

Aan: Commissie EDEM
CC:

Rotterdam, 15 februari 2022.

Betreft: verloop van het onderzoek naar de metroverbinding Kralingse Zoom – Zuidplein in het kader van het MIRT-onderzoek Oeververbinding.

Geachte leden van de raadscommissie EDEM.

Ondanks onze actieve en positieve participatie, en ondanks herhaaldelijk aandringen, voert de projectorganisatie MIRT naar onze mening een onvolledig onderzoek uit naar de mogelijkheden van een nieuwe metrolijn tussen Kralingse Zoom en Zuidplein.

Het betreft onvolledig onderzoek naar de technische aanlegmogelijkheden van de metro, met name op het gedeelte op Zuid. De projectorganisatie onderzoekt uitsluitend een geboorde tunnel, en weigert tot op heden een conventioneel gebouwde tunnel te onderzoeken. In weerwil van het feit dat BBV meermaals onderbouwde argumenten heeft aangedragen waarom op z'n minst de twee bouwtechnieken op basis van gelijkwaardigheid zouden moeten worden onderzocht.

Niet alleen wordt daardoor onvoldoende inzicht gegenereerd tussen de diverse technische bouw mogelijkheden, ook ontstaat daardoor onvoldoende inzicht in de bouwkosten, waardoor er over een jaar geen volwaardige besluitvorming plaats kan vinden. Wij doen daarom een dringend beroep op u om middels de wethouder te bewerkstelligen dat er alsnog aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden van een conventionele bouw methode op Zuid.

Toelichting:

N.a.v. de behandeling van de eindrapporten en de NKO in de commissie EDEM april 2021 heb ik - toen nog op persoonlijke titel - een dringend verzoek geschreven aan de wethouder (in haar rol als mede-opdrachtgever) en aan de raad (in haar rol als uiteindelijk vaststellend orgaan). Portée van deze brief: onderzoek niet enkel een geboorde exclusieve metrotunnel (zoals in het oorspronkelijke voorstel en de raadsbrief stond) maar kijk ook naar andere bouw methoden. Met name voor het gedeelte op Zuid en neem een multimodale tunnel voor de oeverkruising ook mee.

Deze brief leidde tot enige commotie, reden waarom de wethouder een week later met een nadere toelichting kwam richting de raadscommissie. Zie bijlage. Daarin gaf zij aan ook andere bouw technieken op Zuid te laten onderzoeken én ook te laten kijken naar een multimodale tunnel als oeverkruising.

Uit deze aanvullende brief (BS21/00603-21bb005430) d.d. 28 april 2021:

"In de vervolgfase van de MIRT-verkenning (zeef 2) gaan we onderzoeken welke hybride oplossingen er te maken zijn qua bouwtechniek, tracés en multimodaliteit. Zowel voor het hele tracé als ter hoogte van de rivierkruising. We stellen daarbij het vervoersconcept voor OV (de beste route die de meeste reizigers trekt) en de gewenste multimodale rivierkruising centraal en kijken

welke technische oplossingen daar het beste bij passen. In het vervolgonderzoek werken we die oplossingen verder uit en onderzoeken we wat de effecten daarvan zijn (milieueffecten, omgevingseffecten, kosten, etc.).

Op basis van het tot nu toe verrichte onderzoek én het advies van het COB hebben we de ingrediënten om verder te zoeken naar de oplossing die het meeste bijdraagt aan alle doelstellingen van deze MIRT-verkenning”.

Echter nu blijkt, dat voor de metro uitsluitend wordt gekeken naar geboorde opties tot aan Zuidplein. Nu zijn daar inderdaad goede argumenten voor. Maar er zijn ook goede argumenten om op z'n minst serieus naar alternatieve, conventionele technieken te kijken. Daarvan hebben wij er tijdens de diverse participatie-overleggen en in separate mailwisseling een aantal voorbeelden genoemd.

