

Gespreksnotitie commissie

Verzoek voor de commissievergadering Samen wonen 15 mei 2024

Verzoek van P. van Nes-de Man, Burger op 1 en J. Rijdsdijk , PvdA

Onderwerp

HOV voorlopig ontwerp cluster 1, Ridderkerk West

Aanleiding

Raadsinformatiebrief 29 maart 2024 Voortgang HOV Ridderkerk

Doel bespreking beraad

- A. Informatie verkrijgen van het college over het ontwerp en de gevolgen.
- B. Van gedachten wisselen met de andere fracties over het ontwerp, gevolgen en aandachtspunten voor vervolg.

Inleiding

Het voorlopig ontwerp voor cluster 1 is afgerond. Nu kan je zien hoe de aanpassingen moeten gaan worden. Er is een filmpje van gemaakt waarop te zien is hoe dit stukje Burgemeester de Zeeuwstraat-Populierenlaan er uit moet gaan zien: [Video R-net snellere busverbinding Rotterdam - Ridderkerk](#).

Vragen aan het college

Het doel van de vragen hieronder is het verkrijgen van informatie van het college.

1. Welke aanpassingen uit het voorlopige ontwerp Populierenlaan vloeien voort uit de eisen van R-net en welke aanpassingen zijn een eigen keuze van de gemeente?
2. Inwoners die wij gesproken hebben, geven aan bezorgd te zijn dat er na de aanpassingen voor de bus veel harder gereden zal worden over de Populierenlaan, doordat de 'druppels' en de rotonde verdwijnen. Welke snelheidsbeperkende maatregelen gaan er genomen worden om te voorkomen dat de Populierenlaan straks mogelijk verandert in een 'racebaan'?
3. De aanpassingen moeten ervoor zorgen dat het voor de bus comfortabeler wordt om over de Populierenlaan te rijden. Dit betekent dat het ook voor het overige verkeer comfortabeler wordt. Hoe gaat u ervoor gezorgd worden dat het vrachtverkeer van en naar Nieuw Reijerwaard en overig sluipverkeer dat over de Populierenlaan rijdt niet verder toeneemt? Er lopen al vele jaren overleggen om dit terug te dringen en een toename staat hier haaks op.
4. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de oversteekplaatsen voor de rotonde straks echt veilig zijn? Veel mensen steken over voor een boodschap bij de Aldi, bewoners van de Riederborgh

maken een wandeling in het park en veel scholieren maken gebruik van deze route om naar school te gaan.

5. Bewoners van de Jasmijnstraat zijn bezorgd dat de trillingsoverlast door de aanpassingen toeneemt. De muren die hun tuinen scheiden van de Populierenlaan hebben nu al last van scheurvorming. Hoe denkt u dit te ondervangen?
6. In de bestuursovereenkomst R-net staat: De infrastructurele ontwikkeling en exploitatie van de R-netlijn is afhankelijk van een aantal factoren en alle drie de Partijen spelen een belangrijke rol spelen om de R-netlijn te realiseren, één daarvan is dat: De gemeente Ridderkerk in het mobiliteitsplan van Ridderkerk de first and last mile voorzieningen naar knooppunten heeft voorzien. Is hierin inmiddels voorzien? Zo ja, waaruit bestaan deze voorzieningen?
7. Er worden 25 volwassen bomen gekapt, daarvoor komen 34 jonge boompjes terug. Worden deze langs dit deel van het traject gezet of elders in Ridderkerk? En hoe wordt ervoor gezorgd dat er een buffer blijft tussen de woningen die het dichtst tegen de Populierenlaan aan liggen en de weg?
8. Er wordt 3500 m2 aan nieuwe beplanting toegezegd, waar wordt dit gepland?
9. Eerder is uitgesproken dat de R-netlijn 6 keer per uur moet gaan rijden. Is dit nog steeds de beoogde frequentie? -En is dit haalbaar nu de RET al langere tijd een uitgekledede dienstregeling rijdt, onder andere vanwege financiële tekorten en personeelsgebrek?
10. De R-netlijn rijdt straks over hoofdwegen. Betekent dit dat het ov straks veel minder door de wijken rijdt? En in hoeverre is bij de beoogde tijdwinst van enkele minuten rekening gehouden met het feit dat inwoners langer onder weg zijn naar een halte?
11. Wat zijn de kosten voor de uitvoering van fase 1, zoals in het filmpje te zien?

Vragen aan de andere fracties

Het doel van deze vragen is het van gedachten wisselen met de andere fracties over het voorlopig ontwerp, gevolgen en ophalen aandachtspunten.

1. Wat vinden jullie van het voorlopig ontwerp Populierenlaan?
2. Wat vinden jullie van de impact van de beoogde aanpassingen op de leefomgeving?
3. Waar zitten voor jullie de aandachtspunten en risico's en hoe moet daarmee volgens jullie worden omgegaan?
4. Verwachten jullie dat door een gewijzigde route van nu nog bus 146 in combinatie met de aanpassingen op de Populierenlaan meer mensen gebruik gaan maken van het ov?

Toelichting

Uit de [Video R-net snellere busverbinding Rotterdam - Ridderkerk](#) hebben we foto's gehaald en zo nemen we jullie in 5 stappen mee door dit ontwerp.

