



Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Internet: www.rotterdam.nl

Van: Sander Leijts
Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Ons kenmerk: M2210-3855 - 22bo006067

Onderwerp: Antwoorden technische vragen II
MIRT-verkenning Oeververbindingen regio
Rotterdam

Datum: 19 oktober 2022

Aan de commissie MHEK

Beste commissieleden,

Op 5 en 6 oktober jl. zijn technische vragen over de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam gesteld, naar aanleiding van het presentatierapport beslisinformatie dat aan uw raad gestuurd is (M2209-7155 D2209-132795 22bo5596). Dit in voorbereiding op de bespreking in de commissie MHEK op woensdag 12 oktober jl. Niet alle vragen zijn tijdig bij de griffie aangekomen, die worden middels deze brief daarom alsnog beantwoord.

Inleidend wordt door de ChristenUnie genoemd dat het college stelt dat de bezettingsgraad van een metro laag is. Voorts wordt aangegeven dat zij van de RET begrijpen dat de huidige metrolijnen juist de hoogste bezettingsgraad kennen.

Vraag: Waarop is deze stellingname gebaseerd?

Antwoord: In de MIRT-verkenning zijn verkeersmodelberekeningen uitgevoerd met het Verkeersmodel MRDH (V-MRDH). De bezettingsgraden van zowel tram- als metrokwaliteit komen voort uit de uitgevoerde modelberekeningen. Er is gekeken naar de bezetting van een nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, niet naar de bezetting van de bestaande metrolijnen.

Vraag: Hoeveel capaciteit haalt de beoogde tramlijn weg van de huidige knelpunten en hoeveel capaciteit is dan nog beschikbaar voor groeiend aantal reizigers vanwege een toenemend aantal woningen en inwoners?

Antwoord: Metrokwaliteit levert een grotere bijdrage aan het oplossen van het IMA-knelpunt, circa -15% (tram circa -10%). Het aantal reizigers 34.000 – 37.000 instappers ligt hoger dan bij een tramvariant (18.000 – 20.000). De bezetting van de metro, uitgaande van dit aantal instappers, is circa 30%. Bij een tram is deze bezetting circa 80%. De capaciteit van de tram is uit te breiden door hogere frequenties en langere tramstellen. Met tramkwaliteit kunnen de huidige verstedelijkingsambities in de stad opgevangen worden. In de referentiesituatie voor de modelberekeningen is een groot deel van de woningbouwplannen van de in totaal 35.000 woningen in de Oostflank meegenomen.



Vraag: Wat maakt dat een tram over een brug (met een klep) volgens het college te kwalificeren is als een HOV-verbinding?

Antwoord: HOV-tramkwaliteit vraagt om snelheid, vlotte doorstroming, comfort en betrouwbaarheid; idealiter wordt de traminfrastructuur zo veel mogelijk conflictvrij ingepast t.o.v. het andere verkeer; dit stelt eisen aan de inpassing in de omgeving. Brugopeningen kunnen effect hebben op vertraging van de tram, al kan hier met o.a. venstertijden rekening mee worden gehouden, zoals bijvoorbeeld ook gebeurt bij de Erasmusbrug en Van Brienenoordbrug.

Voorts wordt door de ChristenUnie aangegeven dat het college op pagina 3 van de collegebrief stelt dat de nieuwe verbinding door naar schatting 15.000 auto's per dag gebruikt zal worden. Op pagina 4 stelt het college dat het er een stuk minder zullen zijn.

Vraag: Wat is het nu en welke onzekerheidsmarge zijn daarbij aan te geven? Is het ook mogelijk dat het er een stuk meer blijken te zijn? Kunt u ter vergelijking aangeven welke verkeersstromen dagelijks over de Algerabrug, Brienenoordbrug, Willemsbrug, Erasmusbrug, en door de Maastunnel, Beneluxtunnel (en prognose Blankenburgtunnel) gaan en hoe zich deze afgelopen 20 jaar ontwikkeld hebben?

Antwoord: Een exact aantal auto's dat gebruik zal maken van een nieuwe verbinding is niet te geven.

