

## Beantwoording Technische vragen raadsvoorstel Mobiliteitsplan

Nr.	Fractie	Vraag	Antwoord
1)	T@B	Wat is de status van het laadpalen beleid? Zie beantwoording onze technische vragen APV. <a href="#">Beantwoording-technische-vragen-Raadsvoorstel-APV-2023.pdf (hardinxveld-giessendam.nl)</a>	Het laadpalenbeleid wordt geagendeerd voor de werkgroep duurzaamheid van 23 oktober 2023. Het onderwerp is toegevoegd aan de termijnkalender voor Het Debat/Het Besluit van 23 november 2023.
2)	T@B	Om projecten van niet-infrastructurele aard te kunnen uitvoeren is het noodzakelijk om de reserve verkeersveiligheid gevuld te houden. Daarom wordt gevraagd om de reserve jaarlijks te voeden met € 25.000. Wat zijn niet-infrastructurele projecten?	U kunt hierbij denken aan onderzoek, beleidsvorming, stimuleringsmaatregelen, communicatie en verkeerseducatie zover het geen aanpassingen aan de weg betreft.
3)	T@B	Wanneer gaat de gemeente het Weideveld, de Stationsstraat en de spoorwegovergang als GOW 30 km/u inrichten?	Momenteel wordt er door het CROW hard gewerkt aan inrichtingseisen voor de GOW 30. Wij vinden het verstandig om Weideveld en Stationsstraat pas in te richten als er overeenstemming is over de inrichtingseisen, zodat het voor de politie handhaafbaar is.
4)	T@B	Is het gewenste effect door de fiets uit de spits te ontmoedigen d.m.v. betaling bereikt en zitten de treinen nu aantoonbaar minder vol in de spits?	Dit is een politieke vraag. Zoals wij op 26 januari 2023 in beantwoording van schriftelijke vragen van de T@B-fractie hebben aangegeven, is de provincie als concessieverlener verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in onze regio. Wij hebben als gemeente geen zicht op de effecten van het in de spits moeten betalen voor het meenemen van de fiets in de trein op de reizigersaantallen van de MerwedeLingelijn. Om toch inhoudelijk te kunnen reageren op uw vraag, hebben wij uw vraag voorgelegd aan de provincie. De reactie van de provincie luidt als volgt: De invoering van het spitsfietskaartje had als doel het in- en uitstapproces vlotter te maken en zo te punctualiteit te verbeteren, niet om minder mensen in de trein te hebben. Dat doel is bereikt: de punctualiteit van de MerwedeLingelijn is gestegen en er is minder rituitval (als de vertragingen oplopen, kan ProRail besluiten een rit te laten vervallen).

5)	T@B	<p>Zo ja, heeft dit niet te maken met het algehele beeld van de trein? (Zie: <a href="#">Halfjaarcijfers NS 2023</a>)</p>	<p>Ook dit is een politieke vraag. Net als de vorige vraag kan de gemeente deze vraag niet beantwoorden. Daarom hebben wij deze vraag ook voorgelegd aan de provincie. De reactie van de provincie luidt als volgt: Nee. Ook Qbuzz heeft te maken met het probleem dat nog niet alle reizigers van voor corona terug in de trein zijn. Dat was ook zo in 2022, toen in de spits fietsvervoer nog gratis was. Invoering van het spitsfietskaartje was dus de factor die het verschil in punctualiteit heeft gemaakt.</p>
6)	T@B	<p>Vervolg vraag m.b.t. vraag 3: Waarom wordt er gewacht met het inrichten van de Weideveld en Stationsstraat als 30km/u weg totdat er een overeenstemming is over de inrichtingseisen zodat het voor de politie handhaafbaar is en worden deze straten niet alvast omwille van de veiligheid alvast als 30km/u weg ingericht?</p>	<p>Zoals ook in het participatieverslag bij de reactie van de werkgroep verkeer staat vermeld, heeft de politie moeite met het handhaven in zone-30-gebieden als deze niet goed zijn ingericht. De GOW30 is een nieuwe wegcategorie, waarvoor de inrichtingseisen nog niet zijn vastgesteld. Een GOW30 vraagt om een andere inrichting dan een erftoegangsweg 30 (in de woonstraten). Met het ontbreken van inrichtingseisen ontbreekt een kader voor de politie om te toetsen of een weg goed is ingericht en kan er niet worden gehandhaafd. Voor een goede inrichting van de GOW30 moet de weg naar verwachting volledig op de schop. Wij vinden het risicovol om tonnen budget te investeren terwijl nog niet bekend is wat de inrichtingseisen worden. Het risico schuilt er in dat op een later moment de weg weer op de schop moet om wel te voldoen aan de inrichtingseisen. Naar de mening van ons college is het daarom verstandiger om te wachten met de uitvoering, tot er meer duidelijkheid is.</p>
7)	SGP	<p>Pagina 17: Er staat dat alternatieve vervoer wijzen betaalbaar zijn voor iedereen! Welke alternatieven en hoe gaan we dat betaalbaar maken?</p>	<p>Hoofdstuk 4 van het mobiliteitsplan geeft de doelen aan waar we naar streven. Vervolgens worden deze vertaald naar wensbeelden voor de verschillende vormen van mobiliteit (voetganger, fietser, openbaar vervoer en de auto). Tot slot staan in hoofdstuk 6 de concrete projecten bedoeld om de doelen en het wensbeeld te realiseren. De uitvoeringsagenda op pagina 43 en 44 geeft vervolgens weer aan welke doelen (uit hoofdstuk 4) het project een bijdrage levert. De vraag gaat over het doel iedereen heeft toegang tot het mobiliteitsstelsel in de gemeente. In het uitvoeringsplan ziet u dat de projecten 5, 6, 7, 12 en 13 hieraan bijdragen.</p>