De 5 stappen zijn hieronder opgenomen.

Stap 1

We beginnen op de Burgemeester de Zeeuwstraat, net voorbij de kruising Jonkheer de Savornin Lohmanstraat-Vuurdoornlaan. Hier staan nu ook bushaltes en daar beginnen ook de aanpassingen aan de weg.

De bestaande bushaltes worden aangepast. Er is een zebrapad net voor deze kruising (staat net niet op de foto) zodat oversteken veilig is.

De halte aan de zijde Lohmanpark gaat over in een vrije busbaan met een lengte van ca 50 meter. Vlak voor de rotonde moet het regulier verkeer invoegen op de busbaan.

De halte wordt verlengt en verbreedt en het fiets- voetpad verlegd.

Voor o.a. deze aanpassingen moeten 25 volwassen bomen gekapt worden, 5 bomen verplaatst maar daarvoor komen 34 jonge bomen terug, inclusief 3500 m2 extra aan beplanting.



Stap 2

De diameter van de rotonde wordt groter voor meer comfort in de bus, maar dat geeft ook mogelijkheden om met hogere snelheid de rotonde te passeren met een personenauto en maakt het meer aantrekkelijk voor vrachtwagens.

De vrije busbaan is weer weg vóór de rotonde en de bus rijdt met de vracht – en personenauto's de normale baan op de rotonde.

Automobilisten zullen mogelijk proberen hier vóór de bus op de rotonde te komen waardoor men met snelheid op de zebrapad afkomt. Daar steken veel bewoners over o.a. van de Riederborgh

om naar het park te gaan. De middenberm maakt oversteken veiliger, de verhoogde snelheid van de auto's maakt dat op een andere manier onveilig.

Het langzaam verkeer heeft op alle verkeer voorrang, ook op de bus.

De rotonde gaat over in de Populierenlaan richting het viaduct A15/A16.



Stap 3

Ook hier een zebrapad, met vrije middenberm, waarvan veel bewoners o.a. van de Riederborgh, gebruik maken om naar de winkels aan de overkant te gaan. Uiteraard heeft ook hier het langzaam verkeer altijd voorrang, ook op de bus. Dus ook leerlingen van IKC de Driemaster, het Farel College en het Gemini College.

De bus krijgt nu op de andere baan een vrije busbaan van ca. 50 meter, waar ook vlak voor het zebrapad de vracht - en personenauto's weer invoegen. Hier zal mogelijk hetzelfde gebeuren, automobilisten zullen proberen vóór de bus op de rotonde te komen waardoor ze ook hier met snelheid op het zebrapad af komen.



Stap 4

Op de Populierenlaan, richting het viaduct A15/A16, naderen we de kruising met de Goudenregenlaan-Seringenstraat. Hier is ooit een rotonde gekomen, o.a. om de snelheid verlagen en de kruising veiliger te maken.

Volgens de plannen worden het twee banen die om een middenberm buigen waar de bus zonder afremmen, met snelheid door kan rijden. Auto's en vrachtwagens kunnen dit dan ook.

Dit maakt het voor vracht- en personenauto's mogelijk aantrekkelijker om deze route (al dan niet als sluiproute) te nemen. Er wordt al jaren nagedacht hoe vrachtverkeer/sluijverkeer op de Populierenlaan terug te dringen.

Van de Seringenstraat naar de Goudenregenlaan, dus de kruising of ovonde over, levert bijzonder manoeuvreren op, zie de foto.

Er lopen voet-en fietspaden doorheen en veilige oversteekplaatsen ontbreken, zowel op de weg als op de fietspaden. Dit terwijl al het verkeer hier op snelheid door kan rijden, immers de ro(to)nde bochten zijn weg



Stap 5

De bus, waarvoor deze aanpassingen zijn, kan niet op snelheid deze kruising over omdat hij net voor/voorbij de kruising moet halteren. Ook hier zijn geen zebrapaden, niet over de weg en niet over de fietspaden. Ook hier heeft langzaam verkeer voorrang op de bus.

Vanaf hier wordt het nieuwe tweerichtingenfietspad weer een vrijliggend fietspad aan beide zijden van de weg waardoor oversteken hier meer zal plaatsvinden.



Onze samenvatting van de plannen:

Deze aanpassingen kosten miljoenen.

Het voorgestelde tracé heeft aan het begin en aan het einde bushaltes, halverwege twee oversteekplaatsen, één rotonde, één kruising (ovonde) en twee keer een invoegstrook voor regulier verkeer (personen – en vrachtauto's) op de busbaan. Op belangrijke plekken ontbreken zebrapaden die zullen daar ook gerealiseerd moeten worden, met het oog op de veiligheid.

Het doel van de R-netlijn is uiteindelijk meer passagiers in de bus en minder auto's in het verkeer.

Dit probeert men te bereiken door een comfortabele bussen en haltes en veilige fietsparkeermogelijkheden. Dit is al grotendeels gerealiseerd in Ridderkerk. Hogere frequentie, betrouwbaarheid en tijdwinst moet hieraan bijdragen.

De overige aanpassingen staan gepland voor 2035. Deze worden uitgevoerd afhankelijk van het succes van deze aanpassingen.