

ROTTERDAM CRUISEPORT. MAKE IT HAPPEN.

ZEECRUISE
LANGE
TERMIJN
FASE 2

VERKEER EN
VERVOER

Studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de cruiseterminal
Rotterdam vanuit de bereikbaarheid aan de landzijde

Bijlage IV



Port of
Rotterdam

ROTTERDAM.
MAKE IT
HAPPEN.



Gemeente Rotterdam

COLOFON

Datum: november 2018

Functioneel ontwerp terminals: TomDavid Architecten
Vormgeving: www.panart.nl

ROTTERDAM CRUISEPORT. MAKE IT HAPPEN.

ZEECRUISE LANGE TERMIJN FASE 2 VERKEER EN VERVOER

Studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de cruiseterminal Rotterdam vanuit de bereikbaarheid aan de landzijde

BIJLAGE IV

INHOUD

1. Cruisen in Rotterdam	5
2. Cruisecalls en verkeer	7
3. Cruiseterminal op de Wilhelminapier	14
4. Ontwikkeling cruiseterminal op de Pier	19
5. Cruiseterminal bij M4H of Sluisjesdijk	30
6. Samenvatting en conclusies	33

BIJLAGE IV: VERKEER EN VERVOER

1. CRUISEN IN ROTTERDAM

De Rotterdamse cruiseterminal bestaat sinds 1949. Tot 1978 was de terminal in gebruik als aankomst- en vertrekpunt van de lijndiensten van de Holland Amerika Lijn (HAL). Nadat de HAL de lijndiensten afbouwde en de faciliteiten in Rotterdam heeft verlaten, functioneerde het gebouw als evenementenlocatie. Sinds het begin van deze eeuw meren er weer schepen aan en functioneert de terminal ook als zeecruiseterminal.

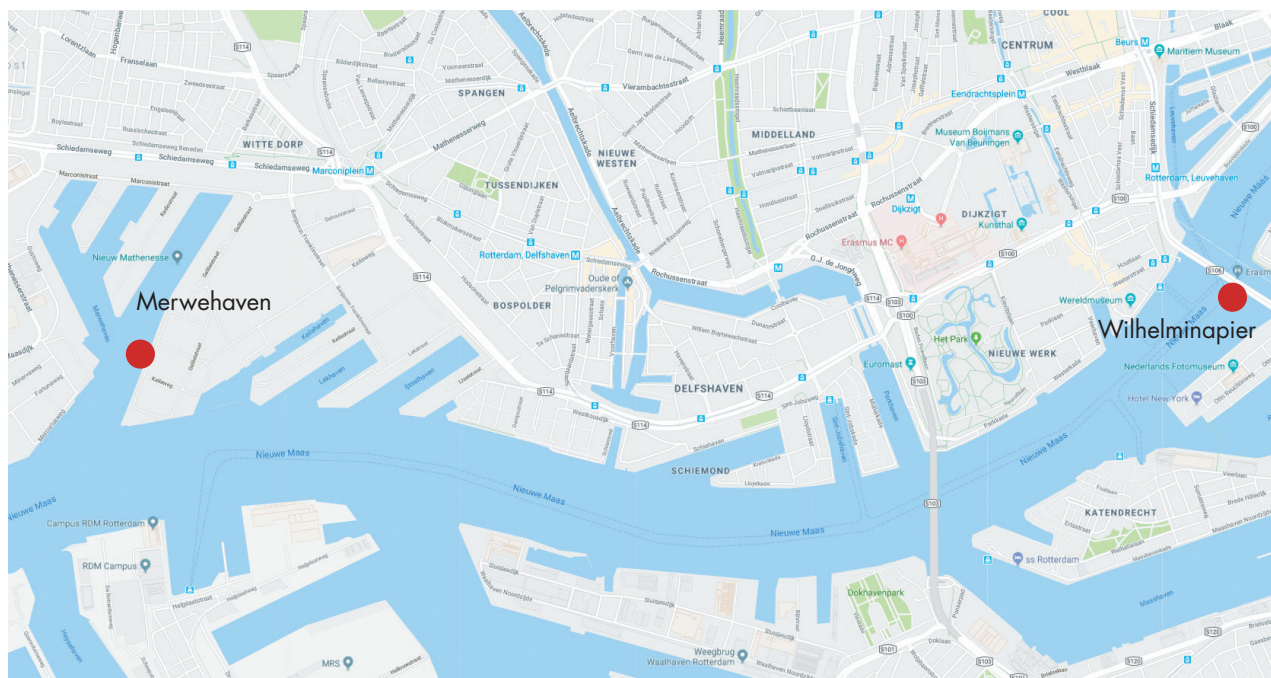
Het aantal scheepsaankomsten en vertrekken ('calls') neemt de laatste jaren toe. Tegelijk verandert ook de omgeving van de cruiseterminal: de Wilhelminapier transformeerde van havengebied tot exclusief woon-, uitgaans- en kantoreng gebied en is daarmee één van de dichtst bebouwde stukken van Rotterdam geworden.

Figuur 1.1: Echt Rotterdam. De Rotterdam en de MS. Rotterdam bij de cruiseterminal



De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf willen een toekomstperspectief schetsen voor de cruisevaart in Rotterdam tot 2040, en een van de onderdelen van deze studie is de landzijdige bereikbaarheid van de terminal. In 2015 is een eerste onderzoek uitgevoerd waarbij, naast de huidige locatie op de Wilhelminapier, ook gekeken is naar een mogelijke verplaatsing naar een nieuwe locatie. Van deze locaties is uiteindelijk de locatie Merwe-/Vierhaven als potentiële nieuwe locatie overgebleven.

Figuur 1.2: De bestaande en de mogelijk nieuwe locatie van de cruiseterminal



Deze notitie bevat het resultaat van een verdiepingsslag en een actualisatie van het onderdeel 'landzijdige bereikbaarheid', het verkeer en vervoer van en naar de cruiseterminal in Rotterdam. Hoofdstuk 2 bevat een analyse van het verkeer dat wordt gegenereerd door een cruise-call: de hoeveelheid en de soorten verkeer en de verdeling over de tijdstippen van de dag. Dit hoofdstuk beschrijft ook de relatie tussen de verschillende soorten calls, het afhandelingsproces daarvan en de mogelijke ontwikkelingen en veranderingen in de toekomst.

In hoofdstuk 3 beschrijven we de situatie op de Wilhelminapier: het verkeer in een normale situatie, hoe een call wordt afgehandeld en wat de toekomstige ontwikkelingen zijn. Hoofdstuk 4 beschrijft de opgaves en mogelijke oplossingsrichtingen bij het handhaven van de cruiseterminal op de pier. Hoofdstuk 5 beschrijft een programma van eisen voor een nieuwe cruiseterminal in het Merwe Vierhavengebied.

2. CRUISECALLS EN VERKEER

2.1 Soorten calls en verkeersbewegingen

Het aantal cruise calls in Rotterdam zit in de lift. Zeker de laatste jaren neemt dit aantal fors toe. Rotterdam is voor steeds meer reders een aantrekkelijke stopplaats. In 2014 waren er nog circa 30 calls, in 2016 zijn dit er 67 en in 2017 worden er circa 80 verwacht.

Er zijn verschillende typen calls: een full turnaroundcall, een transitcall en een mix van deze twee typen.

Full turnaround (TA)

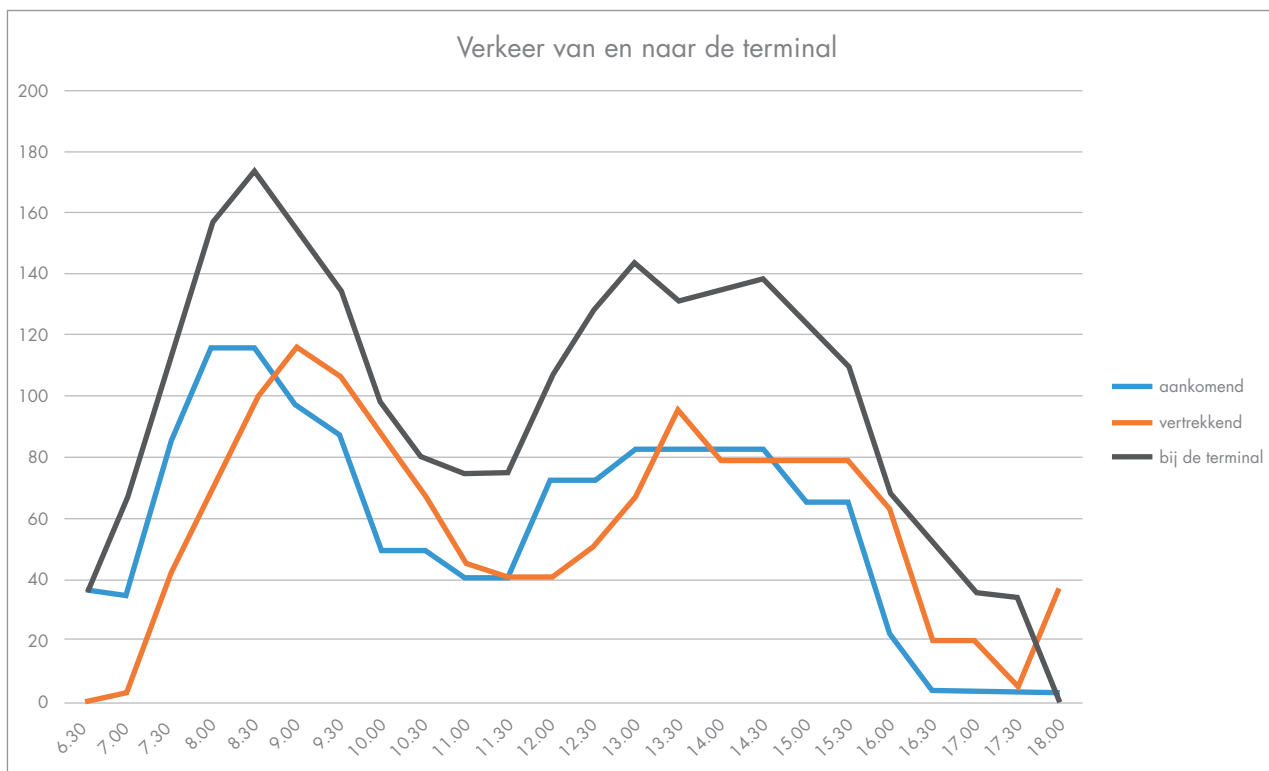
Bij een full turnaround komt een schip 's ochtends (tussen 6 en 8 uur) aan en checken alle passagiers uit. Later op de dag checken weer nieuwe passagiers in en vertrekt het schip voor een nieuwe trip (tussen 16 en 20 uur). In 2016 maakt alleen de MS Rotterdam (1500 passagiers) 25-30 x per jaar een full turnaround in Rotterdam, meestal op een zaterdag. Na 2017 wordt mogelijk de Rotterdam vervangen door een ander (groter) schip.

Na aankomst van het schip gebeurt er het volgende.

De checkouts vinden plaats tussen 1 uur na aankomst en 4 uur na aankomst (meestal tussen 8 en 11 uur).

Koffers worden de dag voor aankomst verzameld en staan gereed in de bagagehal. Passagiers gaan met koffers door de douane, zoals ook op luchthavens het geval is. Omdat de capaciteit van de scheepsuitgang/loopbrug beperkt is wordt het uitchecken in groepen georganiseerd. De groepen worden opgeroepen om op een bepaalde tijd naar de uitgang te gaan.

Figuur 2.1: verkeersbewegingen per half uur bij een full turnaround (1500 pass).



Verder vervoer:

- Opgehaald door familie, vrienden: 50-60%
- Opgehaald door een (van te voren) bestelde taxi of minibus: 5-10%
- Groepsgewijs verder met een touringcar (arrangement, transfer met vliegtuig): 10%
- Verder met eigen auto (langparkeerterrein en shuttlebus daar naartoe): 10%
- Verder met openbare taxi: 5-10%
- Verder met openbaar vervoer: 5%

Figuur 2.2: Passagiers ophalen bij een turnaroundcall.



Taxi's zijn vaak al vroeg aanwezig en vormen een wachtrij. Een deel van de ophalende automobilisten richt zich op de aankomsttijd van het schip en komt ook eerder. Zij zoeken een parkeerplaats in de directe omgeving. Passagiers lopen dikwijls met hun bagage naar het punt waar ze ook zijn afgezet bij het vertrek: vaak is dit het trottoir voor de terminal. Zo is er een herkenbaar punt voor degenen die hen ophalen. Bij de Full turnarounds van de Rotterdam is een groot deel van het publiek ouder en minder goed ter been. Zij kunnen dus niet ver lopen en zoeken een oppikpunt zo dicht mogelijk bij de terminal.

