



## Raadsvoorstel

---

|   |   |                             |
|---|---|-----------------------------|
| <b>Onderwerp:</b><br>HOV Verdiepingsstudie Rotterdam-Ridderkerk | <b>College van burgemeester en wethouders</b><br>5 oktober 2021 | <b>Zaaknummer</b><br>299121 |
| <b>Portefeuillehouder</b><br>P. Meij                            | <b>Commissie Samen wonen</b><br>11 november 2021                | <b>Openbaar</b>             |
| <b>E-mailadres opsteller:</b><br>m.ernest@bar-organisatie.nl    | <b>Gemeenteraad</b><br>25 november 2021                         |                             |

## Geadviseerd besluit

---

1. Kennis te nemen van het rapport "HOV Verdiepingsstudie Ridderkerk (Sweco, april 2021)" en de Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk.
  2. De infrastructurele maatregelen en de fasering daarvan vast te stellen, zoals aangegeven in bijlage B van de Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk en zoals separaat aangegeven in de bijlage "Overzicht infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen".
  3. Het college opdracht te geven om de maatregelen uit fase 1 van de Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk en de separate bijlage 'Overzicht infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen' verder uit te werken in de voorbereidende ontwerpfasen, te weten: voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en bestek. En hierbij actief inwoners en andere belanghebbenden te betrekken in het participatieproces om vervolgens de maatregelen daadwerkelijk te gaan realiseren.
  4. De investeringen met betrekking tot de realisatie van HOV in de begroting bij te stellen conform de planning in de Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk en dit na ondertekening van de bestuursovereenkomst te verwerken in de eerstvolgende P&C documenten.
-

## Raadsvoorstel

---

### Inleiding

Onderstaande inleiding is opgedeeld in twee paragrafen. Onderdeel 1 blikt terug op voorgaande besluitvorming. Onderdeel 2 geeft de inleiding op de uitwerking van voorliggende HOV Verdiepingsstudie en Bestuursvereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk.

### 1. Eerdere besluitvorming: Ontwikkelvisie en Voorkeursbesluit

#### HOV-ontwikkelvisie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden (2019)

Op 11 april 2019 is de HOV-ontwikkelvisie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden door uw gemeenteraad aangenomen, inhoudende dat het HOV-busconcept voor de korte, middellange en lange termijn het best passende OV-concept is. Dit heeft ook geleid tot het besluit van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten om de ruimtelijke reservering van het beoogde tramtracé uit het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit te schrappen.

#### Voorkeursbesluit HOV-netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden (2020)

Op 15 juni 2020 is door uw gemeenteraad het rapport 'Voorkeursbesluit HOV-netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden' aangenomen. In dit rapport is invulling gegeven aan het HOV-busnetwerk en de ontsluitende buslijnen, waarvan de uitwerking hoofdzakelijk gericht is op de HOV-buslijnen, te weten:

- HOV-lijn A (Rnet - lijnnummer nog te bepalen): Vlietlaan-Vondellaan-Burg. De Zeeuwstraat-Populierenlaan-Verbindingsweg-A15-Vaanweg-Zuidplein.
- HOV-lijn B (lijn 245): Vlietlaan-Vondellaan-Burg. De Zeeuwstraat-Populierenlaan-Rotterdamsweg-A16-Kralingse Zoom.

Met het HOV bussysteem wordt een flinke ambitie gesteld om invulling te geven aan de lokale en regionale beleidsdoelen op het gebied van bereikbaarheid. Hiermee zetten we blijvend in op:

- een verhoging van de betrouwbaarheid doordat er minder afwijkingen zijn in reistijdverwachting door belemmeringen als filevorming of andere hinder;
- een toename van het aantal te bereiken inwoners en arbeidsplaatsen in de regio binnen 45 minuten reizen;
- een verbeterd reiscomfort bieden door bijvoorbeeld betere haltekwaliteit met bijbehorende haltevoorzieningen, betere voor- en natransportvoorzieningen en minder verkeersobstakels voor het OV;
- een nieuwe herkenbare OV-productformule (R-net) waarop het openbaar vervoer vanuit Ridderkerk naar de regio zich kan onderscheiden;
- een verkorting van de reistijd richting Rotterdam Zuidplein en Kralingse Zoom als meest prominente bestemmingsgebieden en overstaplocaties.

