



Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

Algemene informatie

- Vragensteller: R.M. Kooijman, ChristenUnie
- Onderwerp/vergaderstuk: HOV verdiepingsstudie
- Vergaderdatum: 11 november 2021
- Portefeuillehouder: P. Meij
- Datum indiening vraag: 11 november 2021
- Datum ontvangst antwoord: 11 november 2021

Vragen en antwoorden

Vraag 1

In de bestuursovereenkomst is opgenomen dat er tav de geplande werkzaamheden op de IJsselmondse knoop afspraken zijn gemaakt met de GRNR om te borgen dat de bus geen negatief effect ondervind door deze veranderende situatie. Gaat het hier om de tijdelijke situatie tijdens de werkzaamheden, of (ook) de periode daarna?

Antwoord 1

Er is samen met de GRNR een Programma van Eisen voor de verkeerslichten op de IJsselmondse Knoop opgesteld om ervoor te zorgen dat de bussen een zeer hoge prioriteit krijgen in deze regeling. Maar ook de periode daarna zullen we de verkeersstromen monitoren om te zien of de doorstroming van de bussen en betrouwbaarheid van de dienstregeling gewaarborgd blijft. Mochten de doorstroming daar verminderen, dan gaan we met elkaar kijken welke maatregelen nodig zijn om dit weer te verbeteren (bijv. de setbackstrook bij de verkeerslichten op de Verbindingsweg of mogelijke optimalisaties van de IJsselmondse Knoop)

Vraag 2

Waarom is er niet gelijk in de overeenkomst afgesproken dat de R-netbussen (bij aanvang) Zero Emissie voertuigen zullen zijn?

Antwoord 2

De RET en MRDH hebben een apart programma voor het vervangen van de bussen voor zero emissie bussen. In gemeente Ridderkerk zijn al vrij snel de hybride bussen geïntroduceerd als tussenstap. In eerste instantie zullen de huidige bussen worden getransformeerd naar R-net bussen. In de loop van de periode zullen die bussen worden vervangen en dan zullen we ook aangeven dat we graag zien dat dit zero emissie bussen zijn. Hiervoor zijn we afhankelijk van reeds bestaande afspraken tussen MRDH en RET, waardoor we dit niet in de bestuursovereenkomst hebben opgenomen.

Vraag 3

Er worden nog géén afspraken vastgelegd over de kosten van fase 2 en 3. Begrijpelijk, gezien de tijdshorizon. Maar welke verplichting gaan we nu, en ook MRDH en RET aan om straks hier toch aan mee te werken?

Antwoord 3

Als de maatregelen uit fase 1 zijn uitgevoerd is het OV-systeem klaar om een R-net exploitatie uit te voeren. Dat zijn de minimale maatregelen die nodig zijn. Fase 2 en 3 komen aan de orde wanneer uit verkeersmonitoring blijkt dat de doorstroming en betrouwbaarheid verminderd. Er is wel een koppeling met fase 2: wanneer er onderuitputting van het kaderstellend budget uit fase 1 is zullen we de rotonde Bilderdijklaan (nu opgenomen in fase 2) toevoegen aan fase 1. Nadat fase 1 uiteindelijk is afgerond eindigt de bestuursovereenkomst, maar geeft de stuurgroep nog wel een advies over de maatregelen in fase 2 en 3 (procesafspraken en eventuele realisatieafspraken als die op dat moment aan de orde zouden zijn). Over dit advies van de stuurgroep zal vervolgens een nieuw bestuurlijk besluitvormingsproces plaatsvinden (instemming gemeenteraad). Daarnaast heeft HOV Ridderkerk een plek gekregen in de OV-ontwikkelprogramma's van de MRDH.

Vraag 4

Inwoners en andere belanghebbenden worden betrokken in het participatieproces. Welke ruimte is er voor hen om wijzigingen in te brengen? Welke kaders staan vast, en wat is de speelruimte?

Antwoord 4

De principe-oplossingen zoals opgenomen in de bijlage overzicht infrastructurele maatregelen en busvoorzieningen staan vast, te weten: rotonde met buspasseerstroken, aanpassen VRI's Verbindingsweg, linksafstrook kruispunt Burg. De Zeeuwstraat-Lagendijk en het transformeren van het systeem naar R-net (inclusief realiseren centrumhalte). Inwoners en belanghebbenden kunnen meepraten over het uiteindelijke ontwerp, exacte positionering van haltes, inrichting van de directe openbare ruimte rond de principe-oplossingen, verplaatsing van groenvoorzieningen,

aandachtspunten met betrekking tot eigen leefomgeving (rakend aan de implementatie van de HOV-doorstromingsmaatregelen) etc.