Voor het metrodeel op Zuid hebben wij aangegeven dat zeker ook gebruik kan worden gemaakt van de 'klassieke' wanden-dak methode. Het uitgebreide aanvullend onderzoek van het COB van vorig jaar bevestigt dat. Voordelen van deze methode zijn (in hoofdlijnen) de veel lagere bouwkosten, de minder diepe ligging van tunnel en stations (sub-surface i.p.v. deep tube) en de geringere bouwtijd ter plekke van de stations. Nadeel is dat over langere tijd een te bouwen tracédeel leidt tot wegvallen van de bovenliggende straat (het deel tussen 2 stations). De investeringen bedragen naar schatting de helft van de investeringen voor een geboorde tunnel + stations.

Daar staat tegenover dat bij boren de overlast op straat weliswaar minder is, maar dat ter hoogte van de stations de bouwputten enorm diep zijn, de bouwtijd langer, en de overlast voor de bovenliggende wegvakken er uiteindelijk toch ook is. Voorbeeld: een geboorde tunnel tussen de stations Sandelingplein en Zuidplein, in combinatie met de diepliggende aanleg van de twee stations Sandelingplein en Zuidplein, leidt er per saldo toe dat de gehele Strevelsweg óók langere tijd onbruikbaar is. Sterker nog: het zou zo maar kunnen dat als gevolg van de complexere aanleg van de diepe stations de stremming zelfs langer is dan bij conventionele bouw. Sowieso is het veel duurder. Het is nog maar de vraag of het totale eindresultaat zo gunstig uitvalt.

Onze inschatting, gebaseerd op jarenlange ervaring met metrobouw in Rotterdam, is, dat als je zou kijken naar alle relevante aspecten – bouwkosten, bouw hinder, duur bouw hinder etc. – de verschillen tussen conventioneel en boren misschien wel wegvallen. Nader onderzoek zou dat moeten (en kunnen) aantonen. Maar het is onjuist om reeds in dit stadium te zeggen dat de conventionele methode hier niet toepasbaar is, of dat er op voorhand al kan worden gekozen voor boortechniek als enig zaligmakend. Daar hebben wij nog geen onderzoek of bewijs van gezien. Integendeel; het onderzoek van het COB van vorig jaar wijst juist in een andere richting. Volgens ons is dat ook de strekking van zowel de aanvullende brief als ook de opdracht voor zeef 2: onderzoek meerdere bouwmethoden.

Met betrekking tot de uiteindelijke afweging: het zou goed zijn om op z'n minst inzichtelijk te maken wat de totale “voors en tegens” van de beide bouwmethoden zijn. Dat wil zeggen de totale optelsom van kosten, bouwoverlast (omgevingshinder) tijdens de bouw, duur van de overlast, en het uiteindelijke resultaat.

BBV dringt er op aan om op z'n minst inzichtelijk te maken wat de vergelijking tussen de twee bouwmethoden oplevert – financieel, maar ook ruimtelijk, maatschappelijk, etc. – om tot een

verantwoorde besluitvorming te kunnen komen. Het is een groot risico om aan het eind te zeggen: we hebben een geboorde metrolijn onderzocht en die kost x miljard. Als dat bedrag zeer groot is kan dat voor partijen reden zijn om de metro dan maar af te laten vallen. Dan zou het risico bestaan dat Rotterdam een belangrijke en noodzakelijke toekomstinvestering (metro) misloopt, óf dat er uiteindelijk op financiële gronden toch voor een sub-optimale oplossing wordt gekozen (tram).