Er wordt vanuit het Mobiliteitsplan Ridderkerk (en aanvullende studies) ook verder invulling gegeven aan het verbeteren van de fiets- en wandelroutes tussen herkomst/bestemmingslocaties en de HOV-haltes (first- en last mile voorzieningen). HOV zien we dan ook als een totaalproduct om reizigers van deur tot deur op een comfortabele manier een volwaardig alternatief te bieden voor verplaatsingen met de auto. Dit sluit aan op de missie en visie uit het Mobiliteitsplan Ridderkerk (vastgesteld op 2 juli 2020).

Via de vervoerplanprocedures vanuit de MRDH en de RET worden de ontsluitende buslijnen de komende jaren afgestemd op het op handen zijnde HOV-busnetwerk. Dit vraagt de komende jaren blijvend extra aandacht passend bij de vervoersvraag. Enerzijds in relatie tot de ontwikkeling van de coronacrisis, de verstedelijkingsopgave in de hele regio en de effecten op het openbaar vervoer. Anderzijds in combinatie met de investering in fiets als belangrijk vervoersmiddel voor de first en last mile.

## 2. Uitwerking HOV Verdiepingsstudie en bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk

### HOV Verdiepingsstudie Rotterdam-Ridderkerk

De HOV Verdiepingsstudie geeft verdere invulling aan het strekken van de OV-lijnen en het bieden van aparte busvoorzieningen. De HOV Verdiepingsstudie laat zien welke mogelijkheden er zijn om HOV op het benoemde netwerk in Ridderkerk in te voeren en welke maatregelen nodig zijn om HOV-kwaliteit te kunnen bieden. Het zijn minder ingrijpende maatregelen dan voorzien vanuit de voorgaande HOV-variantenstudie. Hiervoor zijn de volgende onderdelen uitgevoerd, waarvan de resultaten zijn opgenomen in het rapport: HOV Verdiepingsstudie. Globaal gaat het om de volgende onderwerpen:

- aanbevelingen over de ruimtelijke inpasbaarheid (inclusief risico-afweging) van busvoorzieningen op het HOV-netwerk met als randvoorwaarde het blijvend waarborgen van de verkeersveiligheid;
- diverse eerste schetsontwerpen van de rotonde- en kruispuntoplossingen (inclusief berekeningen van de verkeersafwikkeling op rotonde/kruispuntniveau);
- aanbevelingen hoe om te gaan met de HOV-haltes;
- kostenraming van de beoogde maatregelen en busvoorzieningen.

### Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk

Er is al meer op detailniveau een beeld ontstaan van de beoogde infrastructurele maatregelen (busvoorzieningen) en de effecten van deze maatregelen op het openbaar vervoer in Ridderkerk. Uit de HOV-verdiepingsstudie is gebleken dat de benodigde maatregelen minder ingrijpend zijn dan voorzien was in de eerder HOV-variantenstudie (hierin was bijvoorbeeld nog sprake van veel vrije businfrastructuur). Om de uitvoering en investeringen van de maatregelen uit de HOV Verdiepingsstudie zo effectief en realistisch mogelijk te laten zijn, is een fasering opgesteld waarbij gekeken is welke maatregelen de meeste voordelen opleveren voor de OV-reizigers en welke maatregelen in een later stadium (na verkeers- en vervoerkundige monitoring) alsnog noodzakelijk zijn. Al deze afspraken zijn opgenomen in de bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk. Deze afspraken gaan voornamelijk over:

- het daadwerkelijk realiseren van de infrastructurele maatregelen (ontwerpfasen en fasering);
- het vervoerkundig implementeren van HOV in het regionale openbaar vervoerssysteem;
- de verdeling van de investerings- en beheerskosten tussen de betrokken partijen.

