

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Aan de gemeenteraad

27 november 2007
Gemeentestukken: 2007-133

Onderwerp: Tracékeuze Ridderkerklijn

1. Voorstel

De stadsregio Rotterdam wordt geadviseerd de Ridderkerklijn aan te leggen tot het centrum en daarbij de route te volgen overeenkomstig tracé H uit de Planstudie Ridderkerklijn.

2. Aanleiding

De mogelijke aanleg van de Ridderkerklijn is een onderwerp dat de afgelopen tijd de Ridderkerkse gemeenschap sterk heeft beziggehouden. De bijeenkomsten die in de achterliggende maanden over dit onderwerp werden gehouden waren druk bezocht en er waren veel vragen en reacties. En ook buiten deze bijeenkomsten leek elke inwoner van Ridderkerk wel een mening over dit onderwerp te hebben. Op zich is dat niet verwonderlijk, want de aanleg van een Tramplustlijn door Ridderkerk is voor veel inwoners ingrijpend. De Tramplustlijn heeft grote betekenis voor de kwaliteit van de openbaar vervoersrelatie met Rotterdam, maar leidt ook tot veranderingen en op sommige plaatsen zelfs forse ingrepen, in de gebouwde omgeving van Ridderkerk. Een aantal inwoners wordt hierdoor direct geraakt in hun woon- en leefomgeving. Los van de directe effecten op de woon- en leefomgeving bleek het fenomeen Tramplust in de Ridderkerkse samenleving ook veel gevoelens op te roepen. In dit verband noemen we de 5000 handtekeningen van tegenstanders die in de zomer van 2006 zijn verzameld, de vele posters die bewoners voor hun ramen hingen en het grote aantal ingezonden reacties in de media. Hiermee kreeg het project een emotionele lading die aan de afwegingen voor het nemen van een besluit een extra dimensie toevoegt.

Over de plannen voor de aanleg van een Tramplustverbinding is door middel van participatie gedurende drie maanden gecommuniceerd met de inwoners van Ridderkerk. In deze periode is veel aandacht besteed aan het geven van uitleg en de beantwoording van vragen over het project. Inwoners zijn ruim in de gelegenheid gesteld hun mening over de plannen te geven. Daarbij bleek dat inwoners niet alleen over het meest gewenste tracé hun mening hebben willen geven, maar dat er ook veel reacties waren die betrekking hadden op het nut en de noodzaak van de Tramplustverbinding met Rotterdam.

In de projectplanning is nu de fase aangebroken waarop de gemeenteraad van Ridderkerk een standpunt moet innemen over de Ridderkerklijn. Een cruciaal moment, omdat deze keuze voor de toekomst van het openbaar vervoer in onze gemeente en de verbindingen met Rotterdam van groot belang is.

Op basis van de Planstudie Ridderkerklijn dient het raadsbesluit een tracékeuze te bevatten. Feitelijk omvat het raadsbesluit echter meer dan alleen een tracékeuze: op basis van de diverse studies en de uitkomsten van het participatietraject besluit uw raad thans óf de tramplustverbinding als middel ingezet zal worden voor verbetering van het openbaar vervoer en vervolgens zo ja

langs welk tracé. Daarbij speelt ook de inhoud van de brief van het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam d.d. 11 november 2007 een rol. Daarin geeft het dagelijks bestuur zijn visie met betrekking tot de tracékeuze en de aanleg van de Ridderkerklijn tot het centrum van de gemeente.

Aangezien de stadsregio Rotterdam verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer in de regio, is het besluit van de raad formeel een advies aan de stadsregio. Naar aanleiding van het raadsbesluit zal de stadsregio over de aanleg van de Ridderkerklijn een definitief besluit nemen.

3. Aspecten

Geschiedenis

Op 18 april 2005 heeft de raad naar aanleiding van de Verkenningenstudie (juli 2003) en de aanvulling daarop (december 2004) besloten om in te stemmen met de in de rapportages uitgesproken voorkeur voor de tramplusvariant. De tramplus kwam naar voren als de beste mogelijkheid om het openbaar vervoer te verbeteren in combinatie met een aanvullend busnet.

Begin 2006 is gestart met de Planstudie Ridderkerklijn met als doel het meest geschikte tracé door Ridderkerk te vinden. De studie is van meet af aan gekoppeld aan een participatietraject. In de studie zijn negen verschillende tracés uitgebreid onderzocht en met elkaar vergeleken. Vier van de onderzochte tracés zijn aangedragen door inwoners van Ridderkerk.