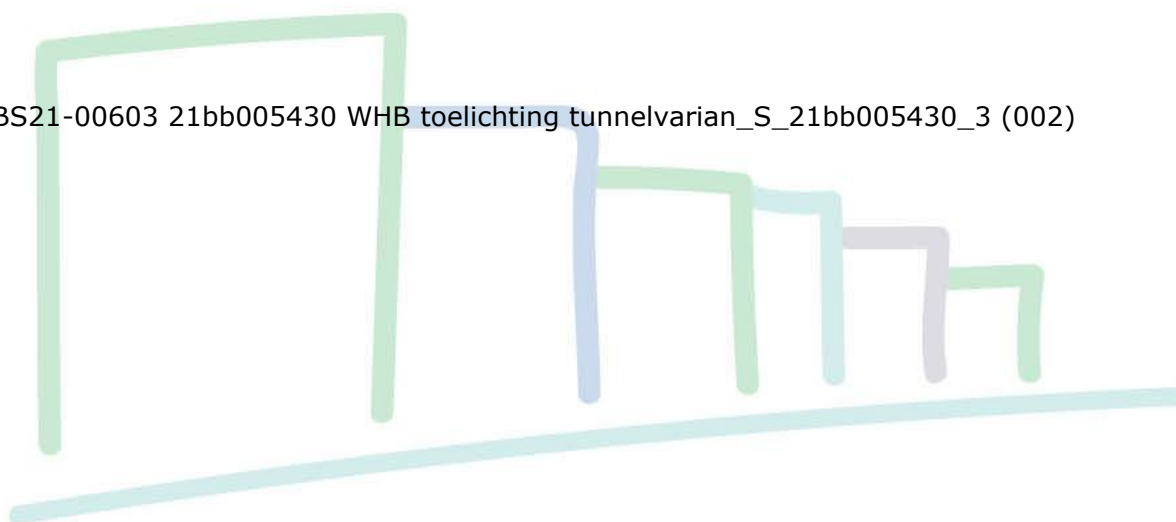
Het indringende verzoek aan u als raadscommissie is om via de mede-opdrachtgevend wethouder te bewerkstelligen om de projectorganisatie MIRT ook een conventionele bouwtechniek op Zuid te laten bestuderen, en daarover gelijkwaardig te rapporteren in vergelijking met de geboorde optie.

Altijd tot nadere toelichting bereid.

Met vriendelijke groet,

Namens BewonersBelangen Veranda (BBV)

Bijlage: BS21-00603 21bb005430 WHB toelichting tunnelvarian_S_21bb005430_3 (002)





Gemeente Rotterdam
College van Burgemeester en Wethouders

Judith Bokhove
Wethouder Mobiliteit, Jeugd en Taal

Bezoekadres: Stadhuis Coolingsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen: S. Leijts
Telefoon: 0641549967

Raadscommissie EDEM

Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: BS21/00603 - 21bb005430
Uw kenmerk:

Datum: 28 april 2021

Betreft: Technische toelichting tunnelvarianten
MIRT-verkenning Oeververbindingen regio
Rotterdam

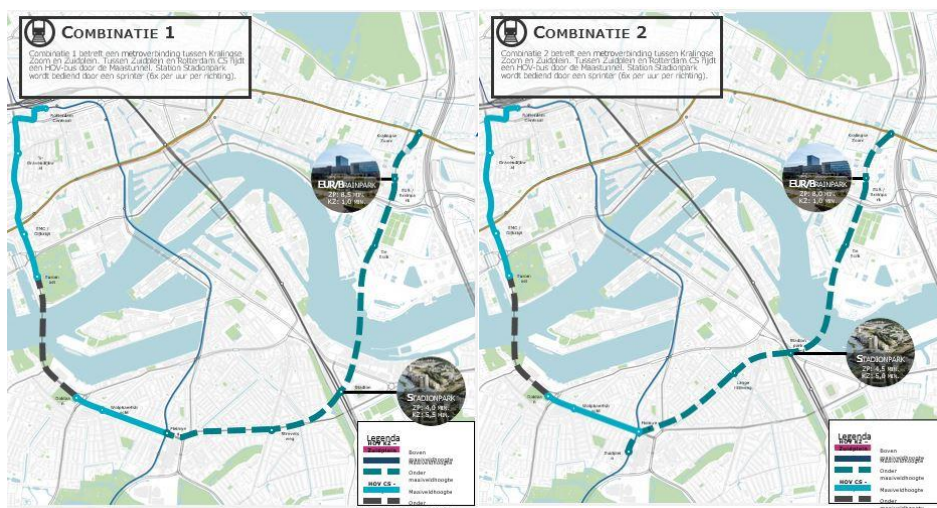
Geachte leden van de raadscommissie EDEM,

