RIDDERKERK

Raadsvoorstel

Onderwerp: HOV-bus variantenstudie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden	**College van burgemeester en wethouders** 18 februari 2020	**Zaaknummer** 35142
Portefeuillehouder Peter Meij	**Commissie Samen leven en Samen wonen RK** 5 maart 2020	**Openbaar**
E-mailadres opsteller: m.ernest@bar-organisatie.nl	**Gemeenteraad** 15 juni 2020	

Geadviseerd besluit

1. Kennis te nemen van het rapport: Projectbesluit HOV netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden (Movares, januari 2020).

2. Het voorkeursnetwerk HOV (hoofdstuk 5 van het rapport: Projectbesluit HOV netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden) vast te stellen. Het gaat hierbij om:

- HOV-lijn 346: Vlietlaan-Vondellaan-Burg. De Zeeuwstraat-Populierenlaan-Verbindingsweg-A15-Vaanweg-Zuidplein;
- HOV-lijn 245: Vlietlaan-Vondellaan-Burg. De Zeeuwstraat-Populierenlaan-Rotterdamseweg-A16-Kralingse Zoom.

3. De opdracht te geven om het projectbesluit HOV netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden inhoudelijk en financieel verder uit te werken in een overeenkomst tussen alle betrokken regionale partijen.

4. De benodigde investeringen voor fase 1 te verwerken in het investeringsplan van de begroting 2021-2024 met de voorwaarden dat:

- Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH een positief besluit neemt over een financiële bijdrage van minimaal 50% vanuit de bestaande subsidieregelingen.
- De provincie Zuid-Holland een positief besluit neemt over het schrappen van de ruimtelijke reservering voor een tramtracé door Ridderkerk uit het Programma Ruimte en Programma Mobiliteit.

5. In de eerstvolgende financiële rapportage een voorbereidingskrediet op te nemen van €100.000,- voor de verdere planvorming en voorbereiding van de verschillende maatregelen met betrekking tot de Vlietlaan uit fase 1a.

Raadsvoorstel

Inleiding
Aanleiding

Op 11 april 2019 is door de gemeenteraad de HOV-visie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden behandeld en uw raad ingestemd met de uitkomsten van visie dat het HOV-busconcept voor de korte, middellange en langetermijn het best passende OV-concept is. In deze studie is een regionale ontwikkelvisie opgesteld over het HOV in het zuidoostelijk deel van de MRDH-regio (corridor Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden). Deze studie heeft laten zien dat een systeem met HOV-bus voor de korte en (middel)lange termijn het best passende OV-concept is. Uw raad heeft besloten om het college de opdracht te geven deze HOV-ontwikkelvisie inhoudelijk en financieel verder uit te werken in een HOV-bus variantenstudie en deze aan uw raad voor te leggen.

Momenteel is er door de Provincie Zuid-Holland een ruimtelijke reservering opgenomen in het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit, uitgaande van eerdere plannen voor een tramtracé door Ridderkerk (zogenaamde Ridderkerklijn). Dit vormt een belemmering voor de ontwikkkeling van diverse ruimtelijke plannen. Eerder uitgevoerde studies hebben niet geleid tot het schrappen van de ruimtelijke reservering. De provincie heeft de gemeente Ridderkerk en MRDH verzocht een integrale regionale visie op openbaar vervoer op te stellen voor de corridor Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden. Deze HOV-ontwikkelvisie is met voorliggende HOV-bus variantenstudie verder uitgewerkt in opdracht van MRDH en in samenwerking met gemeente Ridderkerk, gemeente Rotterdam, Provincie Zuid-Holland, RET en Qbuzz. De Provincie Zuid-Holland overweegt momenteel om de ruimtelijke reservering te schrappen.

Waarom nu?

