

Bezoekadres: Stadhuis Coolingsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam**Website:** www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen: J. Dolman / A. Wiersma
Telefoon: 0653655471 / 0648131540

Aan: Tijdelijke Raadscommissie Fysiek

Cluster: SO
Ons kenmerk: BS22-00352 - 22bo003689
Uw kenmerk: -**Datum:** 30 mei 2022**Betreft:** A16R Verkeersstremming Hoofdweg

Geachte commissie,

Met deze brief informeer ik u over de verkeersstremming op de Hoofdweg in het kader van het project A16 Rotterdam. Deze verkeersstremming leidt tot vertragingen voor het verkeer op zowel de A16, de Hoofdweg als in het omliggende gebied. Op de omleidingsroutes ontstaat extra drukte en congestie, zeker op werkdagen en in de spits. Ook voor bewoners in de omgeving is de verkeershinder nadrukkelijk merkbaar. Deze situatie is extra vervelend omdat deze zeker tot in 2024 zal voortduren.

De verkeershinder is onvermijdelijk en wordt veroorzaakt door plaatsing van een constructie op de rijstroken van de Hoofdweg ter ondersteuning van het viaduct. Deze constructie is uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk, omdat uit onderzoek is gebleken dat het viaduct onder de huidige verkeersbelasting zou kunnen bezwijken. Het viaduct wordt door Rijkswaterstaat vervangen, maar dit zal op z'n vroegst in 2024 zijn. Tot die tijd moet de constructie blijven staan.

De constructie neemt veel ruimte in op de Hoofdweg en laat nog maar 2 rijstroken over. Ook zijn de huidige voet- en fietspaden onder het viaduct niet langer beschikbaar. Bij de analyse hoe deze rijstroken gebruikt moeten worden heeft de gemeente het hoogste belang gegeven aan de veiligheid en een gegarandeerde doorgang van hulpdiensten. Als tweede prioriteit wordt ruimte gegeven aan de fietsers en voetgangers, omdat deze doelgroepen de meeste last ondervinden van omleidingen. Daarna is gekeken waar de doorstroming van het autoverkeer het meest bij gebaat is.

Op basis van deze prioritering is gekozen om 1 rijstrook uitsluitend beschikbaar te stellen voor fietsers en voetgangers. De andere rijstrook blijft over voor autoverkeer in één richting, waarbij gekozen is voor verkeer richting de stad (van oost naar west). De hulpdiensten kunnen bij calamiteiten (en congestie op de rijstrook voor auto's) over de rijstrook voor langzaam verkeer. Als aanvullende maatregel kan de toerit naar en/of de afrit van de A16 worden afgesloten, maar dat zal afhankelijk zijn van de verkeerssituatie en wordt nader met Rijkswaterstaat onderzocht.

Nadere toelichting

Het viaduct, dat uit 1966 stamt, zal worden gerenoveerd in het kader van het project A16 Rotterdam. Bij de voorbereiding hiervan is eind 2020 geconstateerd dat de wapening van de bestaande dekken constructief niet voldoet. Daarom is in 2021 de vervanging van de dekken toegevoegd aan het project A16 Rotterdam. Bij de uitwerking van het uitvoeringsontwerp voor de renovatie zijn begin 2022 nieuwe risico's ontdekt. Er is een kans op een "brosse breuk" in het dek van het viaduct, die kan ontstaan zonder tekenen van schade vooraf. De TU Delft heeft de onderliggende berekeningen van deze risico's gevalideerd en bevestigd.

Om de veiligheid te borgen neemt Rijkswaterstaat maatregelen om het viaduct te ondersteunen. De constructie die hiervoor onder het viaduct wordt geplaatst is "passief", dat wil zeggen dat deze het viaduct opvangt mocht deze bezwijken. De eerste uitwerking in 4 "rijen" is na controleberekeningen onvoldoende gebleken, zodat nu een constructie in 6 rijen wordt opgebouwd onder het viaduct. De aannemer is op maandag 16 mei gestart met de uitvoering, waartoe de Hoofdweg ter plaatse is afgesloten met uitzondering van hulpdiensten. Deze situatie zal volgens Rijkswaterstaat "enkele weken" duren.

De ondersteuningsconstructie moet vervolgens blijven staan tot de dekken van het viaduct kunnen worden vervangen. Deze vervanging staat gepland in 2024, maar Rijkswaterstaat onderzoekt of dit kan worden vervroegd.

Consequenties voor het verkeer

Op dit moment is de aannemer bezig met het plaatsen van de ondersteuningsconstructie en is de Hoofdweg gestremd voor doorgaand verkeer met uitzondering van hulpdiensten. De toerit naar, als ook de afrit van de A16 zijn nog in gebruik. Autoverkeer wordt omgeleid via de Prinsenlaan.

