



VRAGEN COMMISSIEVERGADERING

De commissie: Samen Leven en Samen Wonen

Vergaderdatum: 05-03-2020

Steller en fractie: Fleur Stip Partij18PLUS

Agendapunt: HOV-bus variantenstudie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden

Portefuillehouder: Peter Meij

Datum indiening vraag bij griffie: 03-03-2020

Datum ontvangst beantwoording college bij griffie: 5 maart 2020

<p>Vraag 1</p> <p>Is er ook onderzoek gedaan naar een HOV lijn voor de wijken Bolnes en Slikkerveer?</p> <p>Zo ja, kunnen we hier de resultaten van krijgen? Zo nee, Waarom niet?</p>
<p>Antwoord</p> <p>Er is een regionale afweging gemaakt voor de routing van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Voor HOV is een directe, gestrekte verbinding van belang om een snel en betrouwbaar OV-product te bieden. In de verschillende varianten die afgewogen zijn, is te zien dat geen enkele route dwars door woonwijken is opgenomen, maar dat is uitgegaan van de hoofdwegenstructuur. Dit zijn ook de wegen waar infrastructurele maatregelen mogelijk zijn om snelheid en betrouwbaarheid van openbaar vervoer te realiseren. Voor inwoners van Slikkerveer en Bolnes geldt dat Hoogwaardig Openbaar Vervoer beschikbaar is op de Rotterdamseweg (hoofdwegennet). Om reizigers van en naar Slikkerveer voldoende te bedienen blijft 144 een belangrijke buslijn die op zichzelf al een gestrekte verbinding heeft naar Rotterdam Lombardijen, waar overgestapt kan worden op tram en trein (sterke woonwerkverbinding). De andere richting op behouden Slikkerveer en Bolnes een goede verbinding met de wijken en het centrum in Ridderkerk. Via de vervoerplanprocedure wordt onderzocht op welke manier lijn 144 verder versterkt kan worden.</p>
<p>Vraag 2</p> <p>Buslijn 146 is de meest gewaarde lijn in Ridderkerk, waarom is ervoor gekozen om een deel van deze route te schrappen?</p>
<p>Antwoord</p> <p>Voor HOV is een directe, gestrekte verbinding van belang om een snel en betrouwbaar OV-product te bieden. In de verschillende varianten die afgewogen zijn, is te zien dat geen enkele route dwars door woonwijken is opgenomen, maar dat is uitgegaan van de hoofdwegenstructuur. Dit zijn ook de wegen waar infrastructurele maatregelen mogelijk zijn om snelheid en betrouwbaarheid van openbaar vervoer te realiseren. Er wordt een alternatief geboden door lijn 144 door trekken in Ridderkerk richting Drievliet met als voorstel voor lijnvoering de huidige routing van lijn 146 door Drievliet. Lijn 144 krijgt op meerdere locaties een overstapmogelijkheid op de HOV-lijnen 346 en 245.</p>
<p>Vraag 3</p> <p>Wat is het verschil in aanlooptijd tussen de oude en nieuwe haltes? (146 en 346) en wat voor invloed heeft dit op de totale reistijd voor de betreffende reizigers?</p>



