

Schriftelijke vragen 3^e stadsbrug, OV en HOV (agendapunt 2.04) te bespreken op 12 maart 2025.

1. Op 5 februari heeft de commissie MHEK de “Basisrapportage MIRT 3^e stadsbrug, HOV en Station Stadionpark [25bb000669] besproken. Wat in die bespreking niet aan de orde is gekomen is het alternatief om de 3^e stadsbrug direct naast de Van Brienenoordbrug te bouwen. Na de vergadering hoorde ik van steeds meer mensen de vraag waarom dat alternatief niet is meegenomen in de afweging.

In de MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (oktober 2023), binnen de deelstudie Oeververbinding en openbaar vervoer (O&OV,) zijn zes alternatieven gedefinieerd op basis van onder andere:

- a. type oeververbinding (brug of tunnel);
- b. locatie van de oeververbinding;
- c. wel of geen autoverbinding over de oeververbinding;
- d. type openbaar vervoer (tram- of metrokwaliteit).

In al die alternatieven ligt de 3e stadsbrug op ongeveer dezelfde plaats. In de Basisrapportage MIRT Project Stadsbrug HOV Station Stadionpark [24bb008305] van 31 oktober 2024, dat aan de commissie MHEK is gestuurd op 17 januari 2025 is nog maar sprake van 1 alternatief als door de Raad besloten op december 2023, namelijk een stadsbrug tussen De Esch en de zuidoever van de Maas, maar dit alternatief nog nader moet worden onderzocht.

Omdat een 3e stadsbrug direct naast de Van Brienenoordbrug een mogelijk beter alternatief is en

- a. dezelfde HOV-verbinding kan bieden;
- b. dezelfde hoeveelheid of zelfs meer verkeer kan overnemen van de huidige Van Brienenoordbrug;
- c. voldoet aan de eisen (voor zover door ons te overzien) aan het convenant tussen Rotterdam, het Rijk, de Provincie en de MRDH;
- d. tegemoet komt aan de bezwaren van de betrokken bewonersorganisaties;
- e. de schade aan de natuur op de Esch voorkomt;
- f. geen belemmering vormt voor de scheepvaart op de Maas;
- g. geen belemmering vormt voor de plannen voor de woningbouw op de Oostflank;

Graag vernemen we wat de argumenten zijn waarom dit alternatief niet is meegenomen of alsnog een onderwerp in de studiefase kan zijn.

Proces:

Het MIRT-project Stadsbrug en OV (voorheen oeververbindingen regio Rotterdam)wordt aangepakt volgens de leidraad spelregels van het MIRT, de standaard werkwijze voor infrastructuurprojecten die door Rijk en regio samen worden gefinancierd via het MIRT. Hierin is vastgelegd via welke stappen een MIRT-project wordt voorbereid en uitgevoerd. Na iedere stap wordt getrechterd en bestuurlijk besloten welke oplossing(en) in de volgende fase verder worden onderzocht.

Eind 2019 hebben de betrokken opdrachtgevers het startbesluit genomen om te starten met de MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam. De MIRT-verkenning is in twee fases uitgevoerd. In de eerste fase (analytische fase, 2020-2021) is een brede range aan oplossingen onderzocht. In deze fase is ook een stadsbrug direct gelegen naast de Van Brienenoordbrug onderzocht.

Vervolgens heeft het BO MIRT eind 2021 een besluit genomen over de meest kansrijke oplossingen (NKO, zie https://oeververbindingen.nl/app/uploads/MIRT_NotitieKansrijkeOplossingen_juli21.pdf) en is afgesproken om te trechteren naar 6 alternatieven die nader onderzocht zijn in de tweede fase (beoordelingsfase) van de MIRT-verkenning. Eind 2022 heeft het BO MIRT een bestuurlijke afspraak gemaakt over het voorkeursalternatief van een stadsbrug op de beoogde locatie, een HOV-lijn met tramkwaliteit tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en een station bij Stadionpark. Dit voorkeursalternatief is juridisch-planologisch vastgelegd in een partiele herziening van de Rotterdamse omgevingsvisie. In een aantal zienswijzen hebben partijen nogmaals aandacht gevraagd voor een brug direct naast de van Brienenoordbrug. In de Nota van Beantwoording is herhaald (zie hieronder) waarom deze optie niet verder onderzocht is na de analytische fase. Eind 2023 heeft de gemeenteraad de partiele herziening van de Rotterdamse omgevingsvisie en het voorkeursalternatief voor uitwerking in de planning- en studiefase vastgesteld.

In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief in stappen (zie hiervoor de begeleidende brief bij de Basisrapportage) verder uitgewerkt tot uiteindelijk een definitief ontwerp, dat in de realisatiefase daadwerkelijk gebouwd kan worden.

