



**Gemeente
Rotterdam**

Bezoekadres: Stadhuis Coolsingel 40

3011 AD Rotterdam

Postadres: Postbus 70012

3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bbo@rotterdam.nl

Inlichtingen: Kristiaan Leurs & Linda Verkaik

Telefoon: 06-31962547 / 06-28636224

Portefeuillehouder: Bokhove

Cluster: Stadsontwikkeling

Ons kenmerk: BS21/01080 - 22bo003302

Uw kenmerk: 21bb9845

Datum: B&W 10 mei 2022

Betreft: Voorstel afdoening motie Erasmusbrug,
Rechtsaf borgen weg met links (21bb9845)

Aan de Gemeenteraad

Onderwerp:

Afdoeningsvoorstel motie Erasmusbrug, Rechtsaf borgen weg met links (21bb9845).

Op welke gronden deze brief? Waarom nu voorgelegd?

In de raadsvergadering van 8 juli 2021 is de motie Erasmusbrug, Rechtsaf borgen weg met links (21bb9845) ingediend door raadsleden D.A. van Groningen (VVD), M.J.P. Meeuwissen (PVV), aangenomen. Met deze brief stelt ons college voor om deze motie af te doen.

Met de motie Erasmusbrug, Rechtsaf borgen weg met links (21bb9845) verzoekt u het college om:

- De situatie bij de Erasmusbrug alleen definitieve inrichting te geven indien twee rijbanen voor het autoverkeer vanaf het Vasteland richting de Erasmusbrug behouden blijven;
- Varianten uit te werken waarbij dit geborgd blijft waaronder een linksaf weg te halen;
- Over de nieuwe variant zo snel mogelijk te communiceren.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/begroting/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

- Stedelijk verkeersplan 2030+
- Rotterdamse MobiliteitsAanpak
- Motie Rotterdam autovriendelijk (19bb118107)
- Motie Leren experimenteren (20bb19182)
- Rotterdam Veilig Vooruit 2019-2023
- Fietskoers 2025
- Rotterdam Loopt 2025
-

Hierin te betrekken:

- Afdoeningsvoorstel motie Gelijkwaardig vervoer verdient gelijksoortige oplossingen (21bb002758)

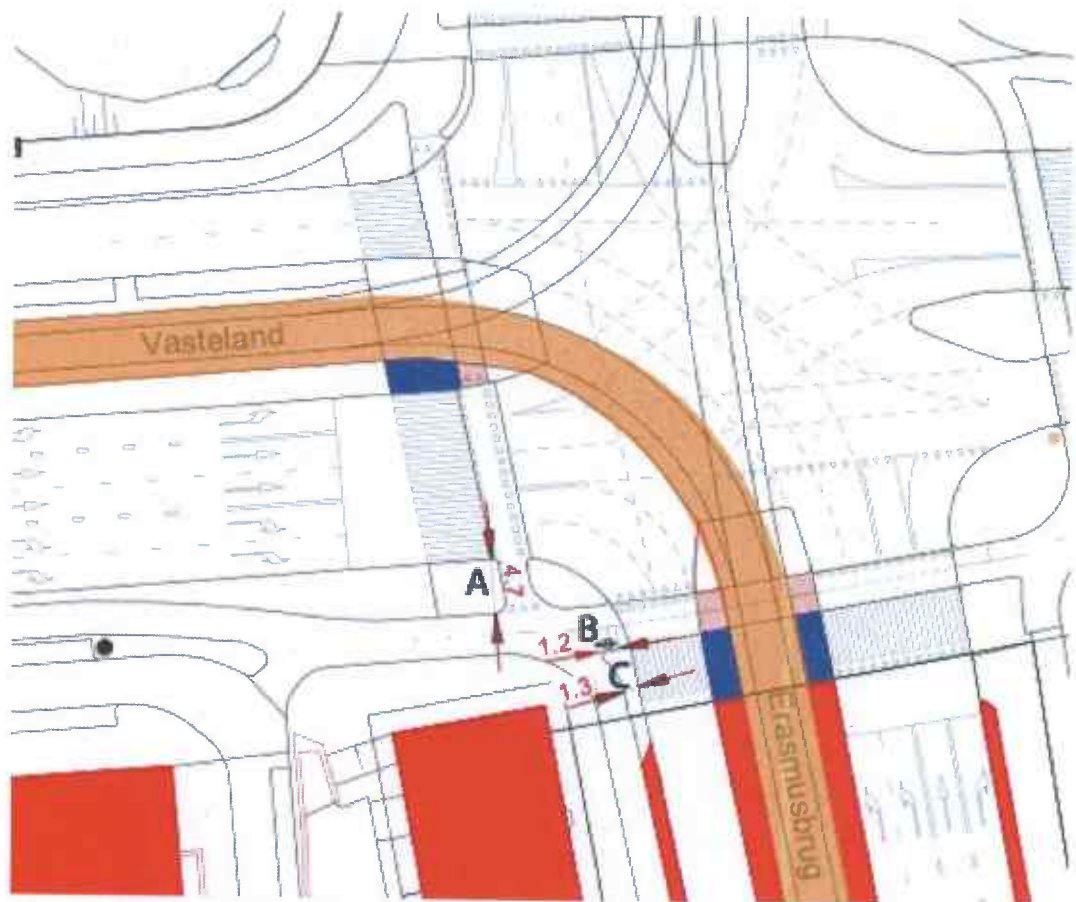
Toelichting:

Het kruispunt Erasmusbrug – Vasteland biedt op de hoek nabij de Maastorenflat onvoldoende ruimte voor fietsers en voetgangers. De verkeersveiligheid staat onder druk. Dit is ook de reden waarom de 'tijdelijke' inrichting van het experiment nog steeds op straat aanwezig is. De locatie vraagt om een definitieve invulling. Begin dit jaar bent u aan de hand van Afdoeningsvoorstel motie Gelijkwaardig vervoer verdient gelijksoortige oplossingen (21bb002758) en de bijbehorende bijlage Rapport Varianten voor verbeteren verkeersveiligheid Vasteland – Erasmusbrug (21bb002759) en de Quickscan Vasteland – Erasmusbrug (juli 2021), geïnformeerd over oplossingsrichtingen. Bij de oplossingsrichtingen die eerder aan u gepresenteerd zijn en die u met elkaar besproken heeft tijdens de commissie EDEM van 8 juli jl, zaten twee varianten waarbij twee rechtsaf stroken behouden blijven. De variant met de naam Variant B gaat uit van 2 rechtsaf stroken 1 rechtdoor en 1 linksaf en Variant B.1 gaat uit van 2 rechtsaf stroken 2 stroken rechtdoor. In de rapportages wordt aangegeven dat deze 2 varianten nog steeds onvoldoende ruimte bieden voor een verkeersveilige inrichting. Heel specifiek gaat het om onvoldoende opstelruimte voor zowel fietsers en voetgangers tussen de Maastorenflat en de autorijbaan richting Erasmusbrug.

We zijn opzoek gegaan of er aanvullend toch nog varianten zijn waarbij de verkeersveiligheid voldoende verbetert en zoals de motie verzoekt, 2 rechtsaf stroken richting Erasmusbrug gerealiseerd kunnen worden. Hiervoor zijn we kritisch op zoek gegaan naar fysieke schuifmogelijkheden binnen de beschikbare ruimte. Deze ruimte wordt bepaald door de Maastorenflat, de ligging van de tramsporen, de opstelruimte voor fietsers en voetgangers naast de tramsporen en de constructie van de Erasmusbrug. Binnen de zuidwesthoek zijn er 3 kritieke plekken, waar nu onvoldoende maat is voor een verkeersveilige situatie:

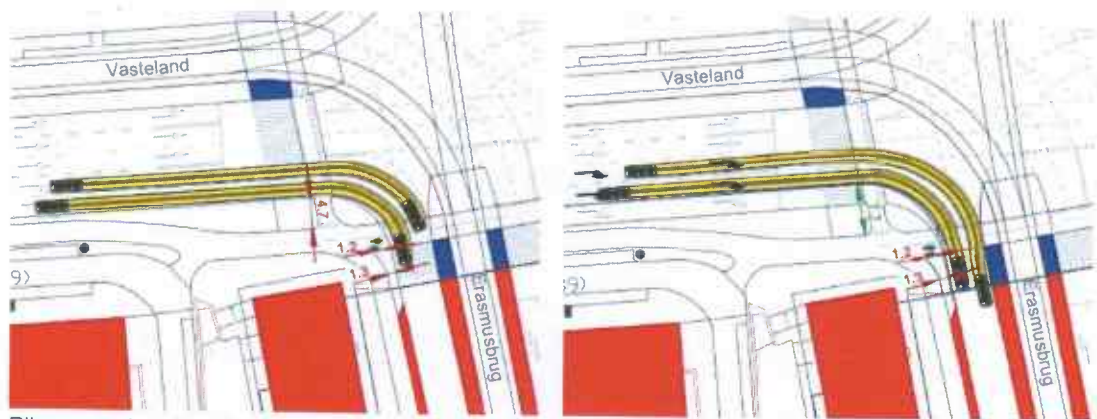
- **A** Voetgangers- en fiets opstelplaats noord – zuid richting. Nu 4,7 meter, op basis van aantallen voetgangers en fietsers minimaal 7 meter nodig.
- **B** Opstelvak fietsers west → oost richting. Nu niet voldoende voor 1 fiets, namelijk 1,2 meter. Minimaal 2,5 meter nodig.
- **C** Opstelstrook voor voetgangers in west – oost richting. Nu 1,3 meter, minimaal 2,5 meter nodig.

Zie afbeelding

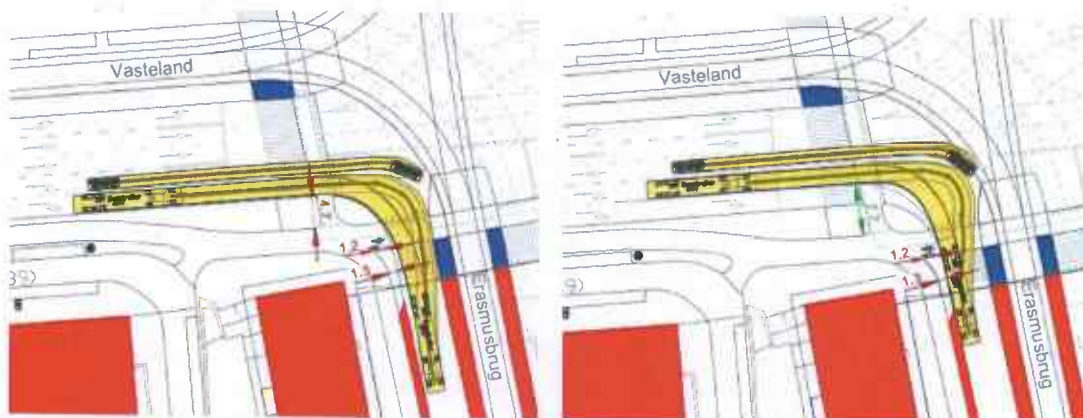


Afbeelding kruispunt Vasteland-Erasmusbrug (rood: fysieke begrenzing, blauw: opstelruimte voetgangers)

We hebben opnieuw rijcurve analyses uitgevoerd met als uitgangspunt 2 rechtsaf stroken. De analyses zijn gedaan op basis van de oude situatie (voor experiment 2019) met 5 opstelstroken en van de situatie waarbij er 4 opstelstroken zijn. In beide situaties zijn de analyses uitgevoerd voor zowel 2 personenauto's die gelijktijdig naast elkaar de bocht door willen, als voor een personenauto en een trekker met oplegger in de binnenbocht die gelijktijdig de bocht door willen. Zie afbeeldingen.



