

# BEREIKBAARHEIDSVERWACHTING WEGVERKEER HAVEN ROTTERDAM



---

## BEREIKBAARHEIDSVRWACHTING WEGVERKEER HAVEN ROTTERDAM

---

Om de positie als grootste logistiek en industrieel knooppunt van Europa te versterken, werkt de Rotterdamse haven continu aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Hierbij wordt gezocht naar duurzame oplossingen om Europa optimaal te ontsluiten over de weg, per spoor, via pijpleidingen en kust- en binnenvaart.

### Huidige verkeerssituatie op de Ruit van Rotterdam in de ochtend

In de reguliere ochtendspits (zonder ongevallen), zijn er voornamelijk problemen op noordoostelijk deel van de Ruit van Rotterdam en de A15 Papendrecht-Gorinchem. Hieronder is de verhouding intensiteit/capaciteit te zien:



### Huidige verkeerssituatie op de Ruit van Rotterdam in de avond

In de reguliere avondspits (zonder ongevallen), zijn er voornamelijk problemen op de oeververbindingen van de Ruit van Rotterdam en de A15 Papendrecht-Gorinchem. Hieronder is de verhouding intensiteit/capaciteit te zien:



#### Legenda:

- Geel, I/C-verhouding 0,7-0,8 (druk, maar nog geen file)
- Oranje, I/C-verhouding 0,8-0,9 (zeer druk, neiging tot file)
- Rood, I/C-verhouding 0,9-1,0 (te druk, file)

---

### TOMTOM TRAFFIC INDEX

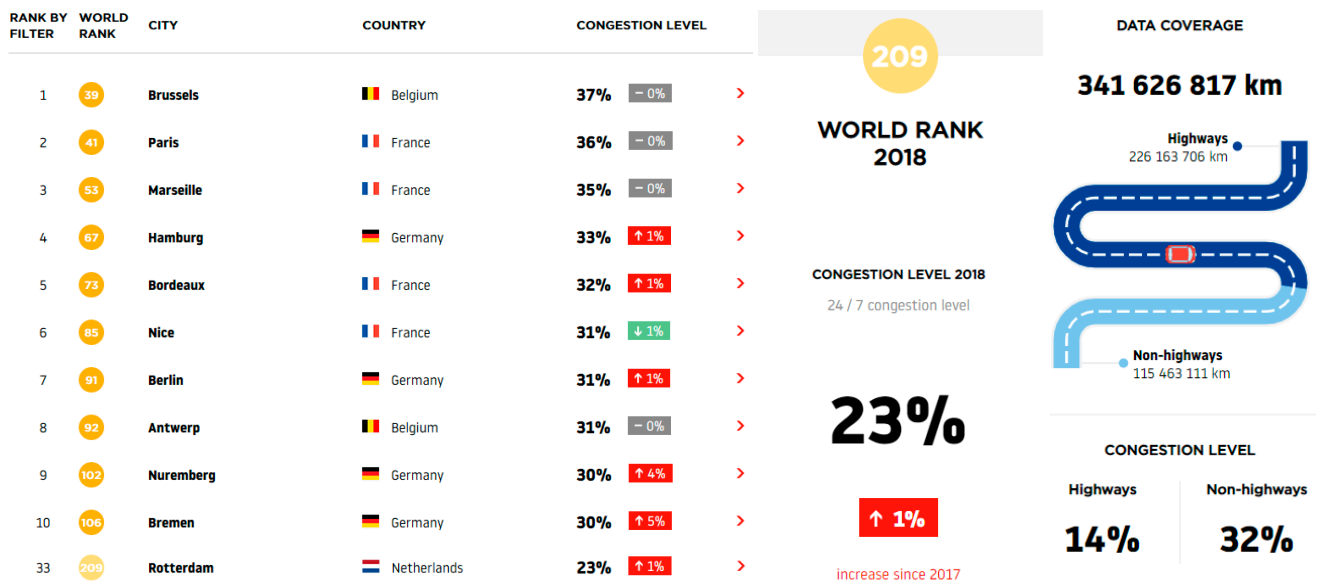
Uit de jaarlijks gepubliceerde Traffic Index van TomTom blijkt dat Rotterdam relatief laag scoort qua filedruk in vergelijking met de andere grote zeehavens in Noordwest Europa. Gemiddeld duurt een rit gedurende de spits in de regio Rotterdam 23 procent langer vanwege verkeersdruk. Dat is fors minder dan Hamburg (33%) en Antwerpen (31%).