### **Beoogd effect**

#### Vanuit Mobiliteitsplan Ridderkerk, HOV-ontwikkelvisie en HOV-voorkeursnetwerk:

- Verbeteren van de bereikbaarheid (inwoners, arbeidsplaatsen, voorzieningen) per hoogwaardig openbaar busvervoer in de regio Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden.
- Verstevigen van de positie en het beeld van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit van Ridderkerk door het inzetten op hoogwaardig openbaar busvervoer met snelle verbindingen, frequente lijnvoering, meer reiscomfort, uitstekende haltevoorzieningen en een hoge kwaliteit HOV-productformule (R-net). Hiermee krijgt ook Ridderkerk als middelgrote gemeente in de regio zijn onderscheidend openbaar vervoerssysteem.

#### Vanuit HOV Verdiepingsstudie en Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk:

- Inzicht geven in de ruimtelijke en infrastructurele mogelijkheden om de verkeersmaatregelen en busvoorzieningen op het HOV-traject in te passen om verder invulling te geven aan het realiseren van HOV in de regio Rotterdam-Ridderkerk. Op basis hiervan kunnen vervolgstappen genomen worden richting schetsontwerp, voorlopig ontwerp en definitief ontwerp van de maatregelen op het HOV-traject.

- Vastleggen van de inhoudelijke, financiële en procesafspraken tussen de betrokken regionale partijen (MRDH, RET en gemeente Ridderkerk) om HOV Rotterdam-Ridderkerk te kunnen implementeren. Hierbij is afgewogen welke maatregelen uit de HOV-Verdiepingsstudie het meest effect hebben op de reizigers en welke maatregelen in latere fasen (op basis van verkeersmonitoring) alsnog noodzakelijk zijn.

## **Relatie met beleidskaders**

### Regionale beleidskaders:

- Gebiedsgericht programma duurzame bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag
- Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH
- OV-visie Rotterdam 2040
- OV- en spooragenda Drechtsteden.

### Lokale beleidskaders:

- Omgevingsvisie Ridderkerk;
- Milieu- en duurzaamheidsprogramma 2016-2020;
- Ontwikkelperspectief Centrum;
- Mobiliteitsplan Ridderkerk;
- HOV-ontwikkelvisie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden;
- Voorkeursbesluit HOV netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden.

## **Argumenten**

*1.1 Door kennis te nemen van het rapport HOV-Verdiepingsstudie Rotterdam-Ridderkerk en de Bestuursvereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk kan u een goede afweging maken over de verdere implementatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer.*

*1.2 Dit is een uitwerking van de Voorkeursvariant HOV-netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden.* Uw raad heeft op 15 juni 2020 besloten om het college opdracht te geven om te komen tot een overeenkomst tussen de betrokken regionale partijen. Hiervoor was het noodzakelijk om een HOV-Verdiepingsstudie uit te werken, zodat deze afspraken inhoudelijk verder konden worden vormgegeven in de voorliggende bestuursvereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk. De HOV-Verdiepingsstudie en de daarop gebaseerde Bestuursvereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk laten de infrastructurele aanpassingen en busvoorzieningen (inclusief fasering, afspraken en kosten) zien die noodzakelijk zijn om HOV in de vorm van R-net op de vastgestelde route in te voeren.