Het voorstel voor het opheffen van de ruimtelijke reservering binnen de bebouwde kom van Ridderkerk vanuit Gedeputeerde Staten ligt ter inzage en wordt naar verwachting in juni 2020 behandeld door Provinciale Staten (afhankelijk van de resultaten zienswijzeprocedure). Om aan de Provincie Zuid-Holland en andere regionale partners te laten zien dat het voor Ridderkerk menens is om echt HOV te bewerkstelligen is het van belang om zowel inhoudelijk als qua financiële reservering door te pakken.

Daarnaast is de investering in het HOV-netwerk een belangrijk onderdeel van het concept mobiliteitsplan en de fundamentele keuze voor het investeren en stimuleren in alternatieve vervoerswijzen (fiets, lopen, HOV en andere duurzame mobiliteitsvormen). Dit om het niet-noodzakelijk autoverkeer in de toekomst te beperken (visie in het concept Mobiliteitsplan Ridderkerk).

Ten slotte is in de afstemming met MRDH afgesproken om financiële afspraken te maken over fase 1 en later in een overeenkomst over de vervolgafspraken. Bij de start van de totstandkoming van de HOV-visie in 2018 was ook al besproken om de financiële afspraken vast te leggen om echt te investeren in OV in de regio (uitvoeringspunten beleid MRDH).

Ambitie: HOV biedt hoge betrouwbaarheid, forse toename in regionale bereikbaarheid, verbeterde reistijd en meer comfort

Met het HOV-bussysteem wordt een flinke ambitie gesteld om invulling te geven aan de lokale en regionale beleidsdoelen op het gebied van bereikbaarheid. Door te investeren in het strekken van OV-lijnen en het bieden van aparte infrastructuur voor de bus zorgen we voor:

- een verkorting van de reistijd richting Rotterdam Zuidplein en Kralingse Zoom als meest prominente bestemmingsgebieden, danwel overstaplocaties;
- een verhoging van de betrouwbaarheid doordat er minder afwijkingen zijn in reistijdverwachting door belemmeringen als filevorming of andere hinder;

- een forse toename van het aantal te bereiken inwoners (663.900) en arbeidsplaatsen (100.000) in de regio binnen 45 minuten reizen;
- een verbeterde reiscomfort door bijvoorbeeld betere haltekwaliteit met bijbehorende voorzieningen te bieden en minder verkeersobstakels voor het OV te bieden.

Naast het inzetten op de maatregelen zoals in het rapport verwoord, geven we ook invulling aan het verbeteren van de fiets- en wandelroutes richting de HOV-haltes, evenals het bieden van voldoende voorzieningen als fietsparkeerplaatsen en wachtvoorzieningen en aanvullende voorzieningen als fietsreparatiepunt en/of kiosk bij de beoogde centrumhalte. HOV zien we daarom als een totaalproduct om reizigers op een comfortabele manier een volwaardig alternatief te bieden voor verplaatsingen met de auto. Dit sluit naadloos aan op de lijn die opgenomen is in het concept-Mobiliteitsplan Ridderkerk.

Beoogd effect

- Verbetering van de bereikbaarheid (inwoners, arbeidsplaatsen, voorzieningen) per hoogwaardig openbaar busvervoer in de regio Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden.
- Verbetering van de positie van 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 HOV-productformule. Hiermee wordt het openbaar busvervoer een volwaardig alternatief voor niet-noodzakelijke autoverplaatsingen in deze steeds drukker wordende regio.
- Het schrappen van de ruimtereservering van het tramtracé door Ridderkerk, zodat dit geen claim meer legt op ruimtelijke ontwikkelingen die raken aan deze ruimtereservering.

Relatie met beleidskaders

<u>Regionale beleidskaders:</u>

- Programma Ruimte en Programma Mobiliteit, Provincie Zuid-Holland;
- 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 (concept);
- Mobiliteitsplan Ridderkerk (concept).

Argumenten

1.1 *De raad moet hiervan kennis nemen om een goede afweging te maken.*

2.1 *Hiermee verbetert de bereikbaarheid per openbaar vervoer richting Rotterdam en Drechtsteden*

2.2 *Hiermee verbetert de positie van openbaar vervoer in de totale mobiliteit van Ridderkerk*

De HOV-bus variantenstudie laat een verbetering van het openbaar vervoer in Ridderkerk en de regio zien. Er worden fors meer inwoners en arbeidsplaatsen in de regio bereikt wanneer de HOV-lijnen worden ingericht zoals in het rapport zijn beschreven. Door deze verbetering wordt openbaar vervoer een steeds aantrekkelijker alternatief voor niet-noodzakelijke verplaatsingen met de auto in deze steeds drukker wordende regio.

2.3 *Dit is een uitwerking van de HOV-ontwikkelvisie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden*.

Uw raad heeft besloten om het college de opdracht te geven om een HOV bus-variantenstudie op te stellen. Deze studie ligt nu voor.

3.1 *Het is van belang dat alle betrokken partijen zich committeren aan deze regionale ontwikkelingen op het gebied van Hoogwaardig Openbaar vervoer.*

Deze studie laat zien dat de bereikbaarheid in de regio sterk verbeterd wordt. Hiermee dragen we bij aan de doelstellingen die onder andere door MRDH worden gesteld en aan de wens vanuit de Provincie Zuid-Holland om de OV-bereikbaarheid in dit deel van de provincie te verbeteren. Het is wel van belang dat alle betrokken wegbeheerders en vervoersbedrijven zich ook nadrukkelijk uitspreken om samen deze ontwikkeling mogelijk te maken. Het college informeert uw raad over de overeenkomst tussen alle betrokken regionale partijen.

4.1 *Hiermee worden de financiële middelen beschikbaar gesteld, wanneer voldaan wordt aan de gestelde voorwaarden.*

De investeringen zoals opgenomen onder het kopje 'Financiële informatie' worden verwerkt in het overzicht van investeringen van de begroting 2021-2024 onder de in het beslispunt genoemde voorwaarden.

5.1 *Hiermee toont de gemeente Ridderkerk aan de regionale partners de bereidheid aan om direct uitvoering te geven aan de uitwerking van de HOV-bus variantenstudie.*

Overleg gevoerd met

- MRDH (formele opdrachtgever HOV-bus variantenstudie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden);
- Provincie Zuid-Holland;
- RET;
- Gemeente Rotterdam;
- Qbuzz (vervoerder).

Kanttekeningen

2.1 *Uit de HOV-bus variant blijkt dat het ontsluitend busnet ook van belang is.*

Het ontsluitend buslijnennet is zeker van belang om ervoor te zorgen, dat meer bestemmingen binnen Ridderkerk met openbaar vervoer bereikbaar blijven. Vanwege de demografische kenmerken van de gemeente Ridderkerk (vergrijzing) is een goed ontsluitend busnet noodzakelijk met korte loopafstanden tot de haltes en een dekkend netwerk. Het voorliggende besluit is echter gericht op het HOV-netwerk (voorgestelde lijn 346 en lijn 245), omdat hier alle investeringen voor nodig zijn. Het ontsluitend busnet zal afhankelijk van de realisatie van het HOV-net zo goed mogelijk hierop worden aangesloten. Dit kan betekenen dat het lijnennet zoals nu op de afbeeldingen is aangeven er in de praktijk iets anders eruit komt te zien (afhankelijk van bijvoorbeeld overstapmogelijkheden, aansluitingen op andere OV-voorzieningen op basis van de frequenties van alle buslijnen etc.). Dit soort optimalisaties krijgen vorm in de vervoerplanprocedure van de MRDH (als opdrachtgever van RET) of in directe afstemming met RET.

Uitvoering/vervolgstappen

- Aangaan overeenkomst HOV-busnet Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden om financieel en organisatorisch meer invulling te geven aan het HOV-busnet als vervolg op deze HOV-bus variantenstudie. Naar verwachting wordt eind 2020 de overeenkomst aan de raad voorgelegd.

- Verder uitwerken van de maatregelen uit de eerste fase van de HOV-bus variantenstudie, waarbij een prioriteit wordt gegeven aan de Vlietlaan doordat hier een koppeling aanwezig is met de woningbouwontwikkelingen van Driehoek - Het Zand en omdat hier een koppeling gelegd kan worden met voorgenomen onderhoudswerkzaamheden.
- De verdere uitrol van de HOV-infrastructuur is adaptief en afhankelijk van de opgelopen of toenemende vertragingen door het overige verkeer op basis van gemonitorde verkeersgegevens. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld het uitbreiden van vluchtstrookgebruik op

de A15, het mogelijk uitwerken van verdere busbanen in Ridderkerk en mogelijk op dit moment nog onvoorziene maatregelen.
- We blijven de ontwikkelingen van Stadionpark in Rotterdam volgen, zodat het mogelijk is om in de verdere toekomst aan te sluiten op dit beoogde grootschalige vervoersknooppunt.

Evaluatie/monitoring
Elk jaar wordt de gemeenteraad via een raadsinformatiebrief op de hoogte gebracht over de uitwerking en realisatie van de maatregelen voortvloeiend uit de HOV-bus variantenstudie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden.

Financiën
In figuur 1 zijn de investeringslasten voor de infrastructurele maatregelen opgenomen. In figuur 2 zijn de kapitaalslasten te zien. Er zijn een aantal aandachtspunten:

- De mate van subsidieverstrekking door de MRDH hangt af van de subsidiabele werkzaamheden per (deel)project. Onderhoudswerkzaamheden die al moesten plaatsvinden zijn bijvoorbeeld niet subsidiabel. Er dient per wegvak/project een apart subsidietraject te worden doorlopen alvorens kan worden vastgesteld wat de daadwerkelijke subsidie is die door MRDH wordt verstrekt. Voor de infrastructurele maatregelen voor HOV wordt op basis van een eerste voorzichtige schatting rekening gehouden met een subsidie van minimaal 50%; uitgaande van de gedachte om als grote belanghebbende partij ook in belangrijke mate bij te (willen) dragen aan deze ontwikkeling.

- Volgens de nota Activabeleid wordt voor uitvoeringswerkzaamheden een afschrijvingstermijn 20 jaar gehanteerde en voor voorbereidende werkzaamheden (reken/tekenwerk) een termijn van 5 jaar.

OMSCHRIJVING			INVESTERING					
Fase 1	**Wegvakken**	**Wat?**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Fase 1a	Vlietlaan	Voorbereiding	€ 100.000					
		Uitvoering		€ 2.000.000	€ 1.860.000			
	Nieuwe Centrumhalte*	Voorbereiding		€ 100.000				
		Uitvoering			€ 500.000			
	Vondellaan - De Zeeuwstraat	Voorbereiding		€ 100.000				
		Uitvoering			€ 950.000	€ 950.000		
Fase 1b	Populierenlaan-Verbindingsweg	Voorbereiding			€ 100.000			
		Uitvoering				€ 1.210.000	€ 1.210.000	
Fase 1c	A15 1e deel							
fase 1			**€ 100.000**	**€ 2.200.000**	**€ 3.410.000**	**€ 2.160.000**	**€ 1.210.000**	**€ -**
		Schatting verwachte subsidie (50%)		€ -1.100.000	€ -1.705.000	€ -1.080.000	€ -605.000	
kosten			**€ 100.000**	**€ 1.100.000**	**€ 1.705.000**	**€ 1.080.000**	**€ 605.000**	**€ -**

