



Vragen vergaderstukken gemeenteraad of raadscommissie Ridderkerk

Algemene informatie

- Onderwerp/omschrijving vergaderstuk: Mobiliteitsplan Ridderkerk
- Vergaderdatum:
- Steller en fractie: Jeroen Rijdsdijk, Arianne Ripmeester, Jilles Soffree (PvdA Ridderkerk)
- Portefeuillehouder: Peter Meij
- Datum indiening vraag bij griffie: 30-04-2020
- Datum ontvangst beantwoording college bij griffie: 22 mei 2020

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Is het wel verstandig om dit plan te behandelen zonder dat inzicht bestaat in de financiële gevolgen van de Coronacrisis voor Ridderkerk en wat de anderhalve metersamenleving betekent voor het openbaar vervoer? Graag uw antwoord toelichten.

Antwoord 1

De economische gevolgen van de coronacrisis zijn nog niet te overzien. De komende tijd zal het mobiliteitspatroon zich langzaam weer gaan herstellen. In eerste instantie moeten we blijven uitgaan van een anderhalvemetersamenleving die effect heeft op bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Bij het opstarten van de anderhalvemetersamenleving wordt de belangrijke positie van de fietser en voetganger nog sterker duidelijk. Dit wordt onderschreven door het Ministerie van I&W. Daarnaast maken andere Europese landen een grote inhaalslag op het gebied van fietsinfrastructuur en fietsstimulering in het licht van het voorzichtige herstel uit de coronacrisis.

Door de gefaseerde openstelling van voorzieningen en functies zal het verplaatsingspatroon zich ook steeds verder gaan herstellen. Het is daarom van belang om de koers die we willen inzetten met het Mobiliteitsplan door te zetten om ook na deze coronacrisis een duurzame en gezonde mobiliteit en leefomgeving te creëren. Daarnaast doen onder andere bouwbedrijven een dringend beroep op ons om voorgestelde investeringen in de openbare ruimte door te laten gaan. Het college onderschrijft deze oproep. Door middelen in te zetten komt ook de (lokale) economie weer op gang.

Vraag 2

Eerder heeft u in antwoord op vragen van de PvdA Ridderkerk aangegeven dat de forse investeringen die met dit mobiliteitsplan zijn gemeoid niet zullen leiden tot hogere ov-tarieven voor de reiziger. Projecten van de MRDH lopen niet altijd voorspoedig, denk bijvoorbeeld aan de aanleg van de Hoekse lijn die veel vertraging opliep en miljoenen extra kostte. Wat zijn de risico's voor Ridderkerk als wordt ingestemd met dit plan en kunt u onze zorgen wegnemen dat eventuele tegenvallers niet worden doorberekend aan de reiziger?

Antwoord 2

De OV-tarieven worden niet door de gemeente Ridderkerk vastgesteld, maar door MRDH in overleg met de vervoerder (RET). De gemeente Ridderkerk heeft daar net als de andere gemeenten invloed op wanneer dit geagendeerd wordt vanuit de MRDH. Het is niet zo dat investeringen vanuit het lokale Mobiliteitsplan Ridderkerk invloed hebben op de OV-tarieven van de RET.

Vraag 3a

Is de frequentie van de HOV-buslijnen gebaseerd op de huidige of verwachte reizigersaantallen? Als de reizigers aantallen achterblijven, komt de frequentie van de HOV-bussen dan onder druk te staan of zijn daarover 'harde' afspraken gemaakt? In het begin reed bus 146 ook elke tien minuten, maar die frequentie is toen al vrij snel verlaagd.

Antwoord 3a

Het mobiliteitsplan Ridderkerk biedt de kaders en een uitvoeringsprogramma voor de gehele mobiliteit in Ridderkerk. Vanzelfsprekend heeft het mobiliteitsplan Ridderkerk op hoofdlijnen de link gelegd met de HOV-visie en het rapport voorkeursbesluit HOV-netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden, maar blijft daarmee wel op hoofdlijnen.

Om uw vraag te beantwoorden verwijst het college naar de HOV-visie en het laatstgenoemde rapport (zoals besproken in de gezamenlijke commissieavond op 5 maart 2020). De frequentie van de HOV-buslijnen is gebaseerd op de reizigersaantallen zoals deze verwacht worden en berekend zijn (conform de HOV-visie en het rapport: voorkeursbesluit HOV-netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden). In het laatstgenoemde rapport wordt aangegeven wat de frequentie wordt van deze HOV-lijnen. De verwachting is dat door de keuze voor HOV (strekken en bundelen van OV-lijnen) de betrouwbaarheid van het OV in Ridderkerk en de regio toeneemt en daarmee het aantal reizigers op deze lijnen zal toenemen. Hierbij wordt gekozen R-net als HOV-busconcept. Een daling van het aantal reizigers ligt met deze keuze niet in de lijn der verwachtingen.

Vraag 3b

Hoe 'hard' zijn de afspraken/garanties over de aanleg van vrije busbanen en/of vluchtstrookgebruik om een vlotte doorstroming van de HOV-bussen te garanderen?

Antwoord 3b

Het mobiliteitsplan Ridderkerk biedt de kaders en een uitvoeringsprogramma voor de gehele mobiliteit in Ridderkerk. Vanzelfsprekend heeft het mobiliteitsplan Ridderkerk op hoofdlijnen de link gelegd met de HOV-visie en het rapport voorkeursbesluit HOV-netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden, maar blijft daarmee wel op hoofdlijnen. De aanleg van de HOV-businfrastructuur is volgens een fasering opgenomen in de HOV-variantenstudie. Dit is op 5 maart 2020 in een gezamenlijke commissie-avond besproken. Wanneer de maatregelen uit fase 1 van het eindrapport: voorkeursbesluit HOV-netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden zijn gerealiseerd, kan HOV in de vorm van R-net geïntroduceerd worden. De afspraken van de maatregelen uit de verschillende fases zoals opgenomen in het genoemde rapport worden vastgelegd in een regionale uitvoeringsovereenkomst.

