

Aan:

De Gemeenteraad van Rotterdam, Capelle aan den IJssel,
Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard,
Provinciale Staten van Zuid-Holland en
Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH

Van:

Projectorganisatie MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam

Betreft:

Voortgang MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam

Introductie

Hierbij ontvangt u informatie over de voortgang van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (in het kort: de MIRT-verkenning). We onderzoeken in de MIRT-verkenning hoe we Rotterdam en de regio in de toekomst bereikbaar houden. Voor de auto, het openbaar vervoer, de voetganger en de fiets.

Als we het over 'we' hebben, dan hebben we het over een samenwerking van verschillende partijen. De MIRT-verkenning is een onderzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Rotterdam samen. Deze partijen zijn de 'initiatiefnemers' van de verkenning. Op een specifiek onderdeel van de MIRT-verkenning werken zij samen met de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel.¹ Deze zeven partijen samen zijn de 'opdrachtgevers' van de verkenning.

In deze notitie vertellen we over:

1. de hoofddoelen van de MIRT-verkenning;
2. de fase waarin het project zich bevindt;
3. de voortgang van de MIRT-verkenning en haar verschillende onderzoeken;
4. raakvlakken en meekoppelkansen;
5. participatie;
6. de rol die uw *gemeenteraad/ Provinciale Staten/ bestuurscommissie* heeft op weg naar de voorkeursbeslissing.

Allereerst leest u over *het waarom* van deze verkenning: de hoofddoelen en maatregelen.

¹ Voor de maatregelen op de Algeracorridor bepalen en betalen de gemeenten Capelle aan den IJssel, Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel mee. Wanneer we spreken over 'opdrachtgevendende partijen', dan zijn dat de vier initiatiefnemers, en de Algera-gemeenten.

1. De hoofdoelen van de verkenning

Een aantrekkelijke regio voor bewoners, werkenden en bezoekers

De regio Rotterdam is sterk in ontwikkeling. Zo groeit alleen al de stad Rotterdam tot 2040 naar verwachting met minimaal 50.000 woningen. Om die woningbouw mogelijk te maken, moet deze hand in hand gaan met het verbeteren van de bereikbaarheid. Voor bewoners, voor mensen die in de regio werken of studeren en voor bezoekers.

Met de uitwerking van de MIRT-verkenning streven we naar het in meerdere opzichten aantrekkelijker maken van de regio. Naast het verbeteren van bereikbaarheid met het OV en via de weg, is het faciliteren van de woningbouwopgave een belangrijke doelstelling. Ook het verbeteren van de leefkwaliteit is een belangrijk thema: denk aan schone lucht, verkeersveiligheid en het beperken van geluidhinder. En de MIRT-verkenning gaat om het vergroten van kansen voor mensen door het verbeteren van bereikbaarheid van werklocaties en onderwijsinstellingen.

Om deze vijf hoofdoelen te bereiken, worden in de MIRT-verkenning maatregelen uitgewerkt voor drie belangrijke bereikbaarheidsknelpunten in de regio:

- de A16 Van Brienenoordcorridor;
- de Algeracorridor (N210);
- het OV-knelpunt in het stedelijk gebied (metro en tram).

De maatregelen die uitgewerkt worden, zijn:

- een nieuwe multimodale oeververbinding (een brug of een tunnel) tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam;
- een treinstation Stadionpark;
- een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein;
- een Hoogwaardig Openbaar Vervoer busverbinding tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein via de Maastunnel;
- maatregelen op de A16, waaronder het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienenoordbrug tussen het knooppunt Terbregseplein en het knooppunt Ridderkerk;
- maatregelen op de Algeracorridor.

In bijlage 1 vindt u meer achtergrondinformatie over de planprocedure en eerdere besluitvorming in de MIRT-verkenning.

