

## Interne memo

**Aan** Gemeenteraad  
**Van** College van B&W  
**Datum** 27 januari 2022  
**Onderwerp** Terugkoppeling commissie ruimte - Mobiliteitsagenda

### Aanleiding

In de commissie Ruimte van 18 en 19 januari jl. zijn enkele vragen gesteld en toezeggingen gedaan rondom de Mobiliteitsagenda. Voorliggend memo voorziet in een beantwoording van de vragen en een terugkoppeling op de toezeggingen.

### Toezeggingen die gedaan zijn door de wethouder

#### **Toezegging 1 – Wethouder zet op papier wat de ontwikkelingen zijn met betrekking tot het maatwerk bij de inzet van de haltetaxiRRReis (bijlage 1 pagina 18) voor onze gemeente.**

*Provincie Gelderland is opdrachtgever van haltetaxiRRReis. Op dit moment werkt de provincie aan de uitrol hiervan. De haltetaxi wordt ingezet voor de avonden en weekenden. In regionaal verband is afgesproken dat we in overleg blijven met de provincie om het concept van de HaltetaxiRRReis verder door te ontwikkelen. Verder zijn de tijden waarop haltetaxiRRReis rijdt gelijk aan de openingstijden van het openbaar vervoer. Zo dient de haltetaxidienst echt als voor- en natransport van het reguliere openbaar vervoer, naast fietsen en lopen. HaltetaxiRRReis rijdt tijdens standaard Openbaar Vervoertijden, dus niet 's-nachts. Haltes kunnen zijn bushaltes of speciale haltes voor haltetaxiRRReis.*

#### **Toezegging 2 – Wethouder gaat schriftelijk uitleg geven over de veilige fietsverbindingen voor de schoolgaande jeugd, met name bij de Boutensteinseweg en de weg Geldermalsen-Leerdam.**

*Met de provincie zijn we nog in gesprek in het kader van de verkenning van de N327 over dit onderwerp. Standpunt van West Betuwe is dat op parallelwegen de auto te gast moet zijn, zeker op schoolroutes. Het college zal dit standpunt schriftelijk aan de provincie kenbaar maken. De combinatie van fietsers en met name de schoolgaande jeugd en het autoverkeer en landbouw verkeer gaat ten koste van de verkeersveiligheid. Het college wil intensiever gebruik juist tegengaan en vindt dat dit verkeer op de rijbaan van de N237 thuishoort.*

*Voor wat betreft de fietsoversteek naar de Boutensteinseweg heeft de provincie een paar kleine maatregelen uitgevoerd rondom de kruising. Andere grootschaligere maatregelen acht de provincie minder noodzakelijk en heeft een gesprek met een grondeigenaar, om deze kruising deels uit te buigen, nog geen resultaat opgeleverd. Wel werken provincie en gemeente samen aan een gedragscampagne speciaal gericht op veilig oversteken op deze kruising. De uitvoering is gepland voor 2022.*

#### **Toezegging 3 – Wethouder geeft aan wat de status is van de wegen genoemd op de netwerkkaarten, bijvoorbeeld over de Esterweg te Est en wat ervoor nodig is om tot een herwaardering te komen.**

*De netwerkkaarten geven aan wat de belangrijkste routes zijn van de verschillende vervoerswijzen. In het geval van onderhoud of herinrichting gebruikt het Team Verkeer deze kaarten om te bepalen voor welke vervoerswijzen deze weg van belang is. Bij conflicterende belangen (bijvoorbeeld een landbouwroute in combinatie met fietsroute) onderzoeken we hoe we het beste invulling kunnen geven.*

*De Esterweg is voor meerdere vervoerswijzen een belangrijke route. Dit betekent dat er op het moment van onderhoud en/of herinrichting goed geëvalueerd moet worden hoe de weg deze vervoerswijzen het beste kan faciliteren. Als de conclusie is dat dit niet goed samen kan, dan moet voor één of meerdere vervoerswijzen een andere route aangewezen (en zo nodig ingericht) worden.*

