

## Technische vragen commissie ruimte van 18 januari 2022

Agendapunt/onderwerp:	Fractie:	Antwoord:
<b>Mobiliteitsvisie</b>		
1	Document: Mobiliteitsvisie- bijl Beleidsvisie pagina 8: In het buiten gebied neemt de recreatieve mobiliteit toe, dat in combinatie met bestemmings- en agrarisch verkeer zorgt ervoor dat de (smalle) polderwegen overbelast worden: Onze vraag: Welke maatregelen kunnen er worden getroffen om het daar verkeersveiliger te maken?	CDA In het project Samen op het fietspad worden daar nu oplossingen voor geformuleerd voor de Rondehoep, die voorzover nodig waarschijnlijk ook toepasbaar zullen zijn voor andere delen van de Amstelscheg. Ook zullen het Hogereinde Noord en de Binnenweg worden heringericht. In het eerste kwartaal 2022 worden de resultaten van Samen op het fietspad verwacht. Voor de Rondehoep wordt tevens een tweede wielrennersinterventie uitgevoerd (in maart dit jaar).
2	Pagina 20: Welke sturing is er om langparkeerders bij ov-haltes te ontmoedigen?	CDA Dit jaar gaan we een nieuw parkeerbeleid formuleren waarin we ook aandacht gaan geven aan dit onderwerp.
3	Pagina 25: Welke planning is er voor het invoeren van milieuzone?	CDA In 2020 is hier onderzoek naar gedaan. Vooralsnog was de conclusie van dit onderzoek om dat nu nog niet te doen. Zie memo postoverzicht 28-10-2020.
<b>Mobiliteitsvisie</b>		
4	2b Mobiliteitsvisie; vragen omtrent bijlage beleidsvisie; Waarom is er voor een plaatje gekozen bij de mobiliteitsvisie met een tram en een helikopter terwijl wij die beiden niet hebben in de gemeente?	OAA Het plaatje is niet bedoeld om alle vervoerswijzen binnen de gemeente weer te geven maar is bedoeld om de aandacht van de lezer te trekken. In plaats van bijvoorbeeld een tram had ook voor een metrovoertuig gekozen kunnen worden maar de illustratie heeft geen inhoudelijke functie. Helicopters worden soms ingezet in het gebied rond de ArenA en maken daarom onderdeel uit van het algemeen verkeersbeeld maar zijn geen standaardvervoersvorm.
5	Pagina 7 waarom wordt er niet ook gesproken over (e)bakfietsen? Dit betekent ook wat voor bijvoorbeeld fietsparkeren, opstelplaatsen voor verkeerslichten en paaltjes/ hekjes waar ze soms slecht de draai kunnen maken. Wordt hier nog aandacht aan besteed?	OAA Bakfietsen vormen inderdaad een onderdeel van vervoersketen en bij de inrichting van infrastructuur wordt daar ook aandacht aan geschonken. Beleidsmatig zijn bakfietsen een van de varianten van de algemene categorie fietsen, wat we verder willen stimuleren.
6	Pagina 13 2.2. Hoe gaan deze situaties aangepakt worden en door en met wie?	OAA Voorstellen worden opgenomen in het maatregelenpakket dat voortvloeit uit het Mobiliteitsplan.
7	Pagina 14 schoolzones; welke aanpassingen zijn er te verwachten en wat is leidend in de processen?	OAA Aanpassingen voor zover nog niet uitgevoerd worden opgenomen in het maatregelenpakket dat voortvloeit uit het Mobiliteitsplan. Veiligheid en beschikbaar budget zijn hier leidend
8	Pagina 14 kennis en vaardigheden; welke rol is de Boa toebedeeld?	OAA Vooralsnog het huidige toezicht houden, De BOA heeft veel praktijkkennis van eventuele knelpunten, waar veel verkeersovertredingen plaats vinden, waar extra verduidelijking van de verkeerssituatie cq extra handhaving gewenst is,
9	Pagina 15 hoe kansrijk is de aanpassing van de A9 naar 80 km gelet op de trajecten?	OAA De gemeenten die aan de A-9 liggen kunnen hierin binnen regionaal verband (Vervoerregio, Metropoolregio) samen optrekken richting het Rijk en pleiten voor een andere afweging van het belang

