

Technische vragen SP Rotterdam - HOV-keuze 3^e oeververbinding

De SP heeft enkele technische vragen rondom de HOV-keuze 3^e oeververbinding. Omdat dit onderwerp technisch complex is, is het verzoek om de technische vragen te beantwoorden voorafgaand aan de sessie van 12 maart, zodat er tijdens de sessie eventueel vervolgvragen gesteld kunnen worden.

De 3^e oeververbinding komt voort uit een MIRT verkenning. Voor de HOV-keuze is het van belang om te weten hoe druk het op en nabij de brug wordt.

Vooraf:

In het vastgestelde voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een HOV-verbinding met tramkwaliteit. Tramkwaliteit is daarbij gedefinieerd aan de hand van een aantal constanten (pagina 11 van de beslisinformatie HOV-systeemkeuze). Het gaat o.a. om een comfortabel OV-systeem met een gemiddelde snelheid van 25 km/h, een vrije baan en een frequentie van 12x per uur.

Zowel bij een BRT als bij een tram gaan we dus uit van een volledige vrije HOV-baan, die apart wordt ingepast op de stadsbrug. Er is dus geen relatie met het autoverkeer en de hoeveelheid auto's op de stadsbrug.

1. Kan er een overzicht worden aangeleverd met alle, voor, tijdens en na de MIRT-verkenning, onderzochte scenario's rondom de hoeveelheid autoverkeer over de nieuwe oeververbinding en hoeveel autoverkeer er per scenario is berekend? (Inclusief hyperlinks naar de relevante onderzoeken/rapportages)?

De MIRT-verkenning is in twee fases uitgevoerd; 1. analytische fase en 2. beoordelingsfase.

In de analytische fase (2020-2021) is een brede range aan alternatieven op hoofdlijnen bekeken. Zie bijlage 6 (Korte beschrijving alternatieven oeververbinding) van de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO):

https://oeververbindingen.nl/app/uploads/MIRT_NKO_Bijlagen-1.pdf

Conclusie uit de NKO ten aanzien van autoverkeer was als volgt:

(https://oeververbindingen.nl/app/uploads/MIRT_NotitieKansrijkeOplossingen_juli21.pdf f - pagina 58):

“De opties voor de oeververbinding zijn uitgewerkt uitgaande van 2 rijstroken per richting voor het autoverkeer. Als er geen verbinding is voor auto's of uitgegaan wordt van 1 rijstrook per richting is de benodigde ruimte kleiner. Met deze werkwijze is de maximaal benodigde ruimte in beeld gebracht en zijn inpassingsknelpunten en – opgaven worst case benaderd.

Als de oeververbinding wordt voorzien van 2 rijstroken per richting wordt de oeververbinding door meer auto's gebruikt dan wanneer uitgegaan wordt van 1 rijstrook per richting. Uitgaande van de locatie van brugoptie 'zone bocht, A' neemt het aantal auto's per dag dan toe van maximaal circa 25.000 tot circa 35.000. De A16 wordt dan circa 3% extra ontlast.

In brugoptie 'zone oost, B' wordt uitgegaan van een oeververbinding met 2 rijstroken per richting. Een verbinding zonder autoverkeer is hier geen voor de hand liggende optie. De reden is dat de maatregelen op de A16 in deze optie bedoeld zijn om het stedelijke verkeer (en een deel van het inkomende/uitgaande verkeer) via de stadsbrug te leiden en niet meer via de (parallelbanen van de) Van Brienenoordbrug. De stadsbrug moet deze verkeersstroom dan wel aankunnen. In deze optie is de omvang van de verkeersstroom op de stadbrug circa 58.000 auto's per dag."

Het BO MIRT heeft eind 2021 een besluit genomen over de meest kansrijke oplossingen (NKO) en is afgesproken om te trechteren naar 6 alternatieven om nader te onderzoeken.

Op basis van de NKO is besloten dat maatregelen op de Brienenoordcorridor zelf het meest effectief zijn om het fileknelpunt op de A16 op te lossen. De denkrichting waarbij autoverkeer structureel en dwingend vanaf de A16 via een nieuwe oeververbinding wordt gestuurd is onwenselijk bevonden vanwege de extra negatieve effecten op stedelijke leefkwaliteit (te veel onnodig verkeer door de stad), waaronder in de Esch. In de beoordelingsfase is daarom alleen nog onderzoek gedaan naar varianten met 2 keer 1 rijstrook per richting.

In de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning (2022) zijn 6 samengestelde pakketten (alternatieven) onderzocht. Op basis van deze 6 alternatieven is het uiteindelijke voorkeursalternatief samengesteld. De onderzoeksresultaten van de 6 alternatieven én het voorkeursalternatief zijn verwerkt in het integraal verkenningen- en milieueffectrapport, een van de onderliggende rapportages bij het raadsvoorstel voor de partiele herziening van de omgevingsvisie eind 2023 (<https://gemeenteraad.rotterdam.nl/Reports/Document/1a0d8b97-8da7-4bbd-9ec3-fd6912fef87e?documentId=15355cd4-1e63-444d-aa9f-26977840f26c>).