De huidige situatie (zie bijlage 1) leidt tot de nodige hinder in de omgeving. Met name op de Boszoom, Terbregseweg, Jacques Dutilhweg en omgeving Capelseweg ontstaan op de drukke momenten extra wachttijden. Daarnaast leidt de huidige afsluiting tot extra drukte op de Koningslaan en Prinsenlaan. Voor het langzaam verkeer is op dit moment een omleidingsroute ingesteld via het Lagelandsepad.

Bij Rijkswaterstaat dringt de gemeente Rotterdam aan op het zo spoedig mogelijk weer beschikbaar stellen van de onderdoorgang Hoofdweg.

De situatie wordt 24 uur per dag gemonitord door de verkeersregiekamer en waar nodig wordt bijgestuurd om de situatie veilig en beheersbaar te houden. Zo zijn er beheersmaatregelen opgesteld die kunnen worden ingezet als de verkeerssituatie daar aanleiding toe geeft. Daarnaast hebben we vanuit de gemeente een berger paraat staan in de spitsperiodes om bij incidenten zo snel mogelijk de weg weer vrij te kunnen maken voor verkeer.

Nadat de ondersteuningsconstructie is geplaatst zijn nog slechts 2 rijstroken beschikbaar voor verkeer. Deze forse beperking van wegcapaciteit is door betrokken partijen – waar onder gemeente (stedelijke bereikbaarheid), hulpdiensten, RET, RWS, aannemer – geanalyseerd om te komen tot een optimale benutting. Daarbij is de hoogste prioriteit gegeven aan de doorgang voor hulpdiensten in 2 richtingen, gevolgd door een veilige passage van fietsers en voetgangers en de restcapaciteit te gebruiken voor autoverkeer.

De uitkomst van deze verkeerskundige analyse biedt voor autoverkeer het gebruik van 1 rijstrook in westelijke richting. De andere rijstrook wordt in 2 richtingen benut voor het langzaam verkeer en bij calamiteiten door de hulpdiensten. De afrit van de A16 op de Hoofdweg wordt eventueel afgesloten om het autoverkeer op de Hoofdweg niet nog meer te hinderen. Met deze uitwerking laten we als wegbeheerder zien dat we staan voor *veiligheid*, maar ook binnen de beperkte mogelijkheden *maximaliseren* qua maatregelen voor langzaam verkeer én het gemotoriseerde verkeer op deze belangrijke schakel.

De gekozen variant zal tot aan het moment dat het viaduct is vervangen (2024) tot hinder leiden in de omgeving. Denk hierbij aan drukte voor gemotoriseerd verkeer op het omliggende netwerk. Naast de directe impact op de omgeving heeft de beperking zijn weerslag op geprogrammeerd werk. Momenteel wordt bekeken of, en welke werkzaamheden moeten worden verplaatst om de verkeerssituatie beheersbaar te houden.

Communicatie

Door Rijkswaterstaat is 13 mei een persbericht verspreid nadat de minister en Tweede Kamer waren geïnformeerd. Tevens is de omgeving 14 mei op de hoogte gesteld met een bewonersbrief en zijn weggebruikers geïnformeerd via o.a. Rotterdam Onderweg en WAZE. Voor de tijdelijke verkeersmaatregelen is vergunning (TVM) verleend en door de aannemer zijn tekstkarren en verkeersborden geplaatst in het kader van de voorgestelde omleidingen.

In de genoemde berichtgeving is aangegeven dat de ondersteuningsconstructie op 23 mei zal zijn gerealiseerd. Dit was echter gebaseerd op een constructie in 4 rijen; de uitbreiding naar 6 rijen betekent dat de constructie later gereed komt. Dit wordt in de berichtgeving bijgesteld.

Vervolg

Na realisatie van de ondersteuningsconstructie zal de verkeerssituatie nauwlettend worden gemonitord om te bezien of de genomen maatregelen effectief zijn, bijstelling behoeven of dat aanvullende maatregelen nodig zijn.

Rijkswaterstaat heeft aangegeven het viaduct zo snel mogelijk te willen vervangen (2024). De gemeentelijke projectorganisatie en de deskundigen van Stedelijke Bereikbaarheid zullen worden betrokken bij deze planvorming om de verkeerseffecten tijdig in beeld te krijgen en mee te kunnen wegen in de besluitvorming.

Uiteraard zal de Raad van belangrijke ontwikkelingen in dit dossier op de hoogte worden gehouden.

Met vriendelijke groet,



Judith Bokhove
Wethouder Mobiliteit, Jeugd en Taal

Bijlage(n): verkeerssituatie in 3 fasen:

- Kaart 1: vóór plaatsing ondersteuningsconstructie (geen beperkingen op Hoofdweg)
- Kaart 2: tijdens plaatsing ondersteuningsconstructie (volledig afgesloten Hoofdweg)
- Kaart 3: ná plaatsing ondersteuningsconstructie (2 rijstroken op Hoofdweg)