			van bereikbaarheid vs leefbaarheid en verkeersveiligheid.
10	Pagina 17 in hoeverre is auto te gast in de dorpskernen uitvoerbaar?	OAA	Dit kan door andere vervoersvormen te stimuleren en de auto een minder vooraanstaande plek te geven in de ontsluiting van het dorp. Hier zal locatiespecifiek en per situatie naar gekeken worden, om hierin een afweging te maken.
11	Pagina 18 wordt het parkeren in de woonkernen van vrachtauto's uitgesloten?	OAA	Dat parkeren is op basis van de APV nu al verboden: vrachtauto's mogen alleen op de Ambachtenstraat en een deel van de Van der Madeweg worden geparkeerd. Uiteraard mogen vrachtauto's wel in de woonkernen laden en lossen: anders wordt het functioneren van winkels/bedrijven onmogelijk gemaakt.
12	Pagina 22 4.3 welke concrete oplossingen zijn hiervoor te bedenken met de komst van de SMH en busterminal?	OAA	SMH en busterminal vallen binnen het Mobiliteitsplan ZOF en worden daarin behandeld.
13	Pagina 26 stukje een ander voorbeeld van het voorkomen (inkorten) reisbewegingen; Er is in Ouderkerk net een goederenhub geplaatst bij het tankstation van Esso, slecht bereikbaar vanaf de woningen en vooral per auto bereikbaar. Met het oog op de visie was er geen geschiktere plek te vinden?	OAA	Hier heeft de gemeente geen betrokkenheid in gehad. Wel zijn wij het ermee eens dat dit geen ideale plek is voor Ouderkerk (alleen gericht op autoverkeer en te ver buiten het dorpscentrum).
14	Wat wordt er bedoeld met "meer stringente parkeermaatregelen", kan hiervan een voorbeeld gegeven worden?	GL	Bijvoorbeeld, parkeren voor vergunninghouders/ontheffinghouders, blauwe zone, betaald parkeren en de tarieven hiervoor, verdeling kort en lang parkeren e.d.
15	Bij de oplossingsrichtingen wb bereikbaarheid zijn (bijna) alleen concrete voorbeelden genoemd in Ouderkerk aan de Amstel. Welke voorbeelden zijn hiervan in Duivendrecht?	GL	De bereikbaarheid van Duivendrecht wordt bepaald door de omliggende hoofdwegenstructuur. De maatregelen voor dit netwerk zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan ZOF
16	Bij leefbaarheid wordt een integraal parkeerbeleid genoemd, bij bereikbaarheid wordt er gesproken over een parkeer nota per deelgebied. Deze twee lijken elkaar te bijten. Kan het college aangeven welke visie er is over het parkeerbeleid?	GL	Dit jaar willen we nieuw parkeerbeleid formuleren met een integrale benadering en met aandacht voor de verschillende deelgebieden.

17	Klopt het dat de bijdrage van € 27.000 voor participatie en ondersteuning ook niet is meegenomen in de programmabegroting 2022-2025? Wat zijn de gevolgen voor de begroting van deze uitgave?	D66	In 2021 heeft de raad € 27.000 beschikbaar gesteld voor onder andere participatie en extra ondersteuning. (raadsbesluit 2021/53 van 24 aug 2021) Aangezien dit bedrag niet is opgenomen in de 2 <sup>e</sup> bestuursrapportage 2021 zal dit vermeld worden in de 1 <sup>e</sup> bestuursrapportage 2022. Het bedrag wordt ook uitgegeven in 2022.
18	Waarom is de situatie rondom de basisscholen Duivendrecht niet meegenomen bij verkeersonveilige plekken?	D66	Op zich is de verkeerssituatie bij de scholen niet als onveilig beoordeeld. Maar er zijn hier nog wel extra wensen voor de school-thuisroute. Die worden nu al zoveel mogelijk meegenomen, bijvoorbeeld bij de oversteek Satellietbaan en de herinrichting Begoniastraat
19	Bij oplossingsrichtingen in de mobiliteitsvisie staat bij de verkeerssituatie Kerkbrug: situatie verbeteren (pag 15). Waaraan denkt het college?	D66	In het Centrumplan wordt de verkeerssituatie al verbeterd. De route over de Kerkbrug wordt voor de auto minder vanzelfsprekend en minder aantrekkelijk gemaakt. Binnen het Mobiliteitsplan wordt onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer.
20	De extra oeververbinding over de Amstel voor fietsers en voetgangers (pag 21): wordt daar gedacht aan de locatie bij het pontje?	D66	Hiervoor moet nog een locatie worden vastgesteld.
21	Voor nieuwbouw van woningen en bij bedrijfsontwikkelingen (pag 21) zal een mobiliteitsplan worden gevraagd: wordt daarbij ook rekening gehouden met de cumulatie van ontwikkelingen die invloed op de individuele ontwikkelingen hebben? Wie is verantwoordelijk voor het opstellen van deze cumulatie-overzichten?	D66	Het Mobiliteitsplan is gericht op de gevolgen van de ontwikkeling op mobiliteit. In het verkeersmodel dat wordt gebruikt zitten alle nu bekende ontwikkelingen en deze worden periodiek aangepast met de nieuwe landelijke, regionale en lokale ontwikkelingen. De initiatiefnemer tot een ontwikkeling zal verder de specifieke gevolgen van deze ontwikkeling inzichtelijk moeten maken in zijn plan(nen). De gemeente beoordeelt die vervolgens.
22	Bij oplossingsrichtingen Bereikbaarheid (pag 22) wordt verwezen naar verbetering doorstroming aansluiting Burgemeester Stramanweg / Jacob van Ruisdaelweg in samenhang met de naastliggende rotonde.  Hoe verhoudt zich dit tot verlaging van de snelheid waarvan op pag 15 sprake is?	D66	Dit zijn twee aparte oplossingen, die natuurlijk wel met elkaar samenhangen.
23	Bij oplossingsrichtingen over duurzaamheid (pag 27) wordt aangegeven bij de bushalte Jacob van Ruisdaelweg een kleine hub te maken voor fietsenstalling, parkeren en deelauto. Is daarbij gekeken naar mogelijke ruimte hiervoor op deze locatie?	D66	Dit moet nog nader worden uitgewerkt. Maar locaties creëren waar verschillende vervoersvormen samen komen zodat gemakkelijk kan worden overstapt is wel een uitgangspunt voor de toekomstige mobiliteit. Voor de fysieke inpassing daarvan zullen oplossingen gevonden moeten worden.

