

Bezoekadres: Stadhuis Coolingsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam**Website:** www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen: I.r. vroom
Telefoon: 06-48131116**Cluster:** SO
Ons kenmerk: BS21/00983; 21bb011916.
Uw kenmerk: 21bb11918 en 21bb11939**Datum:** 27 september 2021**Betreft:** Bestemmingsplan Waterside Oost –
toezeggingen

Aan
Commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte

Geachte commissie,

In de vergadering van de commissie BWB van 22 september 2021 heb ik u bij de behandeling van het bestemmingsplan “Waterside Oost” een aantal toezeggingen gedaan. Op twee van die toezeggingen ga ik hierna in. Deze toezeggingen betreffen het verkeersonderzoek Oud-IJsselmonde (Oostdijk) en de parkeernormen in Waterside I, II en III.

Verkeersonderzoek Oud-IJsselmonde (Oostdijk)

Ter voldoening aan mijn toezegging in eerdergenoemde commissievergadering treft u bijgaand het verkeersonderzoek Oud-IJsselmonde (Oostdijk) aan. Hieronder ga ik ter informatie nog in op het proces, het doel van het onderzoek, de opbouw van het onderzoek, de resultaten, interpretatie daarvan en het vervolg.

Proces

Op 3 september 2020 heb ik in een gesprek met de Gebiedscommissie IJsselmonde toegezegd aanvullend onderzoek te laten doen naar de verkeerssituatie op de Oostdijk naar aanleiding van het woningbouwproject Waterside II (en III). In de maanden volgend op dat gesprek is samen met een afvaardiging van de Gebiedscommissie vormgegeven aan het onderzoek.

In dit proces bleek ook dat de zorg van de Gebiedscommissie zich niet beperkt tot enkel de ontwikkeling van Waterside. Deze zorg was breder en omvatte de (toekomstige) verkeerssituatie op de gehele Oostdijk. Uiteindelijk heeft in samenwerking met een afvaardiging van de Gebiedscommissie IJsselmonde de vraagstelling, de uiteindelijke uitvraag, het selecteren van de bureaus die een offerte konden uitbrengen, de keuze voor bureau De Groot Volker en het uiteindelijke verkeersonderzoek plaatsgevonden.

Dit heeft ertoe geleid dat eind juli het verkeersonderzoek door het bureau De Groot Volker aan de gemeente en een afvaardiging van de Gebiedscommissie is gepresenteerd. Daarna is – mede door de technische aard van het stuk – een aantal weken de tijd gegund aan de

Gebiedscommissie om aanvullende vragen te stellen en wordt er nog een vervolgoverleg ingepland.

Doel

In de eerste gesprekken met de afvaardiging van de Gebiedscommissie bleek dat er in de afgelopen periode meerdere misverstanden waren over de situatie op de Oostdijk. Het doel van het onderzoek was dan ook simpelweg om de feiten boven tafel te krijgen; hoe is de huidige verkeersdoorstroming op de Oostdijk? Dit helpt vervolgens om beter in te kunnen schatten wat de impact van nieuwe ontwikkelingen is. Daarbij wordt antwoord gegeven op vragen als hoe is de doorstroming nu (lees: pré corona), wanneer zijn er vertragingen, hoe ernstig zijn die en waardoor worden deze veroorzaakt?

Opbouw van het onderzoek

Om bovenstaande vragen te beantwoorden is gekozen voor een onderzoek dat uit twee delen bestaat.

Het eerste deel bestaat uit historisch dataonderzoek. Hiermee is onderzocht hoe de doorstroming op de Oostdijk in de periode vóór Corona is geweest. Op hoofdlijnen is dit deel van het onderzoek als volgt opgebouwd. De Oostdijk is verdeeld in verschillende segmenten. Met behulp van floating car data is vervolgens gekeken naar de gemiddelde snelheid per uurblok op de Oostdijk per segment ten opzichte van de maximumsnelheid.

Het tweede deel bestaat uit cameronderzoek. Hiermee is onderzocht waar het verkeer op de Oostdijk vandaan kwam en waar het zijn bestemming heeft. Met deze informatie kan bijvoorbeeld gekeken worden naar hoeveel procent van het verkeer op de Oostdijk doorgaand is (en dus mogelijk sluipverkeer is). Daarnaast hebben de camera's ook de intensiteiten gemeten. Maar omdat dit cameraonderzoek in coronatijd plaatsvond is dat niet de hoofdreden geweest voor het plaatsen.

