



HOV Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden

Ontwikkelvisie februari 2019



Inhoudsopgave

	Pagina
1. Inleiding en context	2
2. Aanpak en werkwijze van studie	5
3. Huidig OV-netwerk	6
4. Drie OV-concepten	9
5. Werken vanuit meetbare doelstellingen	11
6. Beoordeling OV-concepten	13
7. Conclusies	20
8. Routeplanner	22
9. Vervolg	23



1. Inleiding en context

Aanleiding en ambitie

Op de corridor Rotterdam – Ridderkerk – Drechtsteden spelen tal van ruimtelijke ontwikkelingen. Dat heeft invloed op de mobiliteit in de regio. De afgelopen jaren zijn daarom verschillende studies uitgevoerd naar de toekomst van het openbaar vervoer in en om Ridderkerk (o.a. HOV-netwerkstructuren Ridderkerk-Rotterdam; Provincie Zuid-Holland en MRDH 2017 en HOV-bus Ridderkerk; RET 2018) en de aansluiting met Rotterdam (OV-visie Rotterdam 2040; gemeente Rotterdam en MRDH 2018) en met Drechtsteden (OV- en spooragenda 2040; Drechtsteden en gemeente Dordrecht 2017). De ambitie is om op deze corridor de reiziger optimaal te bedienen en te stimuleren om gebruik te maken van het openbaar vervoer, zonder de daarbij horende kosten (investering, exploitatie, beheer en onderhoud) uit het oog te verliezen. Vanuit die ambitie wil de gemeente Ridderkerk samen met de MRDH en andere betrokken partijen komen tot een gedragen oplossing voor de OV-ontwikkeling in de toekomst en een stapsgewijze uitvoering daarvan.

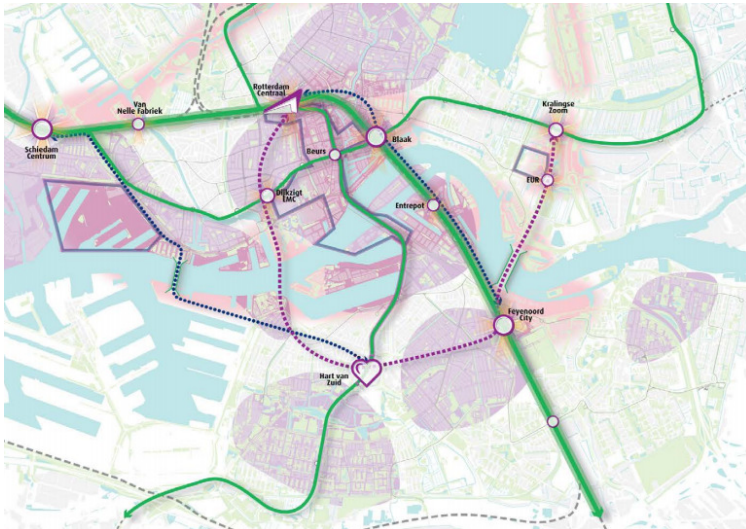
Doel

Het doel van deze ontwikkelvisie HOV Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden is:

- Perspectief schetsen voor de HOV-ontwikkelingen op korte-, middellange-, en lange termijn.
- Input geven voor het nieuwe mobiliteitsplan Ridderkerk.
- De onderbouwing geven voor al dan niet noodzakelijk zijn van de nu aanwezige reservering van het tramtracé in het centrum van Ridderkerk.
- Basis leggen voor concrete uitwerking van maatregelen en acties op de korte en middellange termijn.

De Ontwikkelvisie sluit aan bij:

- De centrumontwikkelingen in de gemeente Ridderkerk (herontwikkeling en transformatie)
- De ruimtelijke ontwikkelingen in de regio (o.a. Nieuw Reijerwaard, Stadionpark)
- De OV-ontwikkelingen in de regio (o.a. concessies, R-net, Oude Lijn)
- De OV-visies van gemeente Rotterdam en de Drechtsteden



Context regionaal OV

In het voorjaar van 2018 is in de Zuidelijke Randstad gestart met het 'gebiedsgericht programma duurzame bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag'. In dit programma worden de verstedelijkingsopgaven en de ontwikkelopgaven van het openbaar vervoer aan elkaar gekoppeld. De essentie van de ontwikkelstrategie is het inzetten op intensivering van de ruimtelijke ontwikkeling langs de 'Oude Lijn' (spoorlijn Dordrecht – Rotterdam – Den Haag – Leiden), RandstadRail en de Rotterdamse metro. Daarmee ontstaat op langere termijn de mogelijkheid om op de Oude Lijn stations toe te voegen en met metrofrequenties te rijden.

Belangrijke regionale uitgangspunten voor de Ontwikkelvisie zijn:

- Oude Lijn (spoor van Dordrecht naar Leiden): Hoger frequente bediening door het Programma Hoogfrequent Spoor
- R-net: bundelen en versnellen (R-net is een productformule voor herkenbaar, betrouwbaar, frequent en comfortabel OV in de Randstad)
- Combinatie van OV met goede ketenvoorzieningen (o.a. haltevoorzieningen, goede fietspaden, toegankelijkheid halten)
- Koppeling ruimtelijke ontwikkeling en OV-ontwikkelingen, zoals o.a. benoemd Visie Ruimte en Mobiliteit van de Provincie Zuid-Holland
- Instroom zero emissie bussen vanaf 2025

OV visie Rotterdam 2040

- Metrokwaliteit op spoorlijn Dordrecht – Rotterdam – Leiden
- Capaciteitsvergroting en hogere frequentie bestaande metro (door automatisering)
- Nieuw station Stadionpark
- Nieuwe verbinding Zuidplein – Stadionpark – Kralingse Zoom
- Versterken busnetwerk op Rotterdam Zuid (bundelen en versnellen)

OV- en spooragenda Drechtsteden:

- Intensiveren spoorlijn Dordrecht – Rotterdam - Leiden
- Inzetten op R-net



Toekomstige ontwikkelingen OV

Nu en naar de toekomst kent de regio rond Ridderkerk de volgende ontwikkelingen op gebied van OV:

2018 – Concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem Qbuzz (looptijd 2018-2026/2033)

2019 – Concessie bus Rotterdam RET (2019-2034)

2019-2023 – Versnellen HOV-Bus op Zuid (OV-Visie Rotterdam)

2025 – Alle nieuwe bussen in NL moeten Zero Emissie zijn

2030 – Alle bussen in NL zijn Zero Emissie

2030 – Stadionpark bediening (6x/uur volgens Programma Hoogfrequent Spoor)

2040 – Stadionparkbediening Oude lijn (12x/uur)

2040 – HOV Oost-West verbinding Rotterdam (via Maastunnel)



2. Aanpak en werkwijze van de studie

Deze Ontwikkelvisie is samen met de betrokken partijen (MRDH, provincie Zuid-Holland, Rotterdam, Dordrecht, RET en Qbuzz) opgesteld. In een compact proces van circa vier maanden is samengewerkt aan een gedragen Ontwikkelvisie. Daarbij is de bestuurlijke aanhaking geborgd door onder meer een ronde langs de velden bij de provincie Zuid-Holland, MRDH en gemeente Ridderkerk. Tevens zijn op een raadsbijeenkomst in Ridderkerk in december 2018 de eerste contouren van de visie besproken en hebben raadsleden accenten meegegeven.