Samenstelling alternatieven beoordelingsfase en hoeveelheid autoverkeer

	Tram West Brug	Tram Bocht A Brug	(Afzink)tunnel	Tram Bocht B Brug
Beschrijving alternatief	- Tram + fiets + voetganger - Geen auto mogelijk - Tram op maaiveld	- Tram + fiets + voetganger - Geen auto onderzocht, wel mogelijk - Tram op +1 noordoever en -1	- Tram + fiets + voetganger - Geen auto mogelijk - Tram op +1 noordoever en -1 zuidoever, op	- Tram + fiets + voetganger - Met 2x1 rijbaan auto (50km/h) - Tram op +1 noordoever en

		zuidoever, op maai veld bij aanlandingen	maai veld bij aanlandingen	maai veld zuidoever
Aantal mvt	Nvt	Niet onderzocht	N.v.t.	15.000 mvt/etmaal

	Metro Bocht A	Metro Bocht B
Beschrijving alternatief	- Metro + fiets + voetgangers - Aparte tunnel voor langzaam verkeer - Geen auto mogelijk - Boortunnel metro van Kralingse Zoom naar Zuidplein	- Metro + fiets + voetgangers + auto (2x1, 50km/h) - Multimodale afzinktunnel ter hoogte rivier - Metro in gegraven tunnel noordoever, boortunnel zuidoever
Aantal mvt	n.v.t.	15.000 mvt/etmaal

Aantal motorvoertuigen bij gekozen voorkeursalternatief

	Voorkeursalternatief: stadsbrug bocht A
Beschrijving alternatief	- HOV Tramkwaliteit + fiets + voetganger + auto - 2x1 rijbaan, autoluw (doorgerekend obv 30 km/h) - HOV op maaiveld
Aantal mvt	11.000 mvt / etmaal

2. Het projectteam is naar Nantes geweest om een busvariant en tramvariant te vergelijken. Indien er door het lokaal bestuur/vervoersbedrijf/experts presentaties zijn gegeven, kunnen deze gedeeld worden?

Reactie: In Nantes is kort, op locatie gesproken met een expert van Nantes Métropole (de vervoersregio). Er zijn geen presentaties gegeven. Het werkbezoek was vooral bedoeld om zelf mogelijke OV-systemen en de verschillen daartussen te ervaren. De opgedane kennis (en beelden) zijn verwerkt in de toegezonden rapportage.

3. Hoe is de RET betrokken geweest bij de uitwerking van de twee overgebleven varianten?

Reactie: De RET is als concessiehouder van de railconcessie Rotterdam en de busconcessie Rotterdam en omstreken een belangrijke stakeholder bij de ontwikkeling van de nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. De rol van RET is tweeledig:

- Vanuit haar verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer in Rotterdam heeft de RET veel kennis van operatie/exploitatie, beheer en onderhoud van de OV-infrastructuur. Dat is een belangrijke bron van informatie voor het MIRT-project. Daarom wordt de RET al sinds de MIRT-verkenningfase betrokken bij de uitvoering van de benodigde onderzoeken en studies. Ook bij het ontwikkelen van de beslisinformatie voor de systeemkeuze is de RET vanuit deze inhoudelijke expertise betrokken geweest. Die betrokkenheid is gericht op het inbrengen van inhoudelijke expertise, niet op het borgen van belangen.*
- Daarnaast heeft de RET als stakeholder ook een belang bij de nieuwe HOV-verbinding. Om – naast kennis en expertise – ook dit belang te kunnen inbrengen, maakt de RET deel uit van de Bestuurlijke Adviesgroep van het MIRT-project. Deze adviesgroep bestaat uit institutionele partijen zoals de RET, NS, Havenbedrijf Rotterdam, Waterschap Hollandse Delta, Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard en de gemeente Capelle aan den IJssel. Om deze inbreng goed te verankeren op bestuurlijk niveau is een Bestuurlijke Adviesgroep ingericht waarin deze partners voorafgaande aan de bestuurlijke besluitvorming de gelegenheid krijgen om het Bestuurlijk Overleg te adviseren. De reflectie die de RET heeft verzonden heeft zij verstuurd vanuit haar rol als deelnemer aan deze adviesgroep.*

4. De concessienorm met 2 staanplaatsen per m² is in de verkenningfase gebruikt, wat is de aanleiding om in de huidige uitwerking te rekenen met een volnorm van 4 staanplaatsen per m²?

