

Mondelinge vragen commissie Ruimte en Gebiedsontwikkeling 16-05-23

Agendapunt/onderwerp: Mobiliteitsplan (cie. 16-5)	Fractie :	Antwoord:
1 Hoe kunnen we bij de implementatie van dit mobiliteitsplan meer aandacht besteden aan sociale veiligheid, gezien onze kritiek dat de term 'veiligheid' zich momenteel voornamelijk richt op verkeersveiligheid, terwijl sociale veiligheid ook essentieel is voor mensen bij het verplaatsen van A naar B en het bepalen van hun vervoerswijze.	PvdA	Om de sociale veiligheid te vergroten wordt samengewerkt met andere beleidsdisciplines, zoals handhaving. Vanuit verkeer wordt in het kader van sociale veiligheid vooral ingezet op goede verlichting. Een diepere analyse op sociale veiligheid valt buiten de scope van dit plan.
2 Waarom is er volgens het plan bij de ontwikkeling van fietsstraten voornamelijk aan de randen van het dorp gekeken. (Hoger Einde Noord, Binnenweg en de Rondehoep Oost). In plaats van meer centraler naar de dorpskernen toe. Bijvoorbeeld fietsstraten in de buurt van scholen of de Telstarweg? En waarom wordt er niet meer gebruikgemaakt van autoluwe wegen door het toepassen van het "auto te gast" principe in combinatie met het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km naar 30 km per uur?	PvdA	<p>Fietsstraten kunnen alleen op een goede manier worden toegepast wanneer er aan enkele voorwaarden wordt voldaan. De belangrijkste voorwaarden is de verhouding tussen het aantal fietsers en het aantal auto's. Wanneer het aandeel auto's te groot is tegenover het aandeel fietsers, dan functioneert een fietsstraat niet goed. Er is specifiek gekeken naar locaties waar deze verhouding in balans is. Voor de Telstarweg is een fietsstraat tevens geen goede inrichting, omdat hier haaks wordt geparkeerd.</p> <p>Een afwaardering van 50 naar 30 kilometer per uur wordt alleen gedaan op plekken waar dit nodig is voor de verkeersveiligheid en waar een goede inrichting kan worden toegepast die hoort bij een 30 kilometer per uur weg. Ook dient de doorstroming, met name voor hulpdiensten, niet in het geding te komen. Wanneer de inrichting niet wordt aangepast, dan zal het gedrag niet veranderen en zal men hun snelheid amper verlagen. Tevens zal de politie dan negatief adviseren op het verkeersbesluit en niet handhaven op de snelheid.</p>
3 De Ronde Hoep Oost wordt van 50 km/uur naar 30 km/uur teruggebracht. Gelet op het smalle wegdek daar is de vraag of er ook nog meer verkeersveiligheidsmaatregelen genomen worden om de veiligheid van voetgangers en fietsers te waarborgen? (er is namelijk geen voetpad en fietspad.)	PvdA	<p>De Ronde Hoep Oost is een dijk en is daarmee erg gevoelig voor trilling schade als gevolg van drempels. Dit geldt voor zowel het wegdek, als de aanliggende bebouwing. Daarom moet er voorzichtig worden omgegaan met het toevoegen van te veel drempels.</p> <p>Tijdens de verdere uitwerkingen van het project zal samen met de wegbeheerder vanuit DUO+ worden gekeken welke mogelijkheden er zijn voor extra snelheid remmende maatregelen indien nodig.</p>
4 In het mobiliteitsplan is te lezen – bij financiën – dat de budgetten stap voor stap gevonden moeten worden. De vraag is in deze is: Welke invloed heeft deze keuzen op de prioriteiten van de plannings en uitvoering van dit plan. Wordt er gekozen om deelplannen – in verband met budget toekenning etc. – eerst aan de raad voor te leggen?	PvdA	In de basis wordt budget vrijgesteld door de vaststelling van het mobiliteitsplan en de daarbij bijhorende financiële paragraaf. Indien projecten extra financiering behoeven, dan dient dit met een voorstel bij de raad te worden vastgesteld.

5	<p>Het instellen van een-richting verkeer op de Kerkbrug in het kader van het Centrumplan leidt tot meer verkeer op andere wegen. Hierover lezen wij niets in het mobiliteitsplan. Waarom wordt hier niet op ingegaan in het mobiliteitsplan? Is er in het mobiliteitsplan rekening gehouden met extra verkeer op de omliggende wegen? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?</p>	D66	<p>Wanneer dit project verder wordt uitgewerkt, dan zal er met behulp van het verkeersmodel worden getoetst of de intensiteit op de omliggende wegen niet te veel toeneemt.</p> <p>Gezien de huidige intensiteit op de Kerkbrug wordt verwacht dat het omringend wegennet met zijn huidige inrichting genoeg capaciteit heeft om deze extra intensiteit van verkeer goed te kunnen verwerken.</p>
---	---	-----	---