

# **Afspraken bestuurlijk overleg MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam**

16 juli 2019

## **Bestuurlijke voorkeur bepaald voor het zoekgebied van een nieuwe oeververbinding in Rotterdam en het te onderzoeken samenhangend pakket aan maatregelen in het kader van de MIRT-Verkenning oeververbindingen regio Rotterdam**

### **Uitgangspunt: Besluit BO MIRT Zuidwest-Nederland najaar 2018**

Tijdens het BO MIRT Zuidwest-Nederland najaar 2018 hebben Rijk, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en gemeente Rotterdam besloten om op basis van de resultaten van de pre-verkenningsfase de MIRT-Verkenning oeververbindingen regio Rotterdam te starten. De resultaten uit de pre-verkenningsfase zijn beschreven in de 'Resultatennota pre-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam'.

Een belangrijke opgave die in het kader van deze MIRT-verkenning van maatregelen zal worden voorzien betreft het aanpakken van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienoordcorridor. Voorts worden de NMCA-knelpunten stedelijk OV (metrokruis en tram Erasmusbrug) en het knelpunt Algeracorridor in het kader van deze MIRT-Verkenning van maatregelen voorzien.

De MIRT-verkenning vindt plaats in het licht van de opgaven voor verstedelijking in relatie tot agglomeratiekracht, de gewenste verbetering van de stedelijke leefkwaliteit en het vergroten van kansen voor mensen.

Op basis van de pre-verkenningsfase hebben de vier initiatiefnemers afgesproken "tot medio 2019 aan de hand van de resultaten van de preverkenning met voorrang te werken aan het verder invullen en uitwerken van het pakket van maatregelen voor de NMCA-knelpunt A16 Van Brienoordcorridor en het knelpunt Algeracorridor om dan uiterlijk medio 2019 de Startbeslissing te kunnen publiceren op basis van een éénduidige voorkeur voor de locatie van de oeververbinding in relatie tot de vijf samenhangende doelstellingen".

### **Startfase MIRT-Verkenning: onderzoek Algeracorridor, onderzoek A16 Van Brienoordcorridor en betrokkenheid omgeving**

In de startfase van deze MIRT-Verkenning is onderzoek uitgevoerd naar de Algeracorridor en nader onderzoek naar het NMCA-knelpunt A16 Van Brienoordcorridor. De resultaten van deze onderzoeken worden betrokken bij het vervolg van deze MIRT-verkenning en zijn beschreven in een 'Addendum op de resultatennota'.

Doel van het onderzoek naar de Algeracorridor was om te kijken of er oplossingen zijn op de corridor zelf. Uit de pre-verkenningsfase is gebleken dat een nieuwe oost-oost verbinding (buiten de corridor) de problematiek op de Algeracorridor oplost. Uit dit onderzoek blijkt, dat de opgave op de Algeracorridor op te lossen is door maatregelen op de corridor zelf, zowel op de korte als de lange termijn. Daarvoor zijn meerdere maatregelen denkbaar met accent op de autodoorstroming of op alternatieve vervoerswijzen. Onderzoek naar de technische haalbaarheid van maatregelen op de

Algerabrug (o.a. vanwege de status Rijksmonument) leidt tot de conclusie dat er geen sprake is van 'showstoppers'.

Uit de pre-verkenningfase is gebleken dat een nieuwe oeververbinding aan de oostkant van Rotterdam een positieve bijdrage levert aan het oplossen van het NMCA knelpunt A16 Van Brienoordcorridor (minder voertuigverliesuren op de Van Brienoordbrug). Daarbij is ook geconstateerd dat het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienoordbrug geen positieve effecten ondervindt van een nieuwe oeververbinding en dus een knelpunt blijft. Het Ministerie van IenW heeft daarom in de startfase van deze MIRT-Verkenning een studie uitgevoerd naar maatregelen voor dit weefvak.

Uit dit onderzoek blijkt dat er verschillende maatregelen zijn om de problematiek op het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienoordbrug op te lossen op de corridor zelf. Het onderzoek heeft tevens aangetoond dat een nieuwe oeververbinding aanvullend op deze maatregelen van weinig invloed is op de verkeersafwikkeling op dit weefvak (wél effect heeft op de Van Brienoordbrug, maar niet op het weefvak ten zuiden ervan dus) en de keuze voor een zoekgebied van de nieuwe oeververbinding dus niet onderscheidend is voor de oplossing van deze problematiek.

Aanvullend op deze onderzoeken hebben de gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel in overleg met de provincie Zuid-Holland een "Gebiedsbod" ingebracht met de door hen gewenste lange termijn ontwikkeling van de Krimpenerwaard, onder andere in relatie met de komst van een nieuwe oeververbinding Oost-Oost. Het "Gebiedsbod" schetst een kwaliteitsimpuls en biedt kansen voor de Krimpenerwaard. Het onderzoek leidt niet tot wezenlijke aanpassing (ten opzichte van de resultaten van de preverkenning) van de beoordeling van de zoekgebieden voor een nieuwe oeververbinding in relatie tot de doelen van dit project. Het verschil in orde grootte met Oost als het gaat om verstedelijking en agglomeratiekracht blijft bestaan.

Uit de resultaten van de preverkenning en bovenstaande onderzoeken blijkt dat een multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord (Oost) in combinatie met een HOV-verbinding (Zuidplein-Kralingse Zoom), een station Stadionpark, verbeteren van HOV door de Maastunnel, maatregelen op de A16 (waaronder het weefvak ten zuiden van de van Brienoordbrug) en toekomstbestendige maatregelen op de Algeracorridor het meeste bijdraagt aan de vijf doelstellingen.

## **Resultaten Participatieproces**

In de startfase van de MIRT-Verkenning zijn drie ronden georganiseerd. Er is gestart met informatieavonden over de resultaten van de pre-verkenningfase. Daarna zijn met organisaties en personen op-maat-gesprekken gehouden. Tot slot zijn in juni ateliers georganiseerd om de resultaten van de aanvullende onderzoeken te bespreken en om input te krijgen over thema's en vraagstukken die in de volgende fase van de verkenning en de te starten onderzoeken een plaats moeten krijgen. De hoofdconclusies zijn als volgt.

De ideeën en voorstellen die zijn ingebracht leveren veel en waardevolle informatie op voor de vervolgfase van de MIRT-Verkenning. Veel partijen herkennen de opgaven en de noodzaak van een oeververbinding, maar hebben een uitgesproken voorkeur over de uitwerking ervan. Thema's als leefbaarheid en (nautische) inpassing spelen een belangrijke rol bij een nieuwe oeververbinding. De ideeën en voorstellen zijn beschreven in het participatierapport en zijn input voor het opstellen van een concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Daarin wordt beschreven welke oplossingen en

onderzoeksaspecten in de MIRT Verkenning worden uitgewerkt. Veel omgevingspartijen zijn erg actief en gemotiveerd om te participeren. Partijen zijn goed op de hoogte, democratische wegen worden actief opgezocht en er wordt eigen onderzoek gedaan. Om daar verder vorm aan te geven en dit in het vervolg te benutten, is het goed om de omgevingspartijen een rol te geven bij het verder vormgeven van de verkenning. De participatieaanpak kan met de omgevingspartijen verder vorm worden gegeven door hun ideeën hierover op te halen en een plek te geven. Daarbij is het belangrijk (bestuurlijke) kaders te stellen ten aanzien van de participatie zodat verwachtingen over participatie scherper worden.

Er is zorgvuldig gekeken naar welke vragen er zijn gesteld over de onderzoeken en wat er aan aanvullende informatie is aangedragen. De inhoudelijke conclusies van de verkenning zijn op grond van de participatieresultaten niet veranderd. Met deskundigen op het gebied van nautiek is gesproken over de nautische vraagstukken bij een oeververbinding en de onderzoeksvragen voor de volgende fase. De nautische inpasbaarheid van een oeververbinding zal tijdens de MIRT-Verkenning nader worden onderzocht ten behoeve van een vlotte en veilige scheepvaart.

Er is een volledig en breed genoeg beeld van informatie, belangen en standpunten uit de participatie gekomen. Dat blijkt uit het feit dat tijdens de laatste ronde (de ateliers) nauwelijks nieuwe informatie of standpunten zijn ingebracht ten opzichte van de eerdere participatieronden. Een extra participatieronde en het nemen van meer tijd leidt niet tot nieuwe inzichten ten behoeve van het nemen van een besluit over het zoekgebied.

De door diverse groepen voorgestelde combinatie van beide zoekgebieden past niet in het bestuurlijk uitgangspunt dat er één multimodale oeververbinding wordt onderzocht. Bovendien zijn er oplossingen te bedenken die gebruik maken van één nieuwe multimodale oeververbinding, waarmee invulling wordt gegeven aan de vijf doelen van de MIRT-Verkenning.

### **Afspraken over het te onderzoeken maatregelenpakket**

Op basis van de resultaten van de pre-verkenningfase, de aanvullende informatie (onderzoeken A16 en Algra) en de uitkomst van het participatieproces besluit de PR het volgende:

1. Deze MIRT-verkenning richt zich op het samenstellen van een samenhangend pakket aan maatregelen die gezamenlijk het meest bijdragen aan de geformuleerde doelstellingen, conform de afspraken uit het BO MIRT ZWN najaar 2018. Dit pakket betreft:
  - a) een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam;
  - b) een NS-station Stadionpark;
  - c) een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom;
  - d) een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel;
  - e) maatregelen op de A16, waaronder het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienenoordbrug tussen het Knooppunt Terbregseplein en het Knooppunt Ridderkerk;
  - f) maatregelen op de Algeracorridor (zie punt 2).
2. De maatregelen op de Algeracorridor (korte en lange termijn) worden uitgewerkt in de MIRT-verkenning. De aanpak op de Algeracorridor op de langere termijn is gericht op een toekomstbestendige oplossing van de problematiek op het gebied van doorstroming. Vooruitlopend daarop worden maatregelen voorbereid die al op korte termijn voor substantiële verbetering zorgen. De studie Algeracorridor is een goed vertrekpunt voor beide.

3. Ten aanzien van de bekostiging van de korte en lange termijn voor de Algera problematiek spreken alle partijen het volgende af:
  - a) Commitment dat de Algeraproblematiek (NMCA knelpunt Algeracorridor) duurzaam opgelost wordt;
  - b) De regiopartijen zijn bereid de besluiten onder 1 en 2 te nemen onder de voorwaarde dat:
    - i. Bij het besluit van de concept NRD/startbeslissing er zicht is op 90 mln. (voor het geval vervanging van de Algerabrug nodig is);
    - ii. Uit gegaan wordt van een maximaal pakket van 90 mln. voor de korte en lange termijn;
      - Waarvan 22 mln. al is gereserveerd voor de korte termijn;
      - Rekening wordt gehouden met een robuuste oplossing van 68 mln. lange termijn inclusief vervanging van de Algerabrug;
      - De MRDH garant staat voor extra 30 mln.;
      - PZH garant staat voor extra 8 mln.;
      - De regio het initiatief neemt om ook een garantstelling te vinden voor het resterende deel (30 mln.);
  - c) De definitieve omvang van de bekostiging en de kostenverdeling worden bepaald bij de voorkeursbeslissing.
4. Deze bestuurlijke afspraken worden geformaliseerd in de Startbeslissing en de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze worden in een bestuurlijk overleg in concept vastgesteld. Beiden worden zo spoedig mogelijk na de zomer gepubliceerd. Op de concept-NRD is er gelegenheid tot het indienen van zienswijzen.
5. Het participatierapport en het addendum op de resultatennota vast te stellen en deze vrij te geven voor publicatie en communicatie over dit besluit.
6. Onderdeel van de concept-NRD is een concept-participatieaanpak. Deze concept-participatieaanpak wordt de komende periode uitgewerkt en wordt met partijen in de omgeving besproken (participatie over de participatie), alvorens die definitief wordt vastgesteld.
7. De bereikbaarheid van de regio Rotterdam vraagt op langere termijn – conform eerdere studies – wellicht verdere uitbreidingen van het aantal oeververbindingen. Daarom spreken initiatiefnemers af dat een oeververbinding in zoekgebied Oost-oost en zoekgebied West niet onmogelijk wordt gemaakt.