Eind juni 2007 zijn de resultaten van de planstudie gepresenteerd in het rapport Planstudiefase Ridderkerklijn, Tracévergelijking en Voorkeurstracé. De conclusie is dat de voorkeur uitgaat naar het tracé aangeduid met de letter B met een optimalisatie via de Kievitsweg. Dit tracé is gunstig vanwege de hoge vervoerwaarde en biedt uit ruimtelijk/stedenbouwkundig oogpunt de meeste mogelijkheden.

Het voorkeurstracé zoals in de planstudie is voorgesteld volgt vanaf de gemeentegrens met Rotterdam de volgende wegen: Rotterdamseweg, Kievitsweg, Sportlaan, Koninginneweg, Jhr. Van Karnebeekweg, Frans Halsstraat, Burg. De Gaayfortmanstraat, Jan Luykenstraat, Vondellaan, Vlietlaan en Rotterdamseweg. Het eindpunt ligt ter hoogte van de Oudelande. Voor de passage van het centrum dient nog een keuze te worden gemaakt tussen de tracévarianten B (via Frans Halsstraat), C (via Koningsplein) of F (via Noordenweg). Hiervoor is een nadere stedenbouwkundige en verkeerskundige visie op het centrum noodzakelijk.

Voorlopig standpunt college van b. en w.

Naar aanleiding van de resultaten van de planstudie hebben wij in juni 2007 het volgende standpunt ingenomen.

1. Kennis wordt genomen van de resultaten van de studie Tracévergelijking en voorkeurstracé Ridderkerklijn.
2. Van de onderzochte tracévarianten wordt het geoptimaliseerde voorkeurstracé B maar dan tot het centrum gezien als het enige haalbare tracé.
3. Alle andere onderzochte tracévarianten worden als onverantwoord of onhaalbaar aangemerkt omdat de vervoerwaarde onvoldoende is en/of de stedenbouwkundige en verkeerskundige inpassing als te ingrijpend worden gezien.
4. Het onder 2 en 3 vermelde standpunt is voorlopig. Na het participatietraject wordt de raad een definitief voorstel gedaan.
5. Ingestemd wordt met het participatietraject, dat is aangegeven in de communicatieparagraaf.

Gemeentestukken: 2007-133

Het standpunt over het voorkeurstracé tot het centrum hebben wij ingenomen in de wetenschap dat de stadsregio voorstander was van de aanleg van een volledige lijn. In overleg met de stadsregio zijn in het participatietraject de uiteenlopende standpunten van ons college en het dagelijks bestuur van de stadsregio beide uitgedragen.

Uitkomsten participatie

Vanaf 7 juli 2007 tot 7 oktober 2007 is een participatietraject gevolgd, waarin inwoners van Ridderkerk en belanghebbenden in de gelegenheid waren hun visie op de plannen voor de aanleg van de Trampusverbinding te geven. Het participatietraject bestond uit:

- twee algemene informatiebijeenkomsten op 7 en 11 juli;
- vijf wijkbijeenkomsten in september en oktober;
- reacties via de website, e-mail, brief en telefoon.

Daarnaast zijn individuele gesprekken gevoerd met belanghebbenden wanneer daaraan behoefte bestond. In totaal zijn 468 schriftelijke reacties binnengekomen, zowel voor als tegen de komst van de Trampusverbinding. De meerderheid van de reacties was negatief. Daarbij waren er wel genuanceerde meningen over het nut van investeringen ter verbetering van het openbaar vervoer. De resultaten van de participatie zijn verwoord in de Participatiebundel Ridderkerklijn die als bijlage bij dit raadsvoorstel hoort. Alle ingekomen reacties en de beantwoording van vragen liggen ter inzage.

In de samenvatting aan het begin van de participatiebundel zijn de onderwerpen die in de participatie het meest nadrukkelijk naar voren zijn gebracht kort beschreven. In hoofdlijnen komen de reacties op het volgende neer.

De reacties op het voorkeurstracé hebben vooral betrekking op de inpassing. Vooral bewoners van de Kievitsweg hebben hun bewaren duidelijk naar voren gebracht. Maar ook over de Koninginneweg, Vlietlaan, Drievliet en 't Zand werden meerdere opmerkingen geplaatst. Enkelens merkten op dat er niet genoeg is nagedacht over het voorkeurstracé en dat er niet voldoende is gekeken naar de minpunten en niet wordt gesproken over oplossingen. Sommige mensen zijn van mening dat bewoners niet of nauwelijks zijn ingelicht over (de totstandkoming) van het voorkeurstracé en het tracé tot het centrum.

