



# Samenvatting Positionpaper

versie 31 januari 2019

Auteur: Vereniging Bewoners Hoge Filterweg (VBHF)

De focus van de informatie die door Rotterdam is verspreid heeft ertoe geleid dat veel initiatieven in Rotterdam op een verbinding tussen Kralingse Zoom/De Esch en Feyenoord-City de zgn. Oost verbinding) richtten.

De VBHF heeft de problematiek aanvullend en in een breder (regionaal) perspectief bestudeerd dan alleen het OV in Rotterdam. De samenhang tussen verkeer en OV is immers als voorwaarde gesteld bij het beschikbaar stellen van het budget van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Inmiddels hebben meerdere bewonersorganisaties uit verschillende belanghebbende gemeenten gezamenlijke meetings gehad en hebben overeenstemming over het te bereiken doel.

Een groot gedeelte van de gepubliceerde stukken is gelezen en is er eveneens een ingenieursbureau bezocht. Dit ingenieursbureau heeft zich gespecialiseerd in openbaar vervoer en is ervaren met innovatieve systemen en regulering van verkeersstromen. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met een beleidsambtenaar van Krimpenerwaard die voor deze problematiek is ingezet.

Het doel van dit document is de optie Oost-Oost-verbinding door alle instanties mee te laten nemen en de inspraakorganen over de resultaten te informeren.

## Samenvatting

Gedurende de afgelopen tijd zijn pré-verkenningen uitgevoerd. Deze verkenningen werden door verschillende groepen en op verschillende niveaus uitgevoerd. Wat er tijdens de pré-verkenning is uitgezocht en welke beslissingen er genomen zijn is onduidelijk ondanks dat inspraak van bewoners nog niet aan de orde was.

Zoals eerder gesteld presenteren de ambtenaren van de gemeente Rotterdam alleen een OV visie. Over maatregelen om het verkeer beter te laten doorstormen wordt niet gesproken.

Onderzoek, binnen het door de minister aangegeven perspectief, met het eerder genoemde ingenieursbureau en de gemeente Krimpenerwaard, laten een breder, regionaal beeld zien. Hierbij worden voor zowel de verkeers- als OV problemen oplossingen aangedragen.

Juist het meewegen van de regionale situatie laat zien dat de Oost-Oost-verbinding een optimale oplossing voor het verkeer biedt. Veel regionaal verkeer van Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard, Ridderkerk, Dordrecht moet zich nu over de Van Brienoord wurmen. Met een Oost-Oost-verbinding zal dit verkeer via het knooppunt Ridderkerk kunnen worden gestroomlijnd. De betreffende gemeenten zijn daar ook voor omdat het tevens de overvolle Algerabrug ontlast.



In gesprekken met de gemeente Krimpenerwaard is al duidelijk geworden dat zij de aanleg van een Oost-Oost-verbinding graag verwezenlijkt willen zien, inclusief de benodigde toevoeren met een minimale belasting van het groene hart.

In het positionpaper wordt de nadruk gelegd op de regeling rond het OV en het verkeer op de ring rond Rotterdam. De afwikkeling van verkeer op de ring en met name de Van Brienoordbrug wordt ook en in belangrijke mate beïnvloed door de aanleg van een Oost-Oost-verbinding. Met aanleg van deze Oost-Oost-verbinding wordt veel regionaal verkeer dat van en naar de steden Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard, Ridderkerk en Dordrecht verwerkt dat nu over de van Brienoordbrug haar weg moet zoeken. De verdere uitwerking van dat plan is beschreven in rapport Bereikbaarheid Krimpenerwaard versie 180306. In deze studie is ook gekeken naar de OV-visie Rotterdam 2018-2040.