*2.1 Hiermee worden de infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen gefaseerd ingevoerd.* Het is belangrijk dat op een zorgvuldige wijze invulling wordt gegeven aan de infrastructurele ingrepen in Ridderkerk om HOV mogelijk te maken. Om die reden is voorgesteld om, na het voorbereidings- en participatieproces, eerst één rotonde aan te passen. Dit betreft de rotonde Populierenlaan-Goudenregenlaan, omdat hier de meeste reizigers uit Ridderkerk voordeel bij hebben. Op deze locatie zitten namelijk alle reizigers vanuit Ridderkerk al in de bus. Vervolgens wordt in de praktijk gemonitord of de aangepaste rotonde zorgt voor een goede afwikkeling van het HOV en de overige verkeersdeelnemers. Bij positieve resultaten wordt het inrichtingsprincipe op de andere genoemde rotondes toegepast. Bij negatieve resultaten wordt eerst bezien hoe de betreffende rotonde zo kan worden gewijzigd dat dit wel aan de verwachtingen voldoet, voordat de andere genoemde rotondes volgens die inrichtingsprincipes worden ingericht.

*2.2 Hiermee verbetert de bereikbaarheid, betrouwbaarheid en comfort per openbaar vervoer richting Rotterdam.*

De genoemde verkeersmaatregelen en busvoorzieningen moeten worden genomen om het bestaande openbaar vervoer om te zetten naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Hiermee verbetert de bereikbaarheid van de regio. Dit komt, omdat hierdoor de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer gaat toenemen (minder vertragingen en ervan op aan kunnen dat de reis verloopt zoals vooraf

gepland) en omdat deze maatregelen meer comfort bieden voor zowel de wachtende reiziger als de reiziger in de bus. Ridderkerk krijgt hiermee een nieuw en herkenbaar OV-product in de vorm van R-net.

### *2.3. Hiermee verbetert de positie en uitstraling van openbaar vervoer in de totale mobiliteit van Ridderkerk.*

Door de genoemde infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen verder uit te werken wordt een volgende stap gezet om het openbaar busvervoer een volwaardig alternatief te laten zijn binnen de totale mobiliteit van Ridderkerk. De productformule R-net zal bijdragen aan de positieve uitstraling van openbaar vervoer in onze regio.

### *3.1 Het is van belang dat een detailontwerp wordt opgesteld van de infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen op het HOV-traject om te zorgen voor een goede realisatie van deze maatregelen.*

### *3.2 Het is van belang dat inwoners en andere belanghebbenden bij de voorbereidingen (ontwerpfasen) worden betrokken om ervoor te zorgen dat de aandachtspunten van belanghebbenden worden meegewogen in het ontwerpproces.*

Inwoners en belanghebbenden hebben nog niet de mogelijkheid gehad om mee te denken over de infrastructurele maatregelen voor de realisatie van HOV, omdat hier vooral afwegingen zijn gemaakt in het kader van ruimtelijke risico's bij inpassing van de principe-doorstromingsmaatregelen. Bij de totstandkoming van het voorlopig ontwerp en het definitief ontwerp worden detailtekeningen gemaakt van de exacte infrastructurele oplossingen en ruimtelijke inpassing waarbij het van belang is om de kansen, zorgen en aandachtspunten vanuit omwonenden en belanghebbenden mee te nemen.

### *4.1 Nu de verdieping op de infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen is gemaakt kan een betere inschatting gemaakt worden van de kosten voor de realisatie van HOV en de extra exploitatiekosten van het HOV.*

### *4.2 In de bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk is vastgelegd hoeveel budget de MRDH maximaal reserveert voor het verlenen van subsidie aan de gemeente Ridderkerk voor het realiseren van infrastructurele maatregelen voor HOV Rotterdam-Ridderkerk. Daarnaast is in de bestuursovereenkomst vastgelegd dat de MRDH de extra exploitatiekosten voor HOV Rotterdam-Ridderkerk aan de concessiehouder vergoedt.*