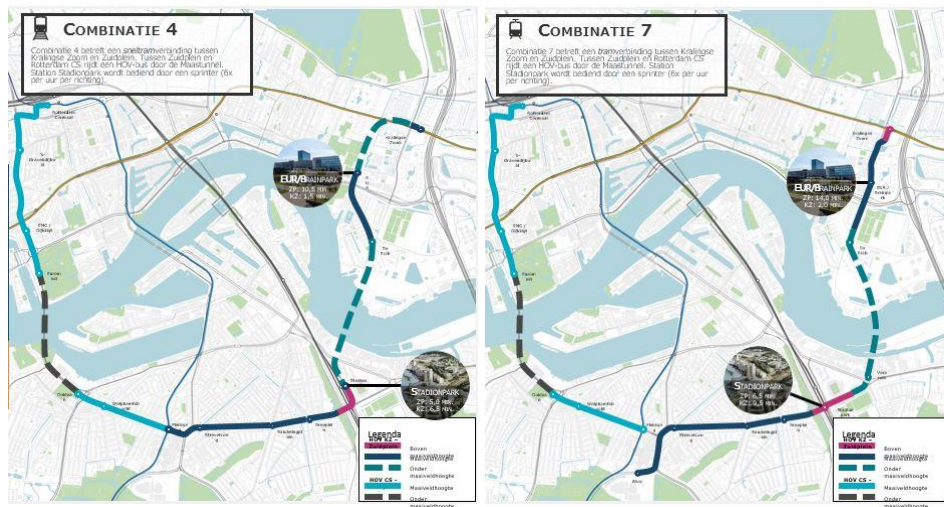
Naar aanleiding van de bespreking in uw commissie op 21 april jl. over de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, stuur ik u hierbij ter verduidelijking een technische toelichting over de tunnelvarianten.

In de analytische fase (zeef 1) van de MIRT-verkenning zijn de volgende typen tunnels onderzocht:

1. Een geboorde tunnel van Kralingse Zoom naar Zuidplein, alleen voor een metro.

Deze tunnel gaat bij Kralingse Zoom onder de grond en gaat op grote diepte onder de Nieuwe Maas door naar Zuidplein. Tussenvolgende stations liggen dus ook diep. Deze tunnel hebben we alleen onderzocht met een metro, omdat het voor auto's, fietsers en voetgangers niet aantrekkelijk is om bij Kralingse Zoom onder de grond te gaan en pas bij Zuidplein weer boven te komen. We hebben dit type tunnel onderzocht met 2 verschillende tracés in Rotterdam-Zuid: via de Strevelsweg (OV-combinatie 1) of via de Lange Hilleweg (OV-combinatie 2).





Voor de afgezonken tunnels (OV-combinaties 3, 4 en 7) is een multimodale tunnel het uitgangspunt. Dat wil zeggen dat er altijd OV en fietsers/voetgangers gebruik van kunnen maken en eventueel ook auto's.

Onderzochte locaties voor tunnels

Voor de multimodale tunnels is bekeken op welke locaties deze het beste kan worden ingepast. Uit het onderzoek in de analytische fase zijn 3 mogelijke locaties naar voren gekomen voor een multimodale tunnel (West, Bocht en Oost).



