

RAPPORT

Opbrengst bewonersavond vervoerplan gemeente Barendrecht

Klant: Gemeente Barendrecht

Referentie: T&PBF7794R001F01

Versie: 01/Finale versie

Datum: 18 april 2018

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Netherlands

Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Opbrengst bewonersavond vervoerplan gemeente Barendrecht

Ondertitel:
Referentie: T&PBF7794R001F01
Versie: 01/Finale versie
Datum: 18 april 2018
Projectnaam:
Projectnummer: BF7794
Auteur(s): Wilco Bos

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum/Initialen:

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Open

**Disclaimer**

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.



1 Opbrengst bewonersavond

1.1 Proces

In 2017 hebben de gemeenteraad en het college van Barendrecht aangegeven meer invloed uit te willen oefenen op het openbaar vervoer in de gemeente. Hierbij wilden zij nadrukkelijk ook de bewoners betrekken. In aanloop naar de ontwikkeling van het vervoerplan 2019 is daarom besloten om op 31 januari een bewonersavond te organiseren en aan de hand hiervan een zienswijze te schrijven als input voor het vervoerplan 2019.

1.2 Bewonersavond

Deze zienswijze komt voort uit de punten die bewoners hebben ingebracht op de bewonersavond van 31 januari. Ook bewoners die verhinderd waren, maar wel mee wilden denken hebben input geleverd. Om de kaders van de zienswijze duidelijk te maken hebben vervoerder RET en de opdrachtgever van het openbaar vervoer, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) in een korte presentatie aangegeven wie in het openbaar vervoer welke rol heeft. Ook heeft de gemeente zelf aangegeven waar de eigen verantwoordelijkheid in het openbaar vervoer ligt. Deze zijn samengevat in onderstaande tabel:

Organisatie	Rol
RET	Vervoerder. RET is verantwoordelijk voor de uitvoering van het OV en de ontwikkeling van het OV netwerk. RET heeft inkomsten uit kaartverkoop, en krijgt subsidie van de MRDH. RET stelt jaarlijks een vervoerplan op.
MRDH	Opdrachtgever. MRDH is een samenwerkingsverband van 23 gemeenten, waaronder Barendrecht en is de opdrachtgever van RET. MRDH krijgt subsidie van het Rijk om het openbaar vervoer te financieren. Ook gaat de MRDH over regionaal

	fietsbeleid, P+R voorzieningen, een deel van de infrastructuur en verkeersveiligheid. MRDH toetst het vervoerplan van RET.
Gemeente Barendrecht	De gemeente vervult een kleinere rol in het openbaar vervoer. Wel is Barendrecht als één van de 23 gemeenten in MRDH mede-opdrachtgever, maar haar belangen worden afgewogen tegen die van andere gemeenten. Wel is de gemeente verantwoordelijk voor onder andere de weginfrastructuur, (fiets)parkeervoorzieningen, haltes en prioriteit bij verkeerslichten. De gemeente Barendrecht gebruikt de invloed die ze heeft op het OV wel in de vorm van een pilot gratis OV voor 65-plussers en de ontwikkeling van de buurtbussen.

De bewonersavond leverde vele aandachtspunten op. Soms zijn deze aandachtspunten conflicterend, omdat niet alle bewoners dezelfde wensen hebben. Alle bewonerswensen zijn opgenomen in bijlage A1. Aan de hand van deze input is besloten om op drie thema's verder in te gaan.

1.2.1 Inwoners versus reizigers

Sommige ontwikkelingen in het openbaar vervoer worden door reizigers als positief gezien, maar veroorzaken overlast voor inwoners. Tijdens de bewonersavond kwam naar voren dat een deel van de inwoners zich op dat vlak niet gehoord voelt als belanghebbende. Per lijn zien hiervoor de spanningsvelden en mogelijke oplossingsrichtingen behandeld.