Rijcurve analyse 2 personenauto's voor situatie 2019 (links) en situatie 4 opstelstroken waarvan 2 rechtsaf (rechts)



Rijcurve analyse trekker met oplegger + personenauto voor situatie 2019 (links) en situatie 4 opstelstroken waarvan 2 rechtsaf (rechts)

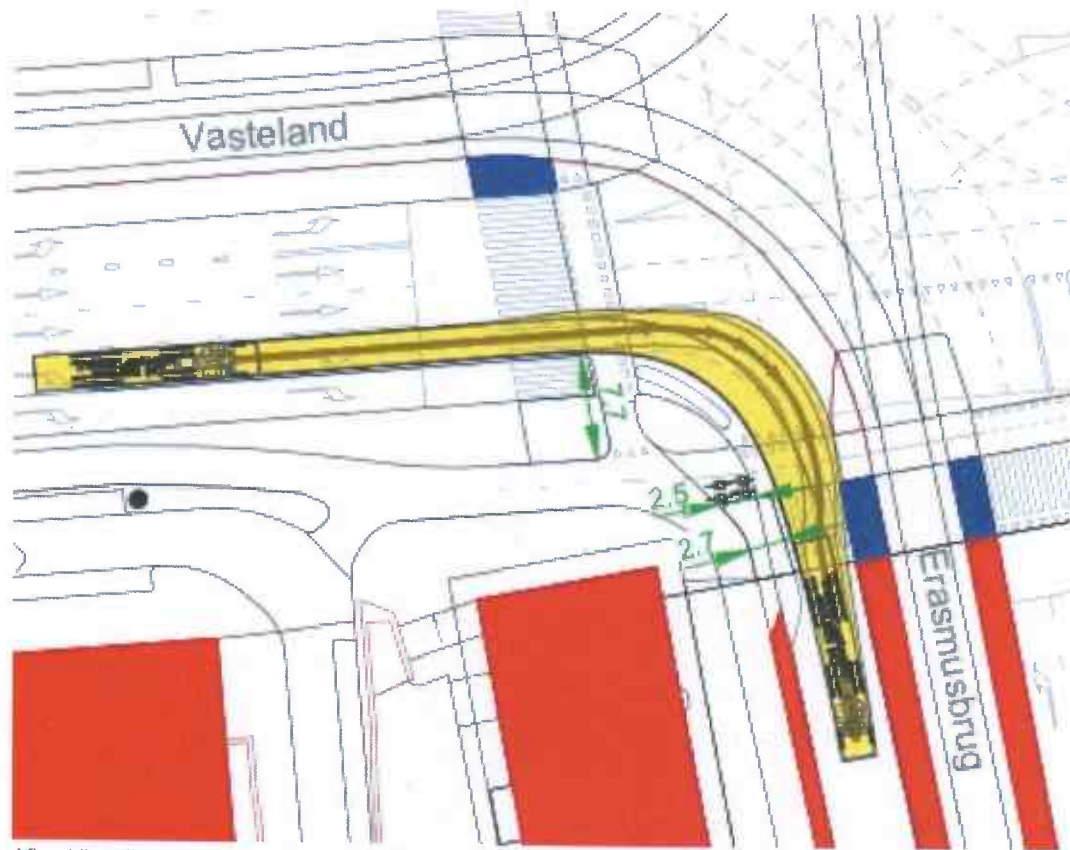
De afbeeldingen laten zien dat er bij 4 opstelstroken waarvan 2 rechtsaf wel voldoende veilige ruimte is voor fietsers in noord - zuid richting, maar niet voor de oost – west richting. Op basis van deze nieuwe rijcurve analyses concluderen wij dat er geen nieuwe varianten zijn waarbij twee rechtsaf stroken gerealiseerd kunnen worden en de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers wel verbetert.