Vraag 5

Als oplossing bij rotondes wordt voorgesteld om het autoverkeer kort tegen te houden met een verkeerslicht om de bus te laten passeren. In de HOV studie van Sweco stond een plaatje van zo'n situatie, al leek dat vooral in 'buitengebied'. Zijn er binnen onze vervoersregio (bij andere R-net lijnen) al ervaringen met deze oplossing?

Antwoord 5

Voor de beantwoording is contact gelegd met de RET. Er is geen situatie in onze vervoerregio bekend waar specifiek deze oplossing heeft toegepast. Wel zijn er in de gemeente Nuenen vergelijkbare situaties waar deze oplossing onlangs is toegepast en waarbij de eerste bevindingen positief zijn. [In bijgaande link ziet u hoe deze oplossing in Nuenen is toegepast.](#)

Vraag 6

De rotonde Populierenlaan – Goudenregenlaan dient als proef om te zien of de gekozen oplossing de juiste is. In de financiële planning staan de bedragen voor uitvoering van de volgende rotondes cursief, omdat dit afhankelijk is van de monitoring van de 1^e rotonde. De voorbereiding wordt echter wel geheel uitgevoerd, zo lijkt. Lopen we daarmee niet het risico dat een deel van dat werk voor niets gedaan wordt wanneer uit de proef blijkt dat dit toch niet de juiste oplossing lijkt?

Antwoord 6

Dit is een goed aandachtspunt. Er zullen in de voorbereidende fase mogelijk werkzaamheden zijn die vooruitlopend op de implementatie van de verkeerskundige maatregelen al kunnen worden uitgevoerd. Het is daarom van belang om goed te kijken welke voorbereidende werkzaamheden tegen relatief beperkte meerkosten wel direct kunnen worden opgepakt (no regret) en welke voorbereidende maatregelen echt afhankelijk zijn van het besluit om de maatregel van de buspasseerstrook toe te passen.

Vraag 7

Is het verplaatsen van de bushaltes Verbindingsweg al nodig in fase 1? Kunnen verbeteringen niet voorlopig worden opgevangen door de prioriteitsinstellingen van de verkeerslichten?

Antwoord 7

Om de doorstroming van de HOV-bussen beter te waarborgen is het van belang dat de haltes na het kruispunt komen te liggen. Het is mogelijk dat de uitvoering van het verplaatsen van de HOV-bushaltes wat later in de implementatie van fase 1 plaatsvindt en dat het inregelen van de

prioriteitsstelling van de verkeerslichten eerder plaatsvindt. Maar het verplaatsen van de HOV-haltes is wel onderdeel van fase 1 in de bestuursovereenkomst.

Vraag 8

Zou bij de aanpassing van de Verbindingsweg – Kruispunt Oost, wanneer er toch een aanpassing wordt gedaan (het verplaatsten van de halte), ook gelijk gekeken kunnen worden naar het verbeteren van de schuine, oncomfortabele fietsoversteek over de Verbindingsweg?

Antwoord 8

De fietsoversteek ligt in de directe invloedssfeer van deze halte. Mede in het kader van optimalisatie van first- en last mile richting HOV-haltes is het verstandig deze oversteek mee te nemen en te bezien of hier optimalisatie in mogelijk is.

Vraag 9

In het rapport wordt gesproken over het opheffen van halte Goudenregenplantsoen, en het samenvoegen van de haltes Begoniastraat en Rembrandtweg. Dit wordt in een vervolgstudie nader bepaald. Wordt dit onderzoek, en de eventuele consequenties wel binnen fase 1 uitgevoerd?

Antwoord 9

Het realiseren van alle R-net haltes wordt in fase 1 uitgevoerd. Het opheffen van de halte Goudenregenplantsoen zal daarin plaatsvinden. In overleg met RET zal op basis van vervoerscijfers/doorstroming HOV en ruimtelijk inpassingsmogelijkheden bezien worden of de haltes Begoniastraat en Rembrandtweg samengevoegd moeten worden. Vooralsnog zijn de R-net haltes beiden nog in beeld.