Lijn 84

Lijn 84 wordt gezien als een goede verbinding. Wel levert het rijden met een grote bus overlast op. De wegen zijn volgens omwonenden ook niet altijd geschikt voor zwaar verkeer. De overlast wordt ervaren op diverse gebieden: geluid, trillingen, stank en roet. Een deel van de overlast wordt ook veroorzaakt doordat bussen volgens bewoners regelmatig te hard rijden. De bewoners dragen ook oplossingsrichtingen aan. Een nieuwe route, desnoods alleen in de daluren, via de Sweelincklaan in plaats van de Bachlaan zorgt voor minder overlast en kan ook andere faciliteiten bedienen (enkele voorbeelden zijn aangegeven in bijlage A1. Een andere mogelijkheid is om met kleiner materieel of elektrische bussen te rijden.

Tram 25

Bij tram 25 maken bewoners zich zorgen om de plannen om de snelheid van de tram te verhogen. Er zijn nu al klachten over te snel rijdende trams, die zorgen voor trillingsoverlast en problemen opleveren voor de verkeersveiligheid. Bewoners zien graag dat machinisten hier beter op gewezen worden. Het hard rijden levert ook geluidsoverlast op bij de brug bij Wolvenburg. Om wildparkeren in de woonwijken te voorkomen zien bewoners graag dat de parkeerfaciliteiten voor zowel auto als fiets worden uitgebreid bij de tramhaltes. Hiervoor zou onder andere het parkeerterrein bij de kerk Carnisse Haven aan de Noordersingel beter gepromoot kunnen worden.

Overige zaken

Naast deze twee verbindingen gaven de bewoners ook mee dat drempels voor overlast bij omwonenden kunnen zorgen. Ook de ritten na 23:00 zien zij niet als noodzakelijk.

1.2.2 Gaten in het netwerk

Gaten in het netwerk kunnen zowel om tijdvakken als om verbindingen gaan. Het zijn plekken of tijden waar de bus niet komt. In delen van de gemeente wordt het openbaar vervoer in de avonden en in het weekend gemist. Bewoners zien graag dat zij ook met een latere bus nog thuis kunnen komen. Daarnaast zijn er een aantal specifieke verbindingen genoemd waar meer aandacht voor zou moeten zijn. Vooral de oost-west verbinding (Carnisselande-Centrum) blijft een aandachtspunt. De genoemde verbindingen

gelden deels enkel 's avonds en in het weekend en deels zijn het de hele week ontbrekende verbindingen. Ook wordt veel waarde gehecht aan de bus, omdat deze goedkoper is en vaker rechtstreeks naar de bestemming gaat.

De specifiek genoemde “gaten”:

- Carnisselande - centrum (in de daluren)
- Carnisselande - station (hele week, eventueel als oplossing alleen rijden in de spits voor forensen en studenten)
- “Oud” Barendrecht (omgeving station - Maasstad Ziekenhuis Rotterdam. Deze verbinding wordt vooral per bus gemist. De trein bedient deze relatie wel, maar is duurder (busvervoer is gratis voor 65+) en de “last mile” bij het ziekenhuis is vanuit de trein minder toegankelijk dan vanuit de bus.
- Carnisselande beter ontsluiten met lijn 183. Er is behoefte aan een meer noordelijke verbinding dan de Portlandse Baan. De bestaande busbaan Noordersingel wordt niet meer gebruikt.
- Buitenoord beter ontsluiten
- Vrouwenpolder: Wens om niet door de wijk te rijden, maar buitenlangs. Liever over de Kilweg dan over de Zichtwei.
- Bereikbaarheid van het zwembad verbeteren
- Waterbus naar Zwijndrecht, Dordrecht en Hoeksche Waard
- Betere verbinding met Ridderkerk
- Halte aan de A29 voor R-netlijnen Hoeksche Waard - Rotterdam Zuidplein.
- R-net lijn Zuidplein - Slinge - Zuiderparkweg - Carnisserbaan -Barendrecht (onderlangs via Kilweg) - Ridderkerk - Dordrecht

