

**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG

Provincie Zuid - Holland

22 JULI 2019

Datum Ontvangst

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

Westersingel 12  
Postbus 21012  
3001 AA Rotterdam  
Telefoon 088 5445 100

E-mail: [informatie@mrddh.nl](mailto:informatie@mrddh.nl)  
Internet: [www.mrdh.nl](http://www.mrdh.nl)  
KvK nummer: 62288024  
Bankrekeningnummer  
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon

[REDACTED]

uw kenmerk

ons kenmerk  
61875

projectnummer

doorkiesnummer

[REDACTED]

e-mail

[REDACTED]

bijlage(n)  
1 HOV visie Ridderkerk

Datum  
16 juli 2019

Onderwerp  
Vervallen ruimtelijke reservering tracé Ridderkerklijn

Geacht college,

Als gezamenlijke overheden hebben we de opgave om te zorgen voor goed en vlot Openbaar Vervoer in de regio. Voor het gebied Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden houdt dit in dat de MRDH en de gemeente Ridderkerk zich volledig inzetten op het verbeteren van en het realiseren van HOV busverbindingen. Uit de recent uitgevoerde HOV-visie blijkt dat een goede HOV busverbinding een beter oplossing is dan een tram via het centrum van Ridderkerk. Een ruimtelijke reservering is hier niet noodzakelijk. Wij verzoeken uw college de reservering van het tramtracé in de gemeente Ridderkerk (de Ridderkerklijn) in het geldende programma mobiliteit van de provinciale omgevingsvisie te laten vervallen.

### **HOV-visie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden samen met alle stakeholders opgesteld**

In opdracht van de MRDH en de gemeente Ridderkerk is in samenspraak met de Provincie Zuid-Holland en ander stakeholders de HOV-visie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden opgesteld. Deze is op 11 april 2019 in de gemeenteraad van Ridderkerk en op 15 mei 2019 in de Bestuurscommissie van de MRDH vastgesteld. Doel van de visie is allereerst om een doorkijk te geven op de ontwikkeling van het regionale OV in de regio Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden. Een bijkomend doel is om een beeld te krijgen van de noodzaak van de blijvende reservering van een tramtracé in Ridderkerk.

De conclusie van deze visie is dat een tram of lightrail niet de gepaste oplossing is voor de middellange termijn om goed OV te bieden in de regio. De tram is langzamer dan in de eerdere studies voorzien, waardoor de reistijd niet veel korter wordt, maar er wel grote investerings- en beheerkosten gedaan moeten worden. Lightrail haalt weliswaar hogere snelheden, maar vergt nog hogere investeringen en is niet in te passen in het gereserveerde tramtracé. Daarnaast is het vervoersaanbod niet voldoende om een lightrail te rechtvaardigen, zowel in de huidige situatie als binnen het voorziene ruimtelijke programma. Met een HOV-bus kan met lagere



investerings- en beheerkosten gelijke of zelfs betere kwaliteit dan een railverbinding van het openbaar vervoer bereikt worden. Ten eerste doordat de snelheid en de betrouwbaarheid kan worden versterkt. Ten tweede doordat de bus via twee assen Ridderkerk kan bedienen, waardoor het invloedsgebied groter wordt dan bij een enkel tram- of lightrailtracé. De HOV-bus heeft verder als voordeel dat deze flexibeler ingezet kan worden dan een railverbinding, makkelijk aan te passen is aan gewijzigde omstandigheden en in fasen in te voeren is. Concluderend: de HOV-visie laat zien dat nadrukkelijk ingezet moet worden op versterken van de buscorridors, zodat er meerdere sterke HOV-assen ontstaan. Een ruimtelijke reservering voor een tram is daarvoor niet meer noodzakelijk. De bestaande reservering ligt niet op de ideale plek voor de HOV-assen dus ook niet nodig of geschikt voor een HOV-bus.