De Ontwikkelvisie is in drie stappen uitgewerkt:

- Stap 1: Gezamenlijk vertrekpunt & analyse
- Stap 2: Uitwerken concepten & toetsing
- Stap 3: Ontwikkelvisie & routeplanner

Het vertrekpunt van de visie bestaat uit de inventarisatie van bestaande studies en een ronde langs de (bestuurlijke) velden. Daarna is een reizigersonderzoek uitgevoerd om de herkomst en bestemmingen van de Ridderkerkse OV-reiziger beter in beeld te brengen. Gezamenlijk zijn de uitgangspunten voor de visie besproken en het beoordelingskader opgesteld. Op basis hiervan zijn drie mogelijke HOV-concepten uitgewerkt, die met behulp van het meest actuele regionale verkeersmodel zijn doorgerekend (planjaar 2030). De HOV-concepten zijn vervolgens beoordeeld met het afweegkader. Op basis van de uitkomsten van de eerdere stappen zijn de HOV-concepten beoordeeld. In de laatste stap is de ontwikkelvisie uitgewerkt voor de korte-, middellange- en lange termijn.

Als bijlage bij deze Ontwikkelvisie is een technische rapportage opgesteld. In deze technische rapportage zijn o.a. de gehanteerde modeluitgangspunten en onderzoeksresultaten opgenomen.

De gehanteerde aanpak is in nevenstaande figuur gevisualiseerd.