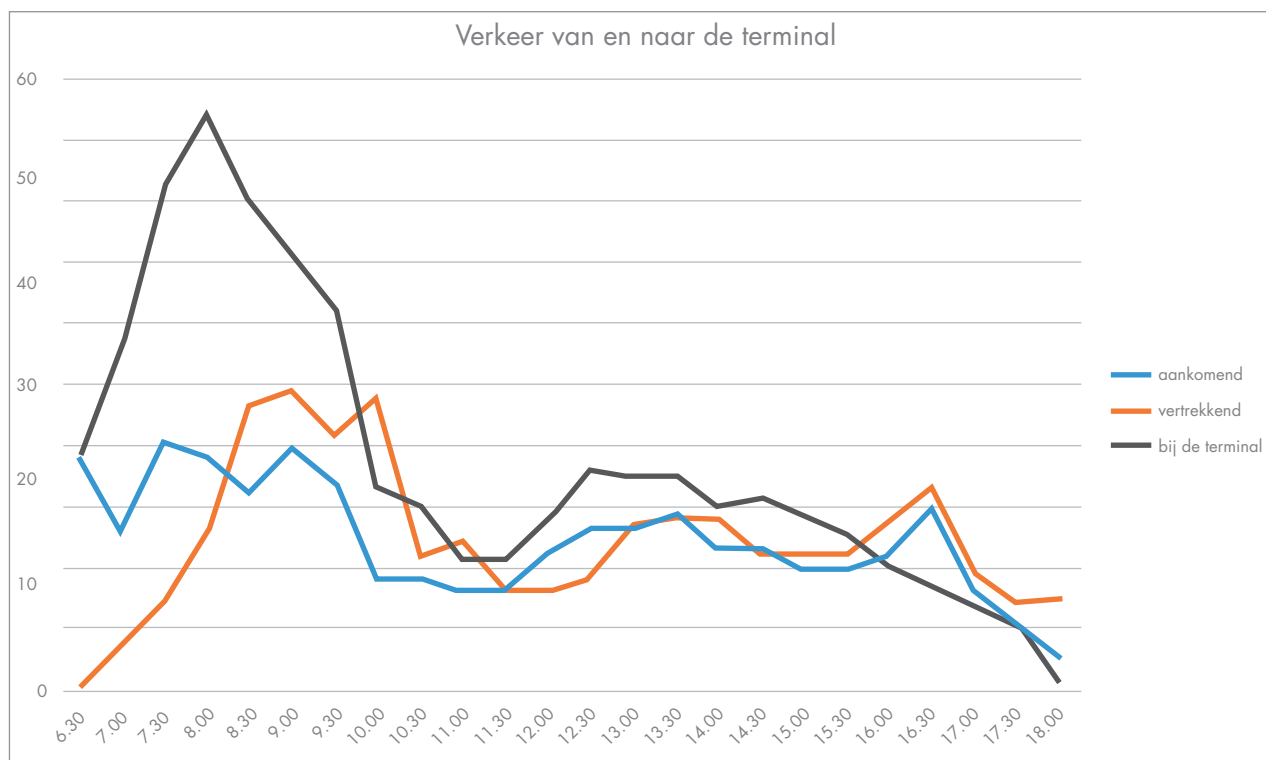
De aankomst van de passagiers die inchecken bij de terminal kenmerkt zich door het volgende. De Check-ins vinden plaats van 8 uur voor vertrek tot 2 uur voor vertrek, veelal gespreid tussen 11 en 17 uur. Koffers geeft men af bij een bagagedrop-off (balie onder de luifel van de terminal). De bagage gaat in rolcontainers naar het beveiligde gebied (een afgeschermd deel van de kade en een deel van de terminal), wordt daar gescand en wordt vervolgens naar de hutten van de passagiers gebracht. Passagiers checken in en gaan direct het schip op of gaan lunchen/koffie drinken in de omgeving. De verdeling over de vervoerwijzen van het voortransport is dezelfde als die van het natransport bij de aankomst. De aankomsttijden zijn echter veel meer verspreid over de dag, er is een minder geprononceerde piek. Een deel van de wegbrengers parkeert de auto en blijft 'uitwaaien' tot het schip daadwerkelijk vertrekt. Dit aandeel wordt geschat op 10% van de wegbrengers.

NB: De aantallen aankomende en vertrekkende voertuigen in de ochtenduren komen overeen met de getelde intensiteiten: het verschil tussen een normale zaterdagochtend en een zaterdagochtend met een cruisecall. Voor de middaguren zijn geen betrouwbare cijfers voorhanden.

Een transitcall (TC)

Bij een transitcall maakt het schip een tussenstop in Rotterdam. Daar hebben de passagiers de mogelijkheid om de stad te bezoeken of met een door de rederij georganiseerde bus-excursie mee te gaan. De Cruiseport faciliteert dit stadsbezoek door een (gratis) pendelbus in te zetten naar de Coolingsingel en de Markthal. De meeste schepen maken transitcalls. De Aida Prima doet dit in 2016 en 2017 elke week en is daarmee verantwoordelijk voor 60% van de calls.

Figuur 2.3: Aantallen verkeerbewegingen per half uur bij een transitcall (3500 passagiers, 10% checkt in/uit).



Bussen 40% - 60% van de passagiers gaat op excursie met een bus. Bussen maken langere dagtrips naar bijvoorbeeld Amsterdam en vertrekken vroeg (1-2 uur na aankomst van het schip) of kortere dagdeelexcursies, die later op de ochtend (2-3 uur na aankomst schip) of begin van de middag vertrekken. Bussen staan klaar op het parkeerterrein en passagiers worden in groepen van het schip begeleid naar hun bus. Omdat dikwijls meerdere bussen voor één excursie nodig zijn moeten deze tegelijk kunnen wachten bij het schip. In de ochtendpiek staan dikwijls 25-30 bussen tegelijk te wachten. Als een schip een nacht blijft ('overnightcall' zoals de Aida Prima) zijn er ook avondexcursies. Er is een piek in de terugkomst van de excursiebussen tussen 16 en 17 uur, als de (lange) dagexcursies en de middagexcursies tegelijk terugkeren.

Figuur 2.4: Excursiebusen bij een transitcall



Pendelbus 30-40% van de passagiers maakt gebruik van de (gratis) pendelbus. Dit gaat de hele dag door van 1 uur na aankomst tot 17 uur (en tot 20 uur bij een overnightcall). Er rijden daarvoor 4 tot 6 bussen per uur naar het stadscentrum.

Overige bezoekers De resterende bezoekers gaan op eigen gelegenheid de stad in: lopend, met het openbaar vervoer, of met een taxi. Een klein deel regelt zelf een excursie met een minibus. Omdat de cruiseterminal in Rotterdam midden in de stad ligt is lopen een aantrekkelijke optie. Het aandeel openbaar vervoer is ondanks de nabijheid van de metrohalte Wilhelminaplein beperkt vanwege de gratis shuttle naar de stad.

Behalve de passagiers zijn er ook nog bezoekers van de terminal en het schip. Deze zijn op uitnodiging van de rederij aanwezig voor bezichtiging, overleg of excursie.

De schepen, zowel bij turnaroundcalls als bij transitcalls worden bevoorradet. Bij een transitcall kan het aantal bevoorradende vrachtauto's variëren tussen 5 en 20, bij een turnaround kan dit meer zijn. Ook wisselt dan vaak een deel van de bemanning, die vaak per bus of minibus wordt gehaald en gebracht.

NB: ook hier is een check uitgevoerd met verkeerstellingen. Er ontbreken vanwege de vakantieperiodes waarin de schepen zijn aangekomen goede telcijfers.

Mixedcalls (interportcalls) en bijzondere calls

Een mixedcall is een transitcall, waarbij een (meestal klein) deel van de passagiers uitcheckt en wordt vervangen door nieuwe passagiers. De Aida Prima vaart wekelijks een route tussen Hamburg, Southampton, Le Havre, Zeebrugge, Rotterdam en weer terug naar Hamburg. Passagiers kunnen in principe overal op en afstappen. Momenteel is het aantal in- en uitcheckende passagiers beperkt tot 5-10%.

Het toenemende aantal schepen leidt tot '**dubbele calls**'. Op één dag meren dan twee schepen aan, meestal een of twee uur na elkaar. De aankomst- en vertrekprocessen vinden dan ook na elkaar plaats. De cruiseterminal maakt meestal een extra ruimte vrij en opent extra ingangen om te voorkomen dat passagiers en bagage van beide calls mengen. In 2016 zijn er twee dubbel calls voorzien, in 2017 voorlopig één.

Maiden calls en show-calls

Soms doet een schip voor de eerste keer Rotterdam aan, of wordt zelfs gedoopt in Rotterdam. Dit trekt extra bezoek. Het bezoek van de Harmony of the seas in mei 2016 was een belangrijk event. Dit -op dit moment- grootste cruiseschip ter wereld deed eenmalig Rotterdam aan en trok duizenden kijkers.

Figuur 2.5: de Harmony of the Seas trekt veel nieuwsgierigen



Afzwaaiers

Soms is vanwege slecht weer de sluis is IJmuiden en het Noordzeekanaal niet toegankelijk voor schepen met bestemming Amsterdam. Dan kijken ze vaak uit naar Rotterdam, als daar plaats is kan een schip daar zonder problemen afmeren.

2.2 Ontwikkeling cruisemarkt en het landzijdige verkeer

Het soort schepen en de aard van de call bepalen in grote mate de hoeveelheid en het soort verkeer dat de terminal genereert. Bij full turnaroundcalls is dit hoofdzakelijk en in zeer grote mate de personenauto's en taxi's die passagiers ophalen en wegbrengen, bij een transitcall is dit met name het (excursie)busverkeer.

De aantrekkelijkheid van Rotterdam als aanlegplaats wordt bepaald door een aantal factoren, die te maken hebben met bereikbaarheid, zowel landzijdig als zeezijdig. In volgorde van belang noemen we:

1. Vrije en snelle toegang tot de terminal vanuit zee. Met 1,5 -2 uur varen op eigen kracht kan een schip aan de kade liggen, en daarbij heeft het weer (harde wind, getijden) weinig invloed. Amsterdam als concurrent heeft last van het weer omdat de schepen door de sluis bij IJmuiden moeten en omdat het Noordzeekanaal te smal is.
2. De faciliteiten die de cruiseterminal biedt aan de reders en touroperators. Bij de vele transitcalls is met name het snel kunnen afhandelen van (bus)excursies naar attractieve bestemmingen een pré. Rotterdam fungeert goed als startpunt voor de 'see Holland-excursies' en ligt centraal te midden van belangrijke excursiedoelen: Amsterdam, Delft, Gouda, Kinderdijk, de Bollenvelden, Deltawerken). Amsterdam is en blijft de belangrijkste excursiebestemming en maakt op dit moment 30-40% uit van de excursies. De nabijheid van veel excursiebestemmingen geeft touroperators armslag. De compacte vormgeving van de terminal, korte looproutes naar de centraal opgestelde excursiebussen doet de rest.
3. De centrale ligging in de stad. Behalve dat het voor de passagiers een aantrekkelijk plaatje oplevert, is ook een bezoek aan de stad snel en gemakkelijk te doen. Rotterdam wordt steeds vaker genoemd als attractieve stad in reisgidsen en fungeert daardoor niet alleen haven bij een bezoek aan Nederland maar is ook als stad een reden voor bezoek. Ook hier speelt de compactheid van de terminal en de directe omgeving een rol.
4. Achterland en verzorgingsgebied. Rotterdam heeft een relatief klein verzorgingsgebied. Dit ligt niet aan het aantal personen dat binnen acceptabele vervoerstandsafstand woont, maar eerder aan de concurrentie: Zeebrugge, Amsterdam en Hamburg vissen deels in dezelfde vijver.

Het aantal en het soort schepen dat Rotterdam aandoet wordt voor een deel bepaald door de genoemde factoren. Daarbij zijn met name de faciliteiten die de terminal biedt een belangrijkste stuurvariabele. De cruisemarkt is een hoog dynamische markt, waarvan de ontwikkeling niet makkelijk is te voorspellen. Toch is op basis van trends een aantal ontwikkelingen waar te nemen.