De reacties op het voorlopige standpunt van het college van Ridderkerk, het tracé tot het centrum, zijn divers. Voorstanders van het tracé tot het centrum geven aan dat passage door het centrum te veel bezwaren heeft. Een aantal mensen geeft aan dat het tracé tot het centrum het maximaal haalbare is, maar dat zelfs de halve variant moeilijk inpasbaar is.

Tegenstanders van het tracé tot het centrum zijn onder te verdelen naar zij die het totale tracé wensen en zij die geen tracé wensen. Mensen die het totale voorkeurstracé gerealiseerd willen zien, vinden het tracé tot het centrum een halve tramverbinding, die moeilijk rendabel te maken zal zijn. Meerdere mensen geven aan dat de keuze moet zijn: of een hele verbinding of geen verbinding. Mensen die geen enkel tracé gerealiseerd willen zien, geven aan dat zelfs bij dit korte tracé gebouwen moeten wijken.

Sommige mensen vinden het tracé tot het centrum "een goed plan". Anderen wantrouwen het standpunt van het college. Zij verwachten dat een halve lijn minder weerstand oproept en dat wanneer het tracé tot het centrum is aangelegd, de lijn later zal worden doorgetrokken tot P+R Oudelande. De toon van de reacties is in zijn algemeenheid negatief over de komst van een TramPlus-verbinding tussen Ridderkerk en Rotterdam.

De meeste opmerkingen werden gemaakt over:

- a. Inpassing op de Kievitsweg
- b. De Rotterdamseweg als volledig tracé
- c. Het huidige vervoer per bus en fast ferry
- d. Sloop van kerken, school en woningen
- e. Berekening van kosten, reistijden en aantallen reizigers
- f. Wantrouwen tegenover de politiek

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de tekst van de participatiebundel.

Brief dagelijks bestuur stadsregio Rotterdam

Op 11 november 2007 heeft het dagelijks bestuur van stadsregio Rotterdam in een brief het standpunt met betrekking tot de tracékeuze voor de Ridderkerklijn aangegeven, mede naar aanleiding van de reacties in het participatietraject.

Hierna volgen de hoofdpunten uit deze brief.

1. Aanleg van de Ridderkerklijn tot het centrumgebied van Ridderkerk geeft voor de stadsregio onvoldoende meerwaarde om de investeringen te rechtvaardigen. De benodigde meerwaarde voor het openbaar vervoer komt tot stand door de aanleg van de volledige Ridderkerklijn tot de Oudelande. Alleen wanneer de gemeente Ridderkerk voldoende perspectief kan bieden dat de Ridderkerklijn binnen afzienbare termijn volledig kan worden gerealiseerd, is er voor de stadsregio een basis om tot daadwerkelijke realisering van het project over te gaan.
2. Het dagelijks bestuur constateert dat het huidig stedenbouwkundig kader in Ridderkerk, en met name voor het gebied in de omgeving van het centrum, onvoldoende perspectief biedt voor de aanleg van het tracégedeelte tussen de Koninginneweg en de locatie Oudelande nabij de A15. Het opstellen van een stedenbouwkundige en verkeerskundige visie zou naar het oordeel van het dagelijks bestuur een goed middel kunnen zijn voor het bepalen van een op de toekomst gerichte hoofdstructuur waarin hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van Trampus wordt geïncorporeerd.
3. Het voorkeurstracé kan naar mening van het dagelijks bestuur zowel worden aangelegd via de noordoostzijde Rotterdamseweg en Kievitsweg als via de zuidwestzijde van de Rotterdamseweg (zowel ter hoogte van Bolnes als Slikkerveer). Op deze locatie speelt een afweging tussen inpassing (met name op de Kievitsweg) en vervoerwaarde, waar de stadsregio de gemeente vraagt aan te geven welke optie de voorkeur geniet.
4. Het dagelijks bestuur is geen voorstander van een tracé dat vervolgens de Rotterdamseweg volgt en buiten de woongebieden om gaat. Een dergelijk tracé biedt weliswaar een meerwaarde als regionale verbinding doch laat een belangrijk deel van de bewoners buiten de invloedssfeer van de tramverbinding terwijl het er om gaat ook deze mensen een goede vorm van vervoer te bieden. Het Rotterdamsewegtracé biedt onvoldoende meerwaarde voor de verbetering van het openbaar vervoer in, van en naar Ridderkerk.
5. Het dagelijks bestuur nodigt de gemeente Ridderkerk uit te komen tot afspraken over de aanleg van de Ridderkerklijn volgens tracé B, waarbij de passage van het centrum kan worden beïnvloed door de uitkomsten van de stedenbouwkundige en verkeerskundige visie. Na het bereiken van overeenstemming over het volledige tracé en de verdere voorbereiding daarvan kan gestart worden met deel drie van de planstudie: het opstellen van het functioneel programma van eisen en het opstellen van een kostenverdeling.

