

Omgevingsrapport HOV-systeemkeuze MIRT-project Stadsbrug en OV

Context

Eind 2023 is de MIRT-verkenning naar een nieuwe oeververbinding in Rotterdam vastgelegd in een voorkeursalternatief. Dit omvat een stadsbrug tussen de Esch en Rotterdam Zuid, de ontwikkeling van station Stadionpark en een hoogwaardige OV-lijn met tramkwaliteit. De opdrachtgevende partijen hebben toen nog geen keuze gemaakt welk OV-systeem hierbij hoort. Het project is nu de planning- en studiefase waar de verschillende projectonderdelen worden uitgewerkt. Eén van de uitwerkingen gaat over het maken van een keuze voor het hoogwaardige OV-systeem.

Afgelopen periode is een aantal onderzoeken gedaan om te komen tot een keuze voor het meest passende OV-systeem. Op basis van het uitgevoerde onderzoek is duidelijk dat de hoofdkeuze gaat tussen een tram en een Bus Rapid Transit (hoogwaardig bussysteem). Beide zijn hoogwaardige openbaar vervoerssystemen (HOV-systemen) die minimaal aan bepaalde criteria moeten voldoen.

Bij het MIRT-project Stadsbrug en OV zijn diverse stakeholders (belanghebbenden) met verschillende interesses en belangen betrokken. Er worden themabijeenkomsten georganiseerd waarbij specifieke onderwerpen centraal staan. Stakeholders worden hier breed voor uitgenodigd en kunnen zelf de afweging maken of ze hieraan deelnemen.

Over de HOV-systeemkeuze is met betrokkenen tijdens twee themabijeenkomsten in gesprek gegaan. De inbreng van deelnemers aan deze bijeenkomsten is omschreven in dit document en is input voor de besluitvorming van de opdrachtgevers van het MIRT-project Stadsbrug en OV.

Participatieproces

Op 28 januari en 10 februari 2025 vonden participatiebijeenkomsten (themabijeenkomsten) plaats over het onderwerp HOV-systeemkeuze voor het MIRT-project Stadsbrug en OV. De onderwerpen die tijdens deze bijeenkomsten zijn besproken, zijn in dit omgevingsrapport samengevat. Dit rapport is aan betrokkenen voorgelegd, zij hebben hierop gereageerd en de reacties zijn in dit document verwerkt, zie bijlage 3.

Tijdens de tweede bijeenkomst op 10 februari is door een tekenaar een tekening gemaakt, zie bijlage 1. De tekening geeft een overzicht van de belangrijkste onderwerpen die zijn besproken.

Doel participatiebijeenkomsten

Het doel van de bijeenkomsten was:

- Uitleg geven over:
 - Hoe het onderzoek naar de verschillende HOV-systemen is uitgevoerd.
 - Hoe de onderzochte systemen worden beoordeeld. Op basis van welke onderwerpen (criteria).
 - De algemene resultaten (bevindingen).
- Bespreken van ideeën, zorgen, wensen en kansen over de HOV-systemen.
- Informeren over het besluitvormingsproces om tot één systeemkeuze te komen en de planning hierbij.

Deelnemers

De deelnemers aan deze themabijeenkomsten zijn vertegenwoordigers van wijkraden, bewonersorganisaties, reizigersorganisaties, brancheorganisaties en het bedrijfsleven. Voor een overzicht van stakeholders die hebben deelgenomen, zie bijlage 2.

Vanuit de opdrachtgevers van het MIRT-project Stadsbrug en OV waren regiegroepleden van de gemeente Rotterdam en MRDH aanwezig.

Samenvatting

In de eerste bijeenkomst is uitgebreid stil gestaan bij de type HOV-systemen die zijn onderzocht en de thema's (criteria) waarop ze zijn beoordeeld. In het gesprek dat daarop volgde tijdens de tweede bijeenkomst geven de deelnemers aan het lastig te vinden om een mening te vormen over een keuze tussen de twee HOV-systemen die nog over zijn, omdat voor hen de gevolgen voor inpassing in de wijken nog onvoldoende inzichtelijk zijn.

De deelnemers vinden het vooral belangrijk dat er bij de keuze voor het OV-systeem aandacht is voor 'hoe het beter wordt in de stad en in hun buurt' als gevolg van het project Stadsbrug en OV en ook andere gebiedsontwikkelingen. Om dit beter een plek te geven, is in dit omgevingsrapport het onderwerp 'kwaliteit van de leefomgeving' als extra thema toegevoegd.

In het gesprek kwam er geen sterke voorkeur voor één van de twee OV-systemen naar voren. Meerdere deelnemers gaven wel aan dat de keuze voor een tram logisch lijkt. Overwegingen hierbij zijn dat oudere reizigers in zijn algemeenheid voorkeur hebben voor de tram ten opzichte van de bus en metro, en dat een tram makkelijker met een wagon te verlengen is. Ook de aansluiting op de schaal van de stad en het overige (tram)netwerk in Rotterdam wordt als een voordeel gezien.

Voor onderwerpen als geluid en trillingen en de invloed hiervan op de directe woonomgeving en gezondheid van mensen, lijkt de BRT voordelen te bieden ten opzichte van de tram. Voor beide systemen geldt dat de impact van de HOV-lijn per straat en buurt inzichtelijk moet worden gemaakt en de oproep is om negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen of maatregelen te nemen.

Inbreng deelnemers HOV-systeemkeuze

Hieronder zijn de punten die tijdens de twee themabijeenkomsten naar voren zijn gebracht per thema samengevat. Het thema 'kwaliteit van de leefomgeving' is aan dit overzicht toegevoegd.

Algemeen

De uitgangspunten van de twee systemen (de minimale eisen) mogen niet worden aangepast. Anders is het geen hoogwaardig openbaar vervoer meer, met als gevolg dat er straks een 'gewone' stadsbus rijdt.

Reizigerskwaliteit

Met name de reizigersorganisatie Metrocov / Rover roept op om in de afweging rekening te houden met een vergrijzende samenleving. De komende jaren komen steeds meer ouderen in de stad. Zij vinden een tram fijner dan een bus. Houdt dus naast het woon-, werk- en studentenverkeer ook rekening met recreatiefverkeer en sociale reizigers buiten de spits.

Bij de overstappunten en haltes wordt aandacht gevraagd voor sociale veiligheid.

Stedelijke Ontwikkeling en Knooppunten

Kijken naar het grotere plaatje (een groter gebied) wordt door veel deelnemers als zeer belangrijk ervaren. Het creëren van een groene zone van het Kralingse Bos tot de oever van de Nieuwe Maas is hierbij belangrijk. Een opstelsom van negatieve gevolgen door alle ruimtevragen rond de Kralingse Zoom en de Abram van Rijckevorselweg moet worden voorkomen. Brainpark 1 mag bijvoorbeeld geen eiland worden. Het veilig en volt kunnen oversteken is hierbij een belangrijk punt. Gestapelde infrastructuur in en boven de grond zijn gedachten die worden gedeeld. Hierbij worden voorbeelden uit andere landen genoemd, zoals Japan.

Deelnemers zien een uitdaging in het goed verbinden en inpassen bij Zuidplein, waarbij meerdere opties voor haltes worden genoemd, waaronder bij het Ikazia ziekenhuis en Ahoy.

Deelnemers vinden dat het knooppunt Kralingse Zoom wel geschikt moet worden gemaakt voor de toekomst, zodat later ook de HOV-lijn doorgetrokken kan worden naar station Alexander. Kijk hierbij ook naar de mogelijkheden om de HOV-lijn aan andere OV-knopen te verbinden, zoals Capelsebrug en Slinge.

Impact omgeving en ander verkeer

Heb aandacht voor de hulpdiensten, zodat zij hun aanrijtiden kunnen blijven halen. De herontwikkeling van het politiebureau aan het Sandelingplein wordt hierbij ook genoemd.

Een vraag die ook leeft is welk effect het instellen van de 30 km/u zones heeft op de verkeersdoorstroming in de omliggende wijken in relatie tot de HOV-lijn. De vraag is ook welk van de twee systemen het minst impact heeft op de grote en complexe kruispunten, zoals bij Zuidplein.

Geluid en trillingen worden genoemd als belangrijke aandachtspunten voor de woonomgeving en gezondheid van mensen. Dit geldt niet alleen voor de tram of de BRT zelf, maar ook verkeerslichten en signaleringen langs de HOV-lijn.

Techniek en Veiligheid

Veilig kunnen oversteken wordt als belangrijk aandachtspunt meegegeven. Houd hierbij rekening met schoolgaande kinderen en ouders. Maak ook voldoende en logische oversteekplekken, zodat de HOV-lijn geen barrière wordt.

Toekomstvastheid en Capaciteit

De oproep wordt gedaan dat de komst van de HOV-lijn niet mag leiden tot vermindering van het OV aanbod in de wijken hieromheen, bijvoorbeeld in het Lage Land, Prinsenland, 's Gravenland waar de OV-bereikbaarheid nu als slecht wordt ervaren.

De HOV-lijn moet meer zijn dan een verbinding tussen de knooppunten Kralingse Zoom, station Stadion Park en Zuidplein, maar juist ook iets toevoegen aan de omliggende wijken. Op Zuid wordt concreet aandacht gevraagd voor de samenhang met tram 5 en de haltes van buslijnen 75 en 77.

Financieel en Juridisch

Zorgen worden geuit of de afweging tussen de systemen vooral financieel gedreven is en dat de andere beoordelingscriteria van onderschikt belang zijn. Laat geld niet leidend zijn in de afweging, zo klinkt de oproep.

Kwaliteit van de leefomgeving

Belangrijk punt dat die deelnemers noemen is: 'Hoe worden de wijken er beter van?'. Bij de verdere gebiedsgerichte uitwerking van het HOV-systeem in de wijken moet deze vraag centraal staan. Daarbij

vragen de deelnemers om een integrale benadering, zodat de ruimtelijke impact van de HOV-lijn in combinatie met andere modaliteiten, zoals de auto, fiets en wandelen én andere ontwikkelingen in het gebied duidelijk wordt. Hierbij wordt ook aandacht gevraagd voor klimaatadaptatie, duurzaamheid en de energievraag.

Input vervolgproces uitwerking en inpassing HOV-lijn

Door de deelnemers is breed de wens geuit om in het vervolgproces, waar gebiedsgericht met de inpassing van het HOV-systeem aan de slag wordt gegaan, betrokken te zijn.

Op Zuid zijn de Strevelsweg en de kruising Strevelsweg-Dordtselaan-Zuidplein belangrijke aandachtspunten voor de inpassing en keuzes die hier moeten worden gemaakt. Ook voor het overige verkeer en het wonen. Op Noord wordt de zorg geuit dat door de ruimte die er lijkt het HOV er zomaar bij of naast wordt gelegd, zonder dat de gevolgen en de samenhang met andere functies goed in beeld zijn. Er worden themabijeenkomsten georganiseerd waarbij specifieke onderwerpen centraal staan.

Er moet hierbij uitgebreid aandacht worden besteed aan welke impact de inpassing heeft op omwonenden en gebruikers. Onderwerpen als verlies van woongenot en schade aan woningen moeten niet worden vergeten.

Vervolg participatieproces

Naar verwachting nemen de opdrachtgevers begin april een besluit over het HOV-systeem. Wanneer dit besluit is genomen, wordt per gebied verder aan de slag gegaan met de inpassing van de HOV-lijn in de wijken. Dit is samen met de deelnemers van de themabijeenkomsten, maar ook samen met de bewoners uit de wijken. Per gebied vraagt participatie maatwerk en wordt naar een passende vorm gezocht in overleg met de wijkraden en bewonersorganisaties.

Colofon	
Opgesteld door omgevingsmanagers MIRT-project Stadsbrug en OV:	Marlies Langbroek en Nadia Dijkstra m.langbroek@rotterdam.nl ne.dijkstra@rotterdam.nl
Datum concept versie:	11 februari 2025
Datum versie reactie betrokkenen verwerkt:	13 februari 2025
Datum definitieve versie:	14 februari 2025

Bijlage 1: Tekening gesprek tweede bijeenkomst





Bijlage 2: Genodigden en deelnemers

Genodigden	28 januari	10 februari
Wijkraden		
Wijkraad Bloemhof		
Wijkraad Feijenoord		
Wijkraad Groot IJsselmonde		
Wijkraad Hillesluis		
Wijkraad Kralingen		
Wijkraad Lage Land		
Wijkraad Vreewijk		
Wijkraad Zuidplein		
Bewoners- en wijkorganisaties		
Bewonersorganisatie Kralingen Oost (BKO)		
Bewonersvereniging Veranda (BBV)		
Stichting Cralingheroort		
Coalitie de Esch		
Vertegenwoordiger sport de Esch		
Kralingen aan de Maes		
Reizigersorganisaties		
Metrocov / Rover		
Brancheverenigingen		
Rotterdam Partners		
Fietzersbond		
ANWB		
KBN-Schuttevaaier		
Stichting 010toegankelijk		
evofenedex		
VNO-NCW West		
TLN		

Bijlage 3: Feedback omgevingsrapport

Aan de deelnemers van de themabijeenkomsten op 28 januari en/of 10 februari is het omgevingsrapport ter reactie voorgelegd. Hieronder zijn de reacties opgenomen van de partijen die hebben gereageerd.

Deelnemers	Reactie	Hoe verwerkt
Wijkraden		
Wijkraad Kralingen	1. Geen aanpassingen Het rapport is een goede weergave van hetgeen besproken is en meegegeven is als input.	Ter kennisname
Wijkraad Lage Land	1. Tekstuele aanpassing Verzoek om bij het thema toekomstvastheid en Capaciteit 'het Lage Land' aan de passen naar 'het Lage Land, Prinsenland, 's Gravenland'	Overgenomen
Wijkraad Zuidplein		
Bewoners- en wijkorganisaties		
Bewonersorganisatie Kralingen Oost (BKO)	1. Document verwoord wat is gezegd Het stuk verwoord wat er in algemene zin nu op tafel ligt inclusief de zorgen van de wijken waar dit allemaal neerdaalt.	Ter kennisname
	2. Relatie Brainpark 1 en woningbouw BKO denkt dat er mogelijk iets meer nog gezegd kan worden over de Kralingse Zoom in relatie tot bijvoorbeeld Brainpark 1 en de algehele woning opgave. Brainpark 1 mag geen eiland worden. Dit is aangegeven in onze wijkvisie waarbij de oversteekbaarheid etc. van de Kralingse Zoom een essentieel onderdeel is. Bij een ruimtebeslag tussen 30-40 meter en dit in relatie tot het feit dat er iedere 2,5 minuut een HOV (heen en weer) voorbij komt is de oversteekbaarheid zeer discutabel.	Onder het thema Stedelijke ontwikkeling en Knooppunten is aan de bestaande tekst toegevoegd: 'Brainpark 1 mag bijvoorbeeld geen eiland worden. Het veilig en volt kunnen oversteken is hierbij een belangrijk punt.'
	3. Aandacht voor ontwikkelproces BKO mist ook aandacht in het ontwikkelingsproces als het gaat om een goede integratie tussen HOV en de toekomstige woningbouw.	Het document is hierop niet aangepast. Dit punt is opgenomen in de samenvatting en wordt genoemd onder het nieuw thema 'kwaliteit van de leefomgeving'.
	4. BRT minst slechte keuze Op basis van mogelijke systeemkeuze die voor ligt lijkt de minst slechte keus de BRT, omdat die: • snel toepasbaar en goedkoper is • aanzienlijk minder geluidsoverlast veroorzaakt • geen zware eisen aan de infrastructuur stelt • veel minder een barrière opwerpt dan een railverbinding • haltes makkelijker inpasbaar zijn • voor de RET mogelijk minder operationele complicatie oplevert dan een nieuw type tram, die in beide richtingen kan rijden en noodzakelijk is omdat er al helemaal geen ruimte is voor keerlussen.	Dit punt niet één op één in het omgevingsrapport verwerkt, aangezien dit een toevoeging betreft op wat in de bijeenkomsten is besproken. Via deze bijlage wordt de toegestuurde input van BKO onderdeel van dit document.
Stichting Cralingheroort	1. Proces Samengevat: de getoonde gegevens waren veel te globaal en een uitspraak over een gewenst type HOV is nu niet betrouwbaar te maken. De gehanteerde planning is veel te krap om dit onderwerp serieus uit te werken; zeker als in	Dit punt is een toevoeging op wat in de bijeenkomsten is besproken. Via deze bijlage wordt de toegestuurde input van stichting Cralingheroort onderdeel van dit document.

	ogenschouw genomen wordt dat het een grote beslissing is die voor vele decennia consequenties heeft. Door de zeer strakke planning en late informatie voor bewoners is overleg met de achterban onmogelijk. Net als in de vorige fasen wordt ook hier weer de indruk gewekt dat er niet echt ruimte geschapen wordt voor een goede en serieuze participatie. Eerst is ruim een jaar gewacht met onderzoek en het uitwisselen van gegevens. Nu er weer een bestuurs-overleg (BO) opdoemt moet er haast gemaakt worden. Dit versterkt een gevoel van onmacht hetgeen niet bijdraagt aan herstel van vertrouwen.	
	2. Volgorde besluitvorming Er bestaat kritiek op de volgorde van besluitvorming. Het is niet logisch om al een deelbesluit te nemen over traject en het soort HOV als nog niet duidelijk is waar en wat voor soort brug men denkt aan te kunnen leggen. In die context verdient het nautisch onderzoek voorrang op een HOV onderzoek.	Dit punt is een toevoeging op wat in de bijeenkomsten is besproken. Via deze bijlage wordt de toegestuurde input van stichting Cralingheroort onderdeel van dit document.
	3. Besluit HOV-systeemkeuze komt te vroeg Een keuze voor een HOV systeem is ook onmogelijk als beide opties (tram-bus) niet zijn uitgewerkt op het niveau, waarop het systeem wordt toegepast. M.a.w. het daadwerkelijke tracé tussen Zuidplein en Kralingse Zoom dient voor beide systemen enigszins uitgewerkt te zijn waarmee de voor- en nadelen voor de bewoners inzichtelijk worden. Zolang de onderzoeken over het totale traject met OV, fietspaden, voetpaden enz. nog niet zijn bestudeerd zijn is een stellingname over het type HOV veel te voorbarig. Pas na een redelijke uitwerking met betrekking tot de consequenties van beide HOV-systemen is het maken van een verantwoorde keuze mogelijk.	Het document is hierop niet aangepast. Tijdens de bijeenkomsten is toegelicht dat het belangrijk is om deze keuze voor een HOV-systeem op korte termijn te maken, omdat deze keuze de basis is voor verdere uitwerking en ontwerp.
	4. Vrijebaan Het viel op dat continu over een breedte van ca. 7,5 meter (voor bus of tram) werd gesproken terwijl in tekeningen een (totale) breedte van ca. 32 m wordt gehanteerd.	Uitgangspunt is voor het HOV-systeem is een vrije baan. Voor een tram is hier circa 7,3 meter voor nodig en voor een BRT circa 7,5 meter. De genoemde 32 meter in de presentatie geeft een impressie van het ruimtebeslag van de HOV-lijn in een bestaande straat waar ook auto-, fiets en wandelpaden zijn.
	5. Gebiedsgerichte aanpak het HOV traject betreft een groot gebied waarin mogelijkheden en wensen per gebied uit elkaar lopen. Hoe is te beoordelen of de leefbaarheid in de verschillende gebieden niet in gevaar komt. Om dat te ondervangen werd een gebied-gebonden uitwerking voorgesteld. De consequenties voor de leefbaarheid in de Esch en de andere deelgebieden zijn nu niet te overzien.	Het document is hierop niet aangepast. Dit punt is opgenomen in de samenvatting en wordt genoemd onder het nieuw thema 'kwaliteit van de leefomgeving'.
	6. Deelnemers Veel organisaties waren niet aanwezig terwijl daar wel input van verwacht kon worden. Twijfel bestaat of hier sprake was van een waardevolle participatie.	Zie voor een overzicht van genodigden en deelnemers bijlage 2.
Reizigersorganisaties		
Metrocov / Rover	1. Keuze BRT	Document is hierop niet aangepast. Het punt over de

	Nadelen van elektrische aandrijving met accu's zijn de piekbelastingen op het stroomnet die optreden en het feit dat de benodigde zware accu's duur zijn. In enkele steden in Canada en in Praag heeft men berekend goedkoper uit te zijn met een bus die op het centrale deel een bovenleiding heeft, daar opgeladen wordt en vervolgens uit kan waaieren de wijken in zonder bovenleiding. Kleinere accu's, goedkopere bussen en een geleidelijkere stroom-onttrekking van het net.	energievraag is genoemd onder het nieuw thema 'kwaliteit van de leefomgeving'.
	2. Trams versus BRT De BRT zal lange tijd in Rotterdam een eilandbedrijf blijven, met een dure vloot want relatief grote reserve. Verder is 15.000- 20.000 reizigers per dag in zo'n buslijn al aardig oncomfortabel. Bij een cumulatieve bezetting zeker, en volle bussen zullen voor de keuzereiziger niet aantrekkelijk zijn. Als de bedoeling is het aandeel van het OV in Rotterdam in de modal split te verhogen is de tram de betere keuze. Zeker omdat er misschien wel betere tijden voor fiets en OV kunnen aanbreken bij doorgaande verzadiging van het autoverkeer in de iets verdere toekomst. Verder is een trambaan voor een 2,40 m brede tram toch echt beter in te passen op een Strevelsweg dan een busbaan voor bussen van 2,55m breed, die ook door het ontbreken van geleiding wel 2,70 m breed zal moeten zijn. Bovenleidingmasten kunnen geïntegreerd worden in de verlichtingsmasten en aan de zijkant van de weg staan ipv midden op de trambaan. Bij een keuze voor de tram is de huidige Citadis vloot ongeschikt om over deze verbinding te rijden. Door de vaste draaistellen is de onafgeveerde massa groot en zorgt dit tramtype voor veel geluidshinder. Een tram op draaistellen zoals de HTM op dit moment in bestelling heeft rijdt makkelijker door bogen en dreunt minder.	Document is hierop niet aangepast. Dit punten die genoemd worden over inpassing in de straten, geluid en trillingen staan in het document genoemd. Via deze bijlage wordt de toegestuurde input van Metrocov/Rover onderdeel van dit document.
	3. OV-modellen En welke modellen liggen aan de voorspelde reizigers aantallen ten grondslag? Zijn het dezelfde modellen waar de MRDH zijn tramplan mee onderbouwd heeft? Dan zou daar nog wel discussie over mogelijk zijn. De invloedssfeer van de OV-lijn, de afstanden die mensen bereid zijn te lopen naar de halte, die verschilt van systeem tot systeem, en ook nog eens van de gemiddelde halte-afstand, maar daar zijn in Nederland altijd standaarden voor in gebruik geweest.	Antwoord op deze vraag is te lezen in het document Beslisinformatie HOV-systeemkeuze
	4. BRT met dubbelgelede bussen Veel bedrijven zijn toch weer afgestapt van het rijden met dubbelgelede bussen. Enkel een Zwitserse fabrikant (Hess) levert nog op grotere schaal dubbelgelede bussen , maar daar hangt een Zwitsers prijskaartje aan. Hoge exploitatiekosten waren in Hamburg en Aken de reden om er weer van af te stappen.	Ter kennisname
	5. Kralingse Zoom ongeschikt als begin-/eindstation Je wilt als reiziger bij voorkeur op een bestemming kunnen arriveren, maar dit metrostation is dat niet. De universiteit aan de Burgemeester Oudlaan zou een halte moeten hebben, evenals de stadswijken ten Noorden van het Metrostation.	Ter kennisname