

## Startnotitie opgave OV-knooppunt Kralingse Zoom (Rotterdam)

Programma ketenmobiliteit op OV-knooppunten

## Startnotitie opgave OV-knooppunt Kralingse Zoom (Rotterdam)

Vanuit het Programma ketenmobiliteit op OV-knooppunten hebben gemeente Rotterdam, RET en MRDH in het tweede en derde kwartaal van 2021 gezamenlijk gekeken naar de opgaven op het knooppunt Kralingse Zoom met als doel de kwaliteit op dit knooppunt te verbeteren.

Betrokkenen: Halmar Kranenburg (RET) – Kees Jonkergouw, Kevin van der Linden en Quintin de Jong (Gemeente Rotterdam) en Jan-Kees van Elderen (MRDH).

Kralingse Zoom is de halte aan de metro aan de oostzijde van Rotterdam. De metro gaat hier over van het ondergrondse traject in het centrum naar het bovengrondse traject in Prinsenland, Capelle ad IJssel en Alexander. De streekbussen uit de richting Ridderkerk, Alblasserwaard en Drechtsteden takken hier op het busstation aan op de metro. Lokaal zijn er busverbindingen naar Keizerswaard e.v., Prinsenland en Lage Land. Ook de automatische Parkshuttle uit Capelle Rivium landt hier aan. Er is een groot P+R-terrein en -garage met een vrijwel rechtstreekse aansluiting op de afslag 26 Rotterdam Kralingen van de A16. Rondom het knooppunt is kantorenlocatie Brainpark ontwikkeld en op korte afstand liggen de Erasmuscampus en Woudestein.

## Vijf aandachtsgebieden

MRDH bereidt een uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit op OV-knooppunten voor als onderdeel van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa). Vanuit dit programma kunnen gemeenten, wegbeheerders en stationsbeheerders subsidie krijgen voor o.a. verbeteringen in de infrastructuur (conform MRDH-Subsidieverordening Vervoersautoriteit en Uitvoeringsregeling)

Een goed ingericht ov-knooppunt maakt het reizigers gemakkelijk om van de ene modaliteit over te stappen op de andere. Naast overstappen van bv. bus op metro gaat het bij ketenmobiliteit vooral om de combinaties lopen, fiets, deelmobiliteit en auto met openbaar vervoer. We kijken daarbij niet alleen naar het vortransport naar de halte maar ook naar het natransport vanaf de halte naar de bestemming.

Bij de uitwerking van het beleid voor ketenmobiliteit worden de volgende aandachtsgebieden benoemd waarvoor op ieder knooppunt in hun onderlinge samenhang een plan wordt uitgewerkt:

### 1. Lokale ontsluiting

Te voet of met de fiets naar het openbaar vervoer komen heeft de voorkeur. Met goede looproutes wordt het invloedsgebied van station of halte sterk vergroot. Maatregelen die knelpunten of barrières in de directe stationsomgeving verminderen (te denken valt aan ca. 300 m), kunnen onderdeel zijn van het plan.

### 2. Fietsparkeren

Voldoende en veilige plekken op de juiste plekken vanuit aanrijdroutes naar het station. De capaciteit wordt zo veel mogelijk wordt vraagvolgend uitgebreid, mits adequaat beheerd gericht op tegengaan ongewenst langsparkeren.

### 3. P+R

De P+R d.w.z. voor de doelgroep ov-gebruikers en beperkt voor direct omwonenden (liever lopen en fietsen). Er zijn plannen voor uitbreiding in de verkenningsfase.

#### 4. Kwaliteitsbeleving

De reizigers waarderen het gebruik van het knooppunt met een rapportcijfer van minimaal een 7. Deze tevredenheid draagt bij aan 'klantenbinding' en bevordert van ov-gebruik als vaste gewoonte.

#### 5. Mobiliteitsdiensten

Het knooppunt biedt fysiek ruimte aan mobiliteitsdiensten voor ov-reizigers (zoals taxi, deelfietsen, deelauto's etc.) voor zover dit voorziet in een aannemelijke behoefte en derden bereid zijn de diensten te exploiteren.