Er zijn in deze verkenning in zeef 1 (analytische fase) en zeef 2 (beoordelingsfase) verschillende varianten en locaties van een oeververbinding onderzocht. Bij een twee keer eenbaans verbindingsweg ligt de bandbreedte van de etmaalintensiteit op de oeververbinding tussen 14.000 en 25.000 motorvoertuigen, afhankelijk van de ligging. Bij een locatie op Zuid aansluitend bij de Stadionrotonde (bocht B) ligt de intensiteit op ca. 14.000 motorvoertuigen (bij max snelheid 50 km/uur). Bij een locatie aansluitend bij de Olympiaweg (bocht A) op 25.000 motorvoertuigen (ook bij maximumsnelheid van 50m/uur).

In het alternatievenonderzoek in de MIRT-verkenning is alleen een brug onderzocht met maximumsnelheid 50 km/uur. Uit een nadere analyse blijkt dat, als de gehele route over de brug 30 km/uur wordt, de intensiteit daalt tot 10.000 à 15.000 motorvoertuigen. Dit is minder dan de helft (40%) van het aantal dat nu over de Erasmusbrug rijdt. De nieuwe brug is bij 30 km/uur ook een stuk rustiger dan de Willemsbrug (33%).

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het gebruik van de oeververbindingen in de regio Rotterdam, in historisch perspectief in motorvoertuigen per etmaal (x1.000). Hierbij is gebruik gemaakt van historische telgegevens en de prognoses in de MIRT verkenning. Te zien is dat het autoverkeer de afgelopen 35 jaar vooral is gegroeid op de rijkswegen. Stedelijk is het gebruik de afgelopen 35 jaar gedaald, ondanks de aanleg van de Erasmusbrug (1996).

Naar de toekomst zal de groei op de rijkswegen nog aanhouden, zij het minder dan voor de eeuwwisseling. Op de stedelijke oeververbindingen stabiliseert het autoverkeer.

Als ook de effecten van de uitvoering van de Rotterdamse mobiliteitsaanpak en een grootschalige uitrol van de 30 km/uur worden meegenomen zal de intensiteit op de stedelijke verbindingen ook verder afnemen. Deze cijfers zijn niet in de tabel opgenomen.

Bij realisatie van een nieuwe stedelijke oeververbinding zal de intensiteit op de van Brienenoordbrug en op de andere stedelijke oeververbindingen iets dalen. De mate waarin hangt af van het ontwerp, waarbij de auto te gast is.



Motorvoertuigen per werkdag (x1.000)				
	1986	2000	2019	2040
Blankenburgverbinding	-		-	49
Beneluxtunnel	71	100	159	149
Maastunnel	76	72	44	45
Erasmusbrug	-	28	36	35
Willemsbrug	32	20	17	16
van Brienenoordbrug	123	222	220	240
Algerabrug	nb	nb	48	49
Totaal (excl. Algerabrug)	302	442	476	534
Totaal Stedelijk Rotterdam	108	120	97	96
Totaal Rijkswegen	194	322	379	438

Vraag: Is er voor of op basis van de collegevariant een verkeerd circulatie-plan gemaakt voor het verkeer binnen de ring? En zo ja, kan het college dit plan met ons delen?

Antwoord: In de MIRT-verkenning is uitvoerig onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten van de zes onderzochte alternatieven. Het gaat om netwerkeffecten op verschillende modaliteiten: auto, OV en fiets/voetganger. Denk hierbij ook aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid voor hulpdiensten en eventuele modal-split verschuivingen als gevolg van de onderzochte maatregelen.

Het maken van een VCP is geen onderdeel van de MIRT-verkenningsfase. In de planuitwerking zal uitvoerig onderzoek gedaan worden naar de brede netwerkeffecten van het voorkeursalternatief.

Vraag: Welke bijdrage kan de nieuwe oeververbinding leveren in het verder autoluw maken van de binnenstad?

Antwoord: Een nieuwe oeververbinding vermindert de verkeersdruk op een aantal bestaande oeververbindingen en toeleidende wegen. De Maastunnel, Erasmusbrug en Willemsbrug liggen in het centrum en dat strookt met de collegedoelestellingen om het centrum autoluwer te maken. Ook ontstaat er een nieuw alternatief voor (kortere) verplaatsingen met het OV, de fiets en lopend. Het wordt daardoor aantrekkelijker om hiervoor te kiezen.

