



Raadsvoorstel

| | | |
|--|---|-----------------------------|
| Onderwerp: Uitvoeringsnota Mobiliteit Bolnes | College van burgemeester en wethouders 19 december 2023 | Zaaknummer 676691 |
| Portefeuillehouder P. Meij | Commissie Samen wonen 1 februari 2024 | Openbaar |
| E-mailadres opsteller: m.bellaart@bar-organisatie.nl | Gemeenteraad 15 februari 2024 | |

Geadviseerd besluit

1. Kennis te nemen van de uitkomsten van de Uitvoeringsnota Mobiliteit Bolnes.
 2. Een voorbereidingskrediet van € 150.000,- exclusief BTW beschikbaar te stellen om onderzoek te doen naar:
 1. financiële en ruimtelijke consequenties voor de herinrichting van de Rijnsingel als 'gebiedsontsluitingsweg 30 km per uur'.
 2. de financiële en ruimtelijke consequenties van het realiseren van een onderdoorgang van de Rijnsingel voor fietsers, mede als onderdeel van de Metropolitane Fiets Route Dordrecht-Rotterdam (MFR).
 3. andere routes voor het vrachtverkeer.
 4. het verbeteren van de verkeersveiligheid aansluiting Kievitsweg – Rijnsingel ter hoogte van het sportpark.
 3. De begroting 2024 hier op aan te passen.
-

Raadsvoorstel

Inleiding

De gemeente Ridderkerk staat voor een woningbouwopgave. Om daarop in te spelen zijn er in de wijk Bolnes diverse ruimtelijke ontwikkelingen gewenst en gepland. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor extra verkeer, meer geluid van wegverkeer en meer uitstoot van fijnstof. Vooraf hebben we ons de vraag gesteld of de ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd kunnen worden zonder dat dit afbreuk doet aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de wijk.

Er is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen op de doorstroming van het verkeer en naar de leefbaarheid van de wijk. Gedurende het onderzoek is vastgesteld dat de ruimtelijke ontwikkelingen wel invloed hebben op de doorstroming van het verkeer, maar in mindere mate dan op voorhand gedacht. Vooraf hadden we gedacht dat door de toename van het verkeer de wachtrijen op de Rijnsingel voor de verkeerslichten zouden toenemen. En dat dit negatieve effecten zou hebben op de doorstroming van het verkeer komend uit de zijstraten.

Tijdens het onderzoek en de participatie met bewoners is gebleken dat er, in de huidige situatie, wel problemen zijn met name op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze problemen zullen als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen groter worden.

De uitvoeringsnota bevat maatregelen die nodig zijn om en mogelijk kunnen bijdragen aan het behouden en verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Bolnes voor nu en in de toekomst.

Beoogd effect

Het onderzoeken en/of uitvoeren van maatregelen die het mogelijk maken om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren zonder dat dit afbreuk doet aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de wijk Bolnes. Met als overkoepelde doel in te spelen op de woningbouwopgave waar de gemeente voor staat.

Relatie met beleidskaders

- Mobiliteitsplan;
- Gebiedsvisie Rivieroevers.

Argumenten

1.1 Er is een aantal maatregelen uit de uitvoeringsnota waar het college al aan werkt.

- Onderzoek naar de mogelijkheid van het realiseren van een waterbushalte in Bolnes: Doel van deze maatregel is het bieden van een ander vervoersalternatief naast de auto, fiets of bus. Deze maatregel is ook opgenomen in het collegeprogramma onder punt 060. De planning is om hier in 2024 actief mee aan de slag te gaan.
- Verbeteren fietsroutes: Dit is opgenomen in het collegeprogramma onder punt 047. We doen onderzoek naar de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.
- Verbeteren OV bus verbinding: Hiervoor zijn we sterk afhankelijk van de RET. We blijven aandacht vragen voor de intensivering van buslijnen in onze gemeente. Dit doen we door inhoudelijk te reageren op vervoersplannen van de RET.
- Deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen: Bij nieuwe woningbouw ontwikkelingen stimuleren we de inzet van deelmobiliteit. Dit doen we bijvoorbeeld door het reduceren van de parkeervraag door de inzet van deelauto's. Bij nieuwe ontwikkelingen ligt de nadruk op doelgroepen die minder verkeer genereren.

1.2 De uitvoeringsagenda bevat ook een aantal nieuwe maatregelen.

Deze maatregelen hebben nog geen plek in het collegeprogramma of een van de overige beleidsstukken. Deze maatregelen en daarbij behorende budgetaanvragen zijn opgenomen in de volgende beslispunten.

2.1.1 Het verlagen van de gereden snelheid van 50 km per uur naar 30 km per uur verbetert de verkeersveiligheid.

Bij ongevallen met lagere snelheden zijn de gevolgen en het letsel minder groot.

2.1.2 Het verlagen van de gereden snelheid van 50 km per uur naar 30 km per uur zorgt voor een verlaging van de geluidsbelasting met 4 decibel.

Dit levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid van de wijk.