1.2.3 Ontwikkelingen rond de buurtbus

Dit deelthema is voornamelijk gebruikt om alle vragen van bewoners rondom de nieuwe buurtbus te beantwoorden. Naar verwachting gaat de buurtbus medio 2018 van start. De gemeente en MRDH financieren deze buurtbus, naast de inkomsten uit reizigersopbrengsten. Er wordt één busje gebruikt met een capaciteit van 8 personen. Deze bus is ook geschikt voor passagiers die gebruik moeten maken van een rolstoel of rollator. Vrijwilligers worden ook getraind om hiermee om te gaan. Welzijnsorganisatie Kijk-op-Welzijn is betrokken om de behoefte van kwetsbare ouderen voldoende mee te nemen in de routevoering. De buurtbus zal in Barendrecht uit twee lijnen bestaan. Tijdens de sessie werd ook geopperd om hier een lijndienst met een betaalde chauffeur van te maken, maar dan is de lijn onvoldoende rendabel in de exploitatie.

A1 Bewonerswensen

Alle wensen en aandachtspunten van bewoners, zowel gedurende als voorafgaand aan de bewonersavond op 31 januari 2018 zijn geregistreerd en hieronder weergegeven. De punten zijn op basis van hoe vaak ze genoemd zijn ingedeeld in drie categorieën: Breed gedeeld, vaker voorkomend en gesignaleerd. Veel voorkomende punten kunnen zijn samengevoegd tot een overkoepelend punt

A1.1 Breed gedeeld

- Route lijn 183 is achteruitgegaan na aanpassing, de oost-west verbinding en daarmee de verbinding naar verschillende voorzieningen is vervallen. Maasstad Ziekenhuis en station Barendrecht worden hierbij het vaakst genoemd
- Vervoer mist in de avonden en in het weekend
- Wens: Elektrische bussen om stank, roet en geluidsoverlast tegen te gaan
- Voorstel: Alternatieve route lijn 84 bij Voordijk. De alternatieven zijn: huidige route via Bachlaan, oude route via Boerhavelaan, route via Sweelincklaan, of route via Voordijk (west). Een ander alternatief is enkel in de daluren een alternatieve route te rijden. De redenen om voor alternatieve route te kiezen zijn lastige bochten en overlast (trilling, geluid, stank, uitstoot). De buurtbus kan ervoor zorgen dat toch alle gebieden bediend blijven. Als alternatieve route niet mogelijk is, wordt gepleit voor minder bussen buiten de spits.
- Belangen van reizigers moeten ook worden afgewogen tegen belangen van niet reizende inwoners
- Eventuele snelheidsverhoging tram 25 zorgt voor overlast in de omgeving
- Zowel de bussen als tram 25 rijden vaak te hard, dit zorgt voor overlast

A1.2 Vaker voorkomend

- Frequentie bus 183 mag omhoog naar kwartierdienst
- Gratis OV voor 65+ is erg fijn, jammer dat NS er niet aan meedoet
- Tram 25 is een goede verbinding
- Tram 25 doortrekken naar Station Barendrecht

A1.3 Gesignaleerd

- De trein richting Dordrecht en Rotterdam mag vaker rijden dan 2x per uur in de daluren
- Invalide-instap aan beide zijden mist bij halte Postkantoor
- Frequentie bus 601 verhogen
- Positief over mooi station
- Bewoners Weidepoort (Lagewei) zijn grotendeels blij met lijn 183
- Bussen rijden vaak leeg
- Snelle verbinding van Barendrecht oost naar Zuidplein gewenst
- Lijn 601 doortrekken naar Bijdorp via Oud Haven
- Vervoer over water vanuit Barendrecht naar Oud-Beijerland/Zwijndrecht/Dordrecht om wegennet te ontlasten
- Plaatsen Abri bij halte Bijdorp bedrijventerrein
- Haltes tram 25 voorzien van P+R voorziening
- Doorgaande verbinding Rhoon-Barendrecht-Ridderkerk
- Frequentie nachtbus (Bob-bus) verhogen
- Tram 25 in het weekend ook 's nachts laten rijden

- Zorg voor deur tot deur vervoer om ouderen deel te laten nemen aan de samenleving. Richt dit op de concrete voorzieningen waar ouderen behoefte aan hebben.
- Reistijd per bus is te lang
- Tram en bus beter laten samenwerken en elkaar laten aanvullen
- Hoogfrequent en snel om de wijken heen, aanvoer vanuit de wijken naar de hoofdadars