



**Stadsontwikkeling
Ingenieursbureau
Milieu, Ruimte en Ondergrond**

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam
Internet: rotterdam.nl/www.rotterdam.nl

Van: Leo van der Wal
Telefoon: 0104897871
E-mail: ljj.vanderwal@Rotterdam.nl

Aan : Commissie voor de m.e.r., werkgroep
MER Waal- en Eemhaven

Kopie aan : Projectteam bestemmingsplan/MER
WEH

Datum : 15 november 2016

Betreft : Reactie op eindconcept toetsingsadvies
MER Waal- en Eemhaven van 20
oktober 2016, onderdeel verkeer en
vervoer

Aanleiding

In het eindconcept toetsingsadvies van de werkgroep Commissie m.e.r. van 20 oktober 2016 over het MER Waal- en Eemhaven staat dat er in het MER essentiële informatie ontbreekt ten aanzien van toekomstige verkeersknelpunten bij de A15 (Groene Kruisweg en Reeweg) en op de Havenspoorlijn. In het MER worden wel maatregelen genoemd, maar de werkgroep heeft twijfels over de effectiviteit en uitvoerbaarheid daarvan. In deze notitie worden de knelpunten, mogelijke maatregelen en de borging daarvan in vervolotrajecten nader toegelicht.

Redeneerlijn MER WEH

Wegverkeer

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de huidige situatie op de betreffende aansluitingen varieert van normaal tot matig. Er zijn nu geen knelpunten. Het MER gaat zowel in de Autonome situatie als in het VKA uit van een gemiddelde groei van 1% per jaar en daarbij van worst case situaties met relatief veel veranderingen van bedrijfssegmenten en bijbehorende worst case kentallen voor verkeersproductie. Dat leidt tot maximaal 26% extra verkeer (20% autonoom + 6% a.g.v. het VKA), waardoor er op de aansluitingen knelpunten kunnen ontstaan (overbelasting). Omdat er nu geen knelpunten zijn en het onzeker is of alle genoemde veranderingen ook daadwerkelijk zullen optreden, worden de betreffende aansluitingen meegenomen in het lopende monitoring en evaluatie programma (MEP) voor de havengebieden van Rotterdam. Zo nodig worden tijdig maatregelen getroffen. Daarbij wordt in eerste instantie gedacht aan quick win oplossingen, zoals de in het MER genoemde bijstelling



van verkeerslichten, verlengen van opstelstroken en/of het toepassen van toerit-doseer installaties.

Spoorverkeer

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de huidige situatie is op de Havenspoorlijn (baanvak Waalhaven-Kijfhoek) normaal. Er zijn nu geen knelpunten. Het MER gaat zowel in de Autonome situatie als in het VKA uit van een gemiddelde groei van 1% per jaar en daarbij van worst case situaties met relatief veel veranderingen van bedrijfssegmenten en bijbehorende worst case kentallen voor verkeersproductie. Dat leidt tot maximaal 40% extra treinbezoeken in het drukste uur (36% autonoom + 4% a.g.v. het VKA), waardoor er op het baanvak en op de aansluitingen aandachtspunten ontstaan (drukke situaties). Omdat er nu geen knelpunten zijn en het onzeker is of alle genoemde veranderingen ook daadwerkelijk zullen optreden, wordt het baanvak en de aansluitingen meegenomen in het lopende monitoring en evaluatie programma (MEP). Zo nodig worden tijdig maatregelen getroffen. Daarbij wordt in eerste instantie gedacht aan quick win oplossingen, zoals de in het MER genoemde verschuivingen van treinbezoeken naar andere delen van de dag en/of naar andere modaliteiten (vooral binnenvaart).

Nadere toelichting

Wegverkeer

De uitvoerbaarheid en het effect van de voorgestelde quick win oplossingen zijn in het MER niet nader beschreven. Er is daarom met een aantal verkeersdeskundigen van Stadsontwikkeling Rotterdam en het Havenbedrijf (HbR) een 1^e, kwalitatieve inschatting gemaakt van de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Ze bieden naar verwachting soelaas voor een relatief korte tijd, maar zijn onvoldoende robuust voor de langere termijn. Daarvoor zijn aanvullende maatregelen nodig, die deels al zijn onderzocht of al worden uitgevoerd, en voor een deel nog verder moeten worden uitgewerkt in een onderzoeksprogramma.

1. Fysieke aanpassingen Groene Kruisplein

Voor het Groene Kruisplein ligt al een aanvullende, fysieke maatregel op de plank: de oprit naar de A15 richting A29 kan worden verbreed van 1 naar 2 rijstroken. Het Hbr heeft een rapport van Royal Haskoning/DHV, waarin de effectiviteit van die maatregel is onderzocht en beschreven. Dat rapport wordt zo spoedig mogelijk beschikbaar gesteld. Daaruit blijkt dat het om een uitvoerbare en effectieve maatregel gaat. Voor de volgende stappen (verdere uitwerking en financiering) wordt een beroep gedaan op het MIRT programma aansluitingen HWN/OWN (zie punt 3).

2. Fysieke aanpassingen Reeweg

Zoals beschreven in de gevoeligheidsanalyse in het hoofdrapport MER WEH zal in het verlengde van de ontwikkeling van de shortsea containeroverslag en van Coolport in de autonome ontwikkeling ook de aansluiting van Eemhaven zuid op de Reeweg en de Reeweg zelf verkeerstechnisch worden aangepast. Het is de bedoeling dat Coolport een eigen wegontsluiting krijgt via de Plesmanweg richting Reeweg. Daarnaast zullen alle container gerelateerde deelsegmenten in Eemhaven zuid gebruik maken van de nieuwe gate naar de Reeweg. Zo wordt doorvoerend containerverkeer volledig gescheiden van Coolport



vrachtverkeer met een binnenlandse, conventionele lading (distributie). De Reeweg krijgt er bovendien een extra rijstrook bij (zie onderstaande figuur). Deze nieuwe rijstrook op de Reeweg zal de I/C verhouding en de doorstroming en verkeersafwikkeling richting de A15 verbeteren, zowel in de autonome ontwikkeling als in het VKA.



Voor de op- en afritten van de Reeweg van en naar de A15 zijn momenteel nog geen aanvullende fysieke maatregelen uitgewerkt of onderzocht. Daarvoor wordt een beroep gedaan op het MIRT programma aansluitingen HWN/OWN (zie punt 3).

3. MIRT Aansluitingen HWN/OWN

Binnen het MIRT wordt een vervolg programma “Aansluitingen HWN op OWN” opgestart. In het BO Mirt is door regio en minister afgesproken dat dit aansluitingen programma onderdeel gaat uit maken van een overkoepelende programma aanpak voor de Zuidvleugel. Het ministerie heeft hiervoor 200 miljoen op de begroting gereserveerd. Dat budget is bestemd voor de periode na 2028, maar kan mogelijk en indien nodig met co financiering van de regio naar voren worden gehaald. Er is in ieder geval bestuurlijk draagvlak om dit soort knelpunten aan te pakken, met op termijn zicht op financieringsmogelijkheden. Het HWN/OWN programma zal een gezamenlijke inspanning van de wegbeheerders worden om aansluitingen van het hoofdwegennet op het onderliggend wegennet die niet goed functioneren, te onderzoeken en zo nodig aan te passen. Stadsontwikkeling Rotterdam meldt zowel de aansluiting van de A15 op het Groene Kruisplein als de aansluiting op de Reeweg aan voor nader onderzoek in dat programma.

4. Beter Benutten Vervolg – werknemers slimmer laten reizen

Daarnaast loopt er een project bij de Verkeersonderneming dat ‘Voorne putten Haven’ heet. In dat project wordt mobiliteitsmanagement uitgerold voor de werknemers van de haven, ook van de Waal- en Eemhaven. Het project verwacht 1200 spits mijdingen te behalen. Het is waarschijnlijk dat er ook na Beter Benutten vervolg Rijk en regio blijven samenwerken op het gebied het beter en slimmer gebruiken van bestaande netwerken. Rotterdam zet er op in om



deze vorm van mobiliteitsmanagement te blijven voorzetten, naast hetgeen nu al gedaan wordt in het kader van BBV.

5. Schuiven in tijd - goederenvervoer op andere tijden

Met de in het MER gesignaleerde knelpunten in de hand wil Rotterdam ook het gesprek aangaan met de grote bedrijven in het gebied om ze te wijzen op de urgentie om de komende jaren meer met de spijtijden rekening te houden, dat wil zeggen om met de vrachtwagens zoveel mogelijk op tijden buiten de spits te gaan rijden. De gemeente Rotterdam en het HbR zelf hebben de inzet om richting de bedrijven meer en beter over pieken in het WEH verkeer te gaan communiceren, een door de bedrijven kenbaar gemaakte wens.

6. Technologische innovaties

Er is nog veel onduidelijk over de ontwikkelingen die in de haven gaande zijn. Niet alleen wat betreft veranderlocaties en groeiverwachtingen, maar ook welke impact de derde, technologische revolutie nog zal hebben op het wegverkeer. Deze onzekerheid maakt ook dat fysiek ingrijpen in het wegennet in de toekomst misschien niet het meest efficiënt kan blijken. De impact van technologische innovaties is daarom een van de invalshoeken in de lopende MIRT Verkenning Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag, waarin ook bereikbaarheidsknelpunten en oplossingen voor het goederenvervoer over de weg en het spoor worden verkend. Daarbij wordt tevens afstemming gezocht met de MIRT onderzoeken Goederen corridor Oost en Zuidoost.

7. Modal shift - Goederen anders naar het achterland vervoeren

Met de in het MER gesignaleerde knelpunten wordt tot slot ook het gesprek aangegaan met de grote bedrijven in het gebied om nadere afspraken te maken over de inzet van andere vervoerswijzen dan de weg, zoals de binnenvaart en de trein. Omdat het railverkeer in het MER ook als toekomstig knelpunt wordt genoemd wordt, zal daarbij rekening moeten worden gehouden met capaciteit verruimende oplossingen die in dat kader zijn voorzien (zie *spoorverkeer*).

Spoorverkeer

Het HbR is in 2013 een spoormonitor gestart, dat jaarlijks wordt bijgewerkt op basis van de realisatiecijfers van het jaar ervoor. Met behulp van deze lopende monitor wordt goed bijgehouden hoeveel treinen er over het spoor rijden en welke (trendmatige) ontwikkelingen zichtbaar zijn. Daardoor kan tijdig geanticipeerd worden op dreigende beperkingen in de capaciteit van het spoor. Inmiddels is ProRail, in samenwerking met het HbR, een project gestart om het spoorproduct ter hoogte van het plangebied Waal-Eemhaven te verbeteren. Het railservicecentrum in de Eemhaven kan treinen accommoderen tot een lengte van 700 meter. Maar de aangrenzende infrastructuur is daar nog niet op aangepast. Van het railservicecentrum vertrekken zowel treinen richting de Maasvlakte als (en vooral) richting het achterland. Doel van dit project is om de aangrenzende infrastructuur dusdanig aan te passen dat treinen van 700 meter gemakkelijker het railservicecentrum kunnen bereiken. Daardoor wordt het spoorverkeer binnen het plangebied efficiënter georganiseerd en neemt daardoor ook de capaciteit op de Havenspoorlijn toe. Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Herinrichting emplacement Waalhaven-Zuid



2. Aanpassen wisselkruis ter hoogte van de Reeweg
3. Aanpassen wissel aan de westzijde van het plangebied

Ad 1) Door op het huidige emplacement meerdere opstelsporen van 700 meter lengte te realiseren ontstaat er ruimte op het spoor en elders op het netwerk.

Ad 2) Doordat er momenteel geen ruimte is op het emplacement voor treinen van 700 meter lengte vinden er nu onnodig veel treinbewegingen plaats. Door het realiseren van een extra spoor (bypass) kunnen de treinen straks rechtstreeks van het emplacement naar het railservicecentrum en vice versa. Dit komt de capaciteit van het kruispunt ten goede.

Ad 3) Treinen vanaf de Maasvlakte moeten nu eerst via het emplacement Waalhaven naar het railservicecentrum. Door het aanpassen van een wissel en het realiseren van een opstelstrook aan de westkant van de Eemhaven kunnen treinen elkaar hier passeren en is een 'onnodige' rit via het emplacement Waalhaven overbodig. Dit komt de capaciteit van het spoor ten goede.

Conclusies

Zowel voor de aansluitingen op de A15 als op de Havenspoorlijn zijn verschillende capaciteit verruimende maatregelen in beeld die kunnen bijdragen aan het oplossen van de in het MER gesignaleerde aandachts- en knelpunten. Verkeersdeskundigen van Stadsontwikkeling Rotterdam en het HbR zijn van mening dat met deze beschrijving van maatregelen en de borging daarvan in vervolgotrajecten grotendeels kan worden voldaan aan de door de werkgroep van de Commissie m.e.r. gewenste aanvullende informatie op het MER. In overleg met de werkgroep willen initiatiefnemers en bevoegd gezag graag nadere afspraken maken over de wijze waarop deze informatie het beste kan worden verwerkt en publiek kan worden gemaakt.