## **Overleg gevoerd met MRDH en RET**

### **Kanttekeningen**

#### *2.1 De infrastructurele maatregelen aan de Vlietlaan vallen buiten fase 1*

In fase 1 wordt vooral ingezet op de infrastructurele maatregelen waar de meeste reizigers voordeel bij hebben qua reistijd en betrouwbaarheid. De Vlietlaan is het begin en eind van de HOV route (R-net) en het aantal reizigers is beperkt. Hoe dichter de route richting Rotterdam loopt (Vondellaan-Burg. De Zeeuwstraat-Populierenlaan-Verbindingsweg), hoe meer reizigers in de bus zitten en profiteren van de infrastructurele ingreep. Daarmee is de effectiviteit van de maatregelen juist op dat deel van het traject groter dan op de Vlietlaan. Wel worden de haltes aan de Vlietlaan aangepast naar comfortabele R-net haltes met stallingsvoorzieningen.

#### *2.2 Investeren in de HOV lijnen, terwijl er fors bezuinigd wordt op het OV*

Eind 2020 en eerste kwartaal 2021 is een transitieplan openbaar vervoer opgesteld om de impact van de coronacrisis op het openbaar vervoer op te vangen. Dit heeft geleid tot veel lastige keuzes, waaronder het verlagen van frequenties op lijnniveau. Dit is ook zichtbaar geworden voor Ridderkerk. Er is daarbij voorgesorteerd op de komst van HOV als sterke drager van het openbaar vervoer in de regio Rotterdam-Ridderkerk. HOV-lijnen (R-net) worden meer gespaard van bezuinigingen dan ontsluitende buslijnen, doordat deze bussen een eigen losstaande dienstregeling rijden die niet overgenomen wordt door reguliere bussen. Door nu te investeren in het verhogen van de betrouwbaarheid, het comfort van toeleidende fiets- en looproutes, de kwaliteit van haltes en

voertuigen en het verminderen van de reistijd wordt een flinke impuls gegeven aan het product openbaar vervoer (R-net kwaliteit). Dit vraagt om samen met de regionale partijen in te zetten op de genoemde infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen. Daarmee wordt invulling gegeven aan de ambitie om openbaar vervoer als volwaardig alternatief in de totale mobiliteit van Ridderkerk in te zetten.

### 2.3 Vluchtstrookgebruik op de A15

Omdat de A15 een filegevoelig traject is bestaat de wens om HOV-maatregelen te nemen om het openbaar vervoer betrouwbaar te kunnen laten doorrijden. Door de MRDH is dit aangekaart bij Rijkswaterstaat en er is besloten om dit niet als losse maatregel te onderzoeken, maar om hier verdere afwegingen in te maken in het kader van de MIRT A16 Oeververbindingen (waarbij ook gekeken wordt naar het wegvak A15 tot Vaanplein).

### 2.4 In hoeverre heeft de IJsselmondse Knoop nog invloed op de doorstroming van het HOV?

De IJsselmondse Knoop wordt komende jaren aangepast om de doorstroming van het verkeer te waarborgen, zowel op dit moment als met de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen in dat gebied. In de huidige situatie is een vrij busbaan aanwezig. In de nieuwe situatie zal deze busbaan verdwijnen. Om ervoor te zorgen dat HOV goed kan blijven doorstromen en zijn betrouwbaarheid behoudt, worden de verkeerslichten op de IJsselmondse Knoop zodanig ingeregeld dat bussen voorrang krijgen op het autoverkeer en directe doorgang krijgen over de IJsselmondse Knoop.

### Uitvoering/vervolgstappen

Uitwerken van de HOV-Verdiepingsstudie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden in de ontwerpfasen: voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en uiteindelijk het bestek. Inwoners en belanghebbenden worden betrokken bij de totstandkoming van het voorlopig ontwerp en het definitief ontwerp, enerzijds om ervaringen van de betrokkenen mee te wegen en anderzijds om de betrokkenen mee te nemen in de keuzes die gemaakt worden in het ontwerpproces. Naar verwachting wordt uiterlijk medio 2023 het definitief ontwerp aan uw raad voorgelegd.