**Toezegging 4 – Wethouder zegt toe dat er een afschrift van de verzonden brief aan de Provincie over N327 aan de raadsleden zal worden verstrekt.**

*Een brief zal worden verzonden aan de provincie omtrent de N327 met een afschrift aan de raad.*

**Vragen gesteld tijdens de commissievergadering:**

**Vraag 1 – CDA: We hebben een aantal opmerkingen bij bijlage 1. We missen een aantal locaties (Nieuwstraat Asperen, kruising Molenweg –Graaf Reinaldweg) in Vuren, hoe kan dit?**

*Bijlage 1 is tot stand gekomen door input van bewoners uit de Belangenbrouwerij, de Klankbordgroep en het Bidbook. De locaties die in de raadsvergadering zijn genoemd en nog niet in bijlage 1 staan zullen we opnemen op een nieuwe lijst zodat we zicht houden op de ervaren knelpunten.*

**Vraag 2 – CDA: waarom staat Zoetermeer in bijlage 1?**

*Het is een suggestie van een bewoner geweest via de Belangenbrouwerij om te leren van Zoetermeer.*

**Vraag 3 – CDA: Wat speelt er rondom de fietsverbinding Geldermalsen – Rumpst?**

*Zie het antwoord op vraag A.2.*

**Vraag 4 – CDA: Waar zijn de inwoners in de klankbordgroep?**

*We hebben ervoor gekozen om in de klankbordgroep belangenbehartigers te benaderen zoals Platform Toegankelijk West Betuwe en Duurzaam West Betuwe. Omdat inclusie en duurzaamheid belangrijke opgaves zijn binnen West Betuwe Inwoners hebben zij hun input kunnen leveren via het online platform de Belangenbrouwerij. De dorpsraden/tafels zijn niet direct betrokken omdat we gebruik hebben gemaakt van het Bidbook en de gebiedsmanagers hebben aangehaakt bij de totstandkoming. Zij hebben een goed beeld van wat er speelt in de kernen.*

**Vraag 5 – CDA: voortgang motie openbare toilettenplaatsen van het toilet**

*Uitvoering van de motie ligt bij collega wethouder Van Stappershoef. In alle overleggen die we als gemeente hebben met betrokken stakeholders (bijv. NS, ProRail, Arriva) brengen we dit ter sprake. Aanpassingen in openbaar vervoer gaan vaak langzaam mede door de aanbestedingsregels.*

**Vraag 6 – VWB: Wat betekenen de kolommetjes van financiering bij Waardenburg?**

*Zie het antwoord op vraag A.1.*

**Vraag 7 – GroenLinks: Wat betekent het dat sommige wegen op meerdere netwerkkarten staan? Wat is de betekenis hiervan?**

*Zie het antwoord op vraag A.3.*

**Vraag 8 – ChristenUnie: Hoe staat het met de rolstoeltoegankelijkheid van de buurtbussen?**

*Op dit moment is de buurtbus nog niet toegankelijk voor mensen in een rolstoel. We blijven dit aankaarten dit bij de provincie Gelderland als opdrachtgever en Arriva als uitvoerder.*

**Vraag 9 – ChristenUnie: vraag over de parallelweg Geldermalsen – Leerdam**

*Zie het antwoord op vraag A.2.*

**Vraag 10 – ChristenUnie: de randweg van Geldermalsen is ook binnen de bebouwde kom. Wordt deze ook 30 km/u?**

*Op de netwerkkart staat de randweg aangemerkt als GOW-I. Dit betekent dat het een gebiedsontsluitingsweg is zoals we het kennen. Hier is het niet wenselijk om de snelheid terug te brengen tot 30 km/u.*

**Vraag 11 – VVD: wordt 30 km/u de norm binnen de bebouwde kom?**

*Zie het antwoord op vraag A.3. In aanvulling daarop is het uitgangspunt om zoveel mogelijk wegen 30 km/uur te maken. Het is geen strikte norm. Zie ook antwoord vraag 11. Vooral op de zogenaamde wijkverzamelwegen binnen de bebouwde kom is een verlaging van 50 naar 30 km aan de orde.*