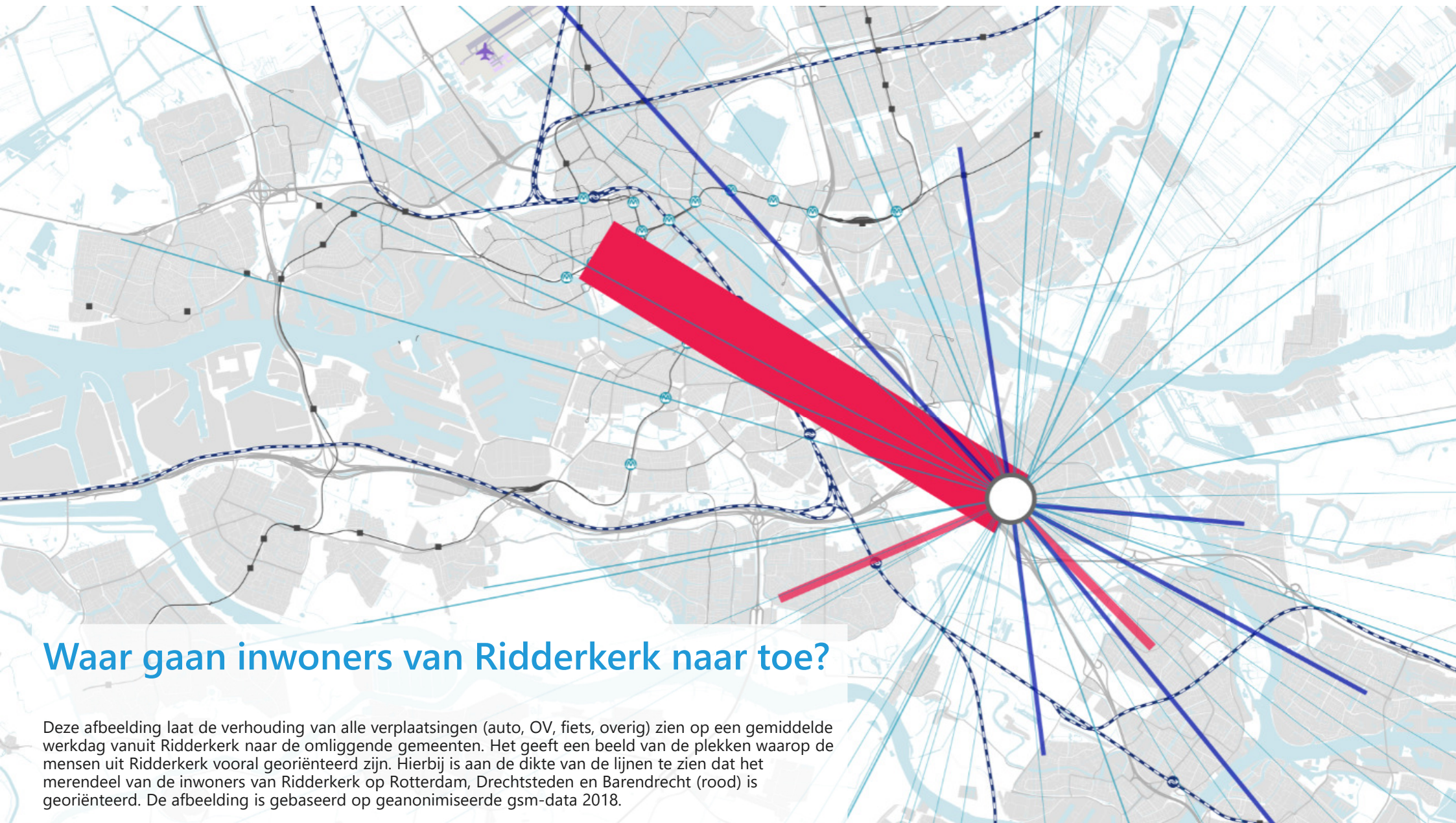


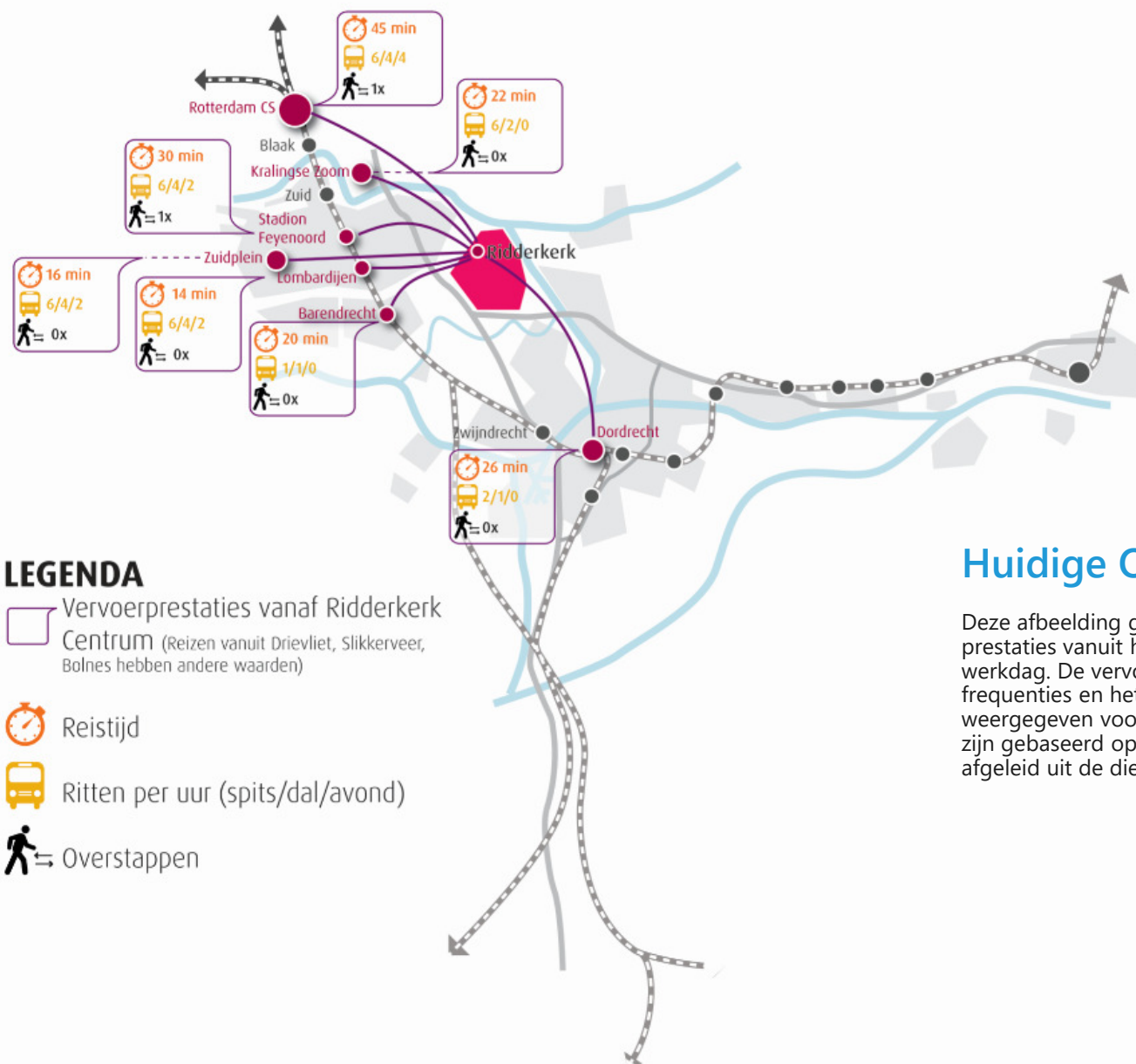
3. Huidig OV-netwerk

Ridderkerk ligt tussen Dordrecht en Rotterdam, steden die onderling verbonden zijn via de Oude Lijn (Dordrecht – Rotterdam – Den Haag – Leiden). De Oude Lijn vormt de ruggengraat van het OV in de Zuidelijke Randstad. Ridderkerk ligt ten oosten op redelijke afstand van deze ruggengraat en momenteel alleen bij station Lombardijen aangetakt op deze Oude Lijn. Ridderkerk ligt ingesloten door het hoofdwegennet (A15 en A16) en het water (Nieuwe Maas en Noord) en heeft daarmee een enigszins geïsoleerde ligging in het regionale netwerk. Ridderkerk heeft een OV-netwerk met een hoge relatief hoge dichtheid voor een kern van deze omvang. Ridderkerk is verbonden met Kralingse Zoom, Lombardijen, Zuidplein, Zwijndrecht, Dordrecht, Hendrik Ido Ambacht en Alblasserdam. Vanuit Ridderkerk is het merendeel van alle verplaatsingen (auto, OV, fiets) gericht op Rotterdam, gevolgd door Barendrecht en Dordrecht. Ridderkerk wordt momenteel bediend met een HOV-lijn (R-net 489 via de Rotterdamseweg), die Nieuw Lekkerland/Alblasserdam via Ridderkerk met de Kralingse Zoom verbindt. Lijn 489 heeft beperkte dekking en haltes in Ridderkerk. Lijn 146 is een verbindende lijn en vervoert samen met lijn 144 de meeste reizigers. De overige busverbindingen in Ridderkerk hebben, uitgezonderd de spitsdiensten, vooral een lokaal karakter. Barendrecht is alleen verbonden met een lokale buurtbus.

De afgelopen jaren hebben ontwikkelingen in het OV-netwerk stilgestaan door de lopende discussie over de eventuele komst van een tramverbinding naar Ridderkerk. Door de toenemende verkeersdruk op de omliggende wegen (Barendrechtse knoop, A15/A16, Nieuw Reijerwaard) en verkeer naar de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in de rest van de MRDH, is de bereikbaarheid van Ridderkerk de afgelopen jaren verder onder druk komen te staan. Verbetering van het OV-netwerk in en om Ridderkerk is noodzakelijk om de bereikbaarheid van Ridderkerk niet verder achteruit te laten gaan. Dit sluit aan bij de bereikbaarheidsdoelstellingen van de MRDH (Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid; MRDH 2016).

De volgende twee pagina's geven een beeld van de huidige oriëntatie van de Ridderkerkse reiziger en een beeld van de kwaliteit van het huidige OV.