2. De beoordelingsfase: op weg naar een voorkeursalternatief

In juni 2021 is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) bestuurlijk vastgesteld. Vervolgens startte de volgende fase van de MIRT-verkenning: de beoordelingsfase. In de beoordelingsfase werken we de kansrijke oplossingen verder uit. Een grote groep experts (van binnen en buiten het project), participanten in klankbordgroepen, adviserende partijen en medewerkers in verschillende teams in de MIRT-verkenning dragen hier allemaal aan bij.

We beoordelen de oplossingen op een hoger detailniveau dan in de vorige fase. De beoordelingsaspecten zijn breed. Denk aan: bijdrage aan de hoofddoelen van de verkenning, ecologie, landschapskwaliteit, duurzaamheid, techniek, inpasbaarheid en maatschappelijke kosten en baten. Aan het einde van de beoordelingsfase ligt er gedetailleerde informatie over de onderzochte kansrijke alternatieven. Dit leggen we vast in:

- een verkenningenrapport;
- een milieueffectrapportage (MER);
- een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA).

Bij deze documenten horen allerlei inhoudelijke rapporten. Alle documenten samen vormen beslisinformatie. Dat is de informatie die nodig is om een bestuurlijke keuze te maken voor één voorkeursalternatief. Het streven is om eind 2022 een voorkeursalternatief vast te leggen, dat de voorkeursvarianten beschrijft van alle infrastructurele ingrepen; de nieuwe oeververbinding, de HOV-lijn Kralingen-Zuid, de busverbinding Maastunnel, het station Stadionpark, de aanpak van de N210/Algeracorridor en de aanpak van de A16 Van Brienenoordcorridor. Het streven is om dit voorkeursalternatief, met een set aan afspraken over onder meer het vervolgotraject en de bekostiging, vast te leggen in een Bestuursovereenkomst, tussen de vier initiatiefnemers én de drie Algera-gemeenten.

Wanneer de voorkeursbeslissing bestuurlijk is genomen, wordt de beslissing planologisch verankerd. Dat bestaat op regionaal niveau uit een herziening van de omgevingsvisie van de gemeente Rotterdam en een herziening van de omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland.² Het ministerie van IenW beziet op dit moment hoe op rijksniveau de vervolgpcedure eruit komt te zien.

Onderdeel van de planologische verankering is een zienswijzprocedure. Dat betekent dat iedereen inhoudelijk kan reageren op herziening van de omgevingsvisie en de bijbehorende documenten zoals de voorkeursbeslissing, het Verkenningenrapport, de MER en de MKBA. Na de zienswijzprocedure worden de aanpassingen die nodig zijn, verwerkt. Tevens wordt er een bestuursovereenkomst opgesteld waarin de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning zich gezamenlijk committeren aan de uitkomsten en afspraken maken over de vervolgitwerking.

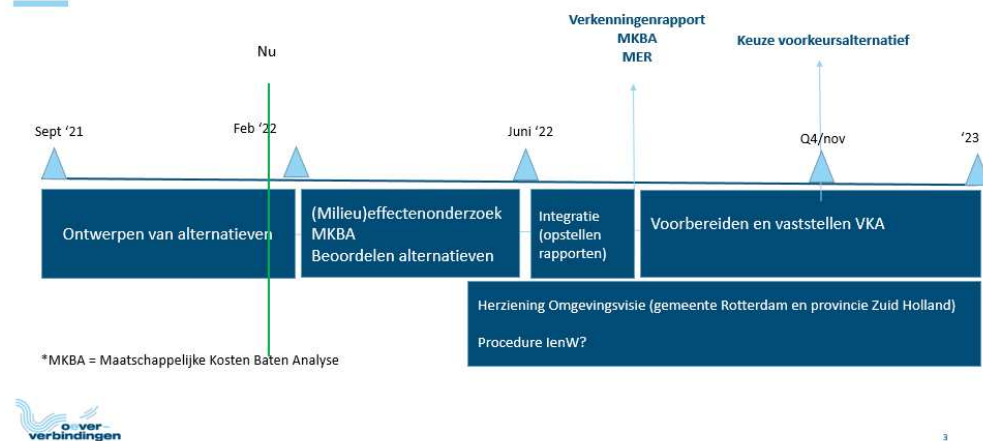
Planning

De komende periode staat in het teken van het uitvoeren van alle inhoudelijke onderzoeken, die hierboven beschreven staan. De verwachte planning is als volgt:

- afronden van de inhoudelijke onderzoeken: zomer 2022;
- integrale toetsing op het totale pakket: derde kwartaal 2022;
- kiezen van een voorkeursalternatief en het sluiten van een bestuursovereenkomst: BO MIRT vierde kwartaal 2022;
- regionale planologische verankering in de twee omgevingsvisies: eerste kwartaal 2023.

² De Algera-gemeenten hebben een check uitgevoerd of de omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland aansluit bij het beleid van de Algera-gemeenten, en dat is het geval.

Globale weergave beoordelingsfase en besluitvorming



Voortgang van de onderzoeken

Experts in de MIRT-verkenning werken aan verschillende onderzoeken. Dat doen zij in drie deelstudies: Oeververbinding en OV, A16 Van Brienoordcorridor en de Algeracorridor. Er is een participatietraject ingericht om ook de omgeving te betrekken (onder 5. Participatie leest u hier meer over). Daarnaast voeren we overkoepelende onderzoeken uit naar de bijdragen aan de doelstellingen 'faciliteren verstedelijking en agglomeratiekracht' en 'kansen voor mensen'.

De onderzoeken in de drie deelstudies liggen op koers. Op dit moment zijn de verschillende alternatieven ontworpen in de zogenaamde ontwerpfasen. We werken nu aan de verkeerskunde, techniek en inpassing van de alternatieven. In deze onderzoeken gaan we uit van de mobiliteitsbehoefte in 2040. Belangrijk om te beseffen is dat de alternatieven die u op het kaartmateriaal ziet, zijn bedoeld om zoveel mogelijk informatie te verzamelen. Voor het daadwerkelijke voorkeursalternatief kunnen er combinaties gemaakt worden van onderdelen uit de verschillende alternatieven.

Voortgang deelstudies

Deelstudie Oeververbinding en OV

Oeververbinding en OV is een omvangrijke deelstudie. Het bevat alternatieven voor:

- een nieuwe multimodale oeververbinding (een brug of een tunnel) tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam;
- een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein;
- een Hoogwaardig Openbaar Vervoer busverbinding tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein via de Maastunnel;
- een treinstation Stadionpark.

Op de website van de projectorganisatie vindt u het kaartmateriaal van de alternatieven die we op dit moment onderzoeken om zoveel mogelijk beslisinformatie te verzamelen. De link om deze informatie te bekijken is: www.oeververbindingen.nl/publicaties.

Een nieuwe multimodale oeververbinding over of onder de Nieuwe Maas (brug of tunnel)

Het onderzoek richt zich op een brug over of tunnel onder de Nieuwe Maas. We onderzoeken of en hoe een multimodale oeververbinding (voor OV, fietsers en voetgangers en auto's) kan worden gemaakt. Naast die multimodale oeververbinding onderzoeken we ook alternatieven zonder autoverkeer of alleen voor een metro.

In de NKO staat dat we drie kansrijke bruglocaties en twee kansrijke tunnellocaties uitwerken. Langzaam- en autoverkeer moet op beide oevers aansluiten op bestaande structuren. De te onderzoeken oeververbindingen zijn:

- Brug zone West;
- Brug zone Bocht, optie A. Hiervoor zijn twee opties mogelijk:
 - o smalle doorvaartbreedte, hoge klep
 - o brede doorvaartbreedte, lage klep
- Brug zone Bocht, optie B. Hiervoor zijn twee opties mogelijk:
 - o smalle doorvaartbreedte, hoge klep
 - o brede doorvaartbreedte, lage klep
- Tunnel zone Bocht, optie A;
- Tunnel zone Bocht, optie B.

Voor brug Bocht A en brug Bocht B onderzoeken we een lage brug met een bredere klep en een hoge brug met een smallere klep. Voor beide opties brengen we de effecten op de scheepvaart en op de inpassing van de brug aan land in beeld.

Het nautisch onderzoek speelt in het onderzoek naar bruggen en tunnels een belangrijke rol. We werken met nautische simulaties, waarbij we vaarroutes voor de scheepvaart zeer gedetailleerd en realistisch nabootsen. Nautische experts participeren actief om de beslisinformatie goed te verzamelen.

HOV-verbinding Kralingse Zoom – Zuidplein

Voor de HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein werken we een verbinding uit met tramkwaliteit en een verbinding met metrokwaliteit. Voor metrokwaliteit gaan we uit van een tunnel als oeververbinding onder de Nieuwe Maas door. De reden hiervoor is dat de dienstregeling van een metroverbinding over een brug te veel zou worden verstoord door brugopeningen. Een tunnel kan zowel een tunnel voor alleen metro's zijn, als een multimodale metrotunnel. De HOV-verbinding met tramkwaliteit kan zowel gebruik maken van een tunnel als van een brug.

HOV-busverbinding Centraal Station – Zuidplein

We onderzoeken ook een HOV-busverbinding tussen Centraal Station en Zuidplein, via de Maastunnel, met (zo veel mogelijk) vrijliggende businfrastructuur.

Omdat er in de analytische fase (zeef 1) geen keuze hoefde te worden gemaakt in het type OV, is toen op hoofdlijnen één tracé onderzocht voor de verbinding tussen CS en Zuidplein.

Nu we meer de diepte ingaan, onderzoeken we verschillen tussen kwaliteit (denk aan busstroken of vrijliggende busbaan), tracés in Rotterdam-Zuid en halteliggering. Voor dit onderzoek gebruiken we onder andere de Korte Termijn Aanpak (KTA) studie HOV Maastunnel. Dat is een afzonderlijke studie die is uitgevoerd voor de kortere termijn (tot 2025). We rekenen met 12 bussen per uur door de Maastunnel. Voorwaarde daarvoor zijn maatregelen in relatie tot tunnelveiligheid. Dat

vraagt nader onderzoek van de gemeente Rotterdam, die bevoegd gezag is voor tunnelveiligheid in de Maastunnel.

Station Stadionpark

We onderzoeken een Sprinterstation Stadionpark met 6 sprinters per uur. ProRail doet daarvoor onderzoek naar de benodigde spoorse inpassing en de lay-out van het station. De lay-out van het station wordt uitgewerkt voor de verschillende verknopingsopties met de nieuwe HOV-verbinding Kralingse Zoom-Zuidplein.

De alternatieven worden na afronding van de ontwerpfase onderzocht op de effecten.

Deelstudie A16

De deelstudie A16 onderzoekt maatregelen op de A16 Van Brienoordcorridor, van Terbregseplein, Ridderster tot aan het Vaanplein.

Deze maatregelen onderzoeken we aan de hand van drie verschillende alternatieven:

- A. Corridor optimaliseren door beperkt capaciteit toevoegen
Kenmerkend voor dit alternatief is dat er op korte trajectdelen een rijstrook aan de A16 wordt toegevoegd en dat het weefvak bij aansluiting Feijenoord wordt aangepast.
- B. Verkeer om knelpunten heen leiden
Dit alternatief is deels hetzelfde als alternatief A, maar met name het uit elkaar halen van de verkeersstromen ten zuiden van de Van Brienoordbrug wordt grootschaliger aangepakt.
- C. Systeem hoofd-/parallelbanen aanpassen
Samenvoegen van hoofd- en parallelbanen A16 en A15 tussen Van Brienoordbrug, knooppunt Ridderkerk en knooppunt Vaanplein.

De drie alternatieven bevatten allemaal een pakket aan maatregelen. Gedurende het onderzoek is gebleken dat voor goede beslisinformatie het noodzakelijk was de onderzoeksscope van deze deelstudie met een aantal maatregelen uit te breiden.

