

Integraal verkenningenrapport en milieueffectrapport

Bijlage 1: Mobiliteitsladder

Mobiliteitsladder

De mobiliteitsladder (soms ook 'Ladder van Verdaas' genoemd) is een systematiek die gebruikt wordt bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen voor een verkeersprobleem. De ladder is een manier om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden, door het toepassen van andere oplossingen.

Deze oplossingen vormen samen de treden van de ladder. Hieronder behandelen we per trede de aanknopingspunten die we zien voor het behalen van de doelen van de MIRT-verkenning.

Ruimtelijke ordening

Binnen de verkenning is dit een belangrijke trede van de ladder. Bij de verdere groei van de regio Rotterdam wordt ernaar gestreefd de bereikbaarheid zoveel mogelijk te organiseren met vervoerwijzen die de omgeving zo min mogelijk belasten en de verplaatsingsafstanden te beperken.

In de MIRT-verkenning hebben we in het deelonderzoek Oeververbinding & OV in afstemming met de verstedelijkingsplannen in de regio een nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en een HOV-busverbinding tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein via de Maastunnel onderzocht. De geplande verstedelijking tussen Alexander en Zuidplein kan niet gerealiseerd worden zonder een nieuwe HOV-verbinding. Een multimodale oeververbinding is noodzakelijk om verstedelijkingslocaties op de as Alexander-Zuidplein te creëren met de juiste bereikbaarheidskwaliteit (aantal verbindingen, frequenties etc.). Zonder de oeververbinding sluit de kwaliteit van de bereikbaarheid van locaties zoals Feyenoord City, De Esch, Brainpark en Boszoom onvoldoende aan bij het beoogde schaalniveau van de verstedelijking uit de verstedelijkingsstrategie (lokale knoop, regionale knoop of metropolitane knoop).

Prijsbeleid

Prijsbeleid kan een effectieve manier zijn om het autogebruik en daarmee de behoefte aan (meer) auto-infrastructuur te beperken. Prijsbeleid is er in vele vormen: van betaald parkeren tot het variabel maken van de wegenbelasting, het heffen van tol of bijvoorbeeld systemen met (verhandelbare) spitsrechten. Betaald parkeren is in een groot gebied in en rond het centrum van Rotterdam van toepassing en dit gebied wordt uitgebreid.

Door de rijksoverheid is het voornemen vastgelegd om Betalen naar Gebruik te gaan invoeren. Dit betekent dat de 'vaste' wegenbelasting in de nabije toekomst mogelijk vervangen zal worden door een heffing die gebaseerd is op het aantal gereden kilometers. De exacte uitgangspunten voor Betalen naar Gebruik zijn nog niet bepaald. Om toch inzicht te krijgen in de mogelijke effecten is (met het NRM) een gevoeligheidsanalyse met voorlopige uitgangspunten uitgevoerd om te bepalen wat de invloed op het hoofdwegennet is. Daaruit blijkt dat in 2040 het verschil met de huidige 'vaste' wegenbelasting op de A16 beperkt is. Op de Van Brienoordbrug ligt de

verkeersintensiteit bij Betalen naar Gebruik maximaal 5% lager. Wanneer Betalen naar Gebruik zou worden ingevoerd, zal in de autonome situatie op etmaalbasis een afname van verkeer en een afname van het reistijdverlies geven. Echter, in de spitsuren blijft sprake van een hoge I/C-waarde in combinatie met een lage rijnsnelheid. De noodzaak om maatregelen te treffen in de A16 Van Brienenoordcorridor blijft dus onverminderd bestaan.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is een belangrijke pijler binnen het project. De voorgaande onderzoeken laten zien dat verbetering van het openbaar vervoer aanknopingspunten biedt voor de doelen van deze verkenning. Door het verminderen van de stedelijke metro- en tramknelpunten wordt de positie van het openbaar vervoer in de totale stedelijke en regionale bereikbaarheid versterkt. HOV is een belangrijk onderdeel van de verkenning en maakt onlosmakelijk onderdeel uit van de oplossingsrichtingen. We kijken naar oplossingen in verschillende HOV-modaliteiten inclusief goede overstappunten en P+R-voorzieningen. HOV alleen zal niet voldoende zijn om alle knelpunten op te lossen.

In de MIRT-verkenning hebben we in deelonderzoek Oeververbinding & OV in afstemming met de verstedelijkingsplannen in de regio een nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en een HOV-busverbinding tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein via de Maastunnel onderzocht. De alternatieven die zijn onderzocht voor een oeververbinding bevatten allen mogelijkheden voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Maatregelen die het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets stimuleren en maatregelen die zorgen voor het mijden van de spits vallen hieronder. Diverse partijen dragen bij aan het beïnvloeden van het gedrag van automobilisten om files te verminderen. Omdat het gedragsmaatregelen of kleinere fysieke maatregelen betreft en de maatregelen vaak op relatief korte termijn (in vergelijking met grote infraprojecten) uitgevoerd kunnen worden, is dit niet de focus van de verkenning. Maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement kunnen echter wel ondersteunen. In Rotterdam en regio wordt door de verschillende overheden stevig ingezet op mobiliteitsmanagement, onder andere in het programma MoVe. Dit geldt ook voor de gemeenten in de Algeracorridor.

In het deelonderzoek Algeracorridor zijn mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding alsmede een verbeterde fietsverbinding en een nieuwe langzaam verkeerverbinding over de IJssel onderzocht.

Beter benutten van bestaande infrastructuur

Voordat aanpassing of uitbreiding van infrastructuur wordt overwogen dient eerst beschouwd te worden of de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Dit vindt reeds plaats via verkeersmanagement en ook binnen het openbaar vervoer wordt gekeken of de capaciteit van de metro-infrastructuur beter benut kan worden, door de metro met hogere frequentie te laten rijden.

Aanpassing van bestaande infrastructuur

Aanpassing van bestaande infrastructuur is onderdeel van de verkenning. In de deelonderzoeken A16 Van Brienoordcorridor, Algeracorridor en het onderdeel HOV-busverbinding via de Maastunnel is onderzoek gedaan naar het beter benutten van de bestaande wegcapaciteit door bijvoorbeeld het samenvoegen van hoofd- en parallelbanen of het aanpassen van een weefvak of het creëren van een vrijliggende busbaan. De onderzoeken in de pre-verkenning en het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam- Den Haag (2016-2017) laten zien dat deze maatregelen veel aanknopingspunten bieden voor het oplossen van de knelpunten.

Nieuwe infrastructuur

Pas als de bovengenoemde treden onvoldoende soelaas bieden, is de aanleg van nieuwe infrastructuur aan de orde. In deze verkenning is dit aan de orde voor de nieuwe oeververbinding, met infrastructuur voor het OV en de fiets en eventueel ook auto. Uit de verkenning Rotterdam Vooruit (2008- 2011) en het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag (2016-2017) is reeds gebleken dat een uitbreiding van de (capaciteit van de) oeververbindingen nodig is. De andere onderdelen van de ladder (ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement beter benutten bestaande capaciteit,) zijn op zichzelf of gecombineerd niet voldoende om de knelpunten volledig op te lossen.

In het deelonderzoek Oeververbinding & OV is onderzoek gedaan naar een nieuwe HOV-verbinding die loopt tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, via het nieuwe station Stadionpark.

Opdrachtgevers