Resultaten

Van de in totaal 984 geanalyseerde uurblokken zijn er 28 die eruit springen qua vertraging, een percentage van circa 3%. Daarvan vinden er 13 plaats in de ochtendspits en 3 in de avondspits. Op in totaal 82 uurblokken in de ochtendspits en 82 uurblokken in de avondspits gaat het om respectievelijk 15,8% en 3,7% procent van de uurblokken waarin aanzienlijke vertraging (reistijdfactor groter dan 1,4) optreedt. Van de in totaal 164 uurblokken in de beide spitsperiodes zijn er 14 uurblokken met aanzienlijke vertraging. Dat is 8,5% van het totaal aantal spitsuurblokken. Dat betekent dat in 91,5% van de uurblokken in de spitsuren er geen aanzienlijke vertraging optreedt. 11 keer is de vertraging aantoonbaar het gevolg van files op de snelweg. De meest voorkomende oorzaken van vertraging die genoemd worden zijn daarmee:

- Vertraging op de A16
- Te weinig waarnemingsdata op een wegsegment waardoor een vertraging al snel grote invloed heeft op het gemiddelde. Daarmee is de vertraging statistisch onbetrouwbaar.
- Weginrichting met invloed van kruispunten, waardoor de maximumsnelheid ook in rustiger tijden niet gehaald wordt. Voorbeelden hiervan zijn kruisingen met

verkeerslichten waar men ongeacht de drukte stil moet staan en daarmee vertragingen veroorzaken.

- Voetbalwedstrijden van Feyenoord.

Het cameraonderzoek heeft waardevolle informatie opgeleverd over hoe het verkeer zich beweegt op de Oostdijk. Deze is van waarde in het vervolgtraject waarbij verder gekeken kan worden naar eventuele verkeersmaatregelen om de doorstroming op de Oostdijk te verbeteren.

Interpretatie resultaten & vervolg

Hoewel er dus met enige regelmaat sprake is van vertraging op de Oostdijk zijn de uitkomsten van het onderzoek positief. In 91,5% van de uurblokken in de spits vindt er geen aanzienlijke vertraging plaats op de Oostdijk. Op het totaal aantal geanalyseerde uurblokken is er bij slechts 3% sprake van aanzienlijke vertraging.

Het bureau heeft wel enkele aanbevelingen gedaan ten aanzien van plekken waarop de doorstroming op de Oostdijk mogelijk verbeterd kan worden. De effecten hiervan zijn naar verwachting marginaal, omdat het merendeel van de problemen op de Oostdijk veroorzaakt wordt door factoren buiten Oud-IJsselmonde. Vanzelfsprekend zal verder gekeken worden naar de aanbevelingen. Dat zal gebeuren in overleg met gebiedscommissie en bewoners. Zoals ik tijdens de Commissievergadering al heb aangegeven zal vooral ingezet worden op zal het realiseren van een nieuwe oeververbinding om de druk op de A16 en in het verlengde daarmee op de Oostdijk te verminderen; dat zal een groter positief effect op de verkeerssituatie in IJsselmonde als geheel hebben.

In ieder geval wordt - los van eventuele vervolgacties voortvloeiend uit dit verkeersonderzoek - gekeken naar de verplaatsing van de in- en uitrit van Waterside I en II richting de Spankerstraat en het herinrichten van de verkeerssituatie aldaar zodat met de bushalte en oversteekplaats één veilige en overzichtelijke verkeerssituatie gecreëerd wordt.

Parkeren Waterside I, II en III

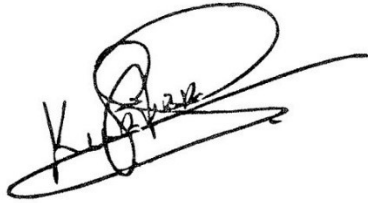
Voor wat de parkeernormen in de gehele ontwikkeling Waterside meld ik het volgende. De ontwikkeling Waterside I dateert van de jaren '90 van de vorige eeuw. De woningbouw in dat gebied is vergund met de destijds geldende parkeernormen, zoals die destijds waren vastgelegd in de Bouwverordening.

Waterside II en III zullen voor wat betreft parkeren moeten voldoen aan de normen zoals die door uw raad zijn vastgelegd in de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018' of de rechtsopvolger daarvan.

Zoals ik ook al in de behandeling in de commissievergadering heb aangegeven zal de parkeersituatie in het gehele gebied van Waterside gemonitord worden. Als daaruit naar voren komt dat er aanleiding is voor maatregelen, dan zal daarover overleg plaatsvinden met de Gebiedscommissie en de bewoners.

Ik beschouw de toezeggingen 21bb11918 en 21bb11939 hiermee als afgedaan.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bas Kurvers', with a large, stylized flourish extending to the right.

Bas Kurvers

Wethouder Bouwen, Wonen en Energietransitie Gebouwde Omgeving