### **Aanpak**

Een halte of station is niet alleen een knooppunt van vervoersmodaliteiten is maar ook een scala van beheerdomeinen. Er zijn vaak diverse beheerders te vinden: de gemeente beheert de buitenruimte en gemeentelijke wegen én houdt toezicht op de openbare orde; het station wordt beheerd door RET, HTM of ProRail, de exploitatie op treinstations door NS, de fietsenstalling, P+R-terrein, etc. Daarom wil de MRDH dat alle betrokken beheerders vanaf een vroeg stadium samenwerken. Dat betekent gezamenlijk de opgave voor verbeterpunten bespreken en op basis daarvan plannen uitwerken waarin alle vijf de aandachtsgebieden in hun onderlinge samenhang tot hun recht komen. In de voorfase brengt de MRDH als procesbegeleider partijen bij elkaar om zo te komen tot een gedragen startdocument voor de planuitwerking.

### **Lopende ontwikkelingen**

Op en rondom het knooppunt Kralingse Zoom lopen momenteel de volgende ontwikkelingen:

- Fietsparkeren: uitbreiding van de stallingsmogelijkheden aan de noordzijde en instelling bewaking/toezicht
- Uitbreiding P+R-garage: capaciteitsuitbreiding door extra parkeerdekken. Deze uitbreiding omvat in orde grootte het aantal parkeerplaatsen dat momenteel op maaiveld aanwezig is (ca. 700) en betekent bij ontwikkeling van 'het maaiveld' op lange termijn dus niet een uitbreiding van de totale capaciteit.
- Gebiedsontwikkeling Brainpark I en Rivium. Deze gebiedsontwikkelingen zullen op korte termijn van start gaan. Gebiedsontwikkelingen komen echter pas na jaren tot volledige wasdom.
- Campusontwikkeling Erasmus en verbeteren routes tussen het knooppunt en de campus.
- Gebiedsontwikkeling op de lange termijn op het knooppunt zelf en omgeving
- Versterking busverbindingen vanuit Kralingse Zoom met Zuidplein en Stadiongebied op korte termijn.
- Uitbreiding Rivium-shuttle en ontwikkelingen Waterbusverbinding bij Kralingse Veer
- E-OV parkeren; toepassing restcapaciteit energie metronetwerk voor laden E-mobiliteit en ontwikkeling hub voor stadslogistiek
- Aantakking ov-verbinding met Rotterdam Zuid via nieuwe oeververbinding (lange termijn)

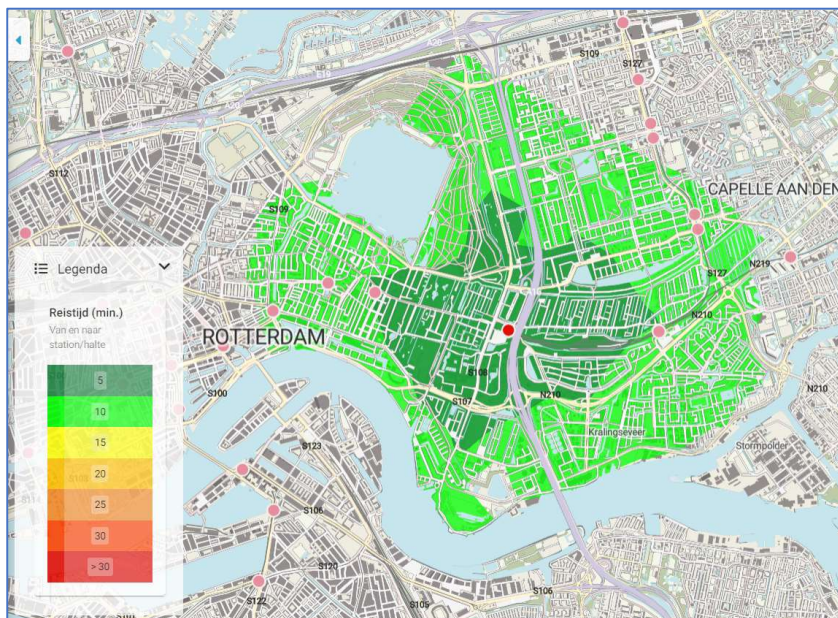
Vooralsnog worden de lange termijn ontwikkelingen niet meegenomen als opgave voor het Programma ketenmobiliteit op OV-knooppunten.

