



VRAGEN COMMISSIEVERGADERING

De commissie: Commissie Samen wonen

Vergaderdatum: 05-03-2020

Steller en fractie: Jeroen Rijsdijk, PvdA Ridderkerk

Agendapunt: 5. HOV-bus variantenstudie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden

Portefeuillehouder: P. Meij

Datum indiening vraag bij griffie: 3 maart 2020

Datum ontvangst beantwoording college bij griffie: 5 maart 2020

Vraag 1a

Hoe vaak gaan bus 346 (de huidige 146) en 245 per uur rijden als zij een HOV-lijn worden?
Hoe vaak rijden deze bussen nu per uur?
Graag in uw antwoord een uitsplitsing maken tussen de weekdienst en de weekenddienst.

Antwoord

HOV-lijn 346 krijgt een frequentie van minimaal 6x per uur op doordeweekse dagen en 4x per uur op weekenddagen. HOV-lijn 245 gaat rijden op basis van een dagbediening (spitsuren 4x per uur en daluren 2x per uur in de periode 07.00u tot 19.00u). Via de vervoerplanprocedure onderzoeken waar optimalisatie mogelijk is richting kwaliteitseisen R-net (hogere frequentie en langere bedieningstijden).

In de bijlage vindt u een overzicht van de huidige frequenties van lijn 146 en lijn 245.

Vraag 1b

Bus 346 (de huidige 146) is als HOV-lijn twee minuten sneller op Zuidplein en 245 vijf minuten sneller op Kralingse Zoom als het verkeer meezit. Inwoners zijn echter bang dat hun reistijd van deur-tot-deur langer wordt, omdat de loopafstand naar de haltes fors toeneemt tot in een aantal gevallen wel bijna een kilometer of doordat zij binnen Ridderkerk een extra overstap hebben om bij een HOV-halte te komen met bijkomende wachttijd.
Hoe kunt u deze zorgen wegnemen?

Antwoord

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. Dit 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.

Vraag 2a

In de variantenstudie wordt gesproken over de aanleg van vrije busbanen in de gemeente om de bus voorrang te geven ten opzichte van het overige verkeer. Over het al bestaande stuk vrije busbaan aan het einde van de Verbindingsweg bij Van der Valk wordt echter niet gesproken.
Welke inspanningen verricht u om dit stuk vrije busbaan te behouden? Dit is er immers al.



<p>Antwoord De ontwerpstudie rond de IJsselmondse Knoop biedt geen perspectief om een vrijliggende busbaan in te passen. Wij hebben aangegeven dat HOV grote prioriteit moet krijgen bij de afwikkeling van het verkeer via de verkeerslichten. Diverse onderzoeksstudies laten zien dat het mogelijk is om een regeling in de verkeerslichten te realiseren die het mogelijk maakt om geen reistijdverlies voor het HOV te veroorzaken. Daarnaast gaan we samen met de regionale partners de komende jaren de verkeersstromen in dit gebied monitoren. Wanneer de betrouwbaarheid van het HOV in gevaar komt, worden aanvullende maatregelen onderzocht. Dit is een onderdeel dat we willen vastleggen in een regionale uitvoeringsovereenkomst.</p>
<p>Vraag 2b Kunt u de raad, bijvoorbeeld door middel van een raadsinformatiebrief informeren, zodra duidelijk is of dit stuk vrije busbaan wel of niet behouden kan blijven?</p>
<p>Antwoord Zie antwoord op vraag 2a. We zullen het verkeer blijvend monitoren en wanneer dit leidt tot een bedreiging voor de betrouwbaarheid van het HOV zullen we u dit via een raadsinformatiebrief laten weten met daarbij de mogelijkheden die er zijn om de betrouwbaarheid voor het HOV te waarborgen.</p>
<p>Vraag 3a De rotondes op de Vlietlaan zijn in het verleden voor veel geld aangelegd om de veiligheid/oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren en om te zorgen voor een soepele ontsluiting van het verkeer uit de wijken. Deze rotondes wil het college nu weghalen/anders inrichten. Dit betekent dat de oude onveilige situatie herleeft. Inwoners uit Drievliet en 't Zand die wij gesproken hebben, vinden dat geen prettig idee.</p> <p>Welke maatregelen bent u van plan te nemen om de veiligheid van fietsers en voetgangers en de ontsluiting van het verkeer uit de wijken minimaal op hetzelfde niveau te houden en waar mogelijk te verbeteren?</p> <p>Ook in de huidige situatie wordt de Vlietlaan door veel inwoners immers niet als heel veilig ervaren.</p>
<p>Antwoord 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>
<p>Vraag 3b Welke specifieke maatregelen is het college van plan te nemen om de veiligheid voor fietsers en voetgangers, waaronder ouderen en schoolgaande kinderen, te waarborgen als er een keermogelijkheid voor bussen komt op de Vlietlaan?</p>
<p>Antwoord Zie antwoord op vraag 3a. Dit geldt ook voor het inrichtingsvoorstel met betrekking tot de keermogelijkheid op de Vlietlaan.</p>