Vraag: Is de optie onderzocht om de Erasmusbrug autovrij te maken? Op welke manier zou dat mogelijk zijn op basis van de nu bekende cijfers?

Antwoord: In de MIRT-verkenning is de optie om de Erasmusbrug autovrij te maken niet onderzocht.

Vraag: Is het mogelijk om bij een brug-variant te snelheid te maximaliseren op 30 km per uur? Of om een auto-te-gast-concept toe te passen? Wat acht het college verder nodig voor een brug met een promenade-uitstraling?

Antwoord: Ja, het is mogelijk om de snelheid te maximaliseren op 30 km per uur. Het college zet in op een autoluwe wegverbinding, beperkt geschikt voor autoverkeer, hulpdiensten en nieuwe mobiliteitsconcepten. We gaan ervan uit dat de auto te gast is. In de inrichting van de brug geven we ruim baan aan de tram, fietsers en voetgangers. Uitgangspunt is twee keer één rijstrook voor auto's. In de volgende fase gaan we werken aan het ontwerp van de brug.

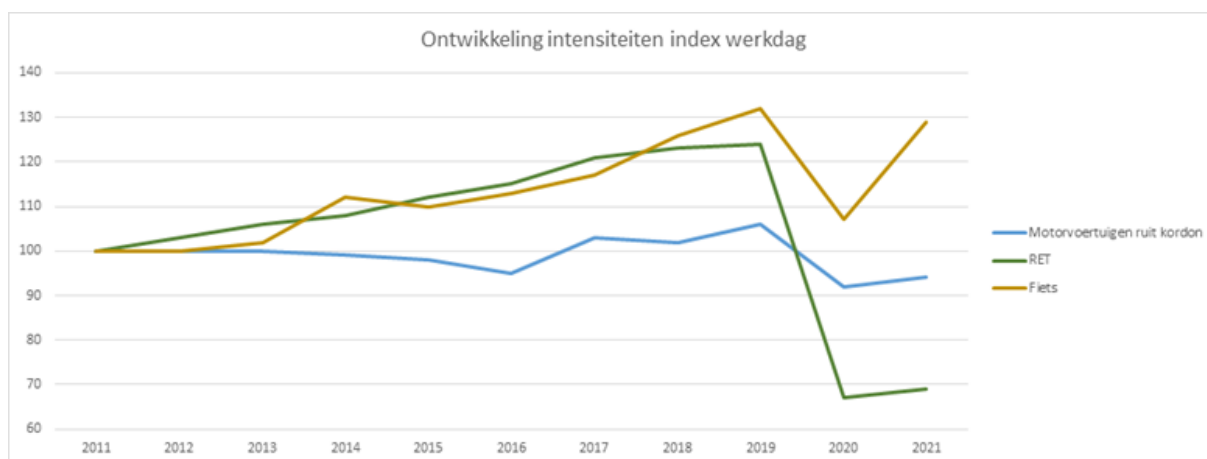
Vraag: Welke modal-shifts hebben zich de afgelopen decennia voorgedaan? Dus welke verschuiving in gebruik van auto, OV, fiets en stroomfietsen zijn waarneembaar en wat zijn de verwachting voor de toekomst?



Antwoord: In onderstaande grafiek staat de ontwikkeling van het gebruik van auto, openbaar vervoer (RET) en fiets in de afgelopen 10 jaar in het gebied dat door de Ruit van snelwegen om Rotterdam wordt begrensd.

Tussen 2011 en 2019 is vooral het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (vooral de metro) sterk toegenomen. Het autogebruik is slechts beperkt gegroeid. De cijfers 2020 en 2021 zijn sterk beïnvloed door de Corona pandemie.

Op basis van prognoses van het Verkeersmodel MRDH wordt verwacht dat de modal shift verder zal verschuiven richting fiets en openbaar vervoer. Het fietsgebruik zal blijven doorgroeien binnen de Ruit, het autogebruik zal naar verwachting stabiliseren of afnemen. Het openbaar komt naar verwachting in 2025 weer op het niveau van voor Corona en zal daarna weer op het groeipad van het afgelopen decennium komen.



