

Betreft: Bijlage reactie op adviezen Omgevingsberaad en Q-team

Datum: 14 november 2022

Inleiding

Ten behoeve van besluitvorming over het voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam hebben het Omgevingsberaad en het Q-team onafhankelijke adviezen uitgebracht. Het Q-team heeft haar advies op 3 oktober 2022 mondeling in het Bestuurlijk Overleg van de MIRT-verkenning toegelicht en het Omgevingsberaad op 10 oktober 2022. De voorliggende memo bevat een schriftelijk reactie op deze adviezen van de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Dit betreffen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Rotterdam, en voor de Algeracorridor tevens de gemeenten Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard. Naast de voorliggende schriftelijke reactie plant een afvaardiging van het Bestuurlijk Overleg van de MIRT-verkenning graag een gesprek met het Omgevingsberaad en het Q-team om terug te kijken op het proces van de afgelopen periode en om vooruit te kijken naar het vervolg.

Algemene reactie

We willen het Omgevingsberaad en het Q-team hartelijk bedanken voor de grote betrokkenheid bij deze verkenning. We spreken onze waardering uit voor de grote inspanningen die door beide groepen zijn geleverd. We constateren dat er in de adviezen van het Omgevingsberaad en Q-team oog is geweest voor het unieke karakter van deze MIRT-verkenning; vanwege de integrale scope, waarin verstedelijking, multimodale bereikbaarheid en kansen voor mensen worden gecombineerd in één verkenning. Bovendien in een complexe (stedelijke) omgeving waarin sprake is van grote dynamiek, schaarse ruimte en middelen. En bovenal uniek omdat het resultaat van deze verkenning de ontwikkeling van onze regio gaat bepalen.

Het Omgevingsberaad heeft in haar advies aangegeven het moment van publiekelijk uitspreken van voorkeuren door drie colleges verwonderlijk te vinden. Publiekelijke politieke inzetten zijn gedaan voordat de adviezen van het Q-team en Omgevingsberaad bekend zijn gemaakt aan de opdrachtgevers en besproken zijn in het Bestuurlijk Overleg van de MIRT-verkenning. De adviezen van het Omgevingsberaad en het Q-team zijn wel gedeeld met bijvoorbeeld gemeenteraden en de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH ten behoeve van de interne besluitvorming en politieke beraadslagingen. Deze volgordelijkheid had beter op elkaar afgestemd moeten worden. Daarom achten we het waardevol om het volledige proces te evalueren en gaan we graag in gesprek met het Omgevingsberaad en Q-team hierover.

In algemene zin bevatten de adviezen verdergaande maatregelen dan het gekozen voorkeursalternatief. We vinden de adviezen van het Omgevingsberaad en het Q-team helder en begrijpen de lijn van de adviezen vanuit doelbereik, effecten, robuustheid van het netwerk en toekomstbestendigheid voor de nog langere termijn. Het Bestuurlijk Overleg MIRT maakt bij de keuze voor het voorkeursalternatief een brede afweging waarbij onder andere ook financiële mogelijkheden, maatschappelijke kosten-baten en de samenhang tussen infrastructuur en verstedelijking een rol spelen.

De adviezen/aanbevelingen voor de fase hierna, de planuitwerkingsfase, nemen we ten harte en nemen die mee naar het vervolg:

- een intensief participatietraject;
- (verkeers)veiligheid – ook nautisch – als uitgangspunt;

- het zorgvuldig uitwerken van inpassings- en kwaliteitsmaatregelen en het voorkomen van barrièrewerking van infrastructuur;
- het belang van behoud en versterken van natuur(waarden);
- het goed verknopen van verschillende vervoersmodaliteiten;
- een sociaal veilige infrastructuur met kwaliteit en comfort voor fietsers en voetgangers;
- het inspelen op ontwikkelingen en goed borgen van raakvlakken met andere projecten;
- vervolgonderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen voor het Kralingseplein;
- op korte termijn met kleine maatregelen en in de ruimtelijke ordening al vooruit te kijken naar de lange termijn. Met de lopende Korte Termijn Aanpak voor de Algeracorridor en voor de HOV-busverbinding via de Maastunnel hebben we hier al een start mee gemaakt.

Oeververbinding & OV

We zijn overeengekomen om in de planuitwerking een verbinding met HOV-tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein en een multimodale brug als voorkeursalternatief verder uit te werken. Deze multimodale brug moet ruimte bieden aan de HOV-verbinding, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor innovatie (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten.

De ligging van de brug – in het verlengde van de Kralingse Zoom en aansluiting op de Olympiaweg (in de onderzoeksresultaten “bocht A”) – heeft het grootste positieve effect op de doelstellingen van de MIRT-verkenning, ook voor het fietsgebruik/ langzaam verkeer.

Ten opzichte van een korte (afzink)tunnel heeft een brug de volgende voordelen:

- aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers, ook vanwege sociale veiligheid;
- een zichtbare verbinding en die zichtbaar bijdraagt aan de verdere ontwikkeling van de stad op twee oevers;
- biedt de mogelijkheid voor een autoluwe wegverbinding, vergroot daarmee de robuustheid van het wegennet en biedt daarmee meer mogelijkheden om nieuwe mobiliteitsconcepten, deelvervoer, hulpdiensten e.d. gebruik te laten maken van de verbinding.

Het Q-team roept op tot het serieus nemen van de te verwachten inpassingsconsequenties van een brug. Een kwalitatieve inpassing wordt een grote uitdaging. De oproep van het Q-team is om gelijktijdig aan het realiseren van de stadsbrug het gebied aantrekkelijker te maken, voor nieuwe maar ook voor huidige bewoners. We herkennen dit en nemen dit mee als belangrijk aandachtspunt voor het vervolg.

Het maken van een brug op deze locatie is geen eenvoudige opgave. Gegeven de gehanteerde uitgangspunten is nog geen vlotte en veilige brug gevonden. Uit aanvullend nautisch onderzoek is wel gebleken dat optimalisatiemogelijkheden kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug.

Denk aan oeveraanpassing, een inhaalverbod voor schepen (oploopverbod), sleepboot-assistentie, tijpoort beperkingen en omvaren van bepaalde schepen via de Oude Maas. Deze mogelijkheden worden in de planuitwerking nader onderzocht, waarbij de inzet is om zo spoedig mogelijk vast te stellen dat sprake is van een vlot en veilig te passeren brug.

Een metroverbinding zou een mooie oplossing zijn, die een belangrijke bijdrage levert aan de doelstellingen rondom bereikbaarheid, verstedelijking en kansen voor mensen. Op basis van de analyses blijkt dat de metro meer reizigers trekt dan de tram, maar dat de bezettingsgraad laag is. HOV-tramkwaliteit is voldoende om de OV-knelpunten tot ná 2040 aan te pakken. Daarnaast is een volledig ondergrondse metroverbinding geen realistische optie gelet op de beschikbare financiële middelen bij de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning.

A16 Van Brienoordcorridor

Het Omgevingsberaad stelt in zijn advies dat in onvoldoende mate invulling wordt gegeven aan de doelstelling om de Van Brienoord en de A16 te ontlasten en het landelijk wegennet ter plaatse toekomstbestendig te maken. Als antwoord hierop willen wij meegeven dat de hoofddoelstelling voor de A16 Van Brienoordcorridor het aanpakken van het

capaciteitsknelpunt in de verkeersdoorstroming is om zo het aantal voertuigverliesuren te verminderen en economische schade te beperken. In de analytische fase van de verkenning hebben we besloten de oplossingsrichtingen met een actieve afleiding van verkeer van de A16 naar de nieuw te realiseren oeververbinding niet verder uit te werken. In de beoordelingsfase van de verkenning is verder gegaan met drie oplossingsrichtingen die voornamelijk optimalisaties op de corridor behelzen. Hierbij is de scope ten noorden van het eerdere studiegebied (tussen de aansluiting Kralingen en het Terbregseplein) inderdaad uitgebreid. Zonder maatregelen op dit deel zouden de voorziene maatregelen in het eerdere gebied minder effectief en toekomstbestendig zijn. Uit het onderzoek blijkt dat een daling van ca. 30% van het aantal voertuigverliesuren op het hoofdwegennet wordt gerealiseerd, waarmee invulling wordt gegeven aan de doelstelling. Er rijdt dan minder verkeer in/door de stad en er is enige toename van verkeer op routes van/naar aansluitingen op de A16. Met de scopeuitbreiding wordt direct de invloed van de te openen A16 Rotterdam beter verwerkt, evenals de effecten op de A20. De effecten van de openstelling van de nieuwe A13-A16-verbinding en de nieuwe Blankenburgverbinding (A24) zijn in deze berekeningen verwerkt. De scopeuitbreiding op de A16 heeft geen nadelig effect op bekostigingsafspraken voor de andere maatregelen. Aandacht die het Omgevingsberaad vraagt voor het verplaatsingseffect op de A15 bij Barendrecht wordt zo mogelijk meegenomen als meekoppelkans bij het vervolg. Dit is afhankelijk van nader onderzoek en bekostiging. In de planuitwerkingsfase wordt de detaillering van het wegontwerp in afstemming met de regio uitgewerkt. Daarbij zoeken partijen in onderling overleg naar optimalisaties en mogelijkheden om de A16 op een goede manier in te passen in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen die in het gebied plaatsvinden.

Algeracorridor

Uit het verkenningonderzoek komt dat met het alternatief bestaande uit het maximaal benutten van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug, een extra rijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting en een ongelijkvloerse oplossing bij het Capelseplein (alternatief 1B') een voldoende doorstroming kan worden bereikt. Reistijden bij dit alternatief zijn vergelijkbaar met de alternatieven waarbij de capaciteit op de Algerabrug wordt uitgebreid (de alternatieven 2A en 2B). Tevens is dit alternatief technisch minder complex en vraagt het een minder grote investering. Voor een eventuele nieuwe langzaam verkeersverbinding tussen Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel vindt nader onderzoek op verkenningenniveau plaats, waarbij ook optimalisaties aan de bestaande fietsroute over de Algerabrug worden beschouwd.

Voor de planuitwerking vraagt het Omgevingsberaad aandacht voor minder geluidsoverlast, een betere luchtkwaliteit en het benutten van meekoppelkansen. Onder andere deze effecten worden nader onderzocht en waar nodig worden mitigerende en compenserende maatregelen bepaald. Ook vindt vanuit verschillende partijen onderzoek plaats voor het mogelijk meenemen van meekoppelkansen. Met de Korte Termijn Aanpak Algeracorridor en de Leefbaarheidsaanpak vanuit de gemeente Capelle aan den IJssel zijn/worden diverse maatregelen om geluidsoverlast van de Algeraweg te beperken genomen en is de realisatie van een snelfietsroute Rotterdam - Krimpen aan den IJssel reeds opgepakt.