Schepen worden groter

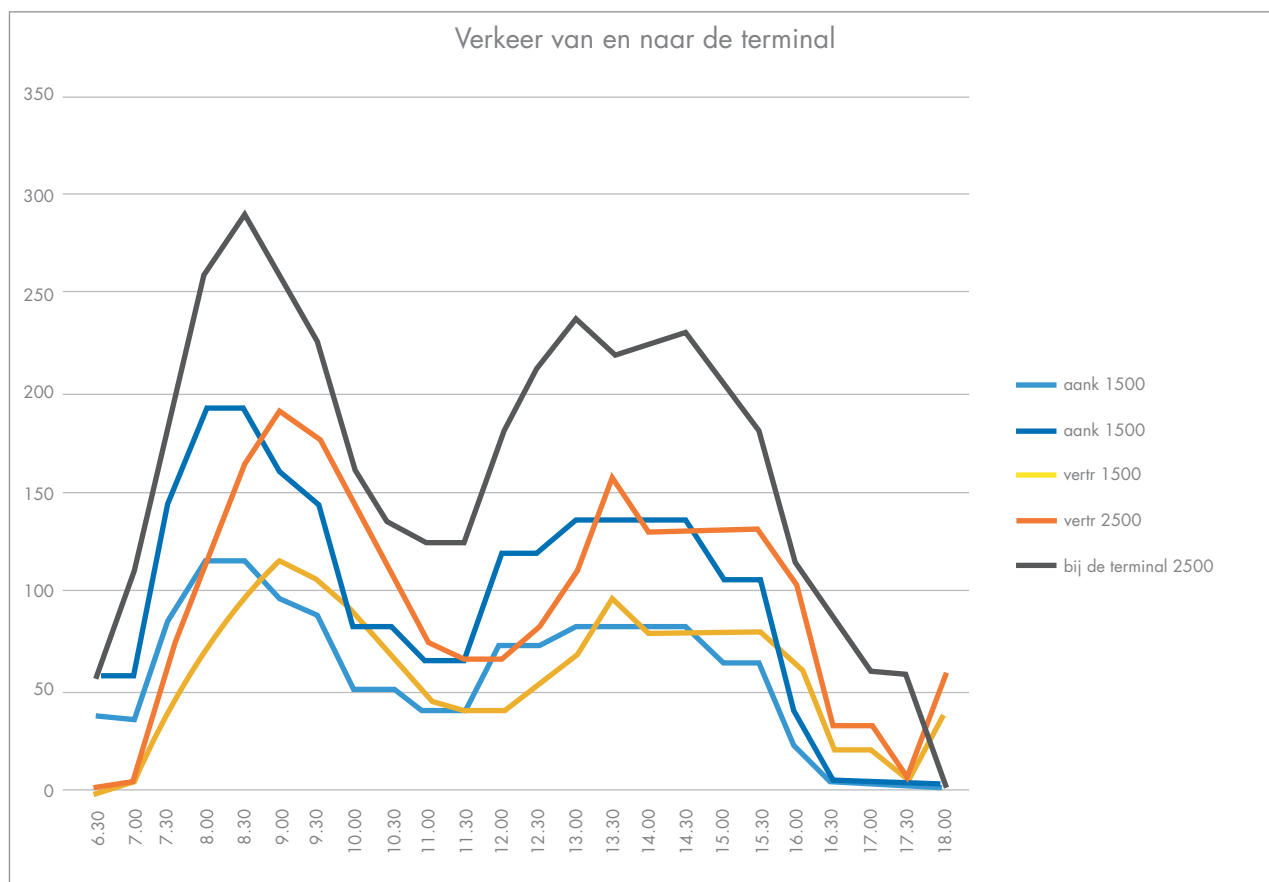
De Rotterdam (uit 1970) heeft 1500 passagiers, de Aida Prima (2015) heeft er al 3500. Het grootste cruiseschip op dit moment, de Harmony of the Seas kan er al 6000 meenemen. De verwachting is dat 3000-4000 passagiers de standaardmaat wordt voor de cruiseschepen die Noordwest Europa aandoen. Er zijn in noordwest Europa niet veel havens die geschikt zijn voor grotere schepen, De grotere schepen zullen waarschijnlijk alleen in de Caraïben varen.

Transitcalls nemen toe en turnaroundcalls nemen af

De verwachting is dat meer transitcalls Rotterdam gaan aandoen. Als turnaroundhaven is het belang gering. De HAL heeft al langer gelden haar activiteiten voor een deel naar Amsterdam gebracht. Door de concurrentie van andere vertrekhavens is het niet de verwachting dat het aantal in- en uitcheckende passagiers op de mixed calls veel meer gaat worden dan het bestaande aandeel (10%). Rotterdam heeft ook minder goede faciliteiten voor de in- en uitcheckers (geen langparkeren mogelijk op korte afstand, matige bereikbaarheid terminal voor afhalers, beperkte ruimte en faciliteiten in de terminal).

Bij elkaar geeft deze ontwikkeling met name een verschil te zien in het verkeer bij een turnaroundcall. De turnaroundcall genereert veel meer verkeer dan een transitcall. De verwachting is dat met name de scheepsgrootte van de turnaround na 2017 gaat toenemen van 1500 naar 2500 passagiers. De scheepsgrootte van de transitcall zal niet veel meer toenemen, hoewel internationaal wel nog groei wordt voorzien. In de onderstaande grafiek is te zien wat de groei van een turnaroundcall naar 2500 passagiers betekent in verkeersbewegingen.

Figuur 2.6: verkeersbewegingen (aankomsten, vertrekken en aantal aanwezige voertuigen) bij een urnaround met 1500 en 2500 passagiers.



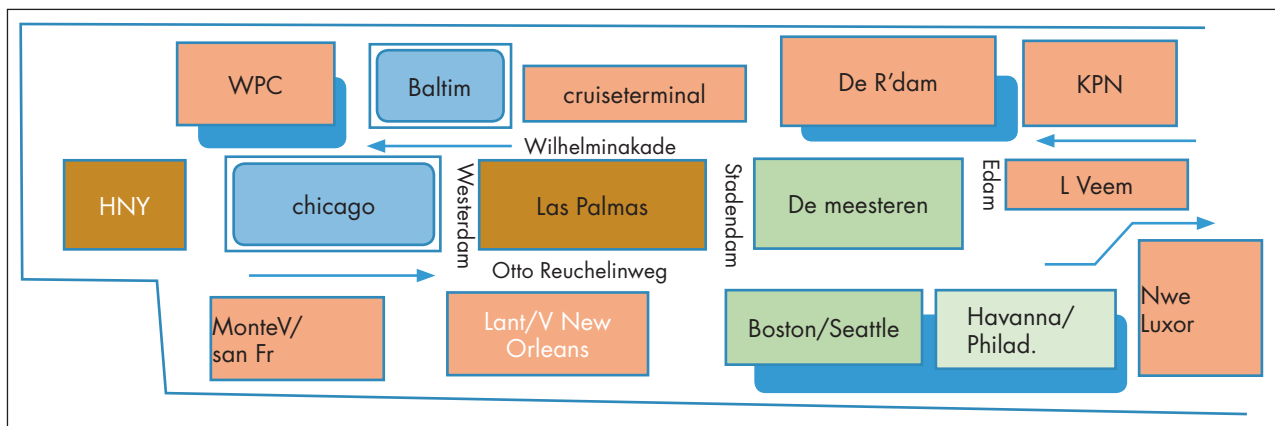
Te zien is dat het aantal verkeersbewegingen stijgt van 400-430 naar 650-700 per uur in de spits en dat het aantal aanwezige voertuigen bij en rond de terminal stijgt van circa 130 naar 250. Daarbij is het aantal langparkeerders nog buiten beschouwing gelaten: in de huidige situatie rijden shuttlebussen naar het langparkeerterrein op Katendrecht. Bij 1500 passagiers zijn er 80-100 voertuigen op het langparkeerterrein, bij 2500 passagiers worden dit er 130-150.

3. CRUISETERMINAL OP DE WILHELMINAPIER

3.1 De Wilhelminapier

De Wilhelminapier, de huidige locatie van de cruiseterminal is de afgelopen jaren grotendeels bebouwd geraakt. Momenteel wordt Pakhuis De Meesteren verbouwd en is de bouw van Boston/Seattle in volle gang.

Figuur 3.1: Bebouwing van de Wilhelminapier.



Na de voltooiing van deze gebouwen zijn er nog drie bouwplots vrij:

- Baltimore, momenteel een parkeerterrein met ongeveer 100 parkeerplaatsen. Er zijn nog geen concrete bouwplannen
- Chicago: een parkeerterrein van ongeveer 200 plaatsen. Er zijn concrete plannen om hier in 2018 een hotel(uitbreiding) met parkeergarage te realiseren.
- Havana/Philadelphia: momenteel in gebruik als bouwterrein voor Boston/Seattle. Er zijn plannen om hier een tweetal woontorens te realiseren met uitbreiding van de parkeergarage.

Parkeren

Naast de eigen parkeergelegenheid is er op de Pier ook openbare parkeergelegenheid:

- Parkeergarage de Rotterdam: ongeveer 650 openbare parkeerplaatsen. Op werkdagen is daarvan 65 % bezet (deels betreft dit vergunningen).
- Parkeergarage WPC: ongeveer 80 openbare parkeerplaatsen, 100% bezet.
- Parkeergarage Boston/Seattle: ongeveer 250 openbare parkeerplaatsen, 65% bezet.
- Parkeerplaats Baltimore: ongeveer 100 openbare parkeerplaatsen, 95% bezet.
- Parkeerplaats Chicago: ongeveer 200 openbare parkeerplaatsen, 95% bezet.
- Overig straat parkeren: ongeveer 20 parkeerplaatsen, 95% bezet.

Van de in totaal 1300 openbare parkeerplaatsen op de Pier zijn er op dit moment 300 vrij op werkdagen, hoofdzakelijk in de garages van De Rotterdam en Boston/Seattle.

De bouw van Chicago betekent dat er 200 openbare parkeerplaatsen verdwijnen, maar naar verwachting komen er in de nieuwe garage circa 70 plaatsen beschikbaar, die niet nodig zijn voor de gebruikers van Chicago. De bouw van Havana/Philadelphia zal gepaard gaan met een uitbreiding van de parkeergarage, waardoor per saldo het aantal beschikbare (openbare) parkeerplaatsen niet significant toe of afneemt.

In 2018-2020 zal de restcapaciteit op de Pier dus afnemen van circa 300 naar 150 a 200. Mogelijk zal door een veranderend (intensiever) gebruik van de gebouwen op de Pier (zoals uitbreiding van het KPN-gebouw en de invulling van Pakhuismeesteren) nog extra aanspraak worden gemaakt op deze parkeerplaatsen. Op de Pier rust nog een niet ingevulde verplichting om 400 parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van De Rotterdam. Omdat de garage van de Rotterdam tot nu toe onderbezet was is nog geen invulling aan deze verplichting gegeven.

Verkeer

Het Wilhelminaplein is de spil in de bereikbaarheid van de pier. Er is een éénrichtingscircuit: vanaf het Wilhelminaplein rijdt verkeer via de Wilhelminakade de pier op en via de Otto Reuchlinweg de pier weer af. Momenteel is het gedeelte van de Otto Reuchlinweg bij Boston Seattle in gebruik als bouwweg en wordt het verkeer omgeleid via Statendam, Wilhelminakade en Edam. Het deel van de Wilhelminakade tussen Edam en Statendam is breder en geschikt voor tweerichtingsverkeer.

Op de Wilhelminakade vinden overdag veel laad- en losbewegingen plaats ten behoeve van de kantoorgebouwen en de horeca. De straat is op sommige plaatsen maar net breed genoeg.

Figuur 3.2: laden en lossen en taxi's op de Wilhelminakade (dinsdagochtend)



Uit het gebruik en de invulling van de verschillende gebouwen kan het aantal aankomsten en vertrekken in ochtend- en avondspit worden berekend. In de onderstaande tabel is dit weergegeven. Op dagen dat er geen cruisecall is, is de Cruiseterminal wel in gebruik als kantoor (voor Cruiseport Rotterdam) en opleidingsinstituut (STC). Momenteel is de Pier nog niet volledig bebouwd. In de avonduren en de weekenden is de terminal in gebruik als evenementenlocatie.

De verkeersproductie en attractie is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3.1: Aankomsten en vertrekken in ochtend- en avondspitsuur op de Wilhelminapier (MVT/uur).

GEBOUW	FUNCTIE	OCHTENDSPITSUUR		AVONDSPITSUUR	
		aank.	vertr.	aank.	vertr.
Hotel New York	horeca	12	5	9	26
World Port center	kantoor	178	8	22	111
Cruise terminal/STC	kantoor (STC en CPR)	8	2	3	6
De Rotterdam	kantoor/wonen/horeca	259	100	109	251
Toren op Zuid (KPN)	kantoor	98	4	12	61
Las Palmas	kantoor/horeca/museum	69	7	17	66
Leidsche Veem	wonen/horeca	6	25	22	16
Montevideo	wonen	43	64	62	65
New Orleans	wonen	7	73	68	35
Luxor	theater/kant	4	0	21	13
TOTAAL 2016		684	288	345	650
VRI-telling di 21 juni 2016	<i>totaal</i>	548	226	327	521
VRI-telling za 16 april	<i>totaal</i>	100	104	349	202
De Meesteren	horeca	28	8	22	63
Boston Seattle/	wonen	19	90	77	61
Chicago	horeca	16	13	11	34
TOTAAL 2020 ZEKER		747	399	455	808
Havanna /Philadelphia	wonen	11	73	57	39
Baltimore	kantoor	200	9	24	125
TOTAAL MAXIMAAL		958	481	536	972

Uit een vergelijking met verkeerstellingen blijkt dat de berekende verkeersproductie circa 20% hoger is dan de getelde productie. Uit de tellingen blijkt dat er een vrij brede spits is (meerdere even drukke uren) in zowel heen- als terugrichting en ochtend- en avondspits. De uren van 9-10 en 18-19 zijn even druk als de twee voorgaande uren. In de berekeningen is uitgegaan van een meer geconcentreerde spits. Op zaterdag is het veel minder druk op de pier: dan is de maximale verkeersintensiteit 60% van die op een werkdag.

De verkeersregeling van het Wilhelminaplein kan op dit moment de verkeersstromen van en naar de Pier nog verwerken. Een kritisch punt is de drukke rechtsafbeweging vanaf de Erasmusbrug naar de Wilhelminapier. Er is maar één (kort) opstelvak en de wachtrij blokkeert soms het rechtdoorgaand verkeer. In de avondspits ontstaat soms een lange wachtrij op de linksafstrook vanaf de Otto Reuchlinweg naar de Erasmusbrug.

Vanaf zomer 2017 tot medio 2019 wordt de Maastunnel gerenoveerd en wordt het noord-zuid gerichte verkeer omgeleid via de Erasmusbrug en het Wilhelminaplein. Dit zal een verdere toename van de verkeerdruk te zien geven en de bereikbaarheid van de Wilhelminapier mogelijk verslechteren.

Als in de nabije toekomst Pakhuismeesteren, Boston/Seattle, Chicago, Havanna/Philadelphia worden opgeleverd zal het aantal momenten met afwikkelingsproblemen gaan toenemen. Maar zeker als Baltimore wordt bebouwd als kantoorlocatie zal de druk verder toenemen en tot afwikkelingsproblemen leiden op het plein.

Een transitcall heeft een minimale invloed heeft op de verkeersbelasting van het Wilhelminaplein: 5-6% in de drukste spitsrichtingen, zie tabel 3.2. Dit zijn voor het grootste deel bussen. De ontstane situatie zal daardoor niet sterk verslechteren.

Tabel 3.2: verkeersbelasting Wilhelminaplein, spitsuren werkdag (MVT/uur)

SITUATIE	OCHTENDSPITS		AVONDSPITS	
	aank.	vertr.	aank.	vertr.
2016, geen cruisecall	684	288	345	650
2016 transitcall 3500 pass. op werkdag	730	313	373	680
2016 turnaroundcall 1500 pass. op werkdag	880	395	370	680

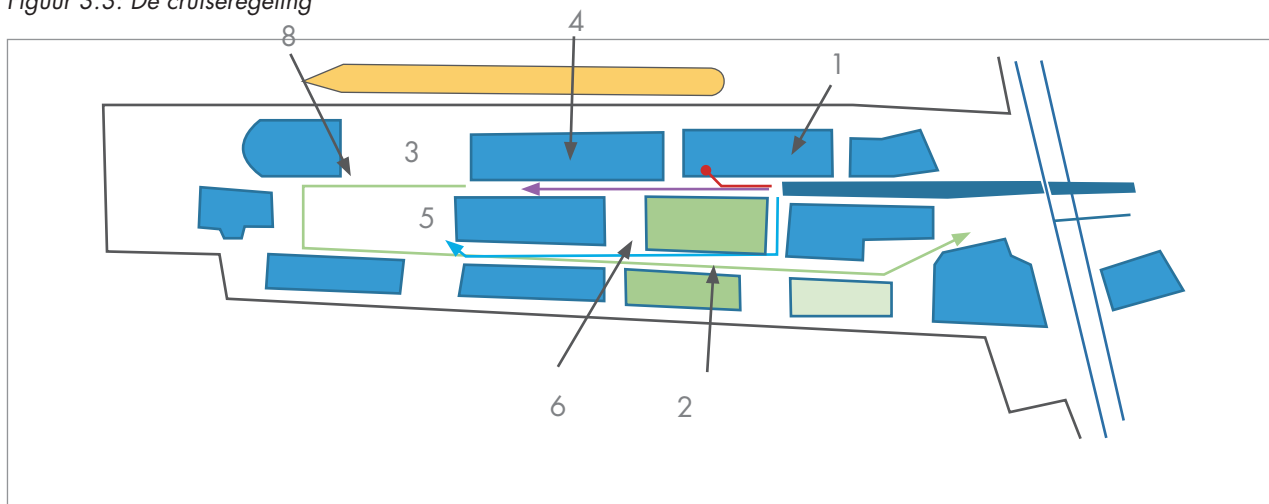
Een turnaroundcall geeft meer toename: 30% in de ochtendspits voor het inkomend verkeer. Een turnaround op een werkdag leidt daarom in de huidige situatie, maar zeker in de toekomst tot forse afwikkelingsproblemen op het Wilhelminaplein, die zich als een olievlek zullen verspreiden over de stad. Dit type calls komt in 2016 en 2017 echter bijna alleen op zaterdagen voor. In de weekenden is er meer capaciteit en zijn er daarom minder problemen te verwachten: de ochtendspitsbelasting is dan nog niet de helft van die op een werkdag.

3.2 Een Cruisecall op de pier De Cruiseregeling

Sinds enkele jaren functioneert 'de Cruiseregeling': een serie afspraken tussen Cruiseport Rotterdam, gemeente Rotterdam en de belanghebbenden op de Pier en de bijbehorende maatregelen.

Afhankelijk van het soort call en de grootte van het schip worden een aantal maatregelen genomen.

Figuur 3.3: De cruiseregeling



De regeling bevat een aantal ingrediënten.

1. Verkeersregelaars en portaal bij kruising Edam-Wilhelminakade, verkeer wordt gesplitst in verkeer richting Parkeergarage De Rotterdam (via portaal), verkeer richting Cruiseterminal (via Wilhelminakade) en overige bestemmingen (via Edam).
2. Otto Reuchlinweg wordt opengesteld voor vertrekkend verkeer vanaf de Pier, Wilhelminakade tussen Statendam en Edam éénrichtingverkeer (vanaf Wilhelminaplein richting Hotel New York) en voor verkeer dat geen bestemming Cruiseterminal heeft.
3. Parkeerterrein Baltimore is vrijgemaakt ten behoeve van excursiebussen en laden/lossen, vrachtverkeer wordt buiten de pier opgevangen en op afroep binnengelaten.
4. Taxiwachtrij wordt voor de cruiseterminal gefaciliteerd.
5. Parkeerterrein Chicago half vrijgemaakt voor taxi's (buffer).
6. Statendam parkeervrij ten behoeve van groepstaxi's/besteld vervoer.
7. Parkeer/stopverbod op de Wilhelminakade bij Baltimore en WPC ten behoeve van Pendelbussen naar de stad (transitcall) en/of naar langparkeren (turnaroundcall).

Er zijn 4 scenario's:

Scenario 1 (middagen bij transitcalls, ochtend bij overnightcalls): dan is alleen Baltimore vrij ten behoeve van de excursiebusen en wordt de pendelbus ingezet.

Scenario 2a (ochtenden kleine en middelgrote schepen, middagen bij grotere schepen): dan is ook de Otto Reuchlinweg open (alleen in de richting Wilhelminaplein), en is de Wilhelminakade éénrichtingverkeer. Taxi's kunnen wachten voor de cruiseterminal.

Scenario 2b (ochtenden grotere cruiseschepen en turnarounds): dan komt het portaal en de verkeersregelaars erbij en wordt Chicago (deels) vrijgemaakt.

Scenario 3 (bijzondere calls): Chicago wordt helemaal vrijgemaakt en er worden meer verkeersregelaars ingezet. Bekeken wordt waar verder aanvullende maatregelen en maatwerk nodig is.

In de praktijk komt de combinatie van scenario 2b (ochtend), 2a (middag) en 1 (eind middag) het meest voor.

Problemen

De cruiseregeling functioneert momenteel naar behoren, maar vraagt veel personele inzet zowel van verkeersregelaars als van coördinatoren.

Er zijn twee soorten problemen te benoemen.

Probleem 1: de inzet van voldoende ervaren verkeersregelaars. Het (met name in scenario 2b) sturen van de verkeersstromen en communiceren met de taxi's, vrachtauto's, halers en brengers en excursiebuschauffeurs vraagt inzicht en ervaring. Deze kan vanwege verloop en beschikbaarheid niet altijd worden gegarandeerd. Momenteel worden per call 5-10 verkeersregelaars gedurende gemiddeld 8 uur ingezet (40-80 uur) en is ongeveer 20 mensuur gemoeid met het opbouwen en afbreken van hekken, portalen en parkeerverboden.

Probleem 2: communicatie met de gebruikers. De cruiseregeling is een set van duidelijke afspraken tussen de betrokken partijen en de uitvoerenden. Maar de meeste gebruikers, zoals de taxichauffeurs, en vooral de halers en de brengers, hebben geen overzicht over de afspraken en weten niet welk scenario van kracht is en waarom. Dat maakt het volgende (waargebeurde, namen gefingeerd) voorbeeld duidelijk.

Frans en Trees de Vries, 78 en 80 jaar, maken een cruise met de MS Rotterdam. Frans loopt met een rollator. Ze worden gebracht door zoon Martin op 30 april om 14.00 uur en ze stappen uit voor de terminal, vlak bij Baltimore, daar was een plekje.

Een week later worden ze weer door Martin opgehaald om 8.30. Hij wil na een telefoontje van Frans weer naar de plaats waar hij ze heeft afgezet, maar wordt daar weggestuurd. Martin ziet ze staan maar moet doorrijden van de verkeersregelaar. Hij probeert met stemverheffing zijn situatie duidelijk te maken maar de verkeersregelaar is onverbiddelijk. Die moet intussen ook nog en dubbel parkerende vrachtauto bij de pendelbusplaats zien weg te sturen. Uiteindelijk mag Martin wel stoppen, maar op dat moment krijgt de verkeersregelaar het aan de stok met twee anderen die denken dat stoppen daar is toegestaan.

Zowel voor de halers en brengers als voor de reguliere gebruikers van de Pier is het niet duidelijk waar geparkeerd kan worden. Bewegwijzering ontbreekt en de situatie verandert telkens als er een cruise call is. Het is vaak niet duidelijk wanneer en waarom er niet op Baltimore en Chicago kan worden geparkeerd, en bij een cruise call verandert in de ochtend ook nog eens de aanrijdroute. De reguliere parkeerders van de Rotterdam worden verwezen naar een andere route dan de overige parkeerders. Ook het (niet reguliere) bezorgend verkeer voor de andere gebouwen vraagt veel uitleg en geduld van de regelaars. In de middag verandert de situatie weer, maar blijven de beide parkeerterreinen bezet voor de cruise.

4. ONTWIKKELING CRUISETERMINAL OP DE PIER

4.1 Consequenties van het volbouwen van de pier

Deze paragraaf beschrijft de gevolgen van twee ontwikkelingen, die mogelijk gelijktijdig gaan optreden:

1. De ontwikkeling van de Pier en de verkeersinfrastructuur.
2. De verdere groei van de Cruise.

De ontwikkeling van de pier: consequenties.

Op korte termijn (2017-2020) is er de voltooiing en ingebruikname van drie bouwprojecten te verwachten: de Meesteren, Boston/Seattle en (waarschijnlijk) Chicago.

Dit heeft als consequenties:

- De verkeersdruk in de ochtendspits en avondspits neemt met circa 20% toe ten opzichte van medio 2016. Berekend is dat met beperkte aanpassingen (een dubbele opstelstrook voor linksaf op de Otto Reuchlinweg) de verkeersdruk nog net kan worden verwerkt en de files en congestie nog 'incidenteel' zijn. Een transitcall kan gemakkelijk worden verwerkt, bij een (grote) turnaround op een werkdag ontstaan problemen in de ochtendspits met de afwikkeling van het verkeer op het Wilhelminaplein. In de ochtendspits zal dit leiden tot files op de Erasmusbrug en Laan op Zuid, in de avondspits zal de Otto Reuchlinweg vol staan.
- De parkeer capaciteit op de Pier blijft gelijk, maar de parkeerdruk neemt toe met 125 plaatsen. Het overschot op de parkeerbalans zakt van 300 naar minder dan 100. Omdat altijd een zekere frictieruimte nodig is, is er feitelijk geen restcapaciteit, bijvoorbeeld voor het opvangen van halers en brengers bij een turnaroundcall.

De bouwprojecten hebben een beperkte invloed op de cruiseregeling. Chicago is niet meer beschikbaar als taxibuffer, en daarvoor moet een andere locatie worden gevonden. Mogelijk dat voor de bouw van Chicago nog extra bouwterrein moet worden gevonden, als niet het bouwterrein van Boston/Seattle kan worden benut.

Op langere termijn worden ook Havanna/Philadelphia en Baltimore bebouwd.

De gevolgen van deze ontwikkeling zijn de volgende.

- De verkeersdruk in de ochtendspits en avondspits neemt met circa 50% toe ten opzichte van medio 2016. Dit leidt tot een grotere kans op congestie in de ochtendspits op de Erasmusbrug. Het is onzeker of met de dubbele opstelstrook voor linksaf op de Otto Reuchlinweg de verkeersstroom in de avondspits kan worden verwerkt. Ook hier geldt dat een transitcall niet veel verkeer toevoegt en de doorstroming in ochtend- en avondspit blijft daarmee op hetzelfde niveau als op normale werkdagen. Maar bij een (grote) turnaround op een werkdag ontstaan zeker problemen in de ochtendspits met de afwikkeling van het verkeer, die zich snel zullen uitbreiden over het hoofdwegennet. De problemen in de avondspits worden door een call maar in geringe mate versterkt.
- De parkeer capaciteit op de Pier neemt toe, maar de parkeerdruk neemt meer toe. Het overschot op de parkeerbalans zakt van 300 naar minder dan 100, er is geen restcapaciteit meer beschikbaar. Daarmee is er geen ruimte om extra parkeren als gevolg van een turnaround op te vangen.

De bouwprojecten op Chicago, en met name op Baltimore, hebben een grote invloed op de cruiseregeling. De locatie voor de Baltimore is een essentiële voorziening voor de excursiebussen bij een transitcall. Een andere geschikte locatie in de omgeving is niet beschikbaar. Dit geldt ook als Baltimore nodig is als bouwterrein voor de bouw van Philadelphia en daar geen ruimte meer beschikbaar is. Verder kunnen beide bouwprojecten niet tegelijk worden gerealiseerd vanwege de beschikbaarheid van (bouwterrein-)ruimte. Nadat het eerste project is voltooid moet voor de bouw van het tweede project een bouwterrein worden gevonden, maar dan is er geen (open) ruimte meer op de pier die kan worden benut.

De ontwikkeling van de Cruise: consequenties

Ontwikkelingen van de cruisevaart in Rotterdam zijn niet gemakkelijk af te leiden uit trends en zijn sterk afhankelijk van de aantrekkelijkheid van Rotterdam als cruisehaven.

We beschrijven daarom een mogelijke en waarschijnlijke bandbreedte aan de hand van twee scenario's:

1. Toename aantal cruisecalls van (momenteel) 70/jaar naar 150/jaar, gelijkblijvende verhouding Transit-Turnaround (5 staat tot 1), gelijkblijvende scheepsgrootte;
2. Gelijkblijvend aantal cruisecalls, gelijkblijvende verhouding, toename scheepsgrootte naar 4500 passagiers (transit) en 2500 passagiers (turnaround).

Scenario 1: verdubbeling aantal calls

Dit scenario betekent dat het aantal dagen waarop de cruiseregeling van kracht is stijgt van ongeveer 80 naar 160. In plaats van 50 dagen met scenario 2b of 3 zijn er straks 100 dagen met 2b of 3, ofwel 1/3e van de tijd. Het aantal dubbele calls (twee schepen op één dag) zal toenemen van nu 2-4 per jaar naar 5- 8 per jaar. Omdat schepen na elkaar aankomen en vertrekken geeft dit geen extra verkeersbelasting in de spitsen, de spits wordt alleen langer. Het enige geval dat problemen kan geven is als een dubbele call bestaat uit twee turnaroundcalls. Deze geven in de ochtendspits wel extra verkeer, en zorgen voor een veel grotere parkeerdruk.

Er zullen meer turnarounds op werkdagen gaan voorkomen, in plaats van zoals nu bijna alleen op zaterdag. Dan kan in de ochtendspits een probleem met de verwerking van de inkomende verkeersstromen ontstaan. Voor alle andere gevallen kan de huidige cruiseregeling blijven bestaan en functioneren.

Scenario 2: toename scheepsgrootte

Dit scenario geeft bij de transitcalls geen problemen: het aantal verkeersbewegingen in de ochtend- en avondspits nam met 5% toe, dit wordt 6-7%. Wel zal er meer parkeerruimte voor excursiebussen vrij moeten worden gehouden. Behalve Baltimore zal ook een deel van Chicago (of andere ruimte in de buurt) nodig zijn als busopstelsterrein.

Bij een toename van de scheepsgrootte van turnaroundcalls (wat al gebeurt als de huidige MS Rotterdam wordt vervangen door de Zuiderdam of Koningsdam) neemt de verkeersstroom in de ochtendspits met 50% toe, en het cruiseverkeer zorgt dan (op een werkdag) voor een toename van 50-60% van het inkomend verkeer. Ook zal er een (groter) tekort ontstaan aan ruimte voor inladen en ophalen van passagiers. Ophalers en taxi's zullen meer parkeerruimte nodig hebben, die er op werkdagen niet meer is.

Samenvattend

Momenteel zijn er geen capaciteitsproblemen (verkeerskundig). De cruiseregeling is een praktische manier om de problemen te lijf te gaan. Omdat de turnarounds op zaterdag plaatsvinden zijn er alleen communicatie-, handavings- en ordeningsproblemen op zaterdag, maar geen capaciteitsproblemen.

Bij invulling van de bouwplots op de pier is de capaciteit van de wegenstructuur en de parkeercapaciteit vol benut. Een transitcall geeft geen of een beperkte toename van afwikkelings- en parkeerproblemen. Een turnaround op een werkdag levert grote afwikkelingsproblemen en parkeerproblemen op. Bij turnarounds maar zeker bij transitcalls ontstaat er een groot probleem als Baltimore niet meer beschikbaar is voor het faciliteren van excursiebussen.

Een toename van het aantal transitcalls of groei van deze schepen geeft geen extra problemen. Bij turnaroundcalls zal de groei van de schepen de problemen doen toenemen, bij een turnaround aankomst op een werkdag zijn er serieuze afwikkelingsproblemen.

4.2 Opgaves voor de cruise na 2020

Na 2020 zijn Chicago (zeker), Havanna Philadelphia (waarschijnlijk) en Baltimore (mogelijk) niet meer beschikbaar om cruise-gerelateerd verkeer af te wikkelen. Baltimore en (deels) Chicago zijn momenteel in gebruik bij een cruisecall. Er is dan vervangende ruimte nodig. Ook kijken we naar een andere manier van afwikkelen van het cruise-gerelateerde verkeer.

Transitcalls en mixed calls

Er zijn drie opgaves:

1. Er moet een locatie beschikbaar komen voor het opstellen van excursiebussen (nu op Baltimore).
2. Er is (beperkt) ruimte nodig in de verkeersregeling. Na 2020 kan die in de spitsuren congestie veroorzaken. Bij een transitcall speelt dit met name in de avondspits, maar is de druk relatief beperkt.
3. Er is ruimte nodig voor de taxi-buffer, vrachtautobuffer en parkeren ten behoeve van de cruise (nu op Chicago).

Turnaroundcall

Deze heeft de volgende opgaves:

1. Er is (veel) ruimte nodig voor het ophalen en wegbrengen van passagiers. Een laad- en losstrook, (of laad- en losplatform) is nu bij het ophalen al niet aanwezig. Bij het wegbrengen is deze krap.
2. Er is ruimte nodig voor de taxibuffer en parkeren voor wegbrengers/halers (nu op Chicago).
3. Er is ruimte nodig voor laden/lossen en bufferen van vrachtverkeer en voor de bussen voor voor- en natransport en personeel (nu op Baltimore).
4. Er is veel extra capaciteit nodig in de verkeersregeling op werkdagen vooral in de ochtendspits).

Dubbele call

Deze heeft dezelfde opgaves als de bovengenoemde, zij het dat de benodigde ruimte voor halen en brengen en excursiebussen 1,5 x zo groot dient te zijn.

1. 1,5 x zoveel ruimte als bij een enkele call voor bussen en halen en brengen,
2. Ruimte voor halen en brengen en excursiebussen kan niet dubbel gebruikt worden.

Kosten en realisatiemogelijkheden van oplossingen

De kosten van oplossingen spelen een rol. Momenteel worden per call kosten gemaakt voor de cruiseregeling (verkeersregelaars, huur parkeerplaatsen Baltimore en Chicago). De kosten voor oplossingen kunnen hiermee worden vergeleken. Daarnaast speelt ook een rol dat bepaalde oplossingen een bouwtijd vragen en dat ook bijvoorbeeld de bouw van Baltimore en Chicago bouwtijd kosten. Dit legt verdere beperkingen op aan de realiseerbaarheid van oplossingen.

4.3 Verbeteringsmogelijkheden korte termijn

In de huidige situatie zijn er de volgende knelpunten:

- De problemen met de inzet bij de cruiseregeling en de olopende kosten daarvan;
- De onduidelijkheid van de cruiseregeling voor de gebruikers van de pier;
- Verkeersveiligheidsproblemen, vooral voor fietsers bij de kruispunten met Statendam en Edam (dit geldt overigens ook in de situatie zonder cruiseregeling)
- Het ruimtegebrek bij turnarounds voor de in- en uitstappende cruise-reizigers en de onduidelijkheid in de mogelijkheden voor halen en brengen.

Op de middellange termijn komt daar de bouw op Chicago bij, waardoor met name ruimte voor de taxibuffer vervalt en er onduidelijkheid is over de locatie van een eventueel bouwterrein.

Geconstateerd is dat bij een normale transitcall de extra verkeersbewegingen als gevolg van deze call beperkt zijn. Het gaat om maximaal 50 inkomende voertuigen (hoofdzakelijk bussen) in het ochtendspits en 30-40 uitgaande voertuigen in de avondspits.

Voorstel A: de cruiseregeling efficiënter maken op dagen met een transitcall.

De aanpassingen zijn de volgende:

- Otto Reuchlinweg wordt opengesteld in 1 richting: west-oost, van de pier af
- De oorspronkelijk beoogde circulatie wordt hersteld (Wilhelminakade wikkelt ingaand verkeer af).
- De taxiwachtrij kan blijven op de huidige locatie, de Wilhelminakade is daar 9 meter breed.
- Het portaal en de verkeersregelaars bij Edam kunnen vervallen.
- Verkeer naar de parkeergarage van WPC Montevideo en hotel New York rijdt over de Wilhelminakade en zal beperkt moeten wachten als een bus of vrachtwagen het terrein bij Baltimore oprijdt.

Voorstel B: Baltimore efficiënter benutten bij een turnaround

Bij een turnaround wordt Baltimore gebruikt als opstel terrein voor vrachtverkeer en halte voor transferbussen naar Schiphol en personeelsbussen. Het terrein is dan met een laag hek afgesloten en fungeert als veiligheidszone rondom het schip. De ruimte wordt maar voor een beperkt deel benut.

Figuur 4.1 Parkeerterrein Baltimore met de MS Rotterdam op 29 april 2016.



Een deel van Baltimore zou zo kunnen worden ingericht dat hier het ophalen en wegbrengen van de passagiers kan plaatsvinden. Een deel van het terrein moet in gebruik blijven voor de vrachtauto's en er moet ook ruimte blijven voor de transferbussen. Onbekend is welke eisen exact aan de vorm en afscheiding van de veiligheidszone zijn gesteld en welk medegebruik daardoor mogelijk is. Dit zal in sterke mate bepalend zijn voor de realisatiekansen van deze oplossing.

Figuur 4.2: mogelijke indeling Baltimore voor ophalen passagiers en bussen (gele route) en vrachtverkeer (rode route, afgesloten terrein).



4.4 Oplossingsmogelijkheden voor de lange termijn

In deze paragraaf is een aantal mogelijke oplossingen getoetst op effecten. Ze zijn daarbij beoordeeld aan de hand van de 9 in paragraaf 4.1 geschetste problemen en op kosten/realiseerbaarheid. Er is een inschatting gemaakt van de bouw- en exploitatiekosten van de oplossing

Oplossing 0: niets doen en verdelen verkeer over de bestaande ruimte

Er is straks een beperkte overcapaciteit in de parkeergarages, op weekenddagen is er meer capaciteit beschikbaar. De Otto Reuchlinweg en Wilhelminakade zijn weer in hun volle breedte beschikbaar voor éénrichtingverkeer. Voor het opstellen van 30 excursiebusen is in totaal 450 meter nodig. Voor de gewenste compacte opstelling is een platform nodig van 100 x 70 meter. Een mogelijkheid is om de bussen langs de Wilhelminakade en Westerdam op te stellen, tussen De Rotterdam en Hotel New York. De Wilhelminakade moet hiervoor breder worden gemaakt, of het trottoir moet worden verlaagd. Er is dan 240 + 100 + 80 meter trottoirlengte aanwezig. Dit is echter suboptimaal vanwege de grote loopafstanden tussen schip en bussen (al snel meer dan 200 meter) en vanwege de onveiligheid bij het oversteken van de Wilhelminakade.

Met de bouw van Chicago en Baltimore dient rekening te worden gehouden met een profiel van 9 meter vrije ruimte voor tweezijdig parkeren en met een profiel van 6 meter voor éénzijdig parkeren. (NB: de afstand tussen de gevels van Cruiseterminal en Las Palmas is nu 12 meter).

De taxi-wachtrij en de pendelbussen naar de stad moeten dan op de Statendam komen, en voor de taxibuffer kan ruimte langs de Otto Reuchlinweg worden gevonden en kan eventueel de overcapaciteit van de garage van Chicago worden benut.

Bij een turnaround kan op deze manier de volledige trottoirlengte van 450 meter, worden benut voor halen en brengen.

Bij een dubbele call zal snel tegen de capaciteitsgrenzen aan worden gelopen.

Figuur 4.3: O-oplossing, inpassing in overblijvende ruimte



Voorwaarden:

- Eenrichtingverkeer Wilhelminapier (pier op) en Reuchlinweg (pier af);
- Verbreding profiel van vrije ruimte Wilhelminapier tussen Cruiseterminal en Hotel New York;
- Opheffen straatparkeren (op cruisedagen).

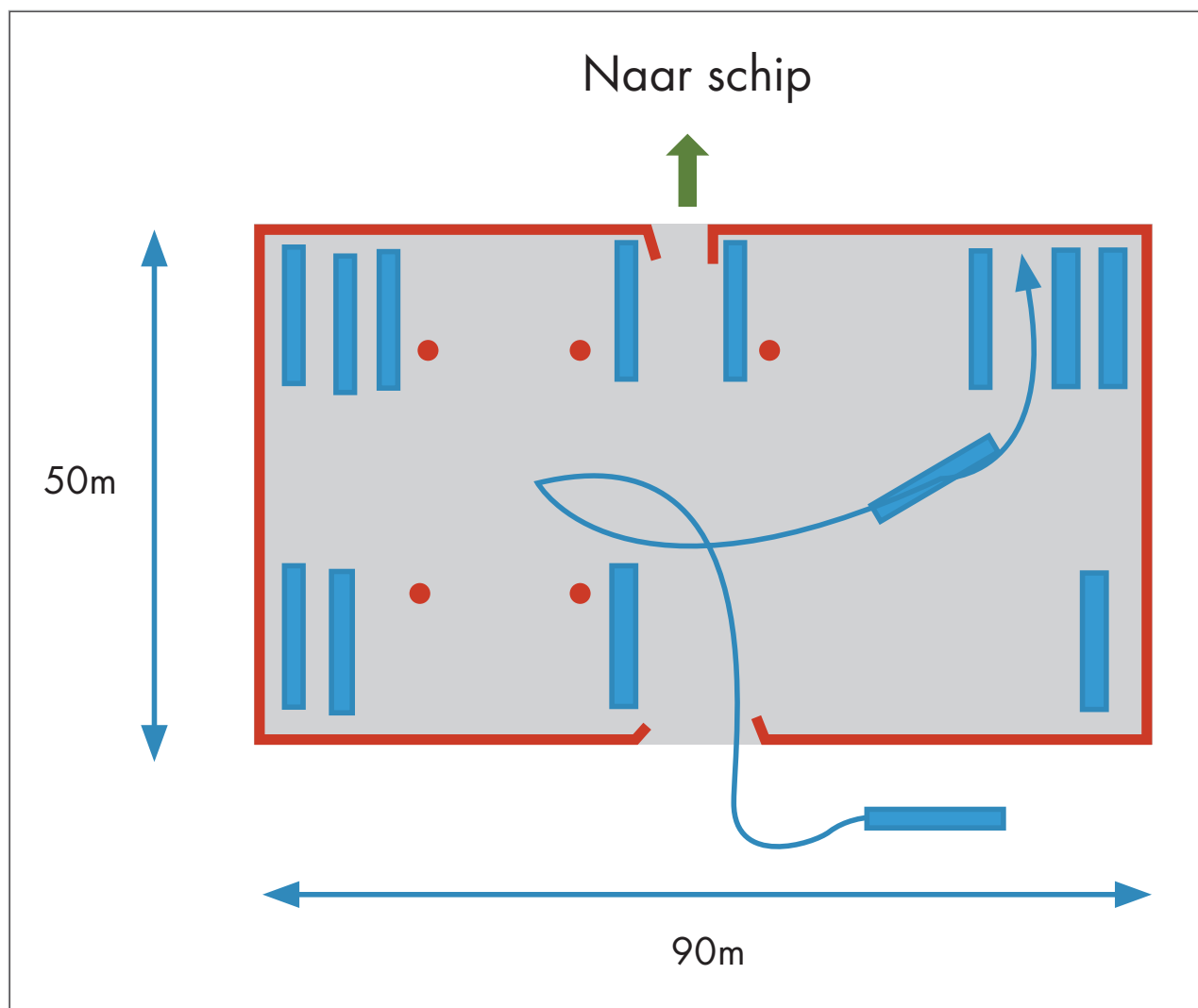
OPGAVE	OPLOSSEND VERMOGEN	TOELICHTING
1: Parkeren excursiebusen TC	--	Capaciteit voldoende, kwaliteit slecht i.v.m. loopafstanden en slecht overzicht, slechte veiligheid passagiers, tijdens bouw Chicago te weinig capaciteit
2: Verkeersregeling avondspits TC	0	Geen verandering
3/5: Taxibuffer TC/TA, vrachtauto (TA), parkeren (TC/TA)	+/-	Taxi en vrachtauto goed, parkeren bezoek onduidelijk
4: Halen en brengen (TA)	+	Halen en brengen geconcentreerd en is duidelijk voor publiek
6: Laden/lossen/personeelsbus bij TA	+/-	Onduidelijke situatie, in principe wel capaciteit
7: Verkeersregeling ochtendspits	-	Geen oplossing
8: 1,5x capaciteit bij dubbele call	--	Te weinig capaciteit
9: Dubbel gebruik faciliteiten	-	Niet mogelijk
10: kosten	Bouw: € 0,06 mio Exploitatie: € 0,7 mi/jr	Alleen kosten voor verkeersregelaars en huur parkeerplaatsen Chicago, tijdens bouw Chicago geen overcapaciteit beschikbaar en te weinig opstelruimte voor bussen

Oplossing A: multifunctioneel parkeerdek onder Baltimore

Niveau 0 (en/of -,0,5, +1, -1) van Baltimore kan zo worden ingericht dat er ruimte komt voor bussen. De vrije ruimte moet 5 meter hoog zijn en de oppervlakte dient relatief vrij van kolommen te zijn. De ruimte tussen de kolommen is minimaal 15 a 20 meter. De benodigde ruimte is 50 x 90 meter om circa 30 bussen te kunnen opstellen. (In figuur 4.2 is de meest efficiënte indeling aangegeven, die op het bestaande parkeerterrein kan worden ingepast. Andere indelingen zijn ook mogelijk maar vragen een groter of anders vormgegeven bouwplot.

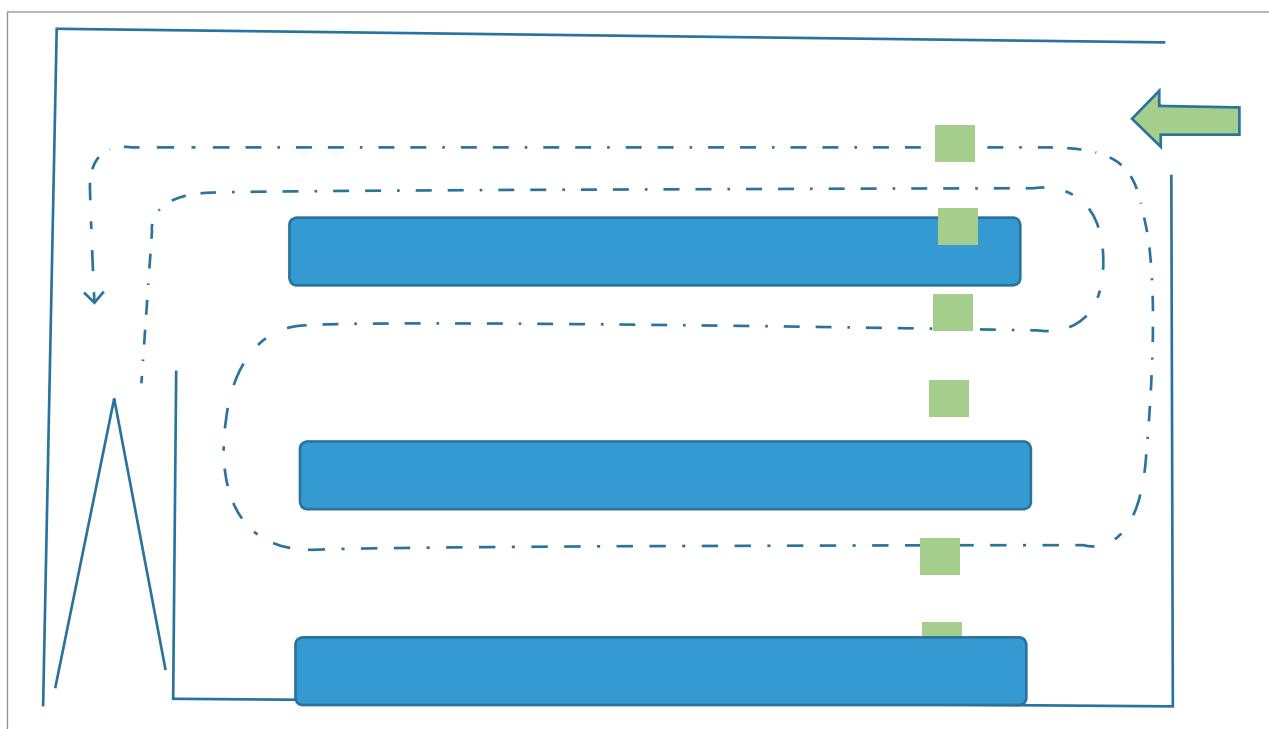
Er is geen extra tijdsverlies (dit gaat af van de excursietijd) ten opzichte van de bestaande situatie. In alle gevallen leidt dit tot een forse toename van de bouwkosten van Baltimore.

Figuur 4.4: Minimaal ruimtebeslag platform onder bebouwing Baltimore.



Dit platform kan bij een turnaroundcall eveneens gebruikt worden door de transitbussen naar de luchthaven, de personeelsbussen, als buffer voor vrachtverkeer. In plaats daarvan kan het platform ook worden gebruikt als plaats voor het halen en brengen. Er is te weinig ruimte voor halen en brengen in combinatie met transitbussen en vrachtverkeer. Voor halen en brengen kan ook eventueel een onderliggend of bovenliggend niveau worden vrijgemaakt. Dit zal op weekenddagen makkelijker zijn als Baltimore wordt ingevuld met kantoren.

Figuur 4.5: Schematische indeling extra parkeerlaag bij halen en brengen passagiers, de laag is anders in gebruik met 6 rijen haaks parkeren.



Aanvullend moet nog ruimte worden gevonden voor de taxi's (bestaande wachtrij), de taxibuffer (op Statendam/Reuchlinweg) en de pendelbus (bestaande locatie).

Voorwaarden:

- Inrichten van parkeerlaag op niveau 0 in Baltimore, zodat die op cruisedagen gebruikt kunnen worden.
- Inrichten van tweede parkeerlaag in Baltimore, zodat die voor halen en brengen gebruikt kan worden.

OPGAVE	OPLOSSEND VERMOGEN	TOELICHTING
1: Parkeren excursiebussen TC	+	Capaciteit voldoende, kwaliteit zeer goed, manoeuvreren bussen mogelijk problematisch
2: Verkeersregeling avondspits TC	0	Geen verandering
3/5: Taxibuffer TC/TA, vrachtauto (TA), parkeren (TC/TA)	++	Bij ingebruikname tweede parkeerlaag grote buffer en veel ruimte
4: Halen en brengen (TA)	++	Halen en brengen geconcentreerd en is duidelijk voor publiek
6: Laden/lossen/personeelsbus bij TA	+	Bij benutten tweede laag veel ruimte
7: Verkeersregeling ochtendspits	-	Geen oplossing
8: 1,5x capaciteit bij dubbele call	++	Bij dubbele call tweede laag vol in gebruik, extra capaciteit op straatniveau
9: Dubbel gebruik faciliteiten	++	Mogelijk
10: kosten	Bouw: €8 mio Exploit: €0,5 mio/jr	Toename bouwkosten Baltimore, gedurende de bouwtijd geen oplossing

Oplossing B: Platform in de Rijnhaven met een rolpad naar cruisterminal

Er kan een (drijvend) platform in de Rijnhaven komen met de hierboven geschetste afmetingen. Dit wordt met een 110 meter lang rolpad (een vlakke roltrap, zoals die in het metrostation Wilhelminaplein) en een loopbrug via de Statendam verbonden met de cruisterminal op niveau + 1. Een tweede slurf of extra roltrap is nodig om vanaf de kade toegang te bieden tot niveau 1 van de terminal.