Definitief voorstel college van b. en w.

Aan het voorlopig standpunt dat we in juni hebben ingenomen ligt ten grondslag de spanning die we hebben ervaren tussen de wens om het openbaar vervoer richting Rotterdam door middel van een Trampusverbinding te verbeteren enerzijds en de beperkte mogelijkheden die in de bebouwde omgeving van Ridderkerk aanwezig zijn voor inpassing van een tramlijn anderzijds.

Wij zijn er van overtuigd dat een directe tramverbinding naar het centrum van Rotterdam zeker op de langere termijn waardevol zal zijn voor de mobiliteitsvraag van veel inwoners en bedrijven in Ridderkerk. Van de al maar toenemende behoefte aan mobiliteit ondervinden we dagelijks de gevolgen in de vorm van vertragingen in het verkeer. Verwacht wordt dat in de toekomst deze problemen nog zullen toenemen. Verbetering van het openbaar vervoer is in deze omstandigheden een belangrijk actiepoint voor de overheid. Een comfortabele en directe railverbinding met het centrum van Rotterdam levert een duidelijke bijdrage aan vermindering van de mobiliteitsproblematiek. De Ridderkerklijn zien wij als een voorziening die voor veel van onze inwoners van waarde kan zijn. Daarbij is uit een oogpunt van openbaar vervoer een volledige lijn te prefereren boven een lijn die eindigt bij het centrum.

Wij zien echter ook dat voor de aanleg van de lijn tot het centrum al diverse panden aan de Koninginneweg moeten wijken en dat de passage door het centrum zal leiden tot de sloop van nog eens tientallen woningen en bedrijfpanden. Het enige alternatief waarin sloop van woningen minder aan de orde zou zijn is de route over het Koningsplein. Het functioneren van deze verkeersroute zou door aanwezigheid van een tramlijn echter vrijwel onmogelijk worden, waardoor de verkeerstructuur van het centrum zou worden ontwricht. Ook voorbij het centrum (bijvoorbeeld Jan Luykenstraat en Vlietlaan) is inpassing vanwege ruimtegebrek gecompliceerd.

De spanning tussen het belang van verbetering van het openbaar vervoer en ingrepen in de bebouwde omgeving beheerst de discussies over het project. Deze spanning was ook in de loop van het participatietraject steeds aanwezig. Wij constateren dat vooral de tegenstanders zich hebben laten horen, terwijl er ook voorstanders zijn. Vooral degenen die verwachten door de komst van de tramlijn direct in hun belang geschaad te worden hebben nadrukkelijk en vaak bij herhaling hun mening gegeven. Groepen die een minder direct belang hebben zijn eerder neutraal of positief.

De eerder genoemde spanning wordt nog eens vergroot door de brief van het dagelijks bestuur van de stadsregio waarin duidelijkheid wordt gegeven over het voorkeurs tracé. Gezien de brief van de stadsregio staan we nu opnieuw voor de vraag aan welk belang we meer gewicht toekennen: de realisering van de Ridderkerklijn als duurzame verbetering van het openbaar vervoer voor de langere termijn tegenover de fysieke ingrepen in de bebouwde omgeving van onze gemeente.

Naar onze mening is de afweging die wij juni hebben gemaakt op hoofdlijnen evenwichtig en zijn er onvoldoende nieuwe gezichtspunten naar voren gekomen om ten aanzien van de aanleg van de volledige lijn tot een ander standpunt te komen. Wij blijven van mening dat aanleg van de Ridderkerklijn tot het centrum het maximaal haalbare is, omdat de ingrepen in en voorbij het centrum te groot zijn. Het door de stadsregio gewenste perspectief voor de aanleg van de volledige lijn tot aan de Oudelande kunnen wij om deze reden op dit moment niet bieden. Het opstellen van een stedenbouwkundige en verkeerskundige visie, zoals door de stadsregio genoemd, kan nuttig zijn, maar zal de ingrepen voor de aanleg van de tramlijn niet minder zwaar maken. Hierover geeft de uitgevoerde planstudie voldoende duidelijkheid. Het uitstellen van een definitief besluit in afwachting van het uitvoeren van een nadere stedenbouwkundige en verkeerskundige studie vinden wij zeer ongewenst.