## **1. Waaron een alternatief voorstel voor de nieuwe oostelijke stadsbrug**

In het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016 - 2030+ wordt een slimme bereikbaarheid voor een gezond, economisch sterk en aantrekkelijk Rotterdam beschreven. Onderdeel van het beleid is het weren van de auto uit het stadscentrum en het verminderen van doorgaand verkeer door de stad. Het effect van deze maatregelen is dat de Ring zwaarder wordt belast. Wat ontbreekt zijn verbeteringen van het stedelijke openbaar vervoer en het realiseren van transferia aan de snelwegen rondom de stad. Het gevolg is dat het autoverkeer dat de stad in wil rijden extra kilometers gaat maken op de Ring.

Dit betekent dat het ontlasten van de Van Brienoordbrug het beste kan plaatsvinden door hoogwaardig (snel en comfortabel) openbaar vervoer aan te bieden, inclusief een Oost-Oost-verbinding. Omdat de Ring ook een belangrijke functie heeft bij incidenten, voor alternatieve routes rond de stad, zorgt feitelijk alle vermindering van verkeer op de Ring ook voor verbetering van de doorstroming op de Van Brienoordbrug. In dit document wordt diverse aspecten benoemd die gezamenlijk aanleiding geven om naar een innovatief alternatief te kijken. Hierbij gaat het met name om de bereikbaarheid van en in Rotterdam Zuid.

De indruk is dat de huidige voorstellen van de gemeente Rotterdam resulteren in een rechtstreekse tramverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom, met daar tussen Feyenoord City. Daarmee is er slechts een beperkte verbetering van het OV in Rotterdam Zuid en ook ontbreekt de gewenste innovatie. Het voorgestelde alternatief beoogt wel iets te doen aan deze aspecten.

## **2. Voorstel voor vervoerssysteem**

Het voorstel is om een vervoerssysteem te ontwikkelen ten einde een optimaal stedelijk vervoerssysteem uit te vinden op basis van kennis en technieken van nu. Daarbij gaat het om:

- de kennis van autonoom rijden met auto's;
- nieuwe lichte en sterke materialen;
- kennis van elektrische aandrijving;
- slimme data uitwisseling en informatie verstrekking over de reis, bijv. met een app voor Mobility as a Service (MaaS-app);
- nadere kennis van wijze waarop automobilisten het beste overgehaald kunnen worden om van het OV gebruik te maken (met name gericht op comfort en kwaliteit).

De tram en trein stammen in hun basisvorm feitelijk uit de 19<sup>e</sup> eeuw en zijn daarna qua verschijningsvorm niet veel veranderd. Belangrijk is dat ze niet ontworpen zijn als concurrent van fiets of auto omdat die vervoermiddelen pas later zijn uitgevonden.



De verwachting is dat met compacte autonome voertuigen in een hoge frequentie een capaciteit geboden kan worden tussen die van een tram (die op maaiveld rijdt en kruist met het overige verkeer) en een metro (die hoogfrequent met grote zware voertuigen kan rijden).

Met extra maatregelen rond de ring van Rotterdam wordt ook het OV vraagstuk opgelost. De in dit document weergegeven transferia met de innovatieve, geautomatiseerde, elektrisch aangedreven "CityCoaster" geven een oplossing voor het OV op een innovatieve, milieuvriendelijke en naar het zich laat aanzien goedkopere manier.

Als "bijproduct" kan Rotterdam zich dan ook nog profileren als zeer vooruitstrevend.

De optie van een Oost-Oost-verbinding inclusief transferia en OV voorzieningen is dus zeer aantrekkelijk voor de gehele regio, inclusief Rotterdam, in tegenstelling tot een Oost-verbinding voor OV met een hoop bouwproblemen en overlast binnen de zeer beperkte ruimte in De Esch.

In het positionpaper worden verder de volgende onderwerpen behandeld:

- Voorstel voor routes/verbindingen
  - Aanpassingen metrolijnen
  - Basisalternatief voor verbinding Zuidplein-Kralingse Zoom
  - Aansluitingskansen
  - Systeemuitbreiding
  - Alle haltes en transferia
- Tekstfragmenten uit OV-visie
- Geraadpleegde documenten