**HOV Verdiepingsstudie Rotterdam-Ridderkerk** Anton Rottier (SGP) *– 25 november 2021 - alleen de uitgesproken tekst geldt.*

Voorzitter,

De realisatie van een HOV verbinding met R-net bussen komt weer een stap dichterbij. Complimenten voor wethouder Meij die de Bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk met MRDH en RET goed heeft uitonderhandeld. Het is een knap resultaat dat de MRDH voor 78% van de kosten gaat bijdragen voor infrastructurele aanpassingen. Dat is een hoger percentage dan verwacht. Na de realisatie van de eerste fase kunnen de bussen onder het R-net label gaan rijden.

In overleg met andere overheden, mede om het tramtracé te laten vervallen, is gekozen voor hoogwaardig OV in de vorm van R-Net. Ridderkerk als betrouwbare partner behoort dan ook richting die overheden in te stemmen met de voorzieningen die daarvoor nodig zijn en financieel bij te dragen. Daarbij zijn de aanpassingen minder ingrijpend dan vooraf gedacht en dus goedkoper dan eerder ingeschat. Zo zijn er geen vrije busbanen nodig langs het tracé en hoeven alleen buspasseerstroken voor rotondes en haltekommen te worden gerealiseerd.

De SGP heeft goed geluisterd naar de inspreekbijdragen in de commissie. De insprekers hadden zich verdiept in de materie. Dat er geen vrije busbaan hoeft te komen en het voordeel is dat er daardoor ook minder groen hoeft te verdwijnen, was blijkbaar uit de stukken nog niet goed naar voren gekomen. Het is dan ook van belang dat het ontwerp van de aanpassingen aan de rotondes en kruispunten wordt gemaakt met goede communicatie en adequaat overleg met de betrokken bewoners uit de directe omgeving en onnodige zorgen worden voorkomen.

Aandacht vraagt de SGP voor de definitieve keuze van de locaties van de halten en terughoudend te zijn in het samenvoegen van halten. Om het bereik van de bus zo groot mogelijk te maken, liever een halte meer dan minder. Onze fractie is ook blij met ruime stalmogelijkheden voor fietsen bij de halten, wat ook bijdraagt aan een groter bereik. Zodat inwoners uit de omliggende wijk van een halte binnen een beperkt aantal minuten bij de halten kunnen komen.

Ook vraagt de SGP goede fysieke overstapmogelijkheden te creëren van en naar de lokale buslijn 144 uit de wijken op de nieuwe centrumhalte en bij de Riederborgh met beperkte loopafstanden. Met name bij de Riederborgh blijkt uit het schetsontwerp dat bus 146 richting Rotterdam een halte krijgt na de rotonde. Waar gaat bus 144 dan halteren, zodat de loopafstand beperkt blijft? Want voor de rotonde bij de huidige halte komt de buspasseerstrook. Ook blijft bij de SGP op de verlanglijst om buslijn 146 door te trekken naar Salem met een overstapmogelijkheid op de R-net buslijnen van de Rotterdamseweg.

Buslijn 145 gaat meeliften op de route van R-net van bus 146 naar Rotterdam. Is er al nagedacht om dan ook de halte bij het nieuwe Gemini en de Fakkel op R-net niveau te brengen? Dit missen we nu nog in het plan.

De verdiepingsstudie geeft goed inzicht in de gemaakte keuzen voor de infrastructurele aanpassingen en concrete schetsen hoe de buspasseerstroken richting de rotonden en de haltekommen na rotonden gesitueerd kunnen worden. Mooi dat consequent gekozen is voor haltekommen, zodat het autoverkeer niet opgehouden wordt door een halterende bus, zoals momenteel het geval is voor een aantal halten.

De rotonde bij het Goudenregenplantsoen gaat als eerste aangepast worden en het voordeel is dat in de praktijk kan worden vastgesteld hoe de aanpassingen uitwerken. Nadeel is wel dat het nog enige jaren duurt voor de overige rotonden zijn aangepast en het nog een aantal jaar duurt tot het R-net label gevoerd kan worden.Het aanleggen van de passeerstroken op een doorgaande route door Ridderkerk zal overlast geven, maar we nemen aan dat de aanpak zo wordt gekozen dat de overlast geminimaliseerd zal worden.

Voorzitter, tot slot. Met dit voorstel doen we een stap vooruit voor de positie van het OV en de SGP stemt in.