24	P14. "Daarnaast worden alle (doorgaande) hoofdfietsroutes zo ingericht dat de groeiende diverse groep fietsers er veilig overheen kan". Welke routes worden als hoofdfietsroutes in onze gemeente gekwalificeerd?	VVD	In het mobiliteitsplan zullen we een kaart opnemen met de fietsroutes, waarin onderscheid wordt gemaakt in regionale routes en gemeentelijk routes.
25	p. 15 Hoe wordt in dit verband aangekeken naar het gebruik van woonerven om de verkeersveiligheid te verbeteren?	VVD	Wegen worden veilig ingericht volgens het principe duurzaam veilig. Woonerf is hierbij een mogelijke oplossing.
26	p. 17 Hoe moeten wij het beleid "De auto is zo veel mogelijk uit beeld" interpreteren? Wat gaan bewoners die nu hun auto voor hun deur kunnen parkeren hiervan merken?	VVD	Voorbeeld is de Koninginnebuurt waarbij in het nieuwe ontwerp meer ruimte is ingericht voor voetgangers en het parkeren beter is ontworpen zodanig dat de auto's niet meer op de stoep hoeven te parkeren en er toch voldoende parkeergelegenheid is. Of te wel meer rekening houden met voldoende ruimte voor de voetganger en de fiets uit oogpunt van leefbaarheid, veiligheid en milieu.
27	p.18: waarom moet de snelheid op de Stramanweg naar 60? Welk probleem lost dit op?	VVD	Minder geluidsoverlast, hogere veiligheid. Minder aantrekkelijk route voor doorgaand verkeer dat via de A9 kan rijden.
28	P.18: wat wordt bedoeld met "parkeren goed reguleren"?	VVD	Bijvoorbeeld, parkeren voor vergunninghouders/ontheffing-houders, blauwe zone, betaald parkeren en de tarieven hiervoor, verdeling kort en lang parkeren en Locatie van parkeren.
29	P.20: "In de toekomst ontwikkelt het zich in Ouderkerk aan de Amstel mogelijk naar een autovrij dorpscentrum." Waarom staat deze zin hier? Gaat het beleid zich hier wel of niet op richten? Indien wel, met welk doel en welke onderbouwing?	VVD	Voor het centrumplan is deze ambitie autoluw uitgesproken in het document Spijkers met koppen welke is vastgesteld door de raad. We stellen voor om hier autoluw van te maken.
30	p.21: "één deelauto parkeerplaats, vervangt vier algemene parkeerplaatsen." Is dit een regel waarvan nu al wordt uitgegaan? In hoeverre sluit deze verhouding aan op het feitelijk verwachte gebruik van deelauto's?	VVD	Is opgenomen in de huidige nota parkeren. De deelauto's die nu in Ouder-Amstel staan worden al goed gebruikt. Deze passen we al toe. Verwachting is dat in de toekomst steeds meer hier gebruikt van gemaakt gaat worden op het moment dat er meer deelauto's ter beschikking zijn.