Inhoud – uit Nota van Beantwoording:

In de eerste fase van de MIRT-verkenning is ook een oeververbinding direct naast de Van Brienenoord onderzocht, mede op verzoek van een aantal bewonersorganisaties. In de Notitie Kansrijke Oplossingen is deze oeververbinding direct naast de Van Brienenoord afgevalen als kansrijke oplossing omdat hij onvoldoende bijdraagt aan de doelstellingen van het project en een verbinding op deze locatie niet goed aansluit op het netwerk van de stad.

- Ten opzichte van het gekozen tracé is een HOV-verbinding direct naast de Brienenoord onaantrekkelijk, omdat er een veel minder directe aansluiting op Station Stadionpark is, de belangrijkste verstedelijkingslocaties binnen de Oostflank niet worden aangedaan (of met een grote omrijdroute). Hierdoor scoort deze optie slecht op de doelstellingen 'aanjagen verstedelijking' en 'verminderen van het capaciteitsknelpunt in het OV in het centrum'.
- Deze locatie geeft een minder directe verbinding met de focuswijken in Rotterdam-Zuid en de belangrijke economische locaties in Rotterdam-Noord. De bijdrage aan de doelstelling 'kansen voor mensen' is hierdoor veel minder dan op de gekozen locatie.
- Een brug direct naast de Van Brienenoord is technisch en ruimtelijk moeilijk in te passen.

Omdat deze optie dus al halverwege de MIRT-verkenning – na de analytische fase – is afgevalen, hebben we deze optie niet verder uitgewerkt en onderzocht.

2. Betreffende de HOV-verbinding is in de MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (oktober 2023) sprake van een HOW tramverbinding of een HOV metroverbinding. De mogelijkheid van een busverbinding komt in dat stuk niet voor. Daarom vragen wij om de Beslisinformatie HOV systeemkeuze uit te breiden met een metro-alternatief zodat de raad in haar overwegingen kan meenemen waarom het metro-alternatief is afgevalen dat volgens de MIRT studie uit oktober 2023 in de overwegingen zou worden meegenomen. Ten tweede

wordt in de Beslisinformatie HOV-systeemkeuze voor het alternatief Bus Rapid Transit ("BRT") zowel plaatjes bijgevoegd van de tram op banden als van een gewone bus. Op eerdere vragen aan wethouder Karremans over de tram op banden heeft deze aangegeven dat de tram op banden geen levensvatbaar alternatief zou zijn omdat hiermee een nieuw soort voertuig wordt geïntroduceerd waarmee wordt afgeweken van de standaardisatie in het onderhoud van de RET. Daarom zouden wij graag een betere uitleg willen ontvangen of er wel sprake is van de tram op banden of dit eigenlijk een stap is naar een gewone bus.

Toelichting afgesproken voorkeursalternatief

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.

Een metroverbinding kent andere eisen en kwaliteitskenmerken (o.a. gemiddelde snelheid van 35 km/h, hogere capaciteit, volledige afgescheiden baan). Deze kwaliteitskenmerken zijn alleen haalbaar met een volledig ondergrondse verbinding over de volledige lengte van het hele tracé. Op basis van de onderzoeken is deze optie aan het einde van de MIRT-verkenning afgefallen. De verwachte aantallen reizigers zijn te laag om een metroverbinding te verantwoorden. Daarnaast vraagt een ondergrondse metroverbinding een zeer grote investering, die niet alleen door de gemeente Rotterdam gedragen kan worden. Het Rijk heeft aangegeven dat binnen de huidige financiële kaders een volledig ondergrondse metroverbinding geen realistische optie is.

Invulling tramkwaliteit

De afgesproken HOV met tramkwaliteit kan worden gehaald met meerdere OV-systemen. In de toegestuurde beslisinformatie is toegelicht welke systemen zijn onderzocht. Uit dit onderzoek blijven er twee systemen over die voor de HOV-lijn Kralingse Zoom – Zuidplein mogelijk zijn, namelijk een BRT en een tram.

Een BRT komt overeen met de eerdergenoemde tram op banden. Dit is geen reguliere bus, maar een hoogwaardig dubbelgelede bus, met een lage instap en een uitstraling vergelijkbaar met een tram. Vrijwel alle afbeeldingen die zijn gebruikt in de beslisinformatie zijn foto's van de BRT in Nantes.

Zowel een tram als een BRT-systeem heeft voor- en nadelen. Deze worden in de beslisinformatie toegelicht. Als de betrokken partijen gezamenlijk kiezen voor een BRT-systeem, dan introduceren we hiermee inderdaad een nieuw systeem in de regio, waarvoor nieuwe voorzieningen nodig zijn t.a.v. beheer en onderhoud.

Wij zien uw antwoorden graag tegemoet. Met vriendelijke groet,



René Segers-Hoogendoorn