**Vraag 12 – Dorpsbelangen: Wat speelt er rondom de parallelweg voor Leerdam – Geldermalsen?**

*Zie het antwoord op vraag A.2.*

**Vraag 13 – Dorpsbelangen: hoe verhouden de kosten zich tot subsidie op het projectblad 'werken aan verkeersveiligheid'**

*Werk met werk maken is het uitgangspunt, Vanuit bestaande budgetten is hetzelfde bedrag ingezet naast de 910.000 is subsidie.*

**Vraag 14 – D66: Op het projectblad 'onderkant van het ov' ontbreekt volgens ons de Adviesraad Sociaal Domein**

*Het is geen limitatieve opsomming van betrokken stakeholders. Op het moment dat een project wordt opgepakt kijken we welke stakeholders we nodig hebben. De adviesraad van het Sociaal Domein zullen we dan zeker meenemen.*

**Schriftelijke vragen gesteld door LLB**

Vragen naar aanleiding van het raadsvoorstel:

**Vraag 1 – In hoeverre is deze mobiliteitsagenda uitvoerbaar omdat er structureel geen geld voor wordt vrijgemaakt en wordt gewerkt met budgetten per jaarplan die per jaarplan moet worden afgewogen?**

*De hele Mobiliteitsagenda in één keer vaststellen is een te grote financiële vraag. Door dit jaarlijks af te wegen heeft de gemeenteraad de mogelijkheid om in te spelen op regionale en lokale ontwikkelingen en budgetten slim in te zetten.*

**Vraag 2 – Waarom is er 4 ton incidenteel geld opgenomen voor Waardenburg en 225.000 euro voor Geldermalsen-Oost? Om de files tegen te gaan? Dat is niet uitgewerkt.**

*In de projectbladen is ook aangegeven waar we al geld voor beschikbaar is. Dit zijn beide voorbereidingskredieten.*

**Vraag 3 – Dit is een belangrijke uitvoeringsagenda, waarom wordt de Raad dan maar 1 keer per jaar geïnformeerd?**

*De raad wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het jaarplan en geadviseerd over het volgende jaarplan. De wethouder informeert de raad tussentijds wanneer er concrete ontwikkelingen zijn en over individuele projecten.*

Vragen naar aanleiding van de Mobiliteitsagenda zelf:

**Vraag 1 – Hoe worden de slimme mobiliteitsoplossingen voor de A2 en de A15 gekoppeld aan het ROR, een communicatiecampagne en sluijverkeer, want het betreft hier rijkswegen en daar gaan we als gemeente toch helemaal niet over?**

*We gaan niet over de rijkswegen maar we gaan wel over de impact ervan op ons eigen netwerk. We willen daarom met partners die deelnemen aan de Regionale Ontwerptafel Rivierenland een plan maken over een communicatiecampagne gericht op sluijverkeer. Zelf zetten we in op monitoren van het sluijverkeer zodat wij aan de tafel van de ROR kunnen aangeven waar de communicatiecampagne volgens ons aan moet voldoen.*

**Vraag 2 – Duurzame dienstreizen: als dit uit een ander potje komt waarom is het opgenomen in de Mobiliteitsagenda?**

*Dit hebben we gedaan omdat de actie aansluit bij de doelen van de Mobiliteitsagenda. De gemeente heeft een voorbeeldfunctie en voor het volledige beeld is het passend om dit op te nemen in de Mobiliteitsagenda. Ook op andere projectbladen staan acties die gefinancierd worden uit andere budgetten dan de Mobiliteitsagenda. Dit laat zien dat we mobiliteit integraal benaderen.*

**Vraag 3 – Pagina 33: hoe wil het college de ontsluiting van de Plantage en het bedrijventerrein Hondsgemet beter worden ontsloten, want het gaat toch met name om provinciale wegen?**

