

Toelichting Voorkeursalternatief MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

In dit document is beknopt de scope en het proces van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam weergegeven en is samengevat wat de belangrijkste bestuurlijke afwegingen van de opdrachtgevers zijn geweest bij de keuze voor de voorkeursalternatieven.

Opdrachtgevers en hoofddoelen

De MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is een groot onderzoek naar manieren om de regio Rotterdam in de toekomst bereikbaar te houden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Rotterdam. De gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel zijn betrokken bij het onderdeel Algeracorridor.

De regio Rotterdam groeit en blijft de komende jaren groeien. De komende jaren worden er ca. 25.000 tot 35.000 nieuwe woningen gebouwd in de Oostflank van de stad. Het realiseren van goede bereikbaarheid en mobiliteit is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. Om de verstedelijking mogelijk te maken én kansen voor mensen in bestaande gebieden te vergroten is goede bereikbaarheid van werk, onderwijs en voorzieningen noodzakelijk. De bereikbaarheid van de regio staat al onder druk, daarom is in de MIRT-verkenning ook gekeken naar het oplossen van bestaande knelpunten op de weg (A16 en Algeracorridor) en in het openbaar vervoer (metro- en tramnetwerk van Rotterdam).

De MIRT-verkenning draait om 5 hoofddoelen:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid via de weg
- Het verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- Het mogelijk maken van verstedelijking
- Het verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit
- Het vergroten van kansen voor mensen

Startbeslissing MIRT en maatregelen

De startbeslissing voor de MIRT-verkenning is eind 2019 genomen. In de startfase zijn de 5 hoofddoelen geformuleerd. Daarbij is ook onderzoek uitgevoerd naar het zoekgebied van de nieuwe oeververbinding. Uit de startfase zijn 6 maatregelen gekomen, die het meest bijdragen aan de 5 hoofddoelen. Het onderzoek naar de maatregelen en de keus voor de 6 maatregelen zijn verwerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Analytische fase

Na de startfase is de analytische fase (2020-2021) uitgevoerd. In deze fase zijn alle oplossingen onderzocht. Er is gekeken naar de meest logische en kansrijke oplossingen om de maatregelen in te vullen. De mogelijke oplossingen zijn geselecteerd op basis van

hun bijdrage aan de 5 doelstellingen. Dit zijn de kansrijke oplossingen. De resultaten van de analytische fase zijn beschreven in de Notitie Kansrijke Oplossingen die in juli 2021 is gepubliceerd.

De kansrijke oplossingen uit de analytische fase zijn:

- Een brug of tunnel als nieuwe oeververbinding met een mogelijkheid voor beperkt autoverkeer
- Een snelle en comfortabele OV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein op basis van tramkwaliteit of metrokwaliteit
- Een snelle en comfortabele busverbinding tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein via de Maastunnel
- Een station Stadionpark waar 6 Sprinters per uur per richting stoppen
- Het optimaliseren van de weginrichting, het omleiden van een deel van het verkeer en/of beperkt toevoegen van capaciteit op de A16 Van Brienoordcorridor
- Een oplossingspakket aan maatregelen om de doorstroming en leefbaarheid op de Algeracorridor te bevorderen met de mogelijkheid van aanpassingen aan de Algerabrug

Beoordelings- en besluitvormingsfase

De kansrijke oplossingen zijn verder onderzocht in de beoordelingsfase (2021-2022). Het resultaat van deze fase zijn gecombineerde of aanvullende oplossingen voor de maatregelen. Dit worden de alternatieven genoemd. Voor de beoordeling van de alternatieven is gebruik gemaakt van het beoordelingskader, dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat. De uitwerking en beoordeling van de alternatieven is vastgelegd in een Verkenningenrapport waarin tevens een beoordeling op milieueffecten is opgenomen.

Op basis van de uitkomsten van de beoordelingsfase hebben de opdrachtgevers in de besluitvormingsfase een keuze gemaakt voor de gewenste (combinatie van) maatregelen en alternatieven voor de Oeververbinding, A16 Van Brienoordcorridor en de Algeracorridor. Deze keuze wordt voorgelegd aan het Bestuurlijke Overleg MIRT. In dit jaarlijks overleg tussen Rijk en Regio vindt de definitieve besluitvorming over de maatregelen en alternatieven plaats.