- MRDH is bevoegd gezag OV en legt in de OV-concessies met de vervoerders vast welke capaciteitsnorm van toepassing is.*
- In aanloop naar een nieuwe railconcessie in de Rotterdamse regio denkt de MRDH na over nieuwe uitgangspunten. Ze wil daarbij aansluiten bij (landelijke) ontwikkelingen in het openbaar vervoer. De langjarige trend in het OV in de metropoolregio is dat 'overdag' het OV aan belang toeneemt en de spitsen stabiliseren dan wel licht aan belang afnemen. Daarnaast zetten diverse overheden in op 'spitsspreiden', dus een betere spreiding van reizigers tussen spits en 'overdag'. Het invoeren van een 'volnorm' (al dan niet specifiek voor de spits) kan daarbij een mogelijk instrument zijn.*
- Het criterium voor capaciteit en toekomstvastheid speelt inderdaad een belangrijke rol. In de beslisinformatie zijn voor beide criteria (huidige capaciteitsnorm en volnorm) de scores van tram en BRT in beeld gebracht. Daarbij is ook aangegeven dat het hanteren van het volnorm-criterium effect heeft op de reizigerskwaliteit (voor*

beide systemen) en dat het hanteren van een nieuw criterium een juridisch risico introduceert.

5. Wat betekent een volnorm van 4 staanplaatsen per m2 voor de toegankelijkheid van de HOV voor mensen die minder mobiel zijn?

Op dit moment geldt de inzetnorm, zoals vastgelegd in de huidige railconcessie. Een eventuele aanpassing van de capaciteitsnorm en het debat over mogelijke consequenties zal door de MRDH worden voorbereid in het kader van de nieuwe concessie.

6. Wat zijn de risico's als blijkt dat de gekozen volnorm niet werkt binnen de OV-concessie (zoals de opgenomen vervoersplicht)?

Op dit moment geldt de inzetnorm, zoals vastgelegd in de huidige railconcessie. Een eventuele aanpassing van de capaciteitsnorm en het debat over mogelijke consequenties zal door de MRDH worden voorbereid in het kader van de nieuwe concessie.

In de u toegezonden informatie hebben we aangegeven dat het op dit moment hanteren van de volnorm een juridisch risico is voor het project, omdat het geen vastgesteld beleid betreft.

Als besloten wordt tot het hanteren van de volnorm in toekomstige OV-concessies, dan bestaat hier risico dat na openstelling in de praktijk blijkt dat de vervoersvraag groter is dan de maximale capaciteit van het OV-systeem. Als dit risico zich voordoet, moet voor de BRT het aantal voertuigen per uur worden verhoogd (met een extra opgave voor verkeersregelingen met andere verkeersstromen en/of het ongelijkvloers maken van kruisingen). Bij een tram kan de capaciteit worden uitgebreid door voertuigen te koppelen.

7. Betere inpassing van BRT op Zuidplein zal volgens de RET in de praktijk tot grote meerkosten kan leiden die de aangenomen kostenvoordelen weer teniet kunnen doen. Waar kunnen we deze meerkosten vinden in de berekeningen? Waar komen deze kosten te liggen?

Reactie:

Ten behoeve van de keuze voor een passend HOV-systeem is op hoofdlijnen in beeld gebracht wat het verschil is tussen een BRT-systeem en een tramsysteem bij de aansluiting op bus- en metrostation Zuidplein. Hierbij is geconstateerd dat het bij een BRT mogelijk is om aan te landen op het busstation Zuidplein, maar dat dit vraagt om ingrepen en aanpassingen aan het busstation. Het betreft dan met name een

aanpassing aan de huidige halteplaatsen en -indeling, die mogelijk ook gevolgen heeft voor andere buslijnen.

Een tramverbinding kan niet halteren op het busstation. Afhankelijk van de systeemkeuze zal de exacte aanlanding bij Zuidplein verder worden uitgewerkt en ontworpen. Op dat moment is het pas mogelijk om hier een kostenraming bij te maken.

8. De RET zegt dat de rijervaring bij een tram comfortabeler is vanwege toegankelijkheid, daarnaast spreekt Rover van de bekende 'trambonus', terwijl het beslisdocument comfort als 'niet onderscheidend' beschouwt. Op basis waarvan is dit geconcludeerd?

Reactie: In de beslisinformatie is aangegeven dat het verschil in comfort en toegankelijkheid tussen een tram en BRT niet onderscheidend is. De materieelkeuze is van groter belang. De reflectie van de RET bevat geen informatie op basis waarvan de eerder toegezonden beslisinformatie moet worden bijgesteld.

De 'trambonus' is voor deze systeemkeuze niet onderscheidend, omdat we 'HOV met tramkwaliteit' als uitgangspunt hebben genomen en daarbij gelden voor beide systemen (BRT en tram) dezelfde kwaliteitseisen qua snelheid, frequentie, comfort e.d. Een BRT is qua kwaliteit dus echt een ander systeem dan een reguliere bus.

9. Wat betekent de introductie van HOV voor het overige OV van Zuid naar Noord, zoals bussen die nu over de Brienenoordbrug gaan, blijven deze routes behouden?

Dat kunnen we nu nog niet aangeven. Op basis van de systeemkeuze zal een netwerkstudie worden uitgevoerd, waarin gekeken wordt naar de inpassing van de nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein in het bestaande OV-systeem en mogelijke optimalisaties daarbij.

We willen eerst een keuze te maken voor het HOV-systeem om te voorkomen dat we een dubbele netwerkstudie moeten uitvoeren.