<p>Antwoord</p> <p>Om HOV met R-net kwaliteit te hebben is het noodzakelijk om op enkele locaties haltes te combineren, zodat minder vaak gestopt hoeft te worden. De kan voor sommige inwoners leiden tot langere afstanden tot deze HOV-haltes en voor andere inwoners niet. Het is daarom van belang dat we sterk inzetten op directe en comfortabele fietsverbindingen naar de HOV-haltes en hoge kwaliteit fietsparkeervoorzieningen bij de HOV-haltes. Het voor- en natransport naar deze haltes zet voornamelijk in op vergroting van het fietsgebruik (zowel reguliere fietsen als e-bikes). Hiermee wordt de reistijd van het voor- en natransport niet langer. Daarnaast zijn er voldoende mogelijkheden om over te stappen van de ontsluitende buslijnen 140 en 144 op de HOV-lijnen. Oftewel: we voorzien een sterke toename in fietsgebruik naar HOV-haltes en we behouden haltes op loopafstand voor de ontsluitende buslijnen.</p>
<p>Vraag 4</p> <p>Kan er een overzicht verstrekt worden van alle in en uitstappen per halte? (Voor alle lijnen die door Ridderkerk komen)</p>
<p>Antwoord</p> <p>In bijlage 1 zijn het aantal in- en uitstappers weergegeven voor de RET – lijnen. Indien gewenst kunnen deze gegevens voor de Q-buzz lijnen opgevraagd worden.</p>
<p>Vraag 5</p> <p>Wat wordt het verschil in reistijd wanneer er geen aanpassingen worden gedaan aan de Vlietlaan?</p>
<p>Antwoord</p> <p>Met de introductie van R-net beogen we een sterk verbeterd, snel, comfortabel en betrouwbaar openbaar vervoer te realiseren, dat zo min mogelijk afhankelijk is van de intensiteit van het autoverkeer. Bij rotondes moet de bus voorrang verlenen aan het verkeer op de rotonde, de vertraging hangt daarbij af van de drukte op dat specifieke moment. Daarnaast is de slingerende beweging van de bus over de rotonde niet comfortabel en draagt niet bij aan het gevoel dat je snel wordt vervoerd. De vertraging en de te maken slingerbeweging kan per rotonde oplopen tot een halve minuut. Binnen Ridderkerk wordt daarom voorgesteld om één route geschikt te maken voor R-net, waardoor de bereikbaarheid van met name Rotterdam Centrum (sprong over de maas) binnen de 45 minuten reistijd aanzienlijk toeneemt (663.900 inwoners ofwel 52% meer inwoners en 80.000 tot 100.000 arbeidsplaatsen binnen 45 minuten). Fase 1 laat zien wat minimaal uitgevoerd moet worden om te spreken van HOV dat in aanmerkingen kan komen voor R-net kwaliteit. De maatregelen uit de volgende fasen zijn adaptief en worden uitgevoerd op het moment dat de betrouwbaarheid van het HOV in het geding komt. Wanneer bepaalde onderdelen niet gedaan worden, zal de betrouwbaarheid, snelheid en comfort onvoldoende gewaarborgd worden. Immers, de zwakste schakel binnen het netwerk bepaalt de perceptie van reistijd en betrouwbaarheid voor de reiziger. Daarom wordt ingezet op één hoofdas met bijbehorende HOV-busmaatregelen voor de HOV-lijnen. Naast het verzorgingsgebied van de routes wordt op basis van rijtijdmetingen en kosteninschattingen voor doorstromingsmaatregelen (en bijbehorende effecten) de voorkeursvariant voorgesteld.</p>
<p>Vraag 6</p> <p>Wat wordt het verschil in reistijd wanneer er geen aanpassingen worden gedaan aan de Vondellaan?</p>
<p>Antwoord: zie antwoord op vraag 5.</p>
<p>Vraag 7</p> <p>Wat wordt het verschil in reistijd wanneer er geen aanpassingen worden gedaan aan de Burgemeester de Zeeuwstraat?</p>
<p>Antwoord: zie antwoord op vraag 5.</p>



<p>Vraag 8</p> <p>Wat wordt het verschil in reistijd wanneer er geen aanpassingen worden gedaan aan de wegen binnen de bebouwde kom?</p>
<p>Antwoord: zie antwoord op vraag 5:</p>
<p>Vraag 9</p> <p>Wat zijn de eisen van het R-Net concept? En wat heeft Ridderkerk aan dit concept? Kunnen we dit ook realiseren zonder deze naam te voeren of heeft dat (negatieve) gevolgen?</p>
<p>Antwoord</p> <p>Het gaat niet zozeer om de naam R-net, maar om samenspel van comfortabele ritten die sneller, regelmatig en betrouwbaarder zijn. R-net is een sterk merk waar OV-reizigers zich verbonden meer voelen. De provincies Flevoland, Noord-Holland, Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam investeren samen met de vervoerders in een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk voor de Randstad. Het is een duidelijk herkenbaar vorm van Hoogwaardig Openbaar Vervoer met bijbehorende netwerk. R-net is betrouwbaar (rijdt stipt volgens de dienstregeling en biedt goede aansluitingen). R-net is frequent (rijdt meerdere keren per uur). R-net is toegankelijk (voertuigen en haltes kunnen door alle reizigers gebruikt worden). R-net is snel (rijden grotendeels op eigen infrastructuur waardoor reiziger snel op plaats van bestemming zijn). R-net is aantrekkelijk (voertuigen en haltes zijn comfortabel ingericht en zijn herkenbaar vormgegeven). Door het toepassen van dit concept sluiten we nog beter aan op het openbaar vervoernetwerk in de regio. De eisen van het R-net concept zijn tot in detail beschreven in het Handboek R-net productformule van de Provincie Zuid-Holland.</p>
<p>Vraag 10</p> <p>Wat zijn de verschillen tussen het R-NET concept en de huidige 146 lijn en route?</p>
<p>Antwoord</p> <p>De huidige lijn 146 is niet volledig gestrekt en rijdt nu bijvoorbeeld nog door de woonwijk Drievliet. Daarmee voldoet lijn 146 nog te weinig aan een snelle en betrouwbare verbinding zoals dat met HOV (R-net) beoogd wordt. Daarnaast kan de kwaliteit van de haltevoorzieningen verder worden verbeterd om echt aan te sluiten op de sterke kwaliteitseisen van R-net (herkenbaarheid, comfort, fietsparkeervoorzieningen etc.). Daarnaast wordt de betrouwbaarheid sterk verbeterd door de eisen die R-net met zich meebrengt door in te zetten op eigen busvoorzieningen. Waar nu lijn 146 soms te maken heeft met onbetrouwbaarheid in de dienstregeling (filevorming in de spits), zal dat na invoering van maatregelen uit fase 1 aanzienlijk betrouwbaarder zijn.</p>
<p>Vraag 11</p> <p>Wat doen de genoemde aanpassingen aan de wegen met de veiligheid in Ridderkerk? En wat houdt de aanpassing concreet in (bijvoorbeeld voor de rotonden)?</p>
<p>Antwoord</p> <p>Bij rotondes moet de bus voorrang verlenen aan het verkeer op de rotonde, de vertraging hangt daarbij af van de drukte op dat specifieke moment. Daarnaast is de slingerende beweging van de bus over de rotonde niet comfortabel en draagt niet bij aan het gevoel dat je snel wordt vervoerd. De vertraging en de te maken slingerbeweging kan per rotonde oplopen tot een halve minuut. Dit vraagt erom dat we de kruispunten en rotondes zodanig moeten herinrichten dat de verliestijd voor HOV tot een minimum wordt beperkt en daarmee ook het reiscomfort verbeterd. Op dit moment is nog niet duidelijk welke aanpassingen exact noodzakelijk zijn. Dit vraagt om verschillende inrichtingsvoorstellen, waarbij de verkeersveiligheid nadrukkelijk als uitgangspunt wordt opgelegd en gewaarborgd dient te worden. Dit is immers ook een speerpunt uit het (concept) Mobiliteitsplan Ridderkerk. Dit geldt ook voor de oversteekbaarheid van de diverse ontsluitingswegen waar HOV wordt gerealiseerd (Vlietlaan, Vondellaan, Burg, De Zeeuwstraat en Populierenlaan).</p>



