



Vragen vergaderstukken gemeenteraad of raadscommissie Ridderkerk

Algemene informatie

- Onderwerp/omschrijving vergaderstuk: Mobiliteitsplan Ridderkerk
- Vergaderdatum:
- Steller en fractie: Karin Kayadoe, Michel Ouwens, Arjan Nugteren, Leefbaar Ridderkerk
- Portefeuillehouder: wethouder Meij
- Datum indiening vraag bij griffie: 30 april 2020
- Datum ontvangst beantwoording college bij griffie: 22 mei 2020

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Hoe is het bedrag van 20.000 voor programma gedragsverandering tot stand gekomen, graag specificatie.

Antwoord 1

Dit is een reservering voor advieskosten, gebaseerd op eerdere ervaringen met vergelijkbare projecten die nu al uitgevoerd worden. Op pagina 40 van het Mobiliteitsplan is opgenomen, dat het hierbij bijvoorbeeld gaat om communicatie en campagnes rond de volgende onderwerpen:

- Communicatie aanpak ontwikkelen
- Fietslessen voor kinderen
- Fietslessen voor Nieuwe Nederlanders
- Fietsgymnastiek en/of e-bike training voor senioren
- Fietscircus van de Verkeersonderneming
- Te voet of op de fiets naar school
- Werknemers die naar Ridderkerk reizen, stimuleren om met ov of per fiets naar werk te komen (bij verhuizing of nieuwe baan)
- Ridderkerkers die in de regio werken, stimuleren om hun reisgedrag te heroverwegen (bij verhuizing of nieuwe baan)
- Fietsen alle jaren uitrollen in Ridderkerk
- Rijgedrag automobilisten

Vraag 2

Blad 24 van Mobiliteitsplan;

Autoparkeren in de woonwijken; Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen moet er meer ruimte worden vrijgemaakt voor deelmobiliteit. Dit kan alleen als potentiële nieuwe bewoners, ondernemers en andere belanghebbende vooraf zijn betrokken bij deze gebiedsontwikkelingen, zodat men vooraf weet en kan inspelen op het eigen mobiliteitsgedrag en verplaatsingspatroon. De verwachting is dat dat daarmee het aantal parkeerplaatsen verlaagd kan worden.

Vraag, er zijn bijna geen gebiedsontwikkelingen meer in Ridderkerk waarbij nieuwe woonwijken worden gerealiseerd. In hoeverre gaat dit dan werkelijk iets bijdragen? Aan welke woonwijk wordt gedacht? Ook in relatie tot verkoopbaarheid

Antwoord 2

Er wordt op voorhand bijvoorbeeld gedacht aan grootschalige ontwikkelingen in het P.C. Hoofgebied en de locatie van het Gemini-college. Daarnaast zijn er landelijk en regionale ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en verstedelijking, waardoor er in de toekomst mogelijk meer woningen of voorzieningen benodigd zijn. Dan is het van belang om de nieuwe ontwikkelingen van deelmobiliteit mee te nemen in de toepassing van parkeernormen. Daarnaast kan ook bij kleinere gebiedsontwikkelingen deelmobiliteit een rol spelen in het verlagen van de parkeernorm. Het mogelijk maken voor ontwikkelaars om deelmobiliteit in te zetten is een belangrijk sturingsmiddel voor de gemeente om de realisatie van dergelijke ontwikkelingen meer kans van slagen te geven.

Vraag 3

In de bijlage kapitaallasten per jaar staan bij elk onderwerp; onderzoek inclusief RV.

Graag specificatie totstandkoming bedrag van elk onderzoek

Antwoord 3

Kosten van onderzoek zijn gebaseerd op ervaringen vanuit Mobycon als eigen expertise met vergelijkbare onderzoeken.

Vraag 4

Blad 24 van Mobiliteitsplan;

In de toekomst moet er daarnaast worden nagedacht over logistieke oplossingen die overlast van vrachtwagens in en rond het centrum verminderen. Dit kan op verschillende manieren. Zoals Logistieke centrumhubs. Centrumhubs; Wat is de definitie van deze centrumhubs?

In de bouwwereld worden bouwhubs ingezet buiten de wijk of buiten de gemeente. Van hieruit gaan enkel volle vrachtwagens de wijk in, om het aantal transportbewegingen zo te verminderen. Is het idee van centrumhubs vergelijkbaar?

Indien er geen elektrische vrachtwagen worden ingezet zal de CO2 overigens niet reduceren. Wel vanaf de HUB naar eindlocatie, maar niet incl. alle extra verkeersbewegingen naar de HUB. Is CO2 reductie een doel?

Antwoord 4

Het principe is hetzelfde, maar voor het centrum wordt ingezet op het overslaan van goederen van grote vrachtwagens naar kleinere (elektrische) voertuigen. Dit voornamelijk met het oog op verkeersveiligheid en ruimtegebruik. Dit kan van invloed zijn op de uitstoot, maar dat is niet het primaire doel.

Vraag 5

Doel Ridderkerk nul slachtoffers;

Verschillende locaties zijn geïnventariseerd, diverse gevaarlijke wegen zijn niet meegenomen op Noordenweg, hoe kan dit? Terwijl deze wel wordt benoemd bij t afwaarderen naar 30km weg

Antwoord 5

De verkeersonveilige locaties zijn aangedragen door de inwoners van Ridderkerk en de klankbordgroep die betrokken was bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan. In het programma-onderdeel "30 tenzij" is opgenomen om alle wegen een snelheidslimiet te geven van 30 km/u, tenzij er noodzaak en voldoende ruimte is om de snelheid te verhogen. Dat is bij de Noordenweg niet het geval.

Vraag 6

Mobiliteitshub; deelmobiliteit; wordt hier ook de resultaten en ervaringen van andere gemeentes in meegenomen?

Antwoord 6

Ja, bij de ontwikkeling van een mobiliteitshub of de toepassing van deelmobiliteit worden de ontwikkelingen in andere gemeenten meegenomen.