8)	SGP	Pagina 17: Er staat dat zwaar verkeer gebruik maakt van de daarvoor bestemde routes. Hoe gaat dat gehandhaafd worden?	Zie voor de systematiek van het Mobiliteitsplan de beantwoording bij vraag 6. Deze vraag gaat over het doel voorkomen van overlast door verkeer. Een van de principes is dat zwaar verkeer gebruik maakt van de daarvoor geschikte routes. In het uitvoeringsplan ziet u dat de projecten 3, 15, 16 en 17 hieraan een bijdrage leveren. Door de inrichting van de weg onaantrekkelijk te maken voor zwaar verkeer en het ontmoedigen van sluijverkeer hopen we het zwaar op de Rijksweg te houden. Handhaving heeft slechts een kortdurend effect en heeft als maatregel niet de voorkeur.
9)	SGP	Nav pagina 22: Is het doortrekken van het fietspad in twee richtingen bij de parallelweg een optie als nieuwe weg / wijk bij ijsbaan wordt gerealiseerd?	Langs de nieuwe ontsluitingsweg door het gebied Middenwetering komen aan weerszijden van de weg vrijliggende fietspaden te liggen. De kruising met de Parallelweg wordt opnieuw ingericht als afbuigende voorrang. Doordat we hier wat meer ruimte hebben dan op de huidige kruising Nieuweweg-Parallelweg, kunnen we deze kruising beter vormgeven. Langs de Parallelweg ligt ook aan beide zijden van de weg een vrijliggend fietspad. Dit sluit straks naadloos op elkaar aan.
10)	SGP	Pagina 34: Is er ook mogelijkheid om Hardinxveld centraal aan noordzijde te ontsluiten?	Dit zou een mogelijkheid kunnen zijn wanneer de tunnel onder het spoor door wordt gerealiseerd. Er is wel fysieke ruimte beschikbaar om aan de noordzijde van dit station een fietsenstalling te maken.
11)	SGP	Pagina 35: Begrijp ik het goed dat er 1 grote rotonde onder snelweg komt te liggen en sluiten alle op- en afritten daar dan op aan?!	We denken aan 1 grote ovonde of twee kleine rotondes waar de op- en afritten op aansluiten. Daar is nog geen besluit over genomen. Er moet nog een ontwerp worden gemaakt en de verkeersafwikkeling moet nog worden doorgerekend.
12)	SGP	Algemene vraag: Is de looptijd van 10 jaar voor dit mobiliteitsplan niet wat lang gezien alle technische ontwikkelingen, zoals elektrische auto's en fietsen, deelmobiliteit, enz.	Op grond van de Planwet moeten we een plan maken voor 10 jaar. Door nu voor de eerste 5 jaar een uitvoeringsprogramma vast te stellen, biedt dit de mogelijkheid om halverwege de planperiode bij te sturen. Daardoor krijgen we de flexibiliteit die wordt beoogd met de vraag. Als mocht blijken dat de wereld er over 5 jaar totaal anders uit ziet, kan dat ook vragen om bijstelling van het Mobiliteitsplan. Op dit moment gaan we ervan uit dat het plan voldoende flexibiliteit in zich heeft om de komende jaren mee vooruit te kunnen.