Voorts wordt door de ChristenUnie gesteld dat de beste brug een tunnel is, zo hoorden we van de specialisten.

Vraag: Wat is het risico dat door inpassingsproblemen de totale kosten (inclusief risico opslagen voor de scheepvaart, toenemende kans op ongelukken, etc) van een brug die van een tunnel zullen overschrijden?

Antwoord: In de kosteninschattingen is voor zowel brug als tunnel rekening gehouden met inpassingsmaatregelen, ook om aan de nautische uitgangspunten te kunnen voldoen. Deze worden in de planuitwerking gedetailleerd nader onderzocht en ontworpen.

Vraag: Station Stadionpark: betekent dit dat de mogelijk ombouw van treinspoor tot metro richting Dordrecht hiermee van de baan is?

Antwoord: Realisatie van een nieuwe stadsbrug met HOV-verbinding en de ontwikkeling van station Stadionpark versterken elkaar. Het stedelijk openbaar vervoer wordt zo goed verknoopt met het NS-spoorwegennet.

De 'Oude Lijn' – spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht – maakt onderdeel uit van het programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking). De schaalsprong op de Oude Lijn, door het Rijk ook aangemerkt als NOVEX-gebied voor verstedelijking, behelst o.a.:

- Realisatie van 75.000 extra woningen (tot 2030) en ook werklocaties en voorzieningen langs/nabij de Oude Lijn;
- Doorontwikkeling (richting 2040) van het bestaande spoor naar een 'metroachtig' systeem met 12x/u CitySprinters op eigen baan, aanvullend op Intercity's en HSL's;



- Aanpassing en uitbreiding van de spoorinfrastructuur
- Verbeteren van een aantal bestaande stations(omgevingen);
- En de aanleg van zes nieuwe stations aan de Oude Lijn nabij verstedelijkingslocaties, incl. de Rotterdamse stations Van Nelle en Stadionpark.

Voor de Oude Lijn wordt in het BO MIRT op 10 november ingezet op de start van een MIRT-verkenning. In de MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam wordt toegewerkt wordt naar een voorkeursbesluit over de ontwikkeling van een regulier bediend Sprinterstation Stadionpark (6 Sprinters per uur per richting). Dit is een belangrijke eerste stap in de ontwikkeling van de Oude Lijn en het zal een uitgangspunt zijn voor de nog te starten MIRT-Verkenning Oude Lijn. De doorontwikkeling van Stadionpark naar een CitySprinterstation (8-12 Sprinters per uur) zal onderdeel gaan uitmaken van de MIRT-Verkenning Oude Lijn. Ook worden de eventuele consequenties onderzocht van doorontwikkeling naar een IC stop.

Vraag: Wat bedoelt het college met 'meenemen' als ze schrijft: De aandachtspunten uit de bespreking in de commissie MHEK op 12 oktober neemt de wethouder Handhaving, Buitenruimte en Mobiliteit mee in de bestuurlijke gesprekken met de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning.

Antwoord: Op basis van de beslisinformatie wordt momenteel gewerkt aan de voorbereiding van besluitvorming over een voorkeursalternatief, inclusief bekostiging. De verdeling rijk-regio van de bekostiging is onderwerp van gesprek, evenals de verdeling tussen de regionale partijen. Op 10 november is het BO MIRT waarin besluitvorming over het voorkeursalternatief en de bekostiging zal plaatsvinden.

De behandeling in de commissie MHEK op 12 oktober heeft inzichtelijk gemaakt waar de zorgen en aandachtspunten van de gemeenteraad zitten. De wethouder kan dit gebruiken in de onderhandeling met rijk en regiopartijen over het voorkeursalternatief, maar zijn ook relevant om mee te nemen naar de planuitwerkingsfase. De afspraken tussen de initiatiefnemers over o.a. voorkeursalternatief, uitgangspunten voor de planuitwerking, rollen in de vervolgfase en risicoverdeling worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Met vriendelijke groet,

Mr. Drs. V.P.G. Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit