

Integraal verkenningenrapport en milieueffectrapport

Bijlage 2: Samenhang deelstudies

Samenhang deelstudies

De maatregelen zijn uitgewerkt in drie deelstudies:

- Oeververbinding & OV;
- A16 Van Brienoordcorridor;
- Algeracorridor.

De maatregelen in de deelstudies hebben ieder hun effecten en dragen gezamenlijk bij aan de doelen van het project. Om het onderzoek naar mogelijke maatregelen per deelstudie te kunnen uitvoeren, moet eerst duidelijk zijn wat de onderlinge samenhang is tussen de deelstudies. De autoverkeerverplaatsingen in de verschillende deelstudies blijken een beperkte samenhang te hebben. Daarom kunnen de maatregelen aan de A16 Van Brienoordcorridor, de Algeracorridor en de nieuwe oeververbinding apart worden beschouwd. Ook de mate waarin uitwisseling tussen de modaliteiten (auto, openbaar vervoer en fiets) optreedt als gevolg van maatregelen voor deze modaliteiten is onderzocht. Dit is belangrijk voor het onderzoek naar de nieuwe oeververbinding en ook voor de Algeracorridor.

Samenhang verkeer Algerabrug en Van Brienoordbrug

Uit de uitgevoerde mobiliteitsanalyse blijkt dat in 2030 van al het verkeer op de Algerabrug circa 30% ook via (de parallelbanen over) de Van Brienoordbrug rijdt. 70% van het verkeer op de Algerabrug heeft daarmee geen relatie met dit filegevoelige traject. Het verkeer op de Algerabrug dat ook via (de parallelbanen over de) Van Brienoordbrug rijdt, is ongeveer 10% van al het verkeer dat over deze parallelbanen rijdt. Dit betekent dat maatregelen op de Algerabrug die de omvang van de verkeersstroom beïnvloeden maar beperkte invloed zullen hebben op de hoeveelheid verkeer (en daarmee de kwaliteit van de doorstroming) van het verkeer op de Van Brienoordbrug. Uit verdere analyse blijkt dat ook het omgekeerde het geval is: maatregelen op de A16 hebben slechts beperkt effect op de hoeveelheid verkeer (en daarmee de kwaliteit van de doorstroming) op de Algerabrug. Vanwege de beperkte onderlinge samenhang kunnen de maatregelen in beide deelstudies apart van elkaar onderzocht worden. Vanuit Capelle aan den IJssel rijdt verkeer naar de A16 via de N210/Abram van Rijckevorselweg en het Kralingseplein.

Een andere route leidt via de Jacques Dutilhweg en de aansluiting Kralingen naar de A16. Als door maatregelen op de A16 de doorstroming daar verbetert, neemt de verkeersintensiteit op de Jacques Dutilhweg af. Het verkeer volgt dan de route via de N210/Abram van Rijckevorselweg en gaat via het Kralingseplein de A16 op. Omdat verkeersstromen vanaf de A16 en de Algeracorridor samenkomen bij het Kralingseplein, moeten de effecten daar wel in samenhang worden beschouwd. Hieronder gaan we kort in op die samenhang; een uitgebreidere beschouwing is te vinden in hoofdstuk 7 van het integrale verkenningenrapport.

Samenhang nieuwe oeververbinding en andere deelstudies

Op vergelijkbare wijze hebben we gekeken of en zo ja welke samenhang er is tussen het gebruik van de Maasbruggen in Rotterdam, waaronder de A16 Van Brienoordbrug en de rol van een nieuwe stedelijke oeververbinding. Wanneer een oeververbinding ook door auto's gebruikt kan worden, treedt een vermindering van verkeer op de Van Brienoordbrug op van 3% à 5%. Afhankelijk van de kenmerken van de oeververbinding wordt deze met ca. 14.000 tot 26.500 motorvoertuigen per etmaal belast. Uit analyse van de herkomsten en bestemmingen van het verkeer op de nieuwe oeververbinding blijkt dat dit enerzijds verkeer is tussen de A16 noordelijk van de Van Brienoordbrug en Feijenoord en directe omgeving en anderzijds stedelijk verkeer. Maatregelen op de A16 hebben niet tot gevolg dat de stedelijke oeververbinding heel anders belast wordt. Omgekeerd heeft het aantal rijstroken op de stedelijke oeververbinding wel gevolgen voor het autogebruik, maar is het effect op de A16 heel beperkt (maximaal enkele procenten). Dit betekent dat maatregelen aan de A16 en de nieuwe oeververbinding los van elkaar konden worden onderzocht.

In alternatief 3 en 5 van de deelstudie Oeververbinding & OV kan (naast OV en fiets) ook autoverkeer gebruik maken van de nieuwe oeververbinding. In deze alternatieven sluit de oeververbinding ook aan op het Toepad waarmee een directe verbinding ontstaat vanuit Rotterdam-Zuid, via de oeververbinding, Toepad en Ketensedijk naar de Algerabrug. In deze alternatieven wordt deze route daardoor zwaarder belast.

In alternatief 1A van de deelstudie Algeracorridor wordt de huidige aansluiting van de Ketensedijk op de Algeraweg/Algerabrug gehandhaafd. De bovengenoemde verkeerstoename kan daardoor daadwerkelijk optreden. In de deelstudie Algera wordt onderzocht hoe de verkeersintensiteit op de route via de Ketensedijk verminderd kan worden, om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid hier te verbeteren. In de alternatieven 1B, 2A, en 2B wordt daartoe de aansluiting Ketensedijk opgeheven. Dat betekent dat de doorgaande (sluip)route via de Ketensedijk vanuit Rotterdam over de Algerabrug dan niet meer mogelijk is.

Samengevat betekent dit dat de in de deelstudie Oeververbinding & OV (in alternatief 3 en 5) verwachte verkeerstoename op de Ketensedijk alleen kan optreden in combinatie met de referentiesituatie en alternatief 1A van de Algeracorridor.

Kralingseplein: verbindende schakel tussen de deelstudies

Een ander relevant raakvlak tussen de deelstudies Algeracorridor, A16 Van Brienoordcorridor en de nieuwe oeververbinding is het Kralingseplein. Het autoverkeer van de trajecten van de deelstudies komt hier samen. We hebben onderzocht hoe de mogelijke maatregelen binnen de drie deelstudies (in combinatie met elkaar) ingrijpen op de hoeveelheid verkeer op het Kralingseplein en het functioneren daarvan. De resultaten van die toets zijn opgenomen in het integraal verkenningenrapport.

Samenhang modaliteiten: auto, OV en fiets

In de mobiliteitsanalyse is gekeken naar de uitwisseling tussen vervoerwijzen op de corridor Zuidplein-Stadionpark-Kralingse Zoom. Het blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer slechts beperkt vermindert door de nieuwe OV-verbinding. Een nieuwe OV-verbinding die de Maas kruist, leidt tot een beperkte vermindering van het autoverkeer in de omgeving als gevolg van overstappen van automobilisten naar het OV.

De fiets is een belangrijke manier van verplaatsen op de korte en middellange afstand en het belang hiervan neemt met de elektrische fiets (en speed pedelec) verder toe. De fiets is hierbij een zelfstandige vervoerwijze of dient als voor-/natransportmiddel voor het OV. Een nieuwe fietsverbinding die de Maas kruist, betekent een directere verbinding tussen de gebieden die direct bij de aanlanding van de oeververbinding gelegen zijn en ook het OV wordt daardoor beter bereikbaar. Een nieuwe fietsverbinding die de Maas kruist, leidt (als zelfstandige maatregel) niet tot een substantieel lager aandeel autogebruik, maar is op de korte/middellange afstand een belangrijk vervoerwijze die, in tegenstelling tot de auto, past bij een hoge stedelijke leefkwaliteit. Dit betekent overigens niet dat maatregelen op het gebied van OV en fiets het autoverkeer niet kunnen verminderen, maar voor grote effecten vergt dat een pakket aan maatregelen dat meer omvat dan één nieuwe schakel voor OV en fiets.

De conclusie hieruit is dat het onderzoek naar de ontlasting van het OV-knelpunt en het bevorderen van het gebruik van OV met OV-maatregelen los van de maatregelen van de andere vervoerwijzen kan plaatsvinden. Dit geldt ook voor de Algeracorridor.

Opdrachtgevers