Huidige OV-reistijden en overstappen

Deze afbeelding geeft een beeld van de vervoersmogelijkheden en -prestaties vanuit het centrum van Ridderkerk op een gemiddelde werkdag. De vervoersprestatie wordt uitgedrukt in de reistijd, de gereden frequenties en het aantal overstappen. De vervoersprestaties zijn weergegeven voor een aantal omliggende bestemmingen. De gegevens zijn gebaseerd op de snelste reisoctie vanuit 9292.nl, de reistijden zijn afgeleid uit de dienstregeling van januari 2019.

4. Drie OV-concepten

Voor het OV-perspectief voor Ridderkerk op de korte, middellange en lange termijn zijn drie onderscheidende OV-concepten uitgewerkt en beoordeeld: tram, lightrail en HOV-bus. Deze concepten zijn uitgewerkt met elk een eigen route en keuzes voor het overig OV-netwerk. Wat in het kader van deze studie de drie OV-concepten inhouden, hoe deze zijn beoordeeld en de conclusies die daaruit getrokken worden, zijn in dit en de twee navolgende hoofdstukken uitgewerkt.



Tram (Voorbeeld: Rotterdamse binnenstadstram)

- Hoge capaciteit in stedelijk gebied
- Korte en wendbare voertuigen
- Ruimtelijk structurerende werking, tegelijk niet flexibel door gebruik van spoor
- Lage snelheid (circa 18km/u) ten opzichte van lightrail en HOV-bus met vrijliggende infrastructuur door korte halteafstanden en door menging met overig verkeer
- Het tramconcept, zoals doorgerekend, maakt gebruik van de ruimtereservering in Ridderkerk en deels vrijliggende infrastructuur in Rotterdam tot aan station Rotterdam Centraal



Lightrail (Voorbeeld: RandstadRail)

- Hoge capaciteit in stedelijk gebied
- Snelle (circa 28 km/u) en lange voertuigen met grotere boogstralen (meer ruimte nodig)
- Ruimtelijk structurerende werking, tegelijk niet flexibel door gebruik van spoor
- Hoog comfortniveau
- Vrijliggende infrastructuur met grotere barrierewerking
- Het lightrailconcept, zoals doorgerekend, maakt gebruik van tracé via de Rotterdamseweg, Donkerslootweg en Vlietlaan naar Stadionpark



HOV-Bus (Voorbeeld: R-net)

- Hoogfrequent, gebundeld en goede ketenvoorzieningen op en naar de halten
- Flexibel doordat routes adaptief te wijzigingen zijn naar aanleiding van grote ruimtelijk-economische ontwikkelingen of nieuwe OV-ontwikkelingen
- Sneller (circa 28 km/u) en met grotere halteafstand dan gewone bus
- Betrouwbaarheid exploitatie lager dan lightrail door menging met overig verkeer
- Hoogwaardige uitstraling en comfort op halten ten opzichte van de gewone bus
- In het busconcept, zoals doorgerekend, zijn twee HOV-assen voorzien, één naar Kralingse Zoom (lijn 489 als basis, aangevuld met goede haltevoorzieningen) en één door Drievliet (lijn 146 als basis) via het centrum van Ridderkerk naar de Rotterdamseweg en dan via Lombardijen naar Zuidplein

Meer informatie over uitgangspunten van de drie OV-concepten is te vinden in de technische bijlage.



5. Werken vanuit meetbare doelstellingen

Het OV heeft brede maatschappelijke doelstellingen. Het vertrekpunt voor deze studie zijn de doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid zoals die door de 23 gemeenten binnen de MRDH zijn geformuleerd:

- **Concurrerende economie:** de bijdrage van het OV aan de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen.
- **Kansen voor mensen:** de mogelijkheid die het OV aan mensen biedt om deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer.
- Bijdrage aan **verduurzaming van de mobiliteit:** de bijdrage van het OV aan een gezonde Modal split.
- **Kwaliteit van plekken:** de bijdrage die het OV levert aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in de stad en de ruimte voor stedelijke en regionale intensivering.
- **Efficiënt en rendabel:** de prestatie van het OV-systeem en de mate waarin het aangeboden product financieel duurzaam geëxploiteerd kan worden.

Onze vijf kerndoelen





Beoordelingskader

Voorgenoemde doelstellingen zijn vertaald in een meetbaar beoordelingskader, waarmee de prestaties in het jaar 2030 van het bestaande OV-systeem en de drie OV-concepten (tram, lightrail, HOV-bus) zijn getoetst. Waar mogelijk kwantitatief uitgedrukt (in cijfers), en anders kwalitatief beschreven.