Dat er, gezien de opstelling van de stadsregio, een grote kans is dat de gehele Ridderkerklijn hierdoor niet zal worden gerealiseerd, hebben wij ons in juni gerealiseerd en realiseren wij ons ook nu. Wij vinden dat de prijs die in de vorm van sloop van vele woningen en bedrijfspanden moet worden betaald om de Ridderkerklijn in zijn geheel te realiseren voor de Ridderkerkse gemeenschap te hoog is. Hierbij hebben wij mee laten wegen dat de Ridderkerklijn ook wanneer wordt gekozen voor het voorkeurstracé tot de Oudelande een relatief groot deel van het openbaar vervoer in Ridderkerk blijvend door middel van bussen zal worden verzorgd, omdat de Ridderkerklijn een beperkt deel van de gemeente direct ontsluit. Het feit dat er in onze gemeente een aanzienlijke weerstand tegen de plannen voor aanleg van de tramverbinding bestaat, hebben wij eveneens in onze afweging betrokken.

Voor wat betreft het tracé via de Kievitsweg menen wij dat de ingrepen voor de aanleg van de tramlijn op het gedeelte tussen de Randweg en de Sportlaan onevenredig groot zullen zijn. De vele reacties van de bewoners van dit weggedeelte hebben dit onderstreept. Na heroverweging staan de ingrepen voor inpassing van de tramlijn op de Kievitsweg naar onze mening niet in verhouding met de extra vervoerwaarde die de Tramplus voor de wijk Slikkerveer zou opleveren met een halte op de Kievitsweg. Om deze reden hebben wij het initiatief genomen en bij de stadsregio aangedrongen op een alternatief tracé voor de Kievitsweg. Uit de brief van de stadsregio blijkt dat een alternatief tracé acceptabel is.

Dit alternatief is de route langs de Rotterdamseweg, via de sportvelden van RVVH richting Koninginneweg het beste alternatief. De nieuwe route van het voorkeurstracé volgt dan volledig tracé H, zoals dat in de Planstudie Ridderkerklijn is omschreven. De tramlijn blijft in deze tracévariant volledig aan de zuidzijde van de Rotterdamseweg, om via de sportvelden en de Koninginneweg te eindigen ter hoogte van het gemeentehuis. Ter hoogte van de sportvelden zal nog gezocht moeten worden naar de meest optimale ruimtelijke oplossing, waarbij ook de belangen van de sportsector moeten worden betrokken.

Het standpunt van de stadsregio dat een volledig tracé langs de Rotterdamseweg onvoldoende meerwaarde biedt voor de verbetering van het openbaar vervoer in, van en naar Ridderkerk is in lijn met de uitkomsten van de planstudie. Wij kunnen ons in dit standpunt vinden en zien het tracé langs de volledige Rotterdamseweg niet als een realistisch alternatief.

4. Kosten/Opbrengsten/Dekking

De kosten van aanleg van de Ridderkerklijn komen voor rekening van de stadsregio Rotterdam. Voor rekening van Ridderkerk komen kosten in de secundaire sfeer, zoals de aanleg van parkeerplaatsen bij haltes en het maken van fietsenstallingen. Daarnaast wordt van de gemeente een bijdrage verwacht in de sfeer van "nieuw voor oud". Dit betreft bestaande infrastructuur die door de ingrepen voor de Tramplus volledig wordt vernieuwd. Hierdoor ontstaat voor de gemeente op termijn een onderhoudsvoordeel. Het is bij dergelijke projecten tussen overheden gebruikelijk dat de partij die op onderhoud kan besparen, vanuit de onderhoudsverantwoordelijkheid een bijdrage in de aanlegkosten levert. Uiteindelijk heeft dit een budgettair neutraal effect.

Hoewel in deze fase nog geen concreet beeld bestaat van de kosten die voor rekening van de gemeente kunnen komen, heeft een verkenning plaats gevonden, waarmee een indicatie van de voor rekening van Ridderkerk komende kosten kan worden gegeven. Voor tracé H moet worden gerekend op een kostenbedrag variërend van 0,5 tot 1,5 miljoen euro. Na verdere besluitvorming zal een meer concrete kostenverdeling worden opgesteld.

Gemeentestukken: 2007-133

Naast directe kosten kan de gemeente ook worden betrokken bij nieuwbouwontwikkelingen die direct een gevolg zijn van de aanleg van de Ridderkerklijn. Of de gemeente hierbij ook in financiële zin betrokken zal zijn is op dit moment niet aan te geven. Dit hangt af van de nader te bepalen taakverdeling tussen stadsregio en gemeente

Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,
de secretaris, de burgemeester,

Behandeld in de commissie Samen wonen
Behandeld in de raad d.d.18 december 2007
a.preesman@ridderkerk.nl/216/K