In de bijlage rapport Veiligheid kruispunt Vasteland - Erasmusbrug is een visuele samenvatting opgenomen waarin de kaders, analyses, conclusies en achtergrondinformatie zijn weergegeven.

Conclusies

Hiermee blijven de conclusies gelijk aan de eerder geformuleerde conclusies in het Afdoeningsvoorstel motie Gelijkwaardig vervoer verdient gelijksoortige oplossingen (21bb002758), namelijk:

- De verkeerssituatie, van vóór het verkeersexperiment, is niet veilig voor alle verkeersdeelnemers, met name voor fietsers en voetgangers. Totdat er een definitieve inrichting is, moet de huidige situatie worden gehandhaafd.
- Een verkeersveilige oplossing voor voetgangers en fietsers is niet mogelijk bij het realiseren van 5 opstelstroken
- Een verkeersveilige oplossing voor voetgangers en fietsers is niet mogelijk bij het realiseren van 2 rechtsaf stroken.
- Vanuit het oogpunt van de meest effectieve afwikkeling voor alle verkeersdeelnemers en voldoende veilige ruimte nu én in de toekomst, is variant C uit het Rapport varianten voor verbeteren verkeersveiligheid Vasteland – Erasmusbrug (21bb002759), de enige oplossing. Deze variant geeft fietsers en voetgangers meer ruimte om hier veilig te kunnen lopen en fietsen. Variant C gaat uit van 1 rechtsaf strook, 2 stroken voor rechtdoor en 1 linksaf strook.



Afbeelding rijcurve analyse voor variant C met trekker met oplegger (vrachtwagencombinatie = maatgevend)

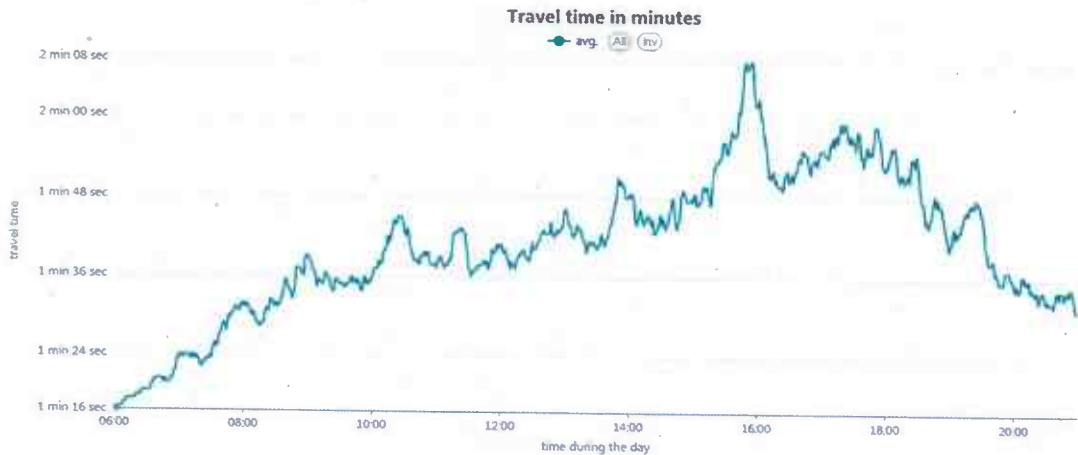
Aanvullende informatie over autodoorstroming en afwikkeling fietsers en voetgangers

In het Rapport Varianten voor verbeteren verkeersveiligheid Vasteland – Erasmusbrug (21bb002759) is aangegeven dat voor de afwikkelkwaliteit en doorstroming van het autoverkeer er geen 2 rechtsaf stroken noodzakelijk zijn. Sinds de invoering van het experiment op 25 mei 2020, is op straat al de situatie met 1 enkele rechtsaf strook richting Erasmusbrug. Uit monitoringsrapportages van de verkeersmeldkamer van Stadsbeheer blijkt dat in de betreffende periode geen aanleiding is geweest om actief bij te sturen, bijvoorbeeld omdat het autoverkeer op de rechtsaf strook niet kon worden afgewikkeld.