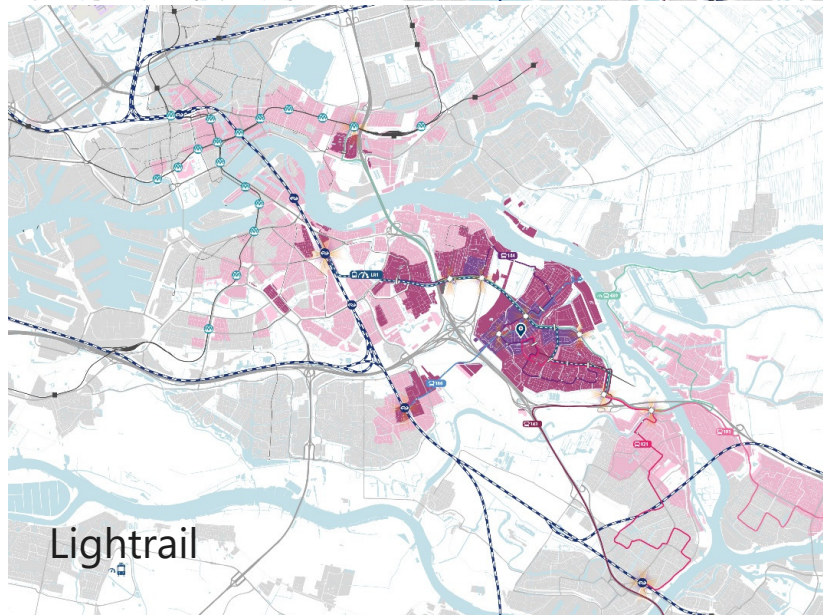
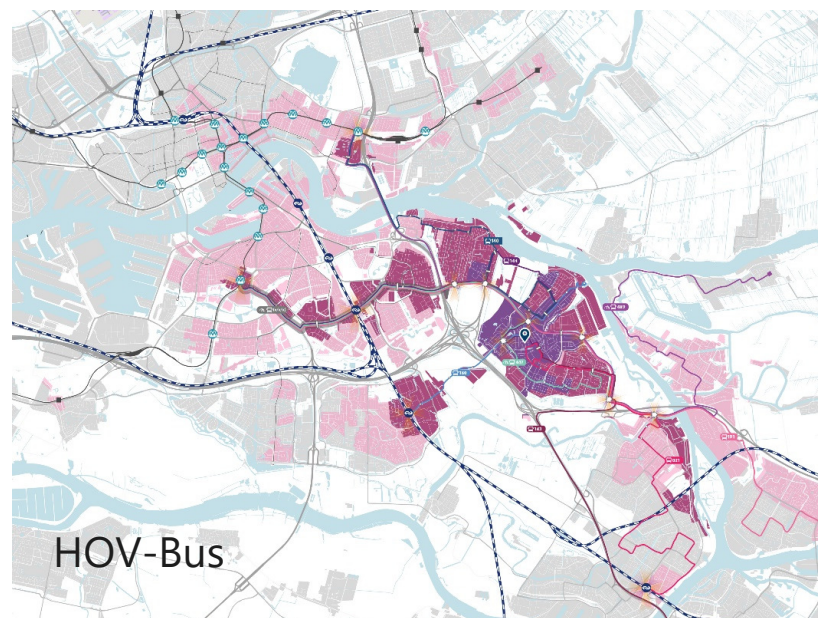
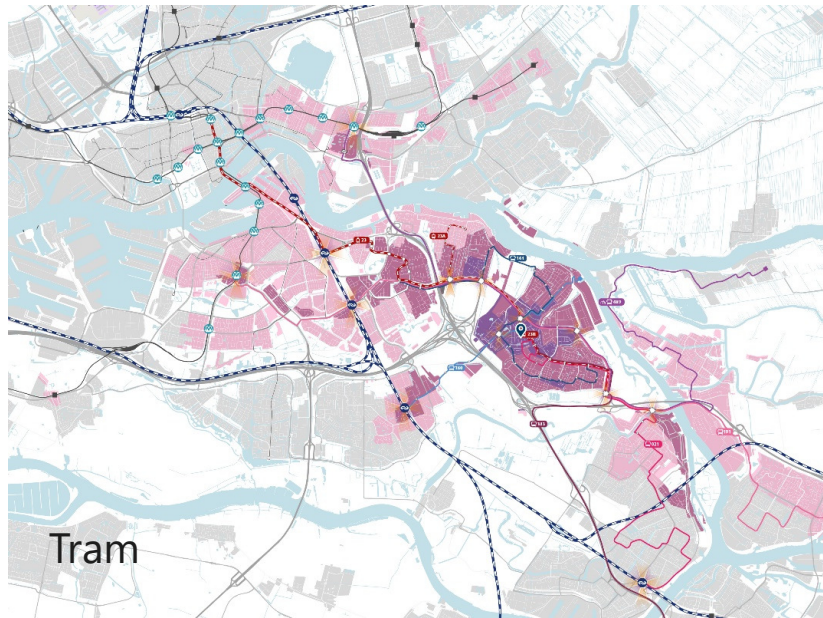
- **Concurrerende economie:**
 - Het aantal arbeidsplaatsen dat binnen 30 en 45 minuten te bereiken is per OV
 - Het aantal arbeidsplaatsen dat binnen 30 en 45 minuten te bereiken is vanuit nieuwe woon- en werklocaties per OV
- **Kansen voor mensen:**
 - Het aantal inwoners dat binnen 30 en 45 minuten te bereiken is per OV
 - Het aantal inwoners dat binnen 30 en 45 minuten te bereiken is vanuit nieuwe woon- en werklocaties per OV
- **Bijdrage aan verduurzaming van de mobiliteit:**
 - Het aandeel OV (%) in de totale mobiliteit in Ridderkerk (OV, fiets, Auto)
- **Kwaliteit van plekken:**
 - Structurerende werking OV
 - Ruimtelijke impact / inpasbaarheid
 - Kwaliteit van haltes
- **Efficiënt en rendabel:**
 - Exploitatiekosten (dienstregelingen: DRU's)
 - Investeringskosten
 - Beheer & Onderhoudskosten

6. Beoordeling OV-concepten

In dit hoofdstuk zijn de drie OV-concepten beoordeeld op de mate van bereikbaarheid (concurrerende economie en kansen voor mensen), de bijdrage aan verduurzaming van mobiliteit, de bijdrage aan ruimtelijke kwaliteit en effectiviteit en rendabiliteit van het OV-concept.

Bereikbaarheid vanuit Ridderkerk Centrum

Op de volgende pagina laten de kaartbeelden laten zien welke gebieden reizigers binnen 15, 30 en 45 minuten kunnen bereiken vanaf het centrum van Ridderkerk. Daarbij is te zien dat de bereikbaarheid met het HOV-busconcept op de korte afstanden (reistijd < 15 min) in en om Ridderkerk het beste is. In vergelijking met het tramconcept en lightrailconcept dekt het HOV-busconcept het grootste gebied in en om Rotterdam binnen 45 minuten reistijd. Dat heeft vooral te maken met de diverse buslijnen die een groter verzorgingsgebied hebben in en om Ridderkerk.

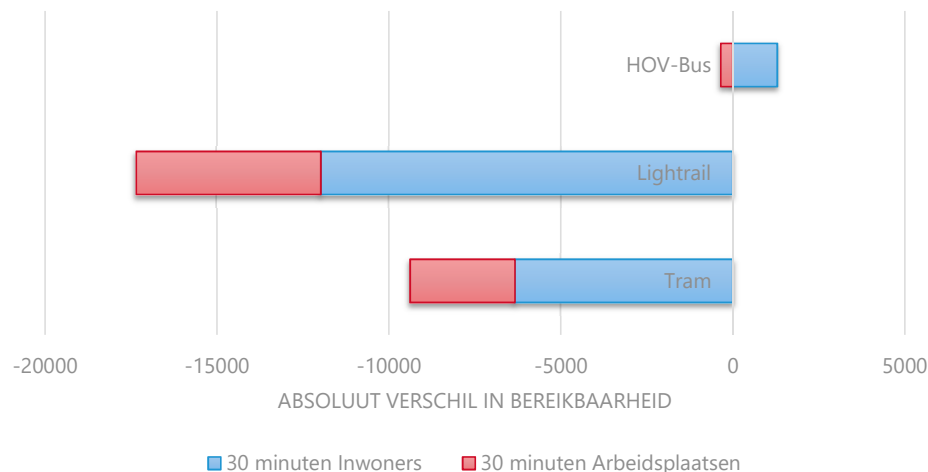


Bereikbaarheid vanuit Ridderkerk Centrum

Legenda:

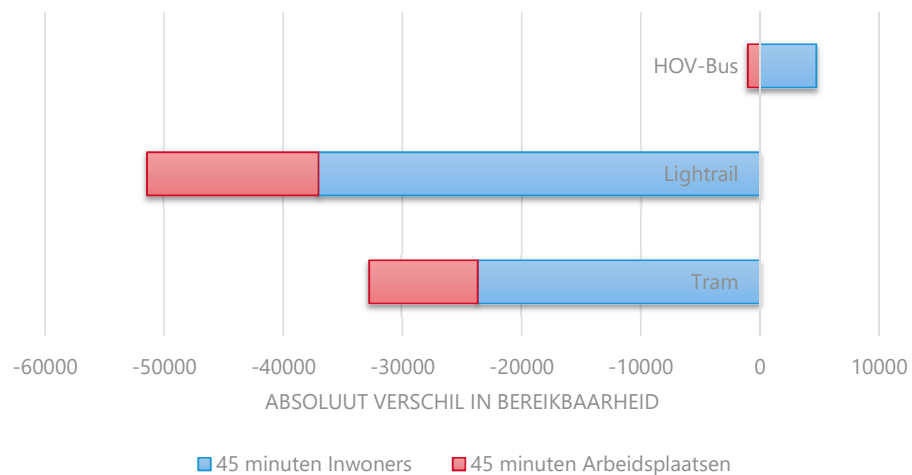
- 0-15 minuten
- 15-30 minuten
- 30-45 minuten
- >45 minuten

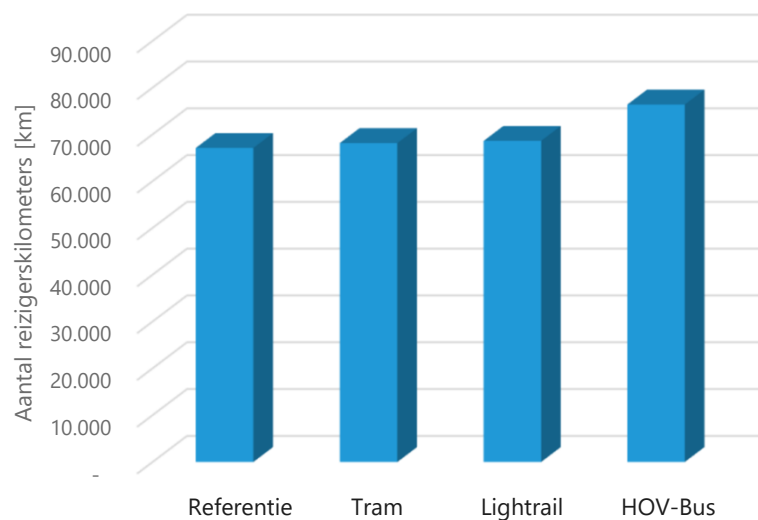
Absoluut verschil ten opzichte van de referentie



De nevenstaande figuren laten per OV-concept het absolute verschil zien ten opzichte van de referentie in 2030 (huidige situatie, zonder aanvullende OV-maatregelen en inclusief voorzien ruimtelijk programma). Het huidige (fijnmazige) referentienetwerk blijkt goede prestaties te leveren qua bereikbaarheid. De totale bereikbaarheid van zowel inwoners en arbeidsplaatsen neemt af in de OV-concepten lightrail en tram doordat het aanvullende busnetwerk qua omvang beperkt is door de hoge exploitatielasten van lightrail en tram. Het aantal bereikbare inwoners neemt met het HOV-bus concept toe. Het aantal bereikbare arbeidsplaatsen neemt met het HOV-bus concept af als gevolg van de bundeling via de Rotterdamseweg en daarmee minder frequente bediening van Nieuw Reijerwaard.

Absoluut verschil ten opzichte van de referentie





Verduurzaming van de mobiliteit

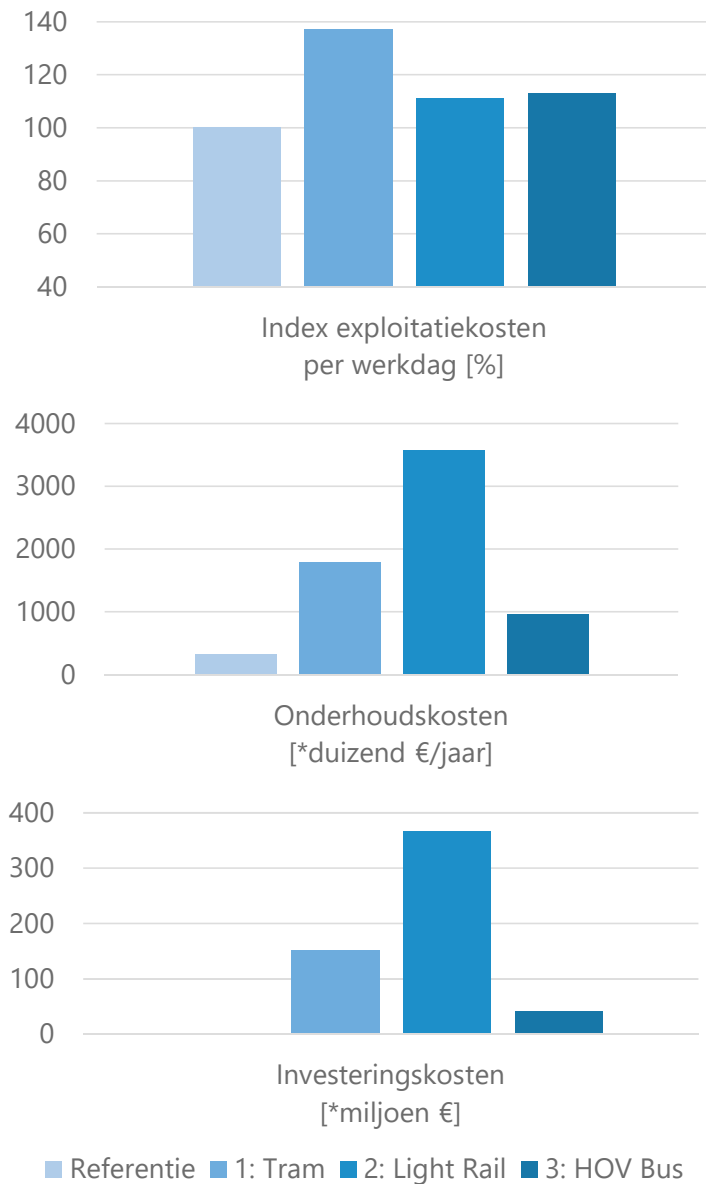
De verduurzaming van de mobiliteit hangt samen met het gebruik van de fiets en het OV in en rondom Ridderkerk. In alle drie de concepten stijgt het aantal reizigerskilometers ten opzichte van de referentiesituatie, waarbij HOV-bus de grootste toename laat zien, en daarmee het grootste effect op de modal split. Deze toename uit zich in een afname van het aantal reizigerskilometers met de auto, echter door het grote verschil is de afname relatief beperkt. Het fietsgebruik is constant in de drie concepten.