Opvallende conclusie uit het wereldwijde onderzoek van TomTom is dat de filedruk rondom Rotterdam vooral voortvloeit uit niet-snelwegen: 32 procent. De vertraging op de snelwegen valt

relatief mee: 14 procent. Antwerpen en Hamburg scoren ook qua snelwegen het hoogst met de filedruk met respectievelijk 32 en 29 procent extra reistijd. Le Havre en Amsterdam zitten net onder Rotterdam met 13 en 11 procent.

Het Havenbedrijf zet zich in om vervoer over de weg, het spoor en over water (binnenvaart) te bevorderen.

Daarnaast werkt ze binnen De Verkeersonderneming samen met regionale partijen aan het beperken van de filedruk.



## GROEI WEGVERKEER

Het KIM (Kennisinstituut voor mobiliteit) voorspelt voor 2023 een 35 procent toename van reistijdverlies in vergelijking met 2017. Dat komt voor de komende jaren overheen met het hoge scenario voor 2030 wat de Rijksoverheid hanteert. Overigens is de groei in de Randstad nog 2 tot 7% hoger. De gekleurde wegen zijn de wegen waar de meeste filekosten in het hoge scenario voor 2030 naar verwachting zullen zijn (in de top 50 van Nederland).

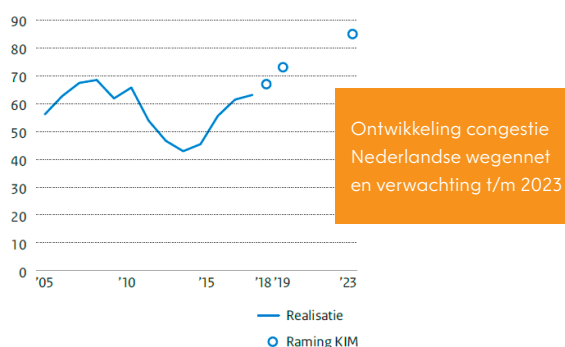
### Voor de meeste wegvakken in de regio Rotterdam lopen aanlegprojecten of studies.

NB: in het lage scenario voor 2030 zal het aantal voertuigverliesuren wat afnemen omdat er ook meegerekend is dat er enkele stukken nieuwe rijksweg worden aangelegd, zoals de Blankenburgverbinding en de A16 Rotterdam.

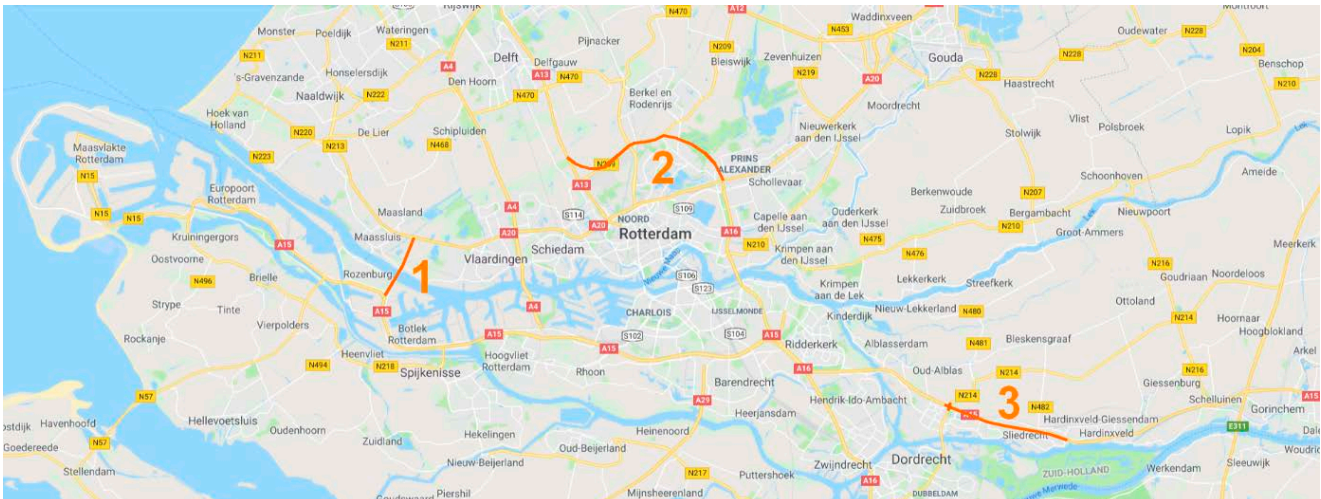


#### Filebeeld 2030 hoog

Gekleurd: in de top 50 van duurste files  
Donkergrijs: ook file maar buiten top 50