De geboorde tunnels zijn in dit locatieonderzoek niet betrokken, omdat we bij een boortunnel uit zijn gegaan van een diepe ligging en gebruik door alleen het OV. Daarmee is de boortunnel geen multimodale oeververbinding en is de exacte locatie waar de boortunnel de rivier kruist minder relevant voor het locatie- en inpassingsonderzoek. Voor een geboorde tunnel zijn immers meerdere tracékeuzes mogelijk.

Aanvullende inzichten uit advies Centrum Ondergronds Bouwen

Uit een advies dat het Centrum Ondergronds Bouwen (COB) op verzoek van de MIRT-verkenning heeft opgesteld, blijkt dat de gekozen strikte onderverdeling in boortunnels en andere oplossingen onnodig is. Een combinatie van een afzinktunnel voor de rivierkruisingen in combinatie met boortunnels door de stad en wanden-daktunnels op specifieke locaties is slimmer, goedkoper en gaat veel minder hinder en veel meer waarde voor bewoners en de stad opleveren. Gezien de lengte van de tracés op de beide oevers in vergelijking tot boortunnelprojecten elders in de wereld lijkt er geen economische beperking te zijn voor het combineren van technieken. Het COB adviseert daarom in de volgende fase deze hybride oplossingen verder uit te werken en te onderzoeken.

Daarnaast adviseert het COB om het vervoersconcept (de vervoerskundige meerwaarde van een variant) centraal te stellen in de afweging van kansrijke oplossingen. De oplossingsrichtingen hoeven niet beperkt te worden door techniek, de mogelijke technische oplossingen moeten het vervoersconcept volgen. Het COB merkt daarbij op dat de situatie op de noordelijke oever veel 'opener' is op maaiveld dan aan de zuidkant, dus er zijn andere methodes mogelijk aan beide kanten. In Noord is er bijvoorbeeld minder noodzaak om een boortunnelconcept te kiezen om hinder te vermijden dan dat dat op Zuid het geval is.

De afweging tussen een boortunnel en een vanaf maaiveld gebouwde tunnel heeft een economische én een sociale component. Een boortunnel is qua bouwtechniek duurder, maar geeft minder hinder voor de omgeving, wat besparing oplevert in kosten voor omgevingsmanagement, verleggen van kabels en leidingen, verkeersomleidingen e.d. Naast deze hoofdlijn van het advies, geeft het COB nog een aantal technische adviezen. Bijvoorbeeld t.a.v. de hoogteligging van een boortunnel (kan minder diep dan is aangenomen) en het ruimtebeslag van een boortunnel en een gebouwde tunnel (kan smaller dan waar tot nu toe vanuit is gegaan).

Wat betekent dit voor het vervolgonderzoek?

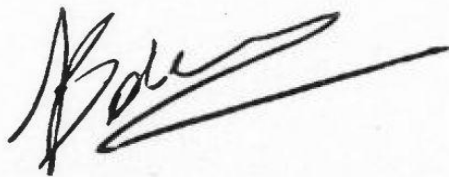
In de vervolgfase van de MIRT-verkenning (zeef 2) gaan we onderzoeken welke hybride oplossingen er te maken zijn qua bouwtechniek, tracés en multimodaliteit. Zowel voor het hele tracé als ter hoogte van de rivierkruising.

We stellen daarbij het vervoersconcept voor OV (de beste route die de meeste reizigers trekt) en de gewenste multimodale rivierkruising centraal en kijken welke technische oplossingen daar het beste bij passen. In het vervolgonderzoek werken we die oplossingen verder uit en onderzoeken we wat de effecten daarvan zijn (milieueffecten, omgevingseffecten, kosten, etc.).

Op basis van het tot nu toe verrichte onderzoek én het advies van het COB hebben we de ingrediënten om verder te zoeken naar de oplossing die het meeste bijdraagt aan alle doelstellingen van deze MIRT-verkenning.

Ik ga er vanuit u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Judith Bokhove
Wethouder Mobiliteit, Jeugd en Taal