### **Inventarisaties**

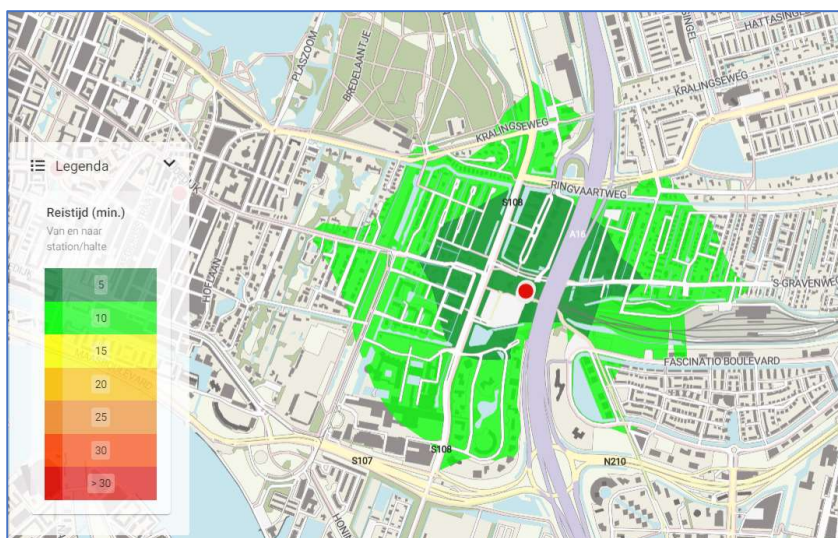
Vertrekpunt voor het beschrijven van de opgave is de inventarisatie ketenmobiliteit die de MRDH de afgelopen jaren heeft uitgevoerd. De hoofdlijn van de uitkomsten zijn per OV-knooppunt samengebracht in het overzichtsveld van de 'Knopenroos'. Hieronder de belangrijkste uitkomsten.

**Lokale ontsluiting**

Ontsluiting te voet en met de fiets scoort onder de maat. Slechts 30% van de woonadressen is te voet op 10 minuten lopen op het station, terwijl de benchmark 60% is. Dit duidt op aanzienlijke barrièrewerking (Rijksweg en metrotracé) en de nabijheid van vooral kantoren, onderwijs en bedrijven. Ook voor het bereik met 10 minuten fietsen is de score laag: 48% t.o.v. 60% als benchmark. Dit is zeker een aandachtspunt voor de gebiedsontwikkeling rondom dit knooppunt.



Bereikbaarheid Kralingse Zoom binnen 5 en 10 minuten fietsen (bron: Atlas De bereikbare Stad)



Bereikbaarheid Kralingse Zoom binnen 5 en 10 minuten fietsen (bron: Atlas De bereikbare Stad)