## INVESTERINGEN IN NIEUWE INFRASTRUCTUUR



### Infrastructuur in aanbouw:

1. Blankenburgverbinding (gereed 2024) - Blankenburgverbinding lost het probleem in de Beneluxtunnel op (grotendeels avondspits) en zorgt voor redundantie bij ongevallen op de A15 (Botlektunnel)
2. A16 Rotterdam (gereed 2024) - Lost het probleem op de A20 op in de ochtendspits
3. Verbreding A15 (gereed 2021)- Lost het probleem op de A15 deels op

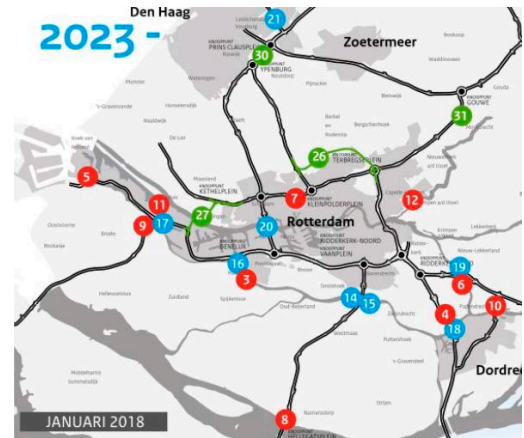
## STUDIES NIEUWE INFRASTRUCTUUR



### Studies waar al budget voor is:

1. Suurhoffbrug (86M euro, gereed 2031) - Verzorgt een betere robuustheid van de Suurhoffbrug (slechte onderhoudsstaat nu)
2. Oeververbinding Rotterdam (480M euro, gereed 2030) Lost het probleem op de Brienoordbrug in ochtend- en avondspits op
3. A20 (178M euro, gereed 2027) Lost het probleem rond knooppunt Gouwe op
4. A15 (332M euro, gereed 2030) Lost het probleem op de A15 op
5. A4 (460M euro, gereed 2028) Lost het probleem in de ochtendspits nabij Den Haag op

## ONDERHOUDSOPGAVE RIJKSWATERSTAAT



- Een aanzienlijk deel van onze infrastructuur dateert van de wederopbouw na de 2e wereldoorlog. Deze infrastructuur is in een fase gekomen die ingrijpend onderhoud noodzakelijk maakt. Dat geldt niet alleen voor Rijkswaterstaat, maar ook voor de provincies en steden. Het betreft ook niet alleen rijkswegen, maar ook bijvoorbeeld delen van de Deltawerken.
- Daarnaast zijn er in de jaren '70 en '80 slanke stalen bruggen gebouwd, die nu niet bestand blijken te zijn tegen de toename van het verkeer. Bruggen als de Suurhoffbrug en de 2e Van Brienoordbrug zijn daarom nu al aan renovatie of vervanging toe. Bij de Suurhoffbrug is het besluit al gevallen; die brug moet vervangen worden. Er wordt nu eerst een tijdelijke brug gebouwd en voor 2030 een nieuwe permanente brug. Het ministerie van I&W wil de Van Brienoordbruggen gaan vervangen, waardoor de overlast beperkt zal zijn tot een aantal weken in de zomervakanties van 2025 en 2026.
- Voor de Heinenoordtunnel staat 2x 2 weken afsluiting gepland in de zomervakanties van 2023 en 2024.

---

## AMBITIE VAN DE REGIO EN MINISTERIE I&W

- Mobiliteitstransitie in de steden: woon-werkverkeer uit de auto, naar fiets en OV
- Infrastructuur aanleggen daar waar echt noodzakelijk. De grootste knelpunten die optreden in 2030 moeten worden opgelost
- Haven moet bereikbaar blijven voor werknemers en goederenvervoer over de weg