Kwaliteit van plekken

De ruimtelijke ontwikkelingen (woningen) zijn vooral in Ridderkerk zelf gecentreerd en de economische ontwikkeling (bedrijven) vindt voornamelijk in Nieuw Rijerwaard plaats. De tram en de lightrail kunnen deze verspreide ontwikkelingen niet goed met elkaar verbinden. Daarmee is een structurerende werking van tram en lightrail op korte en middellange termijn niet mogelijk.

De tram en lightrail zijn in Ridderkerk het moeilijkst in te passen. Door de grotere boogstralen is meer ruimte nodig dan voor de bus. Op specifiek de doorsteek van de Vlietlaan naar het centrum past de tram niet zonder de sloop van gebouwen/huizen.

Bij alle drie de OV-concepten wordt een kwaliteitsslag in de haltes gemaakt. Dit houdt in dat de haltes langs de voorziene assen goed bereikbaar worden gemaakt en ook de ketenmobiliteit verbeterd wordt (zoals fietsenstallingen, goede fiets- en wandelpaden).



Efficiënt en rendabel

Exploitatiekosten

De exploitatiekosten nemen in alle drie de concepten toe. De exploitatiekosten voor het tramconcept zijn beduidend hoger dan die voor lightrail en bus. Dit komt door de grote afstand die de tram aflegt naar Rotterdam Centraal, in combinatie met de lage(re) snelheid en hoge kosten per DRU (dienstregelinguur). De hogere exploitatiekosten bij lightrail bestaan vooral uit de hogere kosten voor de voertuigen. De HOV-bus is relatief goedkoper dan lightrail en tram. De kostenstijging ten opzichte van de referentiesituatie komt door het verleggen van lijn 146 naar de route met langere rijtijd via Lombardijen. Versnellingsmaatregelen voor bus komen ook de exploitatiekosten van bestaande buslijnen (bijvoorbeeld in Rotterdam) ten goede.

Investerings- en beheer- en onderhoudskosten

Het lightrail concept heeft veel hogere investerings- en onderhoudskosten dan de tram. Dit komt door de grotere lengte van nieuwe infrastructuur: lightrail loopt van Oudelande naar Stadionpark (10,2 km), tram van Oudelande tot P+R Beverwaard (6,2 km). Bovendien is aanleg en onderhoud van lightrail per kilometer duurder dan tram. Voor HOV-bus is de lengte voor nieuwe infrastructuur 10,2 kilometer (Oudelande - Zuidplein zonder de trajecten op de Rotterdamseweg en Vaanweg waar al vrije banen zijn), met lagere investerings- en onderhoudskosten per kilometer dan tram.



Overwegingen OV-concepten op een rij

Hieronder staan de voor- en nadelen van de drie OV-concepten op een rij. Zowel op basis van de beoordelingscriteria als ook strategische overwegingen ten aanzien van de regionale context van het OV (zoals de ontwikkeling van Stadionpark).

Tram

- + Rechtstreekse verbindingen met Keizerswaard en Rotterdam Centraal
- + Tramhalten midden in centrum Ridderkerk (Koningsplein)
- + Toekomstvaste oplossing door mogelijke koppeling aan de ontwikkeling Stadionpark
- + Inpasbaar via Rotterdamseweg indien geen gebruik wordt gemaakt van route ruimtereservering tram
- Lange rijtijd (circa 45 minuten) en lage frequentie (6x per uur) naar Rotterdam Centraal
- Minder aanvullende bussen en bushaltes in Ridderkerk in verband met exploitatielasten
- Ruimtelijke impact in Ridderkerk door benodigde sloop van woningen
- Aanleg, exploitatie en onderhoud duur

Lightrail

- + Ridderkerk verbonden met Stadionpark, daar goede overstap naar regio mogelijk
- + Mogelijke koppelkansen voor rechtstreekse verbinding met Rotterdam Centraal
- + Inpasbaar op andere tracés, zoals via Rotterdamseweg, indien geen gebruik wordt gemaakt van route ruimtereservering tram
- Minder aanvullende bussen en bushaltes in Ridderkerk in verband met exploitatielasten
- Aanleg pas zinvol na ontwikkeling Stadionpark
- Grote barrierewerking door vrijliggende infrastructuur
- Haalbaarheid afhankelijk van verstedelijking langs de hele lijn
- Aanleg, exploitatie en onderhoud duur



HOV-bus

- + Bediening Ridderkerk met twee verbindende assen (Kralingse Zoom en Zuidplein)
- + Beperkte loopafstand tot bushaltes en meer ontsluitende buslijnen in Ridderkerk
- + Flexibiliteit om aan te passen aan nieuwe ontwikkelingen (Nieuw Reijerwaard, Stadionpark)
- + Inpasbaar in huidig straatbeeld
- Geen rechtstreekse verbinding met Rotterdam Centraal
- Afhankelijk van betere doorstroming in de stad (Rotterdam en Ridderkerk) en op de snelweg
- Beperkt hogere kosten voor aanleg, exploitatie en onderhoud



7. Conclusies

Tram

Uit de beoordeling van de drie concepten blijkt dat de tram ten opzichte van HOV-bus en lightrail minder goed presteert. De tram is langzamer dan in eerdere plannen voor de tramreservering is voorzien. De gemiddelde snelheid van 25 km/h wordt niet gehaald, de gemiddelde reistijd tot Rotterdam Centraal is circa 45 minuten. Dit concept is kostbaar door de hogere exploitatielasten en investeringskosten tegenover relatief lage reizigersopbrengsten. Daarnaast is de ruimtelijke ontwikkeling die voorzien is in Ridderkerk beperkt van omvang (groei tussen 2023 en 2030 ca. 2.600 inwoners en ca. 6.800 arbeidsplaatsen, waarvan het merendeel in Nieuw Reijerwaard), waardoor de vervoervraag maar beperkt toeneemt.

