



Vragen vergaderstukken gemeenteraad of raadscommissie Ridderkerk

Algemene informatie

- Onderwerp/omschrijving vergaderstuk: Mobiliteitsplan Ridderkerk
- Vergaderdatum:
- Steller en fractie: Verdiesen en Piena (VVD Ridderkerk)
- Portefeuillehouder: wethouder Meij
- Datum indiening vraag bij griffie: 28 april 2020
- Datum ontvangst beantwoording college bij griffie: 22 mei 2020

Vragen en antwoorden (Mobiliteitsplan zelf)

Vraag 1

Meer een opmerking. Pagina 3 moet aangepast worden. De gemeenteraad heeft het niet op 16 april 2020 vastgesteld.

Antwoord 1

Dit is juist. Het is tot op heden nog onbekend geweest wanneer dit rapport wordt vastgesteld in verband met de Coronacrisis. Dit zal worden aangepast.

Vraag 2

Is het wel verstandig om het voorliggende beleidsplan te bespreken/uit te voeren, voordat de financiële effecten van de corona crisis voor de gemeente Ridderkerk inzichtelijk zijn en er daardoor wellicht andere keuzes gemaakt moeten worden? Indien u het wel verstandig acht, waarom vindt u dat dan?

Antwoord 2

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 3

Op pagina 7 is te lezen: 'Ook ruimte maken voor fietsers door meer en bredere fietspaden en het verbeteren van het openbaar vervoernetwerk zorgen voor minder CO2-uitstoot.'

Dat lijkt ons geen juiste stelling. Bedoelt u niet te zeggen dat er minder CO2 uitstoot zal zijn, wanneer er meer mensen gaan fietsen en/of het openbaar vervoer nemen ipv gebruik te maken van ander gemotoriseerd verkeer?

Antwoord 3

Uit zowel evaluaties van andere gemeenten als modelmatig onderzoek van het College van Rijksadviseurs¹ blijkt dat het verbreden van fietspaden en het uitbreiden van het netwerk zorgt voor meer fietsers. Ook een beter ov netwerk is een cruciale factor om het aantal autoritten te verminderen. Fiets en ov zijn de belangrijkste alternatieven voor autoritten. Het hierop inzetten zal dus uiteindelijk bijdragen aan een lagere CO2 uitstoot.

Vraag 4

Op pagina 14 staat de missie omschreven. De eerste regel is: '**De gemeente Ridderkerk** en haar inwoners streven ernaar om van **hun woonplaats**'. Naar onze mening heeft de gemeente geen woonplaats. Moet het niet zijn: 'Het gemeentebestuur van Ridderkerk en haar inwoners'? Wanneer onze zienswijze juist is, zou het dan niet beter vinden om de missie op die wijze aan te passen? Een missie met een omissie staat niet echt professioneel.

Antwoord 4

Het college is niet voornemens hier het rapport op aan te passen. De strekking en bedoeling van de zin zal niet veranderen.

Vraag 5

Waarom zijn in de missie niet veiligheid in en structurele bereikbaarheid van Ridderkerk als kernpunten opgenomen?

¹ <https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2016/05/31/artengineering-meer-fiets-meer-stad>

Antwoord 5

Het streven naar nul verkeersdoden staat genoemd in de missie. Structurele bereikbaarheid is niet opgenomen in de missie, omdat dat niet het hoogste doel is. Uitstekende verbindingen met Rotterdam, de Drechtsteden en de regio staan overigens wel expliciet genoemd in de missie. Het doel van het mobiliteitsplan is het ondersteunen van de kernwaarden uit omgevingsvisie.

Vraag 6

Pagina 20 staat: 'De P&R bij station Barendrecht wordt goed gebruikt met 99% bezettingsgraad. P&R de Schans (bij de Fast-Ferry) heeft een bezettingsgraad van zo'n 60% terwijl de P&R Beverwaard (bij de tramhalte) grotendeels leeg staat (13% bezettingsgraad met 414 parkeerplaatsen). Hieruit blijkt dat een succesvolle P&R voor een groot deel afhankelijk is van de kwaliteit van het openbaar vervoer.'

Op basis waarvan wordt de conclusie getrokken, dat het OV bij P&R Beverwaard blijkbaar van mindere kwaliteit is? Is daar onderzoek naar gedaan? Of zouden ook andere factoren een rol kunnen spelen, waarom de P&R aldaar minder bezet is? Zo ja, welke factoren zijn dit?

Antwoord 6

Er zijn problemen bekend met sociale veiligheid op deze locatie in verhouding tot andere P&R-locaties. Daarnaast 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 7

Pagina 24: Wie gaat de extra bevoorradingskosten door eventuele hubs voor bevoorrading van het centrum betalen?

Antwoord 7

Stadslogistiek met een centrumhub richt zich op de kleinschaligere logistiek van de Ridderkerkse middenstand. In eerste instantie vindt een onderzoek naar de haalbaarheid van dit concept; de uitvoering (indien haalbaar) zal op de langere termijn plaatsvinden. Om die reden is er in dit stadium nog niets over eventuele kosten aan te geven.

Vraag 8

Waarom zijn de leefstraten opgenomen in het mobiliteitsplan (pag. 46)?

Antwoord 8

In de missie zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan (pag. 14) is onder andere opgenomen: 'het mobiliteitsbeleid stelt de gemeente Ridderkerk in staat om de doelen uit haar omgevingsvisie te behalen en een gezonde en duurzaam levendige leefomgeving te bieden aan de volgende

generatie Ridderkerkers'. Het concept leefstraten draagt volgens het college bij aan een gezonde en duurzame leefomgeving.

Vraag 9

Op pagina 49 wordt aangegeven dat samen met Rotterdam naar verbetering van de sociale veiligheid P&R Beverwaard gekeken moet worden? Gaat Ridderkerk hiervoor betalen en zo ja, waarom? Mede gelet op de eerdere veronderstelling dat de kwaliteit van het OV aldaar blijktbaar niet goed is (zie ook vraag 6).

Antwoord 9

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 ook 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.