Figuur 4.6: Loopbrug met tapis roulant en platform in de Rijnhaven



De shuttlebussen en taxi's kunnen op de huidige locatie blijven. Bij een full turnaround kan de checkin en checkout hier ook plaatsvinden voor de halers en brengers. Koffers worden dan hier afgegeven en weer opgehaald en worden met (elektrische) vrachtwagens naar platform en schip gebracht. Bij een dubbele call kan alsnog de ruimte voor de terminal worden benut maar er kan ook een groter platform worden gemaakt dan benodigd.

Het tijdsverlies ten opzichte van de huidige situatie is circa 4 minuten. De duidelijkheid voor passagiers en halers/brengers is groot: de routes en faciliteiten liggen geconcentreerd bij elkaar en zijn makkelijk vindbaar.

Voorwaarden:

- Aanleg loopbrug met rolpad.
- Aanleg platform in Rijnhaven.
- Aanleg toegangsweg aan te leggen vanaf de Otto Reuchlinweg naar het platform (via V d Hoevenplein of Platekade).
- Eventueel: extra stijgpunt in terminal.
- Meer transportfaciliteiten bagage bij checkin en checkuit.

OPGAVE	OPLOSSEND VERMOGEN	TOELICHTING
1: Parkeren excursiebusen TC	+	Capaciteit voldoende, kwaliteit goed, gering tijdsverlies
2: Verkeersregeling avondspits TC	0	Geen verandering
3/5: Taxibuffer TC/TA, vrachtauto (TA), parkeren (TC/TA)	+	Taxibuffer en vrachtauto langs Reuchlinweg, parkeren bezoek in Chicago
4: Halen en brengen (TA)	++	Halen en brengen geconcentreerd en is duidelijk voor publiek
6: Laden/lossen/personneelsbus bij TA	+	Platform, of Statendam
7: Verkeersregeling ochtendspits	-	Geen oplossing
8: 1,5 x capaciteit bij dubbele call	+	Groter platform en/of restcapaciteit langs straten gebruiken
9: Dubbel gebruik faciliteiten	+	Mogelijk
10. Kosten en realiseerbaarheid	Bouw: € 5 mio Exploit: € 0,16 mio/jr	Kosten plateau, feitelijke toegang verkeer van en naar plateau slecht mogelijk

Oplossing C: busplatform Posthumalaan met pendelbussen, remote checkin/checkout.

Busen kunnen ook op grotere afstand opstellen. Aan de kop van de Rijnhaven (Posthumalaan) is een strook van circa 200 x 15 meter beschikbaar. Hier kan een platform worden ingericht. Passagiers worden met een aantal pendelbussen (zoals die ook bijvoorbeeld op vliegvelden in gebruik zijn) van dit platform naar de cruiseterminal gebracht. Deze bussen rijden via de Antoine Platekade (langs de Rijnhaven en achter het Nieuwe Luxor langs) en vermijden zo de drukte op het Wilhelminaplein. De rit is heen en terug 1700 meter en duurt (enkele reis) 1,5 minuut. Voor de bediening van de busexcursies zijn 3-4 bussen nodig, die op piekmomenten elke 3-5 minuten vertrekken.

Remote checkin/checkout op de Posthumalaan.

Het terrein langs de Posthumalaan kan ook worden ingericht als terrein voor het ophalen en wegbrengen van passagiers. Ervan uitgaande dat bij full-turnarounds geen excursiebusen aanwezig zijn, is de ruimte volledig te benutten voor halen en brengen. De bagage-inname en afgifte kan dan ook hier plaatsvinden, en met transportwagens naar en van de terminal worden gebracht. De bagagecheck blijft op de terminal.

Pendelbussen en taxi's kunnen op de huidige locatie blijven. Bij een turnaround kan er ook voor worden gekozen om juist ook de andere natransportvormen hierheen te verplaatsen: dan kan de bagageafgifte en -inname op één punt worden geconcentreerd. Dit is overzichtelijker voor passagiers. Er dient dan wel een douanefaciliteit op de Posthumalaan te komen en het in- en uitstappen op de Posthumalaan dient beveiligd te zijn. Het tijdsverlies ten opzichte van de huidige situatie is circa 10 minuten.

Voorwaarden:

- Platform voor excursiebusen, halen en brengen langs Posthumalaan (150 x 30 m).
- Aanpassing van de Otto Reuchlinweg (deels tweerichtingsverkeer).
- Geschikt maken route langs het Nieuwe Luxor.
- Bagage-innamepunt en -afgiftehal en checkin-balie op de Posthumalaan
- Douanehal op Posthumalaan.
- Inzet platformbussen (4) en vrachtauto's voor bagage.
- Aanpassen in- en uitrijden P-terrein vanaf en naar Posthumalaan

Figuur 4.7. Busplatform aan de Posthumalaan met pendelbussen



OPGAVE	OPLOSSEND VERMOGEN	TOELICHTING
1: Parkeren excursiebusen TC	++	Capaciteit voldoende, kwaliteit goed, gering tijdsverlies
2: Verkeersregeling avondspits TC	+	Veel minder bussen op Wilhelminaplein
3/5: Taxibuffer TC/TA, vrachtauto (TA), parkeren (TC/TA)	+	Taxi en vrachtauto op op de pier in de straten, parkeren bezoek in Chicago
4: Halen en brengen (TA)	++	Halen en brengen geconcentreerd en is duidelijk voor publiek
6: Laden/lossen/ personeelsbus bij TA	+	In Westerdam en Reuchlinweg
7: Verkeersregeling ochtendspits	+	Veel minder verkeer
8: 1,5x capaciteit bij dubbele call	0	Capaciteit mogelijk niet voldoende
9: Dubbel gebruik faciliteiten	+	Mogelijk
10. Kosten en realiseerbaarheid	Bouw: € 0,88 mio Exploit: € 0,69 mio/jr	Kosten voor huur terrein Postumalaan, koop/huur van bussen, aanpassen Posthumalaan en Platekade.

Oplossing D: platform op bestaande beschikbare terreinen

Het zelfde concept als oplossing C, maar dan door gebruik te maken van bestaande parkeerterreinen. Katendrecht (SS Rotterdam) en of P6 (De Kuip) komen hiervoor in aanmerking. De rit duurt dan echter 10 minuten (buiten de spits) en loopt via het drukke Wilhelminaplein. Mogelijk dat vanaf Katendrecht ook gebruik kan worden gemaakt van de Rijnhavenbrug. Bussen maken een omloop van 35-40 minuten. Omdat er 10 minuten gereden wordt kan niet meer worden volstaan met bussen met overwegend staanplaatsen. Er zijn dan meer bussen nodig: circa 10. Rekening moet worden gehouden met evenementen bij de Kuip, dan is het terrein niet beschikbaar. Als gekozen wordt voor Katendrecht dan levert dit een grote extra belasting op voor de woonstraten (gedurende 6 uren 20 bussen per uur en gedurende 6 uren 10 bussen per uur), bovenop de eventuele pendelbussen naar het langparkeerterrein (6-8 bussen per uur). Het tijdsverlies ten opzichte van de bestaande situatie is circa 20 minuten.

Voorwaarden:

- Inrichten van platform met checkin/checkoutfaciliteiten bij P6 of SS Rotterdam.
- Eventueel: Rijnhavenbrug geschikt maken voor bussen.
- Aanschaf bussen en vrachtauto's voor passagiers en bagage.

OPGAVE	OPLOSSEND VERMOGEN	TOELICHTING
1: Parkeren excursiebusen TC	-	Capaciteit voldoende, kwaliteit matig i.v.m. lang vortransport
2: Verkeersregeling avondspits TC	0	Geen verandering i.p.v. excursiebusen pendelbussen over Wilhelminaplein
3/5: Taxibuffer TC/TA, vrachtauto (TA), parkeren (TC/TA)	0	Taxi en vrachtauto op de Reuchlinweg, parkeren bezoek in Chicago, parkeren wegbrengers onduidelijk
4: Halen en brengen (TA)	+	Halen en brengen is geconcentreerd maar voor het uitzwaaien moet men naar een andere locatie
6: Laden/lossen/ personeelsbus bij TA	+	Westerdam en Reuchlinweg
7: Verkeersregeling ochtendspits	+	Geen halers en brengers
8: 1,5x capaciteit bij dubbele call	0	Capaciteit Katendrecht voldoende, capaciteit busen onvoldoende
9: Dubbel gebruik faciliteiten	+	Mogelijk
10: Kosten en realiseerbaarheid	Bouw: € 0,5 mio Exploit: € 0,77 mio/jr	Huur terrein, hoge kosten voor busen

Uit de effectbeoordeling kan het volgende worden afgeleid:

Oplossing C (parkeerplaatse en in-uitchecken op de Posthumalaan) kan alle voorziene problemen oplossen, maar vergt een investering in de Posthumalaan en veroorzaakt toenemende complexiteit in het logistieke proces.

Oplossing B (een parkeerdek onder de Baltimore) handhaaft de huidige compacte afhandeling in de terminal. Vanwege de capaciteit van et Wilhelminaplein zal bij oplossing B de afhandeling van een turnaround op werkdagen problematisch zijn en restricties stellen aan in- en uitchecktijden.

5. CRUISE TERMINAL BIJ M4H OF SLUISJESDIJK

5.1 Programma van eisen cruise terminal landzijde

Met behulp van de uitgangspunten kan de ruimteclaim voor elk van de functies worden vastgesteld. Deze zijn gestuurd vanuit de ideale nieuw te ontwerpen situatie bij een terminal op afstand van het centrum. Hieronder worden twee specifieke maatgevende situaties beschreven:

- Een typische grote transitcall (de grootste die nu mogelijk is), nautisch gesproken wordt rekening gehouden met een schip van 380 meter, circa 6000 passagiers;
- Een middelgrote turnaroundcall (de grootste HAL-schepen).

Transitcall

5000 passagiers, < 5% checkt in en uit.

Excursiebusen:

- 60 in totaal, 35 tegelijk aanwezig.
- Afmetingen opstelplaats: 90 x 60 meter (twee rijen tegenover elkaar) of 175 x 35 meter (een rij), op minder dan 100 meter lopen van de scheepsdeur.
- Verkeersgeneratie: 35/uur in drukste uur inkomend, 35 uitgaand, overige uren: 5-10 inkomend en 5-10 uitgaand.

Shuttlebusen naar stadscentrum:

- 6/uur, 3 tegelijk aanwezig.
- Opstelplaats: perron van 30 m x 3 m, op 100-150 meter van terminal-exit.
- Verkeersgeneratie: 6 busen per uur inkomend en 6 busen per uur uitgaand tussen 8 en 16 uur.

Groepstaxi's en openbare taxi's:

- In totaal circa 30, waarvan de helft bij aankomst aanwezig is.
- Opstelplaats: 5 taxi's (wachtrij) en 5 busjes (parkeerstrook), samen 100 meter instap/opstellengte, ook op 100-150 meter van terminal-exit.
- Verkeersgeneratie: 10/uur inkomend en 10/uur uitgaand in drukste uur.

Vrachtverkeer:

- Circa 5-8 vrachtauto's.
- Tegelijk zijn er 3-4 vrachtauto's aanwezig met wachten, laden en lossen.

Turnaroundcall

3000 passagiers, 100% checkt in en uit.

Halen en brengen particulier:

- 720 voertuigen in totaal voor ophalen en 720 voertuigen voor wegbrengen. Er zijn 220 voertuigen tegelijk aanwezig ten behoeve van ophalen tussen 8 en 10 uur. Er zijn in de middag 350 voertuigen tegelijk aanwezig waarvan er circa 200 wachten op het uitzwaaien bij vertrek (middellang parkeren).
- Afmetingen opstelplaats: 90 x 60 meter (twee rijen tegenover elkaar) of 175 x 35 meter (een rij), op minder dan 100 meter lopen van de scheepsdeur.
- Verkeersgeneratie: 110/uur in drukste uur inkomend, 110 uitgaand, overige uren: 40-60 inkomend en 40-60 uitgaand.

Halen en brengen groepstaxi:

- In totaal 80 groeps-/besteltaxi's, voor halen en 80 voor brengen. Drukste uur: 30 taxi's tegelijk aanwezig.
- Opstelplaats: perron van 30 m x 3 m, op 100-150 meter van terminal-exit.
- Verkeersgeneratie: 6 busen per uur inkomend en 6 busen per uur uitgaand tussen 8 en 16 uur.

Openbare taxi's:

- In totaal circa 120 taxi's voor ophalen en 120 voor wegbrengen passagiers. Daarnaast zijn er nog 80 taxi's voor wisselen van personeel nodig). Omdat met name het ophalen zeer geconcentreerd is, zijn er in de ochtend 40-60 taxi's tegelijk aanwezig. Dit hoeft niet één wachtrij te zijn, dat kunnen er twee zijn of één en een buffer. De wachtrij moet dan minimaal 10 taxi's tegelijk kunnen faciliteren (100 meter).
- Opstelplaats: 2 x 5 taxi's (wachtrij, 2 x 50 meter) en een bufferruimte van 1000 m² op 100-150 meter van terminal-exit.
- Verkeersgeneratie: 60/uur inkomend en 60/uur uitgaand in drukste uur.