### **Nadere uitwerking HOV-maatregelenpakket**

Om de doorstroming, snelheid en de kwaliteit van de busverbindingen te verbeteren wordt in december 2019 door de MRDH een studie afgerond die moet resulteren in een pakket aan maatregelen (te realiseren in de periode tot 2024) om deze kwaliteitsstap te maken. Het gaat hier over maatregelen, zoals het wijzigen of strekken van busroutes, het realiseren van vrije busbanen en VRI-aanpassingen in Ridderkerk en Rotterdam. Maar het gaat ook over het opwaarderen van haltes en het verbeteren van de bereikbaarheid van haltes door het verhogen van het aantal fietsparkeerplekken, onderzoeken van mogelijkheden voor deelmobiliteit en het creëren van meer directe fietspaden en looproutes.

### **MRDH en gemeente Ridderkerk stellen financiële middelen beschikbaar**

Ten behoeve van het te ontwikkelen maatregelenpakket voor het HOV op de corridor Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden kan binnen de MRDH geput worden uit het programma kleine projecten (totale omvang € 30 mln per jaar) en het programma versnelling bus tram (€5 mln). In de begroting van gemeente Ridderkerk is voor 2020 een bedrag van €100.000 gereserveerd voor het verbeteren van de kwaliteit van de bushaltes en de first en last mile voorzieningen. Daarnaast wordt hierin een koppeling gelegd met het op te stellen Mobiliteitsplan Ridderkerk.

Met het uitvoeren van de HOV-visie wordt voor de corridor Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden passend en toekomstvast Openbaar Vervoer gerealiseerd en biedt het de mogelijkheid om in Ridderkerk de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen door te zetten.

### **Een korte terugblik**

De voorstellen voor het doortrekken van een tram van Rotterdam naar Ridderkerk zijn in 2005 opgevoerd in het kader van het Trampusplan van de voormalige stadsregio Rotterdam. Doel was het aanzienlijk versnellen van een aantal tramlijnen waaronder ook tram 23 die dan ook zou worden doorgetrokken tot Ridderkerk. Na eerdere instemming heeft de gemeente Ridderkerk in 2010 aangegeven geen doortrekking van een tram via het voorgestelde tracé te willen.

In 2011 heeft de uw college een ruimtelijke reservering conform het verzoek van de voormalige Stadsregio Rotterdam in de destijds vigerende provinciale Structuurvisie op te nemen om ervoor te zorgen dat ruimtelijke ontwikkelingen het realiseren van de beoogde tramlijn niet onmogelijk zou maken. Vervolgens is het zicht (mede door budgettaire krapte) op de daadwerkelijke realisatie van de Ridderkerklijn steeds minder geworden. De effectiviteit van een tramverbinding was stukken minder geworden (onderzoek Goudappel Coffeng - januari 2017), doordat de gemiddelde snelheid van een tram achterblijft om een concurrerend OV-product neer te zetten.



### **Reservering tramtracé hindert ruimtelijke ontwikkelingen Ridderkerk**

De gemeente Ridderkerk en MRDH zijn zich bewust van het belang van sterk openbaar vervoer in dit deel van de metropoolregio. Omdat de gemeente Ridderkerk wil inzetten op ruimtelijke en economische ontwikkelingen ziet de gemeente zich bij dit beeld gehinderd door het handhaven van de reservering van het tramtracé. Het gaat hierbij om de volgende ruimtelijke ontwikkelingen:

- Sportvelden (omsloten door Populierenlaan en Sportlaan): effect op ruimtelijke ontwikkelingen nieuwbouw scholencomplex Gemini college en toekomstvisie voetbalvereniging RVVH.
- Koninginneweg: Elimkerk, voormalige huishoudschool en St. Joriskerk moeten wijken op basis van de reservering van het tramtracé. Daarnaast wacht de woningbouwcorporatie met de herstructurering van het woongebied (negatieve invloed op woningbouwplannen).
- Molensteeg: twee cultuurhistorische panden zijn in slechte staat. De reservering van het tramtracé maakt opties voor ontwikkelingen onzeker (sloop of opknappen).
- Omgeving bedrijf Trelleborg: het maken van ontwikkelingsplannen voor dit centraal gelegen gebied wordt gehinderd (beoogde transitie dienstverlening/bedrijvigheid naar dienstverlening/woningbouw).
- PC Hoofdstraat: inpassing van de sporthal aan de PC Hoofdstraat is onzeker.
- Drievliet / Het Zand: Stagnatie in de gebiedsontwikkeling en de verbetering van de zichtbaarheid van winkelcentrum Vlietplein.
- Verzorgingshuis Salem: de reservering van het tramtracé raakt aan de locatie waarvoor uitbreidingsplannen bestaan.
- P+R Oudelande: de reservering voor de inpassing van de keerlus zorgt voor het verdwijnen van een deel van de groene ruimte en is een extra obstakel voor de verbinding met de Crezéepolder (natuurgebied met getijdewerking).

Bovenstaande is afgelopen jaren door de gemeente Ridderkerk en MRDH bij uw college kenbaar gemaakt (meest recente brief d.d. 24 januari 2018 met kenmerk: 1304854). Vervolgens is door uw college meegegeven, dat heroverweging van de bestaande ruimtelijke reservering mogelijk zou zijn, nadat er een regionale openbaar vervoersvisie met alle betrokken stakeholders is opgesteld.

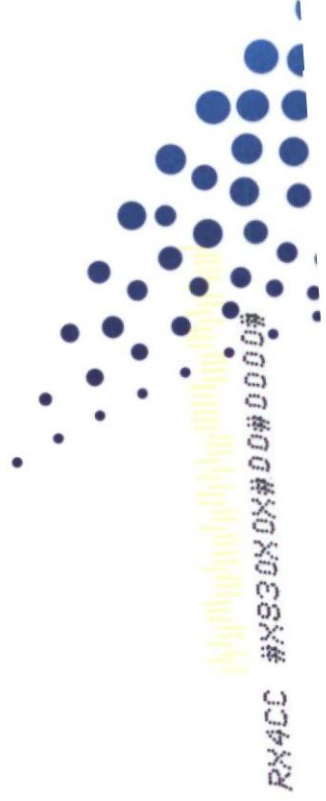
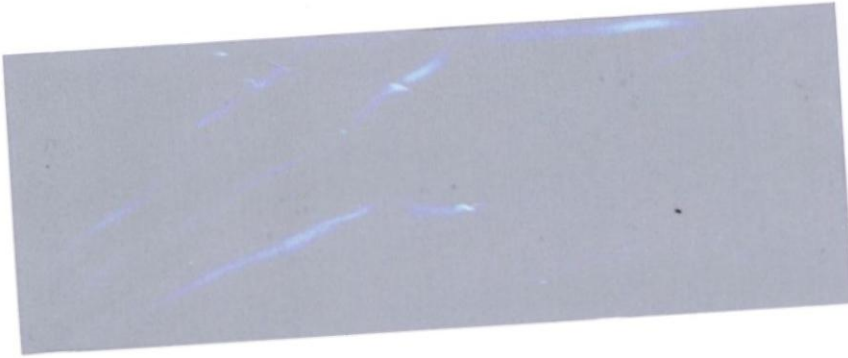
De resultaten van de HOV visie en de voorgenomen uitwerking en realisatie van maatregelen zijn besproken met gedeputeerde Vermeulen. Dit verzoek om opheffing van de ruimtelijke reservering is een vervolg op de uitkomsten van de visie en conform besproken.

De brief is opgesteld in samenwerking en overleg met de gemeente Ridderkerk.

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

  
R. van Asten  
voorzitter

cc: college van B&W gemeente Ridderkerk



RX4CC #X930XDX#00#0000#

Zuid - Holland  
**22 JULI 2019**  
Datum Ontvangst