Oeververbinding Rotterdam inclusief OV

De opdrachtgevers hebben met betrekking tot de oeververbinding de keuze gemaakt voor een multimodale brug op locatie 'Bocht A' (gebied tussen Nesserdijk en Olympiaweg). Multimodaal wil zeggen dat de brug geschikt is voor verschillende vormen van verkeer zoals voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er komt op de brug een autoluwe wegverbinding die ook geschikt is voor innovatieve (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten.

Over de oeververbinding gaat snel en frequent openbaar vervoer met tramkwaliteit rijden (HOV), tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Er is voor deze OV-verbinding gekozen omdat die een hoge vervoerswaarde heeft en voldoet aan de capaciteitsbehoefte die er voor deze verbinding is. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het oplossen van het bereikbaarheidsknelpunt in het OV-netwerk. In combinatie met frequentieverhoging van de bestaande metro wordt dit knelpunt opgelost. De hoogwaardige OV-verbinding past goed bij de verstedelijkingsopgave zoals in de Oostflank beoogd is. Bij de keuze voor

tramkwaliteit speelt tevens mee dat er bij het Rijk en de Regio onvoldoende geld beschikbaar is voor de aanleg van een metrolijn tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Door de brug geschikt te maken voor verschillende modaliteiten wordt het binnenstedelijk verkeersnetwerk versterkt. Daarnaast heeft het verkeer met een nieuwe brug meer oeververbindingen om de Nieuwe Maas te passeren en zijn er meer uitwijkmogelijkheden in geval van calamiteiten. Een brug wordt daarnaast door voetgangers en fietsers prettiger en sociaal veiliger ervaren in het gebruik dan een tunnel. In het kader van verstedelijking is meegewogen dat een nieuwe stadsbrug als icoon kan dienen voor de verstedelijking in Rotterdam-Zuid en -Oost.

De voorkeurslocatie 'Bocht A' heeft de meest centrale verbinding van de onderzochte locaties. Uit onderzoek blijkt dat op deze locatie de meeste voetgangers en fietsers de brug gaan gebruiken. Daarmee levert de brug op deze locatie de grootste bijdrage aan de doelstellingen van de MIRT-verkenning.

Het realiseren van een nieuwe brug over de Nieuwe Maas heeft gevolgen voor de scheepvaart. Om te zorgen dat schepen een nieuwe brug veilig en vlot kunnen passeren zijn aanvullende maatregelen nodig. Het effect van deze maatregelen wordt in de volgende fase verder onderzocht om definitief vast te stellen of een brug veilig en vlot te passeren is door de scheepvaart op de Nieuwe Maas. Uit onderzoek blijkt dat de aanvullende maatregelen op locatie 'Bocht A' het meest kansrijk zijn.

Station Stadionpark

Om de bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid, mede in relatie tot de verstedelijkingsopgave, te verbeteren wordt het evenementenstation bij De Kuip omgebouwd tot permanent treinstation Stadionpark. In de variant die nu gekozen is wordt uitgegaan van een capaciteit van 6 Sprinters per uur. Station Stadionpark kan worden doorontwikkeld tot een station met in beide richtingen 8 Sprinters per uur, maar niet naar een station met 12 Sprinters per uur. In de MIRT-verkenning voor de ontwikkeling van de 'Oude Lijn', de spoorverbinding tussen Dordrecht en Leiden wordt onderzocht wat ervoor nodig is om station Stadionpark door te ontwikkelen tot een bediening met tenminste 12 Sprinters per uur.

Busverbinding Rotterdam Centraal – Zuidplein

De bestaande busverbinding tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein wordt geoptimaliseerd naar een hoogfrequente busverbinding die 12 keer per uur per richting rijdt. De gekozen route via de Carnissensingel levert de meeste bijdrage aan de doelstellingen van de MIRT-verkenning, omdat op dat tracé de meeste instappers zijn. Ook komt er een halte bij de 's-Gravendijkwal, inclusief een voetgangerstunnel van de 's-Gravendijkwal naar het EMC/metrostation Dijkzigt om het EMC goed bereikbaar te houden.

A16 Van Brienoordcorridor

Om de doorstroming te verbeteren en de knelpunten op de A16 Van Brienoordcorridor op te lossen hebben de opdrachtgevers voor dit onderdeel gekozen voor een pakket aan maatregelen dat bestaat uit het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van het tracé en het aanpassen van het weefvak bij aansluiting Feijenoord. Dit pakket van maatregelen is in het Presentatierapport Beslisisinformatie aangeduid als alternatief A.

Uit onderzoek blijkt dat de maatregelen in dit pakket een significante bijdrage leveren aan de oplossing van de knelpunten. Daarbij geldt dat dit alternatief de minste investering vraagt vergeleken met de twee andere onderzochte alternatieven.

Zo mogelijk wordt ook de meekoppelkans op de A15 bij Barendrecht meegenomen bij het vervolg. Dit is afhankelijk van nader onderzoek en bekostiging.

Algeracorridor

Voor de Algeracorridor is door de opdrachtgevers gekozen voor alternatief geoptimaliseerd 1B. Dit alternatief gaat uit van het maximaal benutten van de bestaande capaciteit van de Algerabrug. Het gekozen alternatief is in hoge mate probleemoplossend, technisch minder complex en goedkoper dan alternatief 2, waarbij de capaciteit van de Algerabrug vergroot zou worden. Het gekozen alternatief heeft minder impact op de omgeving en past bij de stedelijke omgeving en klimaat- en duurzaamheidsambities langs de Algeracorridor.

In het gekozen alternatief wordt uitgegaan van een ongelijkvloerse T-kruising met 2x1 verdiepte rijstrook bij Capelseplein. Er is een extra rijstrook nodig op de Algeraweg (zuid naar noord). In de planuitwerking wordt onderzocht of er optimalisaties mogelijk zijn ten aanzien van de noodzaak en ligging van de busbaan. Parallel wordt op verkenningenniveau nader onderzocht of een langzaam verkeerverbinding over de Hollandsche IJssel te realiseren is. Een langzaam verkeerverbinding versterkt de verbinding tussen de kernen van Krimpen aan den IJssel en Capelle aan den IJssel. Ook draagt de verbinding bij aan de autodoorstroming omdat mensen een alternatief hebben om met de fiets of te voet te reizen. De verbinding zorgt er ook voor dat het bestaande OV-systeem beter wordt benut.

Kralingseplein

Verkeer van de Algeracorridor, de A16 en uit Rotterdam komt samen op het Kralingseplein. Door de oplossingen vanuit de MIRT-verkenning veranderen de verkeerstromen op het Kralingseplein. Uit onderzoek blijkt dat de huidige capaciteit van het Kralingseplein in de toekomst (zichtjaar 2040) onvoldoende is. Het MIRT-project zorgt voor een verschuiving van stromen. Er zijn mogelijke oplossingsrichtingen verkend om te zorgen dat het Kralingseplein beter functioneert. Bijvoorbeeld door op een aantal plekken opstelstroken toe te voegen. De oplossingsrichtingen worden in de planuitwerkingsfase verder onderzocht op inpasbaarheid en effect.

Participatie

In het participatietraject dat voor alle deelonderzoeken is doorlopen is o.a. aandacht gevraagd voor de stedelijke leefkwaliteit, goede inpassing en ruimtelijke kwaliteit en een vlotte doorstroming voor alle onderdelen van de MIRT-verkenning. Daarbij is aandacht gevraagd voor integrale uitwerking (o.a. tussen verstedelijking en mobiliteit) tussen verschillende plannen in het gebied. Voor de deelonderzoek Oeververbinding & OV zijn het belang van aantrekkelijk, toekomstvast en betaalbaar OV en de nautische veiligheid ook belangrijke onderwerpen die in de participatie naar voren komen.

In de planuitwerkingsfase zullen de uitkomsten van de participatie betrokken worden bij de nadere uitwerking van de oplossingen en daarmee zorgvuldig geborgd worden.

Volgende stappen

De plannen voor de nieuwe brug en het openbaar vervoer worden vastgelegd in een herziening van de Omgevingsvisie van de gemeente Rotterdam. De maatregelen voor de Algeracorridor komen in een herziening van de Omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland. Wie wil reageren op de gekozen alternatieven, kan dat doen door een zienswijze in te dienen op deze Omgevingsvisies. Naar verwachting kan dit medio 2023.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start een Tracéwetprocedure voor de maatregelen op de A16. Op dit moment is – mede vanwege stikstofproblematiek - nog niet bekend wanneer.

Het volledige verslag van de beoordelingsfase met daarin de volledige beschrijving van de alternatieven voor de verschillende deelsporen is te lezen in het Presentatierapport Beslisinformatie. Dit rapport is samen met de onderliggende onderzoeksrapporten te vinden op www.oeververbindingen.nl.

Opdrachtgevers