### Evaluatie/monitoring

Elk jaar wordt uw gemeenteraad via een raadsinformatiebrief op de hoogte gebracht over de uitwerking en realisatie van de maatregelen voortvloeiend uit de HOV Verdiepingsstudie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden.

### Financiën

In de begroting zijn voor de uitvoering van fase 1 van de HOV-bus Variantenstudie diverse investeringsbudgetten opgenomen van (netto, dus onder aftrek van bijdragen van de MRDH) afgerond € 4,6 miljoen. Dit voorstel betreft dus nadrukkelijk geen nieuwe budgetaanvraag, omdat bij de besluitvorming over de voorkeursvariant op 15 juni 2020 de benodigde investeringen al beschikbaar zijn gesteld. De al geplande investeringen worden in de Meerjarenbegroting gespreid over de komende jaren, zodat dit aansluit op de Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk.

- Voor de voorbereiding en uitvoering van fase 1 in de periode 2022-2026 wordt € 2,1 miljoen in de Meerjarenbegroting opgenomen voor de realisatie van de maatregelen.
- De overige geplande investeringen zijn bedoeld voor maatregelen uit fase 2 en 3, wanneer dit na verkeers- en vervoerkundige monitoring aan de orde is. Hiervan is pas sprake als fase 1 is afgerond.

In onderstaande tabel is de verdeling van de investeringen voor fase 1 opgenomen. De *cursieve* bedragen zijn qua planning afhankelijk van de resultaten van de verkeers- en vervoerkundige monitoring van de werking van de rotonde Populierenlaan-Goudenregenlaan.

| Verdeling investeringen fase 1: | 2022     | 2023 | 2024 | 2025 | Totaal   |  |
|---------------------------------|----------|------|------|------|----------|--|
| <b>Omschrijving Maatregel:</b>  |          |      |      |      |          |  |
| Aanpassingen VRI's              |          |      |      |      |          |  |
| Verbindingsweg                  | € 97.700 |      |      |      | € 97.700 |  |

|  |             |             |             |             |             |                            |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------------|
| Vorbereiding   |             |             |             |             |             |                            |
| Aanpassingen VRI's<br>Verbindingsweg Uitvoering              |             | € 610.700   |             |             | € 610.700   |                            |
| Rotonde PopulierenIn -<br>GoudenregenIn Vorbereiding         | € 184.900   |             |             |             | € 184.900   |                            |
| Rotonde PopulierenIn -<br>GoudenregenIn Uitvoering           |             | € 1.155.700 |             |             | € 1.155.700 |                            |
| Rotonde PopulierenIn. - Burg.<br>De Zeeuwstr. - Vorbereiding | € 213.100   | € 71.000    |             |             | € 284.100   |                            |
| Rotonde PopulierenIn - Burg.<br>De Zeeuwstr. - Uitvoering    |             |             | € 888.100   | € 888.100   | € 1.776.200 |                            |
| Burg. De Zeeuwstr. -<br>Lagendijk Vorbereiding               | € 107.400   | € 35.800    |             |             | € 143.200   |                            |
| Burg. De Zeeuwstr - Lagendijk<br>Uitvoering                  |             |             | € 447.800   | € 447.800   | € 895.600   |                            |
| Rotonde Burg. De Zeeuwstr<br>Vorbereiding                    | € 97.200    | € 32.400    |             |             | € 129.600   |                            |
| Rotonde Burg. De Zeeuwstr.<br>Uitvoering                     |             |             | € 405.000   | € 405.000   | € 810.000   |                            |
| Rotonde Vlietlaan<br>Vorbereiding                            | € 177.900   | € 59.300    |             |             | € 237.200   |                            |
| Rotonde Vlietlaan Uitvoering                                 |             |             | € 741.400   | € 741.400   | € 1.482.800 |                            |
| Aanpassingen haltes naar R-<br>net haltes - Vorbereiding     | € 173.000   | € 57.600    |             |             | € 230.600   |                            |
| Aanpassingen haltes naar R-<br>net haltes -Uitvoering        |             |             | €721.100    | €721.100    | € 1.442.200 |                            |
|  | € 1.051.200 | € 2.022.500 | € 3.203.400 | € 3.203.400 | € 9.480.500 | <b>Totale investering</b>  |
|  |             |             |             |             | € 7.400.000 | <b>Bijdrage MRDH</b>       |
|  |             |             |             |             | € 2.080.500 | <b>Bijdrage Ridderkerk</b> |

