

Integraal verkenningenrapport en milieueffectrapport

Bijlage 6: Besluitvorming en stappen in de MIRT-
verkenning

Besluitvorming en stappen in de MIRT-verkenning

Besluitvorming tot nu toe

Al in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit (2008- 2011) is gekeken naar de bereikbaarheid van de regio Rotterdam. Er bleken vijf projecten in ieder geval nodig om de bereikbaarheidsknelpunten in de regio op te lossen, waaronder een nieuwe westelijke oeververbinding, maatregelen om de bestaande netwerken beter te laten functioneren, een kwaliteitssprong in het OV en maatregelen voor een betere doorstroming op de A16 Van Brienenoordcorridor en Algeracorridor. Vanwege financiële redenen is er een prioritering in deze projecten aangebracht. Rijk en regio hebben er in 2011 voor gekozen om in de periode vóór 2024 een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (die later de Blankenburgtunnel is gaan heten) als eerste te realiseren. Voor de overige projecten was geen budget. In 2013 zijn deze bevindingen vastgelegd in de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Hierin is onder meer vastgelegd dat het openbaar vervoer van en naar Rotterdam-Zuid en de doorstroming aan de Oostflank van Rotterdam (A16 Van Brienenoordcorridor en Algeracorridor) voorrang moeten krijgen en in samenhang aangepakt moeten worden om de bereikbaarheid te verbeteren. Ook is vastgelegd dat er nieuwe oeververbindingen nodig zijn om de problemen aan te pakken.

In 2017 is het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag afgerond waarin is onderzocht hoe de knelpunten op de A16 Van Brienenoordcorridor en in het OV-systeem van Rotterdam opgelost kunnen worden. Eén van de conclusies daaruit is dat, naast inzetten op mobiliteitstransitie, een uitbreiding van de capaciteit van de oeververbindingen essentieel is.

De uitkomsten uit dit MIRT-onderzoek zijn door de initiatiefnemers geconcretiseerd naar de vijf hoofddoelen van het project. Eerst is in een preverkenning onderzocht of en in welke mate een oeververbinding aan de westkant, oostkant of nog oostelijker bijdraagt aan deze doelen. Uit de resultaten van de pre-verkenning blijkt dat een combinatie van een nieuwe oeververbinding met een ontwikkeling in het HOV-netwerk (onder andere HOV Zuidplein-Kralingse Zoom, HOV Maastunnel en treinstation Stadionpark) met maatregelen op de Algeracorridor en de A16 Van Brienenoordcorridor het meest bijdraagt aan de doelstellingen. Voor de volledige studie: zie de Resultatennota pre-verkenningsfase MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (21 november 2018). Daarom hebben we tijdens het BO MIRT van 21 november 2018 afgesproken om dit verder uit te werken en gezamenlijk een MIRT-verkenning te starten.

In de startfase van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is verder ingezoomd op de knelpunten. Zo is er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de knelpunten op de Algeracorridor op te lossen, onderzoek naar de noodzaak van aanvullende maatregelen op de A16 Van Brienenoordcorridor en zijn nautische vraagstukken nader bekeken. Ook is er gekeken naar het Gebiedsbod van de gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel.

Op basis van de resultaten van de pre-verkenningsfase, de aanvullende onderzoeken in de startfase van de MIRT-verkenning en de uitkomst van het participatieproces hebben we op 16 juli 2019 besloten dat deze MIRT-verkenning zich richt op het samenstellen van een samenhangend pakket aan maatregelen die gezamenlijk het meest bijdragen aan de geformuleerde doelstellingen, volgens de afspraken uit het BO MIRT najaar 2018. Dit heeft op 20 november 2019 geleid tot een Startbeslissing met afspraken over de opgave, scope en aanpak.

Stappen in de MIRT-verkenning

De MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is onderdeel van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoersregio's aan ruimtelijke en infrastructurele projecten. De afspraken over de financiële investeringen in deze projecten vinden plaats binnen het Bestuurlijk Overleg MIRT.

De MIRT-verkenning werkt als een trechter bestaande uit twee fases: een analytische fase (ook wel zeef 1 genoemd) en een beoordelingsfase (ook wel zeef 2). In de analytische fase is in de volle breedte gekeken naar mogelijke maatregelen (binnen de scope van het project). De mogelijke maatregelen zijn uitgewerkt tot op een detailniveau waarmee het mogelijk is om een eerste inschatting te maken van effectiviteit, omgevingseffecten, technische haalbaarheid en kosten. Aan de hand van die analyse hebben de verantwoordelijke bestuurders vastgesteld welke oplossingsrichtingen zij kansrijk vinden en welke niet. De uitkomsten van die analyse zijn te vinden in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO, 2021). De kansrijke oplossingsrichtingen hebben we in de beoordelingsfase verder uitgewerkt en onderzocht met als uiteindelijk doel om een Voorkeursalternatief vast te kunnen stellen. Dat betekent dat we in deze fase de oplossingen op een hoger detailniveau uitgewerkt en beoordeeld hebben dan in de voorgaande fase. We beschouwen de oplossingen vanuit een breed perspectief: bijdrage aan de hoofdoelen van de verkenning, ecologie, landschapskwaliteit, duurzaamheid, techniek, inpasbaarheid en maatschappelijke kosten en baten.



Het project bevindt zich op dit moment in de verkenningsfase, rood omcirkeld in de bovenstaande figuur. Voornemen is om deze MIRT-verkenning af te ronden met een ontwerp-Voorkeursbeslissing. Daarna volgt de planuitwerking.

De MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam bestaat uit de startfase, een analytische fase en een beoordelingsfase en sluit af met de besluitvormingsfase. In de analytische fase, hebben we alternatieven uitgewerkt en beoordeeld op kansrijkheid. In

de beoordelingsfase hebben we de kansrijke alternatieven verder uitgewerkt en beoordeeld. In deze fase hebben we gekeken naar milieueffecten en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Onder andere op basis van de informatie uit de beoordelingsfase komen de bestuurders van de samenwerkende partijen tot een voorkeursalternatief in de besluitvormingsfase.

Hoe zit het ook alweer met de procedures?

Aan het einde van de MIRT-verkenning worden de omgevingsvisies van de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland herzien Om de effecten op het milieu volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming doorlopen de gemeente en de provincie bij de herziening van de omgevingsvisie (zie hierna) een milieueffectrapportage (mer-procedure).

De start van de mer-procedure was de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), waarin we aangaven wat er wordt onderzocht en op welke manier. Deze notitie heeft van 9 januari tot en met 19 februari 2020 ter inzage gelegen. Totaal hebben 145 personen en organisaties een reactie gegeven. Deze reacties hebben we beantwoord in een Nota van Antwoord (NvA). De NvA en de NRD zijn in het BO MIRT op 15 juli 2020 vastgesteld en vervolgens gepubliceerd.

	2020	2021	2022	2022/2023	2023/2026
Initiatiefase	Startfase	Analytische fase Selectie van kansrijke alternatieven (zeef 1)	Beoordelingsfase Keuze voorkeursalternatief (zeef 2)	Besluitvorming Op weg naar de voorkeursbeslissing	Planuitwerkingsfase
Besluit start verkenning, zoekgebied west afgevallen	Keuze tussen zoekgebied Oost en Oost-Oost	Nader onderzoek naar bouwstenen en uitwerking van alternatieven	Beoordeling van kansrijke alternatieven	Keuze voorkeursalternatief en afronding MIRT-verkenning	Het vervolg richting realisatie en beheer van de 6 maatregelen
	Documenten · Startbeslissing · Notitie Reikwijdte en Detailniveau	Documenten · Notitie Kansrijke Oplossingen	Documenten · Verkenningen-rapport · Participatie-rapport · MER · MKBA	Documenten · Bestuursvereenkomst(en) · Herziening omgevingsvisie gemeente Rotterdam & provincie Zuid-Holland · (Ontwerp)tracébesluit	

Vervolgens hebben we in de analytische fase de onderzocht wat de kansrijke oplossingsrichtingen zijn per deelstudie. Dit hebben we vastgelegd in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO). De NKO is gebruikt als een eerste zeefmoment in de MIRT-verkenning. In de NKO beschrijven we welke bouwstenen en varianten zijn afgevallen en welke kansrijke oplossingsrichtingen door zijn naar de beoordelingsfase. In de beoordelingsfase hebben we per deelstudie alternatieven samengesteld en deze beoordeeld op (milieu)effecten en doelbereik en kosten en baten. Het totaal aan onderzoek is vastgelegd in het integraal verkenningenrapport en milieueffectrapport en de drie eindrapportages van de deelstudies.

Hierna te nemen stappen

Herzien Omgevingsvisies

Na de keuze voor het Voorkeursalternatief in de MIRT-verkenning worden onderdelen van het Voorkeursalternatief uit de deelstudies Oeververbinding & OV en Algeracorridor vastgelegd in een herziening van de Omgevingsvisies van de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Het ontwerp van deze herziene Omgevingsvisies wordt ter inzage gelegd en iedereen kan hier een reactie (zienswijze) op geven. Deze zienswijzen worden meegenomen en verwerkt in de partiële wijziging van de Omgevingsvisies.

Tracébesluit A16

Voor de beoogde maatregelen aan de A16 Van Brienoordcorridor stond aan het begin van de verkenning nog niet vast of hiervoor een Tracébesluit is vereist. De noodzakelijk gebleken capaciteitsuitbreiding van het weefvak ten zuiden van het Terbregseplein blijkt Tracéwet-plichtig.



Dit betekent dat er een separate Startbeslissing voor het project A16 Van Brienoordcorridor moet worden genomen, om te voldoen aan de vereisten uit de Tracéwet. Deze Startbeslissing zal worden genomen door de minister van Infrastructuur en Waterstaat en zal tot stand komen na overleg met de te betrekken bestuursorganen. Dit zijn de provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Zij hebben afgesproken dat deze Startbeslissing wordt genomen nadat bestuurlijke overeenstemming is bereikt over de verdere procedure en financiering van alle (deel)projecten in de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

Opdrachtgevers