Met name in de periode van mei en juni 2021 zijn door de meldkamer van Stadsbeheer met regelmaat observaties gedaan. Daarbij is gekeken naar de lengte van de wachtrij van het autoverkeer op de rechtsaf strook maar ook naar problemen voor fietsers en voetgangers op de hoek van de Maastorenflat. Er zijn daarbij geen noemenswaardige problemen gezien voor fietsers en voetgangers mede door de extra ruimte door de tijdelijke inrichting.

Van de periode 1 oktober tot 16 december 2021 zijn gegevens over de reistijd van het autoverkeer beschikbaar vanaf de kruising Vasteland – Scheepstimmermanslaan tot aan halverwege de Erasmusbrug.

Het verloop van de gemiddelde reistijd tussen de rustige ochtend- en avondperiode en de drukkere spitsperiode is minder dan 1 minuut. Dit is geen vreemde situatie in een stad als Rotterdam.



Tot slot is gekeken naar de optimalisatie van variant C ten behoeve van de doorstroming van het autoverkeer op het Vasteland in combinatie met een veilige fietsverbetering op het Vasteland. Nieuwe input van een recente fysieke schouw met raadslid D.A. van Groningen heeft geleid tot een optimalisatie variant D. Variant D is een uitwerking van variant C, waarbij de doorstroming van autoverkeer vanaf het Scheepvaartkwartier richting Erasmusbrug op 2 manieren wordt geoptimaliseerd:

- Fysiek verlengen van de rechtsaf strook ten opzichte van de huidige tijdelijke situatie (met barriers), waardoor deze circa 5 à 6 extra opstelplekken voor personenauto's langer wordt.
- Optimalisatie van de VRI Erasmusbrug met toepassing van een extra detectielus om vrije toegang tot de rechtsaf strook te waarborgen. Het verkeer rechtdoor krijgt extra groen wanneer er filevorming op Vasteland is.

Deze optimalisatie variant D biedt een aanvullende optimalisatie van variant C, waarmee dit de voorkeursvariant is.

Vervolproces

Na bespreking van het rapport in uw Raad wordt de gebruikelijke procedure gevolgd voor het uitvoeren van verkeerskundige ingrepen op straat. Dit betekent dat als eerste stap in het proces een definitief technisch ontwerp met een meer gedetailleerde kostenraming wordt gemaakt. De standaardprocedure om te kijken wanneer de eerste mogelijkheid is om het ontwerp uit te voeren gaat van start. Deze afstemming vindt plaats met verschillende interne en externe stakeholders. Hierbij worden o.a. ook de RET en de Veiligheidsregio betrokken. Start van uitvoering is logischerwijs afhankelijk van diverse andere werkzaamheden, evenementen en andere gebeurtenissen in de stad. Doelstelling is de uitvoering zo snel mogelijk te plannen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

De financiële consequenties worden benoemd in de rapportage 'Rapport Vasteland - Erasmusbrug, Varianten voor verbeteren van de verkeersveiligheid'. De kosten voor uitvoering worden gedekt binnen het programma Verkeer en Vervoer. De locatie is aangemeld voor subsidie bij de MRDH. De hoogte van de subsidie is afhankelijk van de verbetering op fietskwaliteit/fietsveiligheid en is afhankelijk vanaf het totaalbedrag van het project. Dit zal maximaal 50% van de totaalkosten bedragen.

We stellen u voor hiermee de motie Erasmusbrug, Rechtsaf borgen weg met links (21059845) als afgedaan te beschouwen.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

- Rapport Veiligheid kruispunt Erasmusbrug - Vasteland April 2022
- Rapport: Vasteland - Erasmusbrug (feb 2021)
- Quickscan: Vasteland - Erasmusbrug (juli 2021)