Vraag 12

Wat voor overstapmogelijkheden worden er op de kruising Bolnes/Rotterdamse weg gerealiseerd? Komt hier een compleet nieuwe halte?

Antwoord

In overleg met Provincie Zuid-Holland optimaliseren we de haltelocaties en -voorzieningen aan de Rotterdamseweg. Daarnaast zetten we in op directe en comfortabele fiets- en looproutes naar deze haltes. In overleg met Provincie Zuid-Holland onderzoeken we de behoefte van een extra halte bij Bolnes. Een andere mogelijkheid is om in overleg met de gemeente Rotterdam de tram- en bushalte Beverwaard te optimaliseren (oversteekbaarheid, overstap bus en tram en de bereikbaarheid voor fietsers richting halte Beverwaard). Vanuit de Rijnsingel in Bolnes is er een directe verbinding met station Rotterdam Lombardijen. Op halte Beverwaard moet een goede overstap mogelijk zijn op HOV naar Kralingse Zoom. Dergelijke mogelijkheden onderzoeken we in overleg met gemeente Rotterdam en/of Provincie Zuid-Holland.

Vraag 13

Wat is het verschil in loopafstand tussen de halte Hortensiastraat en de nieuwe Centrum halte naar het centrum van Ridderkerk?

Antwoord

Met de herontwikkeling van het P.C. Hooftpark wordt voorzien in een langzaam verkeerroute tussen de Vlietlaan en het st. Jorispark. Dit wordt een korte en aantrekkelijke looproute (ca 350m.) in een parkachtige omgeving tussen de centrumhalte en het centrum van Ridderkerk. De halte Hortensiastraat kent een afstand van ruim 600m tot het centrum.

Vraag 14

Waarop is de uitspraak op pagina 18 gebaseerd over dat de reiziger 700 tot 800 meter wil lopen naar een halte voor een HOV-lijn? Is dit ook gepeild bij de inwoners van Ridderkerk?

Bij de evaluatie van diverse Rnet lijnen is aangetoond dat comfort, snelheid en betrouwbaarheid sterk wordt gewaardeerd. Dit blijkt uit de tabellen zoals opgenomen in hoofdstuk 4 van het rapport. Doordat de klantwaardering voor deze R-netlijnen hoger is dan regulier busvervoer en er flinke reizigersgroei is gecreëerd blijkt dat men bereik is deze afstand te lopen voor HOV (R-net). Dit is niet vooraf gepeild bij inwoners van Ridderkerk, omdat dergelijk effecten pas achteraf gemeten kunnen worden.