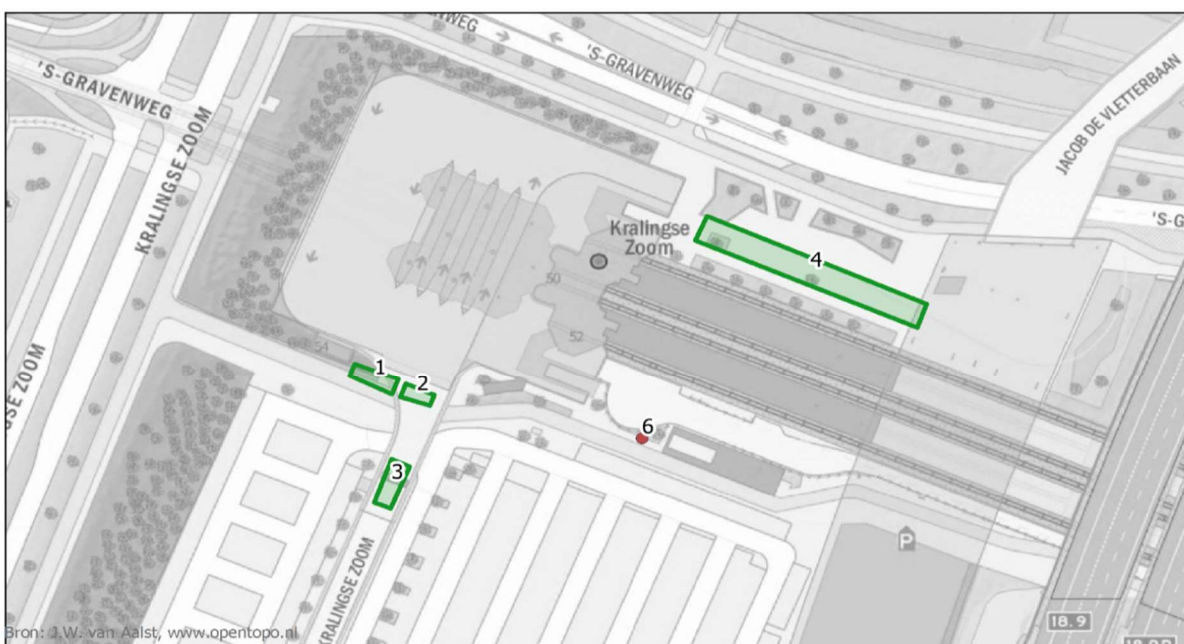
**Fietsparkeren**

In de onderstaande tabel en figuur zijn de resultaten van de fietstelling najaar 2019 (pré covid) opgenomen.

**Fietsparkeeronderzoek Metropoolregio Rotterdam en Den Haag - najaar 2019**

Locatie	<b>Kralingse Zoom</b>	<p>Tilburg, november 2019</p>
Gemeente nummer	<b>Rotterdam 76</b>	
Registratiedatum en -tijd:	<b>24 september 2019, 13:15-13:40</b>	

Stalling-nummer	Capaciteit	Type stalling	aantal fietsen			2019		
			op juiste wijze in stalling	tussen/nabij stalling	los van stalling	Bezetting absoluut	Bezettings-percentage	Rest-capaciteit
01	70	hoog/laagrek met aanbindbeugel	48	33	1	82	117%	-12
02	56	hoog/laagrek met aanbindbeugel	35	71	0	106	189%	-50
03	80	hoog/laagrek met aanbindbeugel	51	90	1	142	178%	-62
04	360	hoog/laagrek met aanbindbeugel	164	112	0	276	77%	84
05	12	aanleunbeugel	3	0	0	3	25%	9
06	0	zwerf fietsen	0	0	11	11	-	-11
<b>Totaal:</b>	<b>578</b>		<b>301</b>	<b>306</b>	<b>13</b>	<b>620</b>	<b>107%</b>	<b>-42</b>



Aan de zuidzijde van het station is duidelijk onvoldoende capaciteit, aan de noordzijde is nog enige restcapaciteit. De verdeling is kennelijk niet evenwichtig. Ten oosten van 4 onder de oprit naar de P+R is een bewaakte overdekte fietsenstalling voorzien.

Bij realisatie van deze fietsenstalling is de fietsroute langs de 's Gravenweg richting de Kralingse Zoom in twee richtingen aan de zuidzijde van de weg een aandachtspunt (nu niet aanwezig), zodat een korte fietsverbinding met de andere zijde van het station mogelijk wordt.

De fietsenstallingen liggen op verschillende plekken vanwege de door metro gescheiden fietsroutes in dit gebied. Hierdoor is een centrale fietsenstalling minder goed te realiseren zonder veel omfietsijd voor de gebruikers. Gedetailleerd bezien moet worden vanuit welke richting toekomstige fietsgroei plaatsvindt bij evt. uitbreiding van stallingen om een optimale benutting te bereiken.

**P+R**

Dit P+R-terrein heeft een belangrijke regionale functie voor bezoekers en forenzen van het stadscentrum en heeft op de autosnelweg een verwijzing met 'volmelder'. Er is vrijwel een directe toegang van afslag 26 van de A16.

Een deel van het gelijkvloerse terrein wordt via de toegang in de busroutes aan de Kralingse Zoom bereikt. Het maaiveldterrein kent meerdere percelen, waarbij het westelijk het laagste gebruik kent (verst van metrotoegang en ook het verst van P&R toegang).