*Provincie en gemeente hebben onderkend dat dit een gezamenlijke aanpak vergt. Daarom zijn wel al enige tijd samen met de provincie aan het zoeken naar de juiste oplossingen. Hiervoor zijn al diverse analyses door externe verkeersbureaus (o.a. Arcadis) uitgevoerd. De oplossing wordt nu gezocht in het verruimen van de capaciteit op de kruispunten en wegvakken waarbij ook overleg met ProRail en Rijkswaterstaat plaatsvindt. Vervolgafspraken worden nu gemaakt over de rolverdeling tussen de provincie en de gemeente.*

**Vraag 4 – Waarom zitten er geen individuele inwoners in de klankbordgroep? En waarom zijn de dorpsraden/tafels hier niet bij betrokken?**

*Zie het antwoord op vraag B.4.*

**Vraag 5 – Hoe gaat er integraal, met regio gemeenten en provincie samengewerkt worden om het Openbaar Vervoer voor iedereen betaald te krijgen en te houden?**

*De provincie Gelderland is opdrachtgever van het openbaar vervoer. We blijven met de provincie in overleg om de belangen zo goed mogelijk te behartigen van de inwoners van West Betuwe. Dit doen we bij voorkeur in regionaal verband. Alle gemeenten binnen Regio Rivierenland kennen deze problematiek.*

**Vraag 6 – Pagina 6: Hier staat gesteld. 'Ook volgen we de tweede kamer motie waarin 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom de norm is, met uitzondering van doorgaande wegen.' Wat betekent dit voor het aantal aanpassingen, planning en kosten voor West Betuwe?**

*We maken werk-met-werk. Dit betekent dat we de weg aanpakken wanneer deze in onderhoud gaat en de weg op dat moment veiliger maken voor 30 km/u. De aanpassing van 50 naar 30 km/uur speelt vooral een rol bij de zogenaamde wijkverzamelwegen.*

**Vraag 7 – Pagina 10. Pilot school Haaften. Wat zijn de uitkomsten van deze pilot? En wanneer gaat het een concreet vervolg krijgen? De oversteek Bernhardstraat / Burcht van Haaften is nog steeds onveilig en er hebben in 2021 ook meerdere verkeerd incidenten plaats gevonden. Buiten snelheidscontroles vanuit de politie zijn er weinig tot geen concrete acties ondernomen laat staan aanpassingen gedaan rondom de infrastructuur om de veiligheid te verbeteren.**

*We zijn op dit moment bezig met een pilot in de Bernhardstraat te Haaften in samenwerking met de politie. Het verkeer wordt op dit moment ook geteld door middel van telslangen om het verkeer in beeld te krijgen. Verwacht wordt dat de uitkomst van de pilot zal zijn dat een aantal verkeerssituaties niet voldoet aan Duurzaam Veilig. Op basis van de analyses zal duidelijk worden welke maatregelen hiervoor nodig zijn.*

**Vraag 8 – Wanneer worden de dorpsraden bij de Mobiliteitsagenda betrokken? Dit staat wel vermeld maar zij zijn niet betrokken / geïnformeerd bij de totstandkoming van deze mobiliteitsagenda.**

*Zij worden betrokken in de voorbereiding van concrete projecten, voordat deze naar uitvoering gaan.*

**Vraag 9 – Bijlage 1 knelpunten schoolomgevingen en routes. Waarom staat de schoolroute Haaften/Bernhardstraat niet vermeld?**

*Bijlage 1 is input gegeven door bewoners op de Belangenbrouwerij, input vanuit de Klankbordgroep en input uit het Bidbook. We zullen een extra lijst bijhouden waar we nieuwe locaties zoals deze opnemen.*

**Vraag 10 – Bijlage 1 knelpunten te hoge snelheden. Waarom staat de Bredestraat Meteren niet opgenomen? In de afgelopen 4 jaar zijn meer dan 400 mailtjes heen en weer gegaan tussen comité Veiligheid en Leefbaarheid Meteren en de gemeente. Maar tot op heden is er nergens op doorgepakt. Zie het antwoord op vraag 9. De Bredestraat is bij ons bekend en hier zijn we mee bezig**