* onderzoek mogelijke dekking binnen ontwikkeling P.C. Hooftgebied

Figuur 1

OMSCHRIJVING			KAPITAALLASTEN						Gemld.
Fase 1	**Wegvakken**	**Wat?**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**kap.last**
Fase 1a	Vlietlaan	Voorbereiding		€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000	€ 20.000	€ 21.000
		Uitvoering			€ 128.000	€ 246.000	€ 243.000	€ 240.000	€ 222.000
	Nieuwe Centrumhalte*	Voorbereiding			€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000
		Uitvoering				€ 32.000	€ 32.000	€ 31.000	€ 29.000
	Vondellaan - De Zeeuwstraat	Voorbereiding			€ 21.000	€ 21.000,00	€ 21.000	€ 21.000,00	€ 21.000
		Uitvoering				€ 61.000,00	€ 121.000	€ 119.000,00	€ 110.000
Fase 1b	Populierenlaan-Verbindingsweg	Voorbereiding				€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000
		Uitvoering					€ 77.000	€ 154.000	€ 138.000
Fase 1c	A15 1e deel								
fase 1			**€ -**	**€ 21.000**	**€ 191.000**	**€ 423.000**	**€ 557.000**	**€ 627.000**	**€ 583.000**
		Schatting verwachte subsidie (50%)			€ -95.000	€ -211.500	€ -278.500	€ -313.500	€ -291.500
kosten			**€ -**	**€ 21.000**	**€ 96.000**	**€ 211.500**	**€ 278.500**	**€ 313.500**	**€ 291.500**

Figuur 2

Juridische zaken
N.v.t.

Duurzaamheid
Het verbeteren van het openbaar vervoer draagt bij aan de afname van het aantal autokilometers en daarmee aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid.

Communicatie/participatie na besluitvorming
Na besluitvorming van de HOV-bus variantenstudie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden wordt er over gecommuniceerd.

Burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris,	de burgemeester,
dhr. H.W.J. Klaucke	mw. A. Attema

Bijlagen

1. overzichtkaartje voorstel HOV en ontsluitend lijnennet
2. Eindrapportage HOV Ridderkerk - DEFINITIEF

CONCEPT RAADSBESLUIT

Onderwerp: HOV-bus variantenstudie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden	**Gemeenteraad:** 15 juni 2020	**Zaaknummer:** 35142
	Commissie samen leven en samen wonen rk 5 maart 2020	

De raad van de gemeente Ridderkerk,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders op 18 februari 2020,

BESLUIT:

1. Kennis te nemen van het rapport: Projectbesluit HOV netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden (Movares, januari 2020).

2. Het voorkeursnetwerk HOV (hoofdstuk 5 van het rapport: Projectbesluit HOV netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden) vast te stellen. Het gaat hierbij om:

- HOV-lijn 346: Vlietlaan-Vondellaan-Burg. De Zeeuwstraat-Populierenlaan-Verbindingsweg-A15-Vaanweg-Zuidplein;
- HOV-lijn 245: Vlietlaan-Vondellaan-Burg. De Zeeuwstraat-Populierenlaan-Rotterdamseweg-A16-Kralingse Zoom.

3. De opdracht te geven om het projectbesluit HOV netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden inhoudelijk en financieel verder uit te werken in een overeenkomst tussen alle betrokken regionale partijen.

4. De benodigde investeringen voor fase 1 te verwerken in het investeringsplan van de begroting 2021-2024 met de voorwaarden dat:

- Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH een positief besluit neemt over een financiële bijdrage van minimaal 50% vanuit de bestaande subsidieregelingen.
- De provincie Zuid-Holland een positief besluit neemt over het schrappen van de ruimtelijke reservering voor een tramtracé door Ridderkerk uit het Programma Ruimte en Programma Mobiliteit.

5. In de eerstvolgende financiële rapportage een voorbereidingskrediet op te nemen van €100.000,- voor de verdere planvorming en voorbereiding van de verschillende maatregelen met betrekking tot de Vlietlaan uit fase 1a.