Lightrail

Lightrail is op korte en middellange termijn geen haalbaar concept voor Ridderkerk omdat eerst aan een aantal voorwaarden voldaan moet worden, met name in Rotterdam en op de Oude Lijn. Station Stadionpark moet gerealiseerd zijn, inclusief een oost-west HOV-verbinding tussen Rotterdam Zuid via Stadionpark naar Kralingse Zoom. Tevens vraagt dit concept om aanzienlijk meer ruimtelijk programma en verdichting dan nu is voorzien in Ridderkerk om voldoende vervoersaanbod te genereren. Qua boogstralen en noodzakelijke vrijliggende infrastructuur is lightrail niet in te passen via het gereserveerde tramtracé. Mocht op lange termijn toch een lightrailconcept haalbaar worden, dan kan het lightrailtracé op de Rotterdamseweg gerealiseerd worden.

HOV-bus

Een hoogwaardige busverbinding vraagt om versnelling en frequentieverhoging van (bestaande) buslijnen in Rotterdam en Ridderkerk. Daarnaast vraagt dit concept – net als tram en lightrail – om goede first & last mile voorzieningen. In Ridderkerk zijn globaal twee tracés mogelijk voor een tweede hoogwaardige busverbinding naast de bestaande R-net verbinding over de Rotterdamseweg, namelijk over de Vlietlaan of aan de zuidkant van Drievliet. Het tracé door Drievliet ligt het meest voor de hand op basis van de volgende argumenten:

- De zuidkant van Ridderkerk is beter bediend en het invloedsgebied (meer inwoners binnen een acceptabele afstand van de haltes) van de twee HOV-assen (ook R-net over de Rotterdamseweg richting Kralingse Zoom) is groter.
- De inpassing van een HOV-buslijn op de Vlietlaan is moeilijk te realiseren en daardoor kostbaar (orde grootte 10-100 mln. euro). De totale verwachte reizigersgroei is circa 60 reizigers per etmaal, hierdoor wegen de kosten niet op tegen de baten.
- De verbinding naar Rotterdam Zuidplein kan eveneens via twee tracés: via de Rotterdamseweg naar Lombardijen (conform OV-visie Rotterdam) of via Nieuw Reijerwaard.

Voor een goede bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de haltes van de twee HOV-lijnen dienen de first & last mile voorzieningen (fietsparkeren, fietspaden, voetpaden) verbeterd te worden.

Reservering tramtracé

De reservering voor het tramtracé in Ridderkerk is daarmee niet langer nodig:

- De tram is zowel op korte, middellange als lange termijn geen goed alternatief.
- Lightrail vraagt om veel ingevulde randvoorwaarden, is niet inpasbaar op gereserveerde tracé en kan indien nodig zonder ruimtereservering worden gerealiseerd op de Rotterdamseweg.
- Het HOV-busconcept is het best presterende OV-concept. Dit concept geeft meer inwoners een goede verbinding naar de regio, is goed in te passen en is goedkoper.
- HOV-bus tracé door Drievliet ligt het meest voor de hand in aanvulling op de HOV-as over de Rotterdamseweg en kan goed zonder ruimtereservering worden ingepast. Hiervoor is een nadere variantenstudie HOV-bus nodig voor de beste route door Rotterdam en Ridderkerk en concrete voorstellen voor versnellingsmaatregelen en first & last mile voorzieningen in Ridderkerk.

Middellange termijnbeeld (na 5 jaar)



Eindbeeld (na 15-20 jaar)



8. Routeplanner

Het HOV-busconcept is het beste OV-concept voor in elk geval de korte-, middellange- en lange termijn tot 2040. De maatregelen die bij dit concept passen zijn hieronder uitgewerkt.

Korte termijnbeeld (binnen 5 jaar)

- Twee belangrijke R-net (Qbuzz) verbindingen naar Kralingse Zoom en Drechtsteden.
- Behoud van kwaliteit door inzetten op doorstroommaatregelen in zowel Ridderkerk als Rotterdam.
- Verbeteren ketenmobiliteit door first & last mile voorzieningen: haltevoorzieningen, fietspaden, looproutes en fietsenstallingen.

Middellange termijnbeeld (na 5 jaar)

- Toevoegen van 2^e HOV-busverbinding met Rotterdam Zuidplein (routeopties via Lombardijen of Nieuw Reijerwaard).
- Nieuwe busverbinding naar station Barendrecht. Binnen Ridderkerk mogelijk doortrekken richting Slikkerveer.

Eindbeeld (na 15-20 jaar)

- Ontwikkeling Stadionpark is gerealiseerd
- HOV-busverbinding vanuit Ridderkerk doortrekken naar Stadionpark.
- HOV-busverbinding vanuit Ridderkerk naar Kralingse Zoom en Drechtsteden
- Busverbinding vanuit Ridderkerk naar Rotterdam Zuidplein
- Busverbinding vanuit Ridderkerk naar station Barendrecht



9. Vervolg

Komende maanden wordt de Ontwikkelvisie bestuurlijk voorgelegd in Ridderkerk en bij MRDH. Het proces ziet er als volgt uit:

- Februari 2019: vaststelling College Ridderkerk
- April 2019: vaststelling Raad Ridderkerk
- Mei 2019: vaststelling bestuurscommissie MRDH

Na vaststelling van de Ontwikkelvisie door Ridderkerk en MRDH wordt deze aangeboden aan de Provincie Zuid-Holland met tevens het verzoek tot opheffen van de tramreservering.

In deze Ontwikkelvisie is een routeplanner op hoofdlijnen opgenomen. Na vaststelling van de Ontwikkelvisie worden de komende maanden de volgende aspecten uitgewerkt in een variantenstudie:

- Lijnvoering
- Maatregelpakketten
- Financiële consequenties

De resultaten van deze Ontwikkelvisie en de nog op te stellen variantenstudie vormen input voor het nieuwe Mobiliteitsplan Ridderkerk.



Nederland mooier maken

APPM werkt aan een mooier Nederland. We streven naar een leefbare, bereikbare, klimaatbestendige, waterrijke en duurzame samenleving.

Appm