Capaciteit 2019				Bezetting 2019		
#	gemeente	naam P+R	Totaal +/- niet in gebruik	Totaal + fout parkeren	% excl. fout	% incl. fout
29	Rotterdam	Kralingse Zoom	1866	1902	99%	102%

In 2016 was de bezetting nog 54% (ten tijde van het tarief €2,-), in 2018 95% en in 2019 doorgroeid naar 99%. Dat betekent dat deze locatie vrijwel altijd geheel vol staat (voor Covid). Door het doelgroepensysteem met nultarief voor ov-reizigers wordt parkeren door werknemers en bezoekers van omliggende bedrijven voorkomen.

### Kwaliteitsbeleving

In het voorjaar van 2019 zijn de reizigers op de UAB-knooppunten gevraagd naar hun tevredenheid over de ov-knoop. Dit is het resultaat voor Kralingse Zoom.

Reizigerswaardering MRDH		gemiddeld MRDH knooppunten		7,0	7,8	6,2	6,6	7,4	6,4		
Gemeente	knooppunt	UAB-status	UAB-eis	Is dit werk?	Algemeen oordeel	Bereikbaar	Uitstraling	Comfort	Overzicht	Reinheid	onvoldoendes
Rotterdam	Kralingse Zoom	bovenlokaal	7,0	0,2	7,2	8,1	5,8	6,6	7,7	6,2	1

De score is iets bovengemiddeld met uitzondering van uitstraling, dat zelfs onvoldoende scoort. Reinheid is ook onder gemiddeld maar niet onvoldoende.

Potentieel voor een betere bereikbaarheid voor met name voetgangers is zichtbaar in het hoge aantal reizigers dat vanaf Kralingse Zoom slechts één halte met de bus meereist en de wensen vanuit de EUR om betere bereikbaarheid naar de metro.

### Mobiliteitsdiensten

Er is een Vaimoo Deelfietsstation voor een twaalfstal fietsen. Ook is er een geautomatiseerd uitgifte punt voor OV-fietsen. Er worden regelmatig deelfietsen-en scooters van verschillende aanbieders op de OV-knoop gestald. Dit gebeurt op verschillende plekken ook buiten de stallingen

### De ambitie voor de OV-knoop

- Overstappunt van auto op de metro v.v. vanuit het zuidelijk deel van de Regio/Drechtsteden richting Rotterdam Centrum.
- Overstap van de regionale bussen op metro.
- Lokale OV-knoop voor herkomsten in Kralingen / s-Gravenland/Prinsenland/Rivium en bestemmingen langs het metronet. Modaliteiten stadsbus, lopen, fiets, deelmobiliteit en Parkshuttle.

- Beginpunt van het voortransport naar NS-stations Alexander en Blaak en mindere mate Schiedam en op de langere termijn Stadionpark
- Een prettige en goed beheerde verblijfsomgeving voor overstappende reizigers en reizigers met een bestemming in de omgeving.

### Schouw

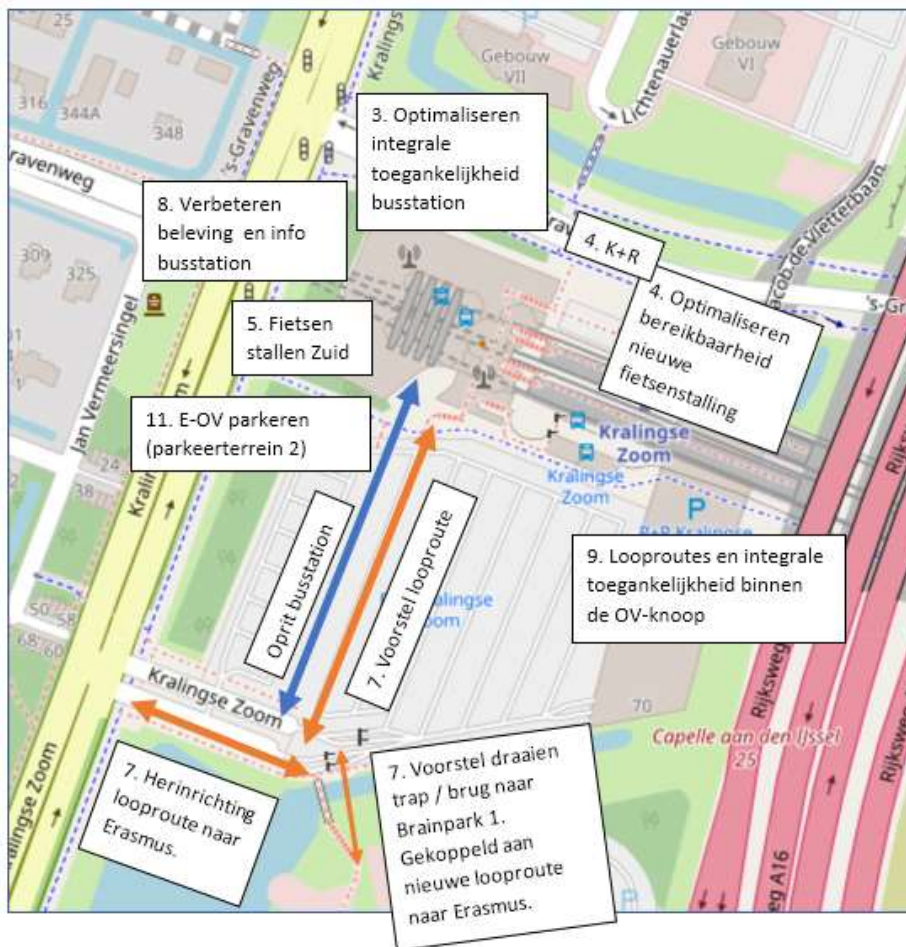
Op 6 juli 2021 is door RET (Halmar Kranenburg) en MRDH de locatie bezocht. Op 12 juli is de locatie bezocht door Gemeente Rotterdam (Kevin van der Linden en Quintin de Jong) en MRDH. Op 5 augustus zijn via Teams de situatie op de knoop en de ontwikkelingen doorgesproken met Kees Jonkergouw (Gemeente Rotterdam). Bij de omschrijving van de opgaven is vermeld welke partij vanuit de eigen rol trekker moet zijn de desbetreffende opgave.

### Omschrijving opgaven

Nr.	Opgave	Toelichting
1	Uitbreiding P+R (Gemeente Rotterdam)	Integrale uitwerking en realisatie besluit 'P+R laagje erbij'. Dit is een 'groot project' (> 10 miljoen bijdrage MRDH) in het kader van de subsidieverordening IPVa. Dit betekent dat elk van de onderdelen van het planproces (Verkenningfase, Planstudie en de Uitwerkingsfase) afgesloten moet worden met een besluit van de Bestuurscommissie Vervoerautoriteit MRDH. De gemeente Rotterdam heeft de Verkenningfase opgestart waarin o.a. aan de hand van P+R-ladder de verschillende globale ideeën en oplossingsinrichtingen uitgewerkt en onderbouwd worden, inclusief een kosten- en planningsindicatie.
2	In- en uitchecken P+R (RET – Parkeerbeheer)	Vanaf 2023 is betalen met de bankpas algemeen gangbaar in het openbaar vervoer. De automaten moet aangepast worden aan het gebruik van de bankpas.
3	Kennisdelen Fietsparkeren algemeen (bewaking en beheer) (gemeente Rotterdam)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lessons-learned bewaakte fietsenstalling. De kennis en ervaring die opgedaan is over het proces om te komen tot bewaakt stallen delen in een kennissessie met gemeente, RET en MRDH-gemeenten. Zodat hier voordeel meegedaan kan worden bij de overweging van bewaakt stallen op andere locaties.</li> <li>2. Lessons-learned beheer fietsenstallingen. De opgave voor het schoonhouden van fietsenstallingen en het verwijderen van weesfietsen speelt voor meerdere knopen. Ervaring (laten) bundelen en kijken hoe dit goed ingeregeld kan worden voor de stallingen bij OV-knopen. In een gesprek met Kees Jonkergouw bleek dat de gemeente Rotterdam opdracht gaat geven (Bart Christiaens) voor een onderzoek naar "De fietsenstalling van de Toekomst". Hierin moeten o.a. uitgangspunten over de inrichting, maar ook over de organisatie van het beheer uitgewerkt worden.</li> </ol>
4	Fietsparkeren aan de noordzijde (gemeente Rotterdam)	<p>Er is subsidie verleend voor een nieuwe, deels bewaakte, fietsenstalling. De bouw start mogelijk nog in 2021.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ontwerp-/uitvoeringsopgave voor goede aanrijroute voor fietsers (extra oversteek en toevoegen van een deel tweerichtingenpad) vanuit oostelijke richting.</li> <li>2. Zie ook de opmerking in de Knopenroos (zie bijlage) over de bereikbaarheid voor voetgangers uit oostelijk richting ('s Gravenland).</li> <li>3. Ook aandacht voor het eventueel creëren van een doorsteek door de middenberm zodat vertrekkende auto's van de K+R terug kunnen</li> </ol>

Nr.	Opgave	Toelichting
		<p>richting Kralingen. Een goed bereikbare K+R kan ongewenst afzetgedrag op de Kralingseweg of de toerit naar de P+R en het busstation aan de zuidzijde voorkomen.</p> <p>3. Verkennen of gebruikers van de bewaakte stalling gebruik kunnen maken van het trappenhuis van de P+R en zo een korte route krijgen naar de metroperrons. De deur naar het trappenhuis kan nu alleen geopend worden met het parkeerkaartje en niet met OV-chipkaart.</p>
5	Fietsparkeren aan zuidzijde (gemeente Rotterdam)	Capaciteit uitbreiden en optimaliseren. Eventuele uitbreiding bezien in samenhang ligging van de gewenste looproute-ontwikkeling naar Brainpark I en EUR/HES. Zorgen voor goed beheer (schoonhouden en weesfietsen). Investerings kunnen in aanmerking komen voor een IPVa-subsidie.
6	Drop-off-zones voor deelscooters en -fietsen aan nood- en zuidzijde (gemeente Rotterdam - aanbieders)	In samenspraak met de beleidsmedewerker deelmobiliteit en de aanbieders kijken of gereguleerde drop-off-zones in te stellen zijn en hiervoor ruimte te creëren in de omgeving van de ingangen van het metrostation.
7	Looproutes naar omgeving (gemeente Rotterdam)	Optimaliseren looproute naar EUR/HES. Deze valt op het laatste deel samen met de looproute vanuit Brainpark I. Er is een voorkeur voor een looproute aan de oostzijde van de oprit naar het busplatform. Kan gekoppeld worden aan de vorm te geven looproute tussen Brainpark 1 en EUR/HES.
8	Busplatform (gemeente Rotterdam - RET)	Ontwerpogave voor beter integraal toegankelijke bushaltes en het optimaliseren van wacht- en informatievoorzieningen. Investerings kunnen in aanmerking komen voor een IPVa-subsidie (zie vaste bedragen in de uitvoeringsregeling (H2.2, lid 4). Beheer Buitenruimte (schoonhouden beter organiseren/afstemmen?). Vooralsnog geen opgave voor het uitbreiden van het aantal halteperrons of het aantal bufferplaatsen.
9	Looproutes binnen de OV-knoop (gemeente Rotterdam)	Optimaliseren en waar nodig ontbrekende voorzieningen voor integrale toegankelijkheid toevoegen. Blokkades door fietsen en (deel)mobiliteit door ontwerp en regulering voorkomen.
10	Kennisdelen Beheer Buitenruimte OV-knopen (gemeente Rotterdam)	Lessons-learned Beheer Buitenruimte rondom OV-knopen. De opgave voor het beheer van de buitenruimte (schoon, heel, veilig en prettig) speelt voor meerdere knopen. Ervaring (laten) bundelen en kijken hoe dit goed ingeregeld kan worden voor de OV-knopen.
11	E-OV parkeren; toepassing restcapaciteit energie metronetwerk voor laden E-mobiliteit (gemeente Rotterdam - RET)	Haalbaarheidsstudie afgerond. Voorstel aan de gemeente Rotterdam een kwartiermakersfase te starten, om voorgaand de projectfase, het juridisch traject te doorlopen, het planologisch besluit intern te nemen en het projectplan te schrijven. Bureau Posad is door de gemeente ingeschakeld om een quickscan uit te voeren. De locatie Kralingse Zoom is serieus in beeld is als stadslogistieke hub (op P2) en lijkt daarvoor veel potentie te hebben (bron: Quirijn Oudshoorn, gemeente Rotterdam (via Pim Uijtdewilligen))





## Vervolg

De opsomming van de opgaven zal door de trekkers beoordeeld worden op haalbaarheid en prioriteit. Voor de uit te werken opgaven zullen door de genoemde trekkers een planning maken om verkenningen uit te voeren die afgestemd worden met de andere partijen.