Vraag 4

De PvdA Ridderkerk heeft eerder aandacht gevraagd voor de veiligheid van fietsers en voetgangers, waaronder ouderen en schoolgaande kinderen, als er een keermogelijkheid voor bussen komt op de Vlietlaan. U heeft toen aangegeven dat verkeersveiligheid nadrukkelijk als uitgangspunt wordt meegenomen bij een eventueel toekomstig inrichtingsvoorstel.

Kunt u toezeggen dat als het zover komt ook buurtbewoners, scholen en ondernemers betrokken zullen worden bij dit inrichtingsvoorstel?

Antwoord 4

Het college vindt de verkeersveiligheid een uitgangspunt bij de inrichtingsvoorstellen van kruispunten of een keermogelijkheid op het hele HOV-tracé binnen Ridderkerk. Zoals gebruikelijk bij herinrichtingsprojecten worden alle direct belanghebbenden betrokken bij deze inrichtingsvoorstellen.

Vraag 5

De PvdA Ridderkerk heeft eerder aandacht gevraagd voor een goede ov-ontsluiting voor Rijsoord en Oostendam. U heeft toen aangegeven na te denken een over extra Buurtbuslijn naast bus 601. Kunt u aangeven hoe concreet deze plannen zijn en op welke termijn de raad daarover een voorstel kan verwachten?

Antwoord 5

In de procedure voor de totstandkoming van de vervoerplannen 2021 is expliciet door het college aandacht gevraagd voor de positie en de versterking van buurtbus 601 in Ridderkerk (als vorm

van maatwerkvervoer in de gebieden waar geen of nauwelijks regulier openbaar vervoer rijdt). Dit is ook beschreven in een raadsinformatiebrief (die u ongeveer gelijktijdig met de beantwoording van deze vraag ontvangt of heeft ontvangen).

Wij hebben de intentie om samen met de buurtbusvereniging en de RET (en waar nodig met MRDH) te kijken naar het uitbreiden van de diensten van buurtbus 601 (al dan niet met bijvoorbeeld een extra lijn). De vervoerplannen worden door de MRDH zijn vastgesteld (naar verwachting begin juli 2020). Vooruitlopend op deze vaststelling gaan we al met RET en de buurtbusvereniging in gesprek over de mogelijkheden. Eind van dit jaar kunt u een voorstel daarover verwachten via een raadsinformatiebrief.

Vraag 6a

U heeft onlangs ingestemd met de aanpassing van de IJsselmondse Knoop. Waarom is de raad niet eerst om zijn mening gevraagd ten aanzien van deze aanpassing, bijvoorbeeld door middel van een wensen- en bedenkingenprocedure?

Antwoord 6a

Voor het opstellen van het uiteindelijke definitieve ontwerp van de IJsselmondse knoop heeft de GRNR de goedkeuring nodig van de toekomstige beheerder. Ridderkerk wordt mogelijk de toekomstig beheerder van de IJsselmondse knoop. Barendrecht of zelfs WSHD zijn nog een optie. Het college van Ridderkerk heeft vanuit het perspectief als mogelijk toekomstig beheerder goedkeuring gegeven aan het voorlopig ontwerp. Dit een collegebevoegdheid.

Vraag 6b

U zet erop in dat de HOV-bus voorrang krijgt op de IJsselmondse Knoop. Dat neemt niet weg dat de bus over een kruispunt zal moeten rijden. In de huidige situatie maakt bus 146 aan het einde van de Verbindingsweg gedeeltelijk gebruik van een vrije busbaan.

Leidt het feit dat de bus straks over een kruispunt zal moeten rijden tot tijdverlies ten opzichte van de huidige situatie en zo ja, wat blijft er dan over van de geraamde tijdwinst van een paar minuten?

Antwoord 6b

Het mobiliteitsplan Ridderkerk biedt de kaders en een uitvoeringsprogramma voor de gehele mobiliteit in Ridderkerk. Vanzelfsprekend heeft het mobiliteitsplan Ridderkerk op hoofdlijnen de link gelegd met de HOV-visie en het rapport voorkeursbesluit HOV-netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden, maar blijft daarmee wel op hoofdlijnen. Wij hebben aangegeven dat HOV grote prioriteit moet krijgen bij de afwikkeling van het verkeer via de verkeerslichten. Diverse onderzoeksstudies laten zien dat het mogelijk is om een regeling in de verkeerslichten te realiseren die het mogelijk maakt om geen reistijdverlies voor het HOV te veroorzaken. Daarnaast

gaan we samen met de regionale partners de komende jaren de verkeersstromen in dit gebied monitoren. Wanneer de betrouwbaarheid van het HOV in gevaar komt, worden aanvullende maatregelen onderzocht. Dit is een onderdeel dat we willen vastleggen in een regionale uitvoeringsovereenkomst.

Vraag 7

Wanneer krijgen inwoners de gelegenheid om in een (digitale) commissievergadering in te spreken over het mobiliteitsplan?

Antwoord 7

In het Presidium worden afspraken gemaakt over hoe wordt vergaderd en hoe inspraak mogelijk wordt gemaakt. U bent ermee bekend dat dit geen college-aangelegenheid betreft.