Bussen (georganiseerde transfers naar Schiphol, Antwerpen etc):

- Totaal 8 bussen voor halen en 8 voor brengen, plus circa 8 bussen voor personeel.
- Tegelijk zijn er maximaal 4 bussen aanwezig, opstel terrein is nodig van 20 x 35 meter.
- Verkeersgeneratie: 24 bussen aankomend 24 vertrekkend, 4 per uur in drukste 2 uren.

Particulieren, met eigen auto langparkeren:

- Totaal 300 passagiers, 150 auto's (uitgangspunt is dat dit op het terrein plaatsvindt).
- Tegelijk zijn maximaal 350 auto's aanwezig, omdat sommige turnaroundcalls een tweewekelijkse frequentie hebben en omdat het langparkeerterrein ook door de uitwaaiers wordt gebruikt.
- Verkeersgeneratie: 150 auto's vertrekkend (50/uur tussen 8 en 11) en 150 auto's aankomend (30/uur tussen 10 en 16 uur).
- Benodigde oppervlakte: 8000 m² op maximaal 500 meter lopen van de terminal.

Vrachtauto's:

- Circa 10-15 vrachtauto's, maximaal 8 tegelijk aanwezig.

5.2 Maatgevend programma

Omdat bij beide calls andere faciliteiten worden gebruikt is het maatgevend programma voor een nieuwe terminal als volgt:

- Busopstel terrein: (transitcall) 6000 m² (bijvoorbeeld 90 x 60) op 100 meter van terminal of tweede scheepsdeur.
- Perron voor halen en brengen (turnaroundcall): laad- en losperron voor 100 voertuigen, 500 meter lang (2 x 250 m of 4 x 125) op maximaal 150 meter van terminal. Plus wachtruimte op langparkeerterrein (200 plaatsen).
- Taxi-rij (turnaroundcall): 2 x 10 taxi's plus buffer voor 40 taxi's (1000 m²).
- Langparkeerterrein (turnaroundcall): 8000 m², 350 parkeerplaatsen (combi met taxibuffer: 10000 m²).
- Opstel terrein vrachtauto's (Transit): 8 vrachtauto's (1000 m²), bij turnaroundcalls kan de rest op het excursiebussterrein.

Dit programma geldt voor een single call. Bij een dubbele call is het maatgevend programma afgeleid van een single call. Er zijn twee combinaties bekeken:

- Een dubbele transitcall (3000 en 5000 passagiers).
- Een transitcall (3000) plus een turnaround (2500).

Het maatgevend programma wordt dan als volgt:

- Busopstel terrein: (transitcall) **9000 m²** (bijvoorbeeld 90 x 100 m.) op 100 meter van terminal of tweede scheepsdeur.
- Perron voor halen en brengen (turnaroundcall): laad- en losperron voor 100 voertuigen, 500 meter lang (2 x 250 m of 4 x 125) op maximaal 150 meter van terminal. Plus wachtruimte op langparkeerterrein (200 plaatsen).
- Taxi-rij (turnaroundcall): 2 x 10 taxi's plus buffer voor 40 taxi's (1000 m²).
- Langparkeerterrein (turnaroundcall): 8000 m², 350 parkeerplaatsen (combi met taxibuffer: 10000 m²).
- Opstel terrein vrachtauto's (transitcall): **20 vrachtauto's** (1000 m²), bij turnaroundcalls kan de rest op het excursiebussterrein.

Ook in verband met een dubbele call is het langparkeerterrein nodig: taxi en busbuffer).

5.3 Aanrijtijden

Bij de keuze van een locatie speelt de bereikbaarheid een rol. Een van de bepalende factoren voor de keuze van een cruisehaven is het gemak waarmee excursies kunnen worden gefaciliteerd. Tot nu toe is alleen gekeken naar de mogelijkheid om een compacte opstapplaats voor de bussen te bieden. In deze paragraaf kijken we naar de rijtijden naar de belangrijkste excursiedoelen.

De belangrijkste excursiedoelen zijn momenteel Amsterdam, Delft, Den Haag, de bollenvelden (voorjaar), Kinderdijk, Gouda en de Deltawerken (Neeltje Jans). Daarnaast speelt Rotterdam zelf een belangrijke rol.

In de onderstaande tabel is de minimale, maximale en gemiddeld rijtijd vergeleken vanuit de drie mogelijke locaties Wilhelminapier, Merwe/Vierhaven en sluisjesdijk naar respectievelijk:

- Knooppunt prins Clausplein (maatgevend voor Amsterdam, Delft, Den Haag en de Bollen) en Gouda,
- Kinderdijk,
- Neeltje Jans,
- Rotterdam (rondje Coolsingel – Blaak – Cruiseport).

Het gewogen gemiddelde gaat uit van een verdeling waarbij 45% naar Rotterdam gaat, 40% naar Amsterdam/Den Haag/Delft en 10% naar Kinderdijk en 5% naar Neeltje Jans en is een indicatie voor de algemene bereikbaarheid van de locatie.

Tabel 4.1: reistijden vanuit drie mogelijke locaties in minuten naar excursiebestemmingen.

	WILHELMINAPIER	MERWE/VIERHAVEN	SLUISJESDIJK
Prins Clausplein	24-45 (gemiddeld 30)	20-28 (gem 23)	26-40 (gem 27)
Kinderdijk	20-30 (gem 21)	28-50 (gem 30)	22-40 (gem 25)
Neeltje Jans	65-100 (gem 72)	65 -90 (gem 74)	60-80 (gem 65)
Gewogen gemiddelde (extern)	30,3	26,3	28,4
Rondje Rotterdam	14-26 (gem 18)	20-36 (gem 27)	22-38 (gem 26)
GEWOGEN TOTAAL	29,4	35,7	35,5

De Wilhelminapier komt als best bereikbare locatie naar voren, met name door de zeer korte en snelle routes naar centrum Rotterdam. De bereikbaarheid van de beide andere locaties ontloopt elkaar niet veel. Als alleen naar de externe bereikbaarheid (de bus excursies) wordt gekeken dan blijkt Merwe/Vierhavens de beste locatie te zijn vanwege de snelle bereikbaarheid van de A4 en de A13 naar het noorden. Wilhelminapier is dan de minst goede locatie en Sluisjesdijk bevindt zich in het midden tussen beide andere.

Als een van de beide andere locaties wordt gekozen zal het belang van het 'rondje Rotterdam' toenemen: vanaf de Wilhelminakade is het centrum immers goed met het OV en lopend te bereiken.

6. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Deze rapportage behandelt de landzijdige bereikbaarheid van de cruiseterminal en is een van de bouwstenen om de toekomst van de cruiseterminal te bepalen.

Cruiseterminal op de Wilhelminapier

De cruiseterminal bevindt zich momenteel op de Wilhelminapier. In 2016 en 2017 doen ongeveer 80 cruiseschepen Rotterdam aan. Er zijn twee soorten 'cruisecalls':

- de transitcall (circa 50-60 maal/jaar), waarbij een schip op doorreis de stad aandoet. De helft van de passagiers gaat met een excursiebus mee naar bijvoorbeeld Delft, Amsterdam, Kinderdijk of Den Haag, de andere helft bezoekt op eigen gelegenheid Rotterdam. De cruiseport heeft hiervoor een gratis buspendeldienst ingezet;
- een turnaroundcall (15-20 maal/jaar) waarbij alle passagiers uitchecken en nieuwe passagiers inchecken. Het merendeel van de passagiers wordt gehaald en gebracht. De rest komt met een taxi of parkeert op het langparkeerterrein op Katendrecht, of vertrekt met een transitbus naar Schiphol.

Er is een tendens naar meer transitcalls en minder turnaroundcalls. Schepen worden groter en de verwachting is dat een gemiddelde van 4000 passagiers de standaard gaat worden. (nu is dat rond de 3000).

Een transitcall genereert 5-10% meer verkeer in de spits, een turnaround 30% - 40%, maar deze vinden momenteel hoofdzakelijk op zaterdag plaats.

Afwikkeling verkeer en ontwikkeling

Om een call in goede banen te leiden is de 'cruiseregeling' ingesteld, een serie maatregelen en afspraken om het verkeer te reguleren. Het belangrijkste onderdeel hiervan is het vrijmaken van het parkeerterrein Baltimore (een bouwplot direct naast de terminal) voor het opstellen van excursiebussen. Verder is zijn er verkeerregelaars die de (gewijzigde) circulatie bewaken, en is er ook een deel van het parkeerterrein Chicago (tegenover de terminal) vrijgemaakt voor taxi's en personeel.

Er zijn concrete plannen om de plot Chicago in 2018 een hotel en appartementen te bouwen. Er dient dan een andere oplossing voor de taxibuffer te komen. Deze lijkt vindbaar op de Otto Reuchlinweg.

Omdat ook Baltimore een bouwplot is kan dit terrein in de toekomst niet meer worden gebruikt voor excursiebussen en bevoorrading van cruiseschepen. Er moet een nieuwe compacte locatie van de circa 25-30 excursiebussen op korte (loop)afstand van het schip te worden gezocht.

Omdat behalve Chicago en Baltimore ook nog een derde bouwplot zal worden ingevuld (Havanna – Philadelphia) zal ook het verkeer van en naar de Wilhelminapier toenemen. Dit rijdt nu via het al zwaarbelaste Wilhelminaplein. Volledige bebouwing van de Pier zal de congestie in ochtend en avondspits doen toenemen. Een transitcall voegt weinig verkeer toe en zal daardoor deze problemen niet of nauwelijks vergroten. Een turnaround genereert veel meer verkeer dat op werkdagen in de ochtendspits tot onoverkomelijke afwikkelingsproblemen leiden.

Mogelijke oplossingen bij bebouwing van Baltimore

Zolang Baltimore beschikbaar is, kan een transitcall worden gefaciliteerd. Ook de turnarounds kunnen, (mits deze niet op werkdagen plaatsvinden) redelijk worden afgewikkeld. Verbeteringen in de bestaande cruiseregeling zijn het herstellen van de oorspronkelijke verkeerscirculatie (richting Hotel New York via Wilhelminakade en richting Wilhelminaplein via Otto Reuchlinweg) en het inrichten van een taxibuffer op de Otto Reuchlinweg en Statendam.

Bij turnarounds kan worden onderzocht of het huidige parkeerterrein Baltimore niet efficiënter kan worden benut, zodat daar ook passagiers kunnen worden opgehaald.

Bij bebouwing van Baltimore zijn er de volgende mogelijkheden om de cruise te blijven faciliteren:

- Niets doen: dit levert een zeer onveilige en onpraktische situatie op.
- Vervangende parkeergelegenheid in of onder Baltimore.
- Een plateau of ponton in de Rijnhaven met droogloop naar de terminal.
- Parkeergelegenheid op de Posthumalaan met een pendelbus naar de terminal.
- Parkeergelegenheid verder weg (Katendrecht/Stadion)

Alleen de Posthumalaan oplossing biedt de mogelijkheid om een turnaroundcall op werkdagen te faciliteren.

De oplossing met een parkeerdek onder de Baltimore is tijdens de bouw van Baltimore (3 jaar) geen oplossing.

Verhuizen naar Merwe/Vierhavens of Sluisjesdijk

Een andere mogelijkheid is om een nieuwe cruiseterminal te bouwen en direct rekening te houden met een optimale inrichting en faciliteiten. De landzijdige bereikbaarheidseisen zijn dan:

- Busopstel terrein: (transitcall) **9000 m²** (bijvoorbeeld 90 x 100 m.) op 100 meter van terminal of tweede scheepsdeur (inclusief pendelbussen naar de stad).
- Perron voor halen en brengen (turnaroundcall): laad- en losperron voor 100 voertuigen, 500 meter lang (2 x 250 m of 4 x 125) op maximaal 150 meter van terminal. Plus wachtruimte op langparkeerterrein (200 plaatsen).
- Taxi-rij (turnaroundcall): 2 x 10 taxi's plus buffer voor 40 taxi's (1000 m²).
- Langparkeerterrein (turnaroundcall): 8000 m², 350 parkeerplaatsen (combi met taxibuffer: 10000 m²).
- Opstel terrein vrachtauto's (transitcall): **20 vrachtauto's** (1000 m²), bij turnaroundcalls kan de rest op het excursiebussterrein.

Uit oogpunt van bereikbaarheid voor excursiebusen is Merwe/Vierhavens een betere locatie dan de Wilhelminapier en Sluisjesdijk. Als ook de bereikbaarheid van de Rotterdamse City wordt meegewogen is de Wilhelminapier het best bereikbaar.

ROTTERDAM.

MAKE IT

HAPPEN.