2.1.3 Bij het herinrichten van de weg kunnen de oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers verbeterd worden.

Door een verlaging van de toegestane snelheid is het mogelijk om de weg anders in te richten. Er is minder ruimte nodig voor het gemotoriseerde verkeer waardoor er meer ruimte ontstaat voor de fietsers en de voetgangers. Er ontstaat ruimte in het wegprofiel waardoor het mogelijk is om gefaseerde oversteek voorzieningen te maken voor fietsers en voetgangers.

2.1.4 Door het verlagen van de snelheid wordt de Rijnsingel minder aantrekkelijk als ontsluitende route voor het doorgaande verkeer.

Wanneer de snelheid verlaagd wordt van 50 km per uur naar 30 km per uur geven de navigatiediensten de Rijnsingel wellicht niet meer aan als snelste route. Het doorgaande verkeer, dat geen bestemming in de wijk heeft, wordt hiermee geweerd.

2.1.5 Door dit onderzoek is het mogelijk een goed beeld te krijgen van de financiële en ruimtelijke consequenties.

Het college zal dan later een voorstel aan de raad doen om de herinrichting van de Rijnsingel te realiseren.

2.2.1 Het realiseren van een ongelijkvloerse fietsverbinding op de Rijnsingel verbetert de verkeersafwikkeling op het kruispunt Rotterdamseweg – A38 – Rijnsingel.

De verkeersdruk op het kruispunt Rotterdamseweg – A38 – Rijnsingel neemt de komende jaren verder toe. Voor de bereikbaarheid van Bolnes is een goede afwikkeling van het verkeer op dit kruispunt essentieel. Door fietsers ongelijkvloers de Rijnsingel te laten kruisen ontstaat er meer capaciteit op het kruispunt voor de afwikkeling van het autoverkeer.

2.2.2 Het realiseren van een ongelijkvloerse fietsverbinding op de Rijnsingel zorgt voor meer kwaliteit van de MFR.

De fietspaden langs de Rotterdamseweg en de Kievitsweg zijn onderdeel van de Metropolitane Fietsroute Rotterdam – Ridderkerk – Dordrecht. Een ongelijkvloerse fietsverbinding bij de Rijnsingel zorgt er voor dat fietsers niet meer voor de verkeerslichten hoeven te wachten. Hierdoor verbetert de doorstroming voor de fietsers en wordt de kwaliteit van de MFR vergroot. De financiering van deze maatregel komt hierdoor ook in aanmerking voor subsidie vanuit de MRDH.

2.3.1 Vrachtverkeer uit omliggende gebieden gebruikt de Rijnsingel als ontsluitende route.

Dit blijkt uit de participatie met bewoners. Bewoners ervaren hiervan overlast.

2.4.1 De aansluiting Kievitsweg – Rijnsingel ter hoogte van het sportpark is niet veilig.

Linksafslaand verkeer vanaf de Kievitsweg moet maar liefst vijf rijstroken oversteken voordat de Rijnsingel opgereden kan worden. Dit is niet veilig.

3.1 Hiermee worden de financiële gevolgen van dit voorstel verwerkt in de begroting.

Overleg gevoerd met

Expertsessies met de ambtelijke projectgroep, commissie en externe stakeholders

Er zijn diverse expertsessies georganiseerd. Daarin zijn de geïnventariseerde verkeersgegevens en knelpunten gepresenteerd. Daarnaast zijn in de sessies knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen opgehaald en besproken. Tijdens de expertsessie met de commissie is gevraagd om bewoners te betrekken bij het onderzoek naar de mobiliteit in de wijk Bolnes.

Online enquête

Er is een online 'kaart gebaseerde' enquête uitgezet. Daarin hebben respondenten aan kunnen geven hoe zij de huidige verkeerssituatie vanuit de verschillende modaliteiten beoordelen en welke positieve / negatieve punten zij rondom de Rijnsingel ervaren. De enquête is ingevuld door circa 1.500 respondenten.

Bewonersbijeenkomsten

Er zijn vier bewoners bijeenkomsten georganiseerd. Circa 100 bewoners hebben de bijeenkomsten bijgewoond. Tijdens de bijeenkomst zijn de uitkomsten van de geïnventariseerde gegevens en de enquête gepresenteerd. Vervolgens is gezamenlijk nagedacht over mogelijke oplossingsrichtingen.

Bijeenkomsten presenteren resultaten onderzoek

De resultaten van het onderzoek zijn gepresenteerd tijdens een commissiebijeenkomst en bewonersbijeenkomst.

Kanttekeningen

2.1.1 Handhaving op de toegestane snelheid is lastig.

Hierdoor valt het te verwachten dat de daadwerkelijk gereden snelheden hoger zijn dan 30 km per uur. Maar dat is nu ook al het geval. Daarom moet de weg zo ingericht worden dat deze niet uitnodigt om veel harder te rijden dan de toegestane snelheid.

2.1.2 Door het verlagen van de snelheid is er meer uitstoot van verontreinigde lucht.

Het verkeer verblijft namelijk langer op de Rijnsingel. Hierdoor neemt de uitstoot van verontreinigde lucht toe. De negatieve effecten van de lucht verontreiniging zijn veel minder groot dan het positieve effect op de geluidsbelasting.

2.1.3 Hierdoor kan het op andere wegen in de omgeving drukker worden.

Het doorgaand verkeer (dat niet in Bolnes hoeft te zijn) kiest een andere route dichterbij de plek waar dit naar toe moet.

2.2.1 Aan de realisatie van een ongelijkvloerse fietsverbinding zijn hoge kosten verbonden.

In het verleden is al eerder onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om een ongelijkvloerse fietsverbinding te realiseren. Vanwege de hoge kosten is de verbinding niet gerealiseerd. De verbinding is nu een belangrijk onderdeel van de MFR. Hiermee wordt het mogelijk om 50 tot 70% subsidie van de MRDH te verkrijgen voor het realiseren van de verbinding. Binnen de begroting van de MFR is er geen rekening gehouden met het realiseren van deze verbinding.

2.3.1 Het weren van doorgaand vrachtverkeer op de Rijnsingel moet geen overlast op andere wegen in de gemeente veroorzaken zoals bijvoorbeeld de Randweg en Ringdijk.

De verwachting is dat het vrachtverkeer in het netwerk een andere keuze gaat maken en daarmee directere routes naar de bestemming kiest. De Randweg en Ringdijk zijn alleen onderdeel van deze keuze wanneer het vrachtverkeer er een bestemming heeft.

Uitvoering/vervolgstappen

De maatregelen die opgenomen staan in het collegeprogramma of een van de overige beleidsstukken zullen binnen de doorlooptijd van het collegeprogramma en de beleidsstukken uitgevoerd worden. De maatregelen die nieuw zijn starten in 2024. De uitkomsten van deze onderzoeken moeten in beeld brengen welke financiële en ruimtelijke consequenties de uitvoering van de maatregelen hebben en welke vervolgstappen nodig zijn om te komen tot realisatie. Dit zal door middel van een voorstel aan uw raad worden voorgelegd.

Evaluatie/monitoring

N.v.t.

Financiën

Er is een voorbereidingskrediet van € 150.000 nodig om onderzoek te doen naar de maatregelen zoals bijvoorbeeld het maken van voorlopige ontwerpen, ramingen en onderzoeken. Voor de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen worden separate kredieten aangevraagd. Dit voorbereidingskrediet wordt daaraan toegevoegd en geactiveerd.

Juridische zaken

De Rijnsingel is een gebiedsontsluitingsweg met een toegestane snelheid van 50 km per uur. Voor het verlagen van de snelheid naar 30 km per uur moet een verkeersbesluit genomen worden.

Duurzaamheid en Ecologie

De uitvoeringsnota mobiliteit Bolnes bevat maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van de balans tussen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en de auto. Met als hoofddoel het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk.

Inclusiviteitstoets

N.v.t.

Communicatie/participatie na besluitvorming

Na besluitvorming over de uitvoeringsnota zal er gestart worden met het uitvoeren van de verschillende onderzoeken. Daarbij wordt waar nodig de samenwerking met externe partijen gezocht zoals bijvoorbeeld de RET, MRDH en waterbusexploitant. Wanneer er maatregelen worden uitgevoerd in de directe leefomgeving van bewoners dan worden zij hierover geïnformeerd en betrokken bij de planvorming.

Burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris,

de burgemeester,

dhr. H.W.J. Klaucke

dhr. C.A. Oosterwijk

Bijlagen

-
1. Rapportage Verkeersonderzoek Rijnsingel Bolnes.pdf
 2. Uitgangspuntennotitie uitvoeringsnota mobiliteit Bolnes.pdf

CONCEPT RAADSBESLUIT

| | | |
|--|--|--------------------|
| Onderwerp: Uitvoeringsnota Mobiliteit Bolnes | Gemeenteraad: 15 februari 2024 | Zaaknummer: |
| | Commissie samen wonen 1 februari 2024 | |

De raad van de gemeente Ridderkerk,
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders op 19 december 2023,

BESLUIT:

1. Kennis te nemen van de uitkomsten van de Uitvoeringsnota Mobiliteit Bolnes.
 2. Een voorbereidingskrediet van € 150.000,- exclusief BTW beschikbaar te stellen om onderzoek te doen naar:
 1. financiële en ruimtelijke consequenties voor de herinrichting van de Rijnsingel als 'gebiedsontsluitingsweg 30 km per uur'.
 2. de financiële en ruimtelijke consequenties van het realiseren van een onderdoorgang van de Rijnsingel voor fietsers, mede als onderdeel van de Metropolitane Fiets Route Dordrecht-Rotterdam (MFR).
 3. andere routes voor het vrachtverkeer.
 4. het verbeteren van de verkeersveiligheid aansluiting Kievitsweg – Rijnsingel ter hoogte van het sportpark.
 3. De begroting 2024 hier op aan te passen.
-