Jan-Kees van Elderen

Jk.vanelderen@mrdh.nl

# ROTTERDAM KRALINGSE ZOOM

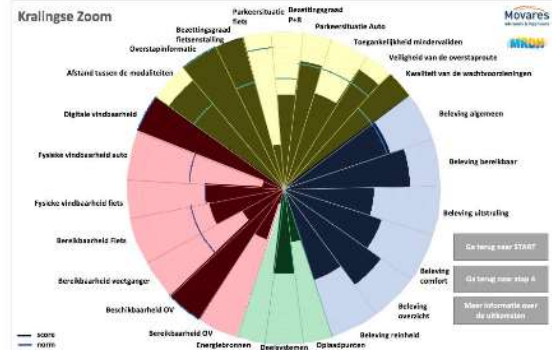


Onderdeel	cijfer	type	
1A: Bereikbaarheid OV	34%	-	n.v.t.
1B: Bereikbaarheid OV-systeem	100%	norm	100%
1C: Bereikbaarheid Voetganger	30%	benchmark	60%
1D: Bereikbaarheid fiets	48%	benchmark	60%
1E: Fysieke vindbaarheid fiets	50%	streefwaarde	50%
1G: Digitale vindbaarheid	100%	streefwaarde	100%

Onderdeel	cijfer	type	
2A: Afstand tussen de modaliteiten	90%	norm	70%
2B: Overstapinformatie	100%	streefwaarde	100%
2C: Bezettingsgraad fietsenstalling	100%	norm	70%
2D: Parkeersituatie fiets	28%	streefwaarde	90%
2G: Toegankelijkheid mindervaliden	64%	streefwaarde	80%
2H: Veiligheid van de overstaproute	90%	streefwaarde	80%
2I: Kwaliteit Wachtvoorzieningen	100%	streefwaarde	70%

Onderdeel	cijfer	type	
3A: Oplaadpunten	35%	-	nvt
3B: Deelsystemen	55%	-	nvt
3C: energiebronnen	10%	-	nvt

Onderdeel	cijfer	type	
4A: Beleving algemeen	72%	norm	70%
4B: Beleving bereikbaar	81%	-	nvt
4C: Beleving uitstraling	58%	-	nvt
4D: Beleving comfort	66%	-	nvt
4E: Beleving overzicht	77%	-	nvt
4F: Beleving reinheid	62%	-	nvt



In-/uitzoomen

Verbeterpunten		Prioriteit	Kosten
Bereikbaarheid Voetganger	De bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers is lager dan de benchmark. Het lijkt erop dat de verbinding richting het noorden vanuit de knoop niet goed genoeg is. Dit lijkt vooral veroorzaakt te worden door de barrièrewerking van de A16 en de Ringvaart. Ook is er geen voetpad langs de Kralingse Karilaan. Dit zou de voetgangersbereikbaarheid verbeteren.	Hoog	4 - 5
Bereikbaarheid Fiets	De parkeersituatie voor de fiets is ver beneden de norm. Dit komt doordat er geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor buitenmodel fietsen. Daarnaast is de parkeervoorziening niet bewaakt. De score kan verbeterd worden door plaatsen voor buitenmodel fietsen te maken en de parkeervoorziening bewaakt te maken. Er is voldoende ruimte aanwezig om dit (overdekt) te realiseren in de bestaande P+R faciliteit.	Hoog	4
Toegankelijkheid mindervaliden	Het verbeteren van de informatievoorziening in braille zou de score voor toegankelijkheid voor mindervaliden kunnen vergroten.	Midden	1
Beleving	De knoop scoort boven de norm.	-	-