De bijdrage van gemeente Ridderkerk aan de totale investering aan infrastructurele maatregelen is 22%; MRDH draagt 78% bij in de totale investering.

Bijstelling van de, reeds begrote, investeringsbudgetten vindt plaats in het eerstvolgende P&C document, nadat de bestuursovereenkomst door alle partijen is ondertekend.

#### **Juridische zaken**

De bestuursovereenkomst is juridisch getoetst.

#### **Duurzaamheid**

Het verbeteren van het openbaar vervoer draagt bij aan het verminderen van de auto-afhankelijkheid en daarmee aan de doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

#### **Communicatie/participatie na besluitvorming**

Deze HOV-Verdiepingsstudie geeft alleen inzicht in de ruimtelijke en infrastructurele mogelijkheden en risico's, voordat gestart wordt met het ontwerpproces (voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en daarna het bestek). Wanneer we gaan starten met het ontwerpproces zal door gemeente Ridderkerk ook een participatietraject worden gestart met betrokken inwoners en andere belanghebbenden om mee te

denken over het voorlopig ontwerp, het definitief ontwerp en de inpassing van de infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen in de leefomgeving op en rond het HOV-traject.

Na besluitvorming over de HOV Verdiepingsstudie Rotterdam-Ridderkerk en bijbehorende bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk wordt hierover gecommuniceerd.

Burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris,

de burgemeester,

dhr. H.W.J. Klaucke

mw. A. Attema

## **Bijlagen**

---

1. Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam Ridderkerk
2. Bijlage A Bestuursovereenkomst: HOV Verdiepingsstudie Ridderkerk - rapport
3. Bijlage A Bestuursovereenkomst: HOV Verdiepingsstudie Ridderkerk - bijlagen
4. Bijlage B Bestuursovereenkomst: Fasering en kostentoedeling R-net Ridderkerk
5. Bijlage: Overzicht Infrastructurele aanpassingen en busvoorzieningen



## CONCEPT RAADSBESLUIT

---

|  |   |                              |
|--|---|------------------------------|
| <b>Onderwerp:</b><br>HOV Verdiepingsstudie<br>Rotterdam-Ridderkerk | <b>Gemeenteraad:</b><br>25 november 2021  | <b>Zaaknummer:</b><br>299121 |
|  | Commissie samen wonen<br>11 november 2021 |                              |

De raad van de gemeente Ridderkerk,  
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders op 5 oktober 2021,

### BESLUIT:

---

1. Kennis te nemen van het rapport "HOV Verdiepingsstudie Ridderkerk (Sweco, april 2021)" en de Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk.
  2. De infrastructurele maatregelen en de fasering daarvan vast te stellen, zoals aangegeven in bijlage B van de Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk en zoals separaat aangegeven in de bijlage "Overzicht infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen".
  3. Het college opdracht te geven om de maatregelen uit fase 1 van de Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk en de separate bijlage 'Overzicht infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen' verder uit te werken in de voorbereidende ontwerpfasen, te weten: voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en bestek. En hierbij actief inwoners en andere belanghebbenden te betrekken in het participatieproces om vervolgens de maatregelen daadwerkelijk te gaan realiseren.
  4. De investeringen met betrekking tot de realisatie van HOV in de begroting bij te stellen conform de planning in de Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk en dit na ondertekening van de bestuursovereenkomst te verwerken in de eerstvolgende P&C documenten.
-