliteitsplan Ridderkerk
- Vergaderdatum:
- Steller en fractie: Robert Kooijman (ChristenUnie)
- Portefeuillehouder: wethouder Meij
- Datum indiening vraag bij griffie:
- Datum ontvangst beantwoording college bij griffie: 22 mei 2020

Vragen en antwoorden

Vraag 1

In het raadsvoorstel wordt genoemd dat er een monitoringsdashboard wordt opgesteld. In het Mobiliteitsplan wordt aangegeven dat indicatoren later worden bepaald, en dat voornamelijk gebruik wordt gemaakt van externe databronnen. Op welke wijze kan raad nog meedenken in gewenste indicatoren?

Antwoord 1

Voor het vaststellen van indicatoren is het van belang, dat er een integraal monitoringsprogramma is. Hierin moet een afweging gemaakt worden tussen wenselijke indicatoren en beschikbare data (ook vanwege kosteneffectiviteit). Dat zal na vaststelling van het mobiliteitsplan geïnventariseerd worden. Indien gewenst is het college bereid in een commissiebijeenkomst de opzet van het dashboard en de gewenste indicatoren te bespreken.

Vraag 2

De volgende vragen gaan voornamelijk over de uitvoeringsagenda. Ontbrekende schakels fietsnetwerk: in de uitvoeringsagenda wordt vooral gesproken over de 'lange lijnen', terwijl in het plan zelf ook veel aandacht uitgaat naar die kleine verbeterpunten, doorsteekjes enz. Waar komen deze kleine verbeterpunten naar voren in de uitvoeringsagenda?

Antwoord 2

In het uitvoeringsprogramma wordt het fietsnetwerk weergegeven. Dit zijn niet alleen de lange regionale lijnen. De aangegeven hoofdfietsroutes in Ridderkerk zijn voornamelijk voor lokaal verkeer. Door bijvoorbeeld de barrièrewerking van de auto te verminderen zal ook voor de kleine

afstanden de fiets aantrekkelijker worden. Daarnaast wordt aangegeven dat bij reconstructies en groot onderhoud altijd gekeken zal worden naar optimalisatie voor de fietsinfrastructuur. Dit betreft bijvoorbeeld het verbeteren van oversteekbaarheid, kleine verbeterpunten en mogelijk het realiseren van doorsteekjes.

Vraag 3

In de factsheet 'Afwaarderen Rotterdamseweg' staat dat er een ontwerpstudie wordt gedaan, waarbij doel 4 is dat oversteken wordt verminderd en verbeterd. Wat wordt bedoeld met verminderd?

Antwoord 3

Dit is per abuis een tekstfout. Hier moet staan dat de oversteekafstand wordt verminderd en de oversteek wordt verbeterd.

Vraag 4

Het idee van Leefstraten wordt in het uitvoeringsplan gelanceerd. Mooi initiatief. Hoe denkt het college hieraan invulling te geven? Gaat college hier een actieve rol in spelen, of zouden de nominaties voor dergelijke straten vooral (of enkel?) vanuit onze inwoners moeten komen?

Antwoord 4

Voor een leefstraat is draagvlak bij de bewoners cruciaal. Het initiatief zal dan ook vooral bij de bewoners worden gezocht, ondersteund door de gemeente door vergunningverlening en het ter beschikking stellen van een (beperkt) budget. Het college zal herhaaldelijk naar inwoners communiceren dat de mogelijkheid voor het instellen van een leefstraat er is.

Vraag 5

Er wordt een nieuwe wegcategorisering voorgesteld. Het stellen van een categorisering is vers één, maar wat is de omvang van de consequentie hiervan? Betekent dit ook grootschalige, kostbare aanpassingen aan de infrastructuur? Of is dit met kleinschalige(r) aanpassingen uit te voeren?

Antwoord 5

Het college is niet voornemens om alle wegen te voorzien van een herinrichting. Daar zien we de noodzaak en kosteneffectiviteit niet toe. De nieuwe wegcategorisering is voornamelijk bedoeld voor de verkeersveiligheid. De nieuwe wegcategorisering zal de komende jaren voornamelijk doorgevoerd worden in het ontwerp bij groot onderhoud of nieuwe (her)ontwikkelingen, bijvoorbeeld binnen het voorstel voor het onderzoek Verkeersstructuur Centrum (raadsvoorstel Ontwikkelperspectief Centrum) of bij de inpassing van Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Dit zal in vervolgstappen verder uitgewerkt worden. Indien nodig is het in sommige gevallen ook met

kleinschaliger interventies te bewerkstelligen; met name wanneer de verkeersveiligheid door een onjuiste weginrichting in het geding is.

Vraag 6

Het idee van Fietsvlonders is prima bij een tijdelijk benodigde extra parkeercapaciteit. Is het mogelijk om vlonders te laten maken door mensen die werken op een sociale werkplaats of leerwerkbedrijf. Maak waar mogelijk er een echte Ridderkerkse creatie van.

Antwoord 6

Het college vindt dit een goede suggestie en geeft dit mee als aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

Vraag 7

Bij HOV infra staat dat er samen met gemeente Rotterdam wordt gekeken naar de sociale veiligheid rond P+R Beverwaard. Eerder wordt echter aangegeven dat deze P+R weinig wordt gebruikt i.v.m. de kwaliteit van de OV-verbinding. Is het in dat licht verstandig om energie (en financiën?) vanuit Ridderkerk hier op in te zetten?

Antwoord 7

Sociale veiligheid is belangrijk onderdeel van de kwaliteit van het ov. Ook bij een lage bezetting is goede sociale veiligheid noodzakelijk. Deze P+R-locatie biedt potentie voor reizigers uit Slikkerveer/Bolnes die doorreizen met de tram naar andere delen van Rotterdam. Samen met de gemeente Rotterdam willen we kijken waar optimalisatiemogelijkheden liggen. Voor Ridderkerk zou dat bijvoorbeeld het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheidsbeleving per fiets vanuit Bolnes naar deze P+R-halte kunnen zijn. Op dit punt zouden dan kosten voor de gemeente Ridderkerk kunnen liggen.

Naast de sociale veiligheid is de afstand tussen het parkeerdek en de OV-halte te groot. Ook de scheiding van de bushalte en de tramhalte zorgt voor een slechte aansluiting tussen beide modaliteiten. Daaruit kan de conclusie getrokken worden dat het totale OV-product (inrichting/beleving/waardering) op deze locatie niet van voldoende kwaliteit is.

Vraag 8

Mobiliteitshubs en stadslogistiek: het is wellicht de toekomst. Maar is/wordt het nu al actueel in Ridderkerk? Er zijn afgezien van wat pilots nog maar weinig concrete voorbeelden in binnen- en buitenland. Kunt u aangeven waarom een studie voor Ridderkerk nu toch al relevant is, en daar nu geld voor beschikbaar moet komen? Waarom kijken we bijvoorbeeld niet eerst wat er gebeurt rond Dutch Fresh Port?

Antwoord 8

Binnen de horizon van dit plan richten we ons op een onderzoek hiernaar; de uitvoering (indien haalbaar) zal op de langere termijn plaatsvinden. Voor Dutch Fresh Port wordt al wel een apart plan op het gebied van mobiliteit opgesteld. Logistieke stromen en wellicht regionale distributie zal hier mogelijk onderdeel van uitmaken. Stadslogistiek richt zich op de kleinschaligere logistiek van de Ridderkerkse middenstand.

Vraag 9

Vervoer op maat: dit is een goede toevoeging, aanvullend op het bestaande openbaar vervoer. Hoe past dit binnen, of is dit aanvullend aan andere mogelijkheden vanuit WMO?

Antwoord 9

Het hier beschikbaar gestelde budget is in aanvulling op de WMO.

Vraag 10

In de uitvoeringsagenda is niet echt iets concreets te vinden voor de voetganger (m.u.v. de recreatieve routes). Op welke wijze wordt in de eerste jaren nog meer invulling gegeven aan de gewenste verbetering voor voetgangers?

Antwoord 10

Voor de voetganger is de barrièrevorming door auto's van groot belang. Binnen dat programmaonderdeel zal de meeste vooruitgang geboekt worden voor de voetganger. Daarnaast is er ook in het Ontwikkelperspectief Centrum (bijv. Onderzoek Verkeersstructuur Centrum en inrichting openbare ruimte) en de HOV-variantenstudie (bijv. bij haltekwiteit en routing first en last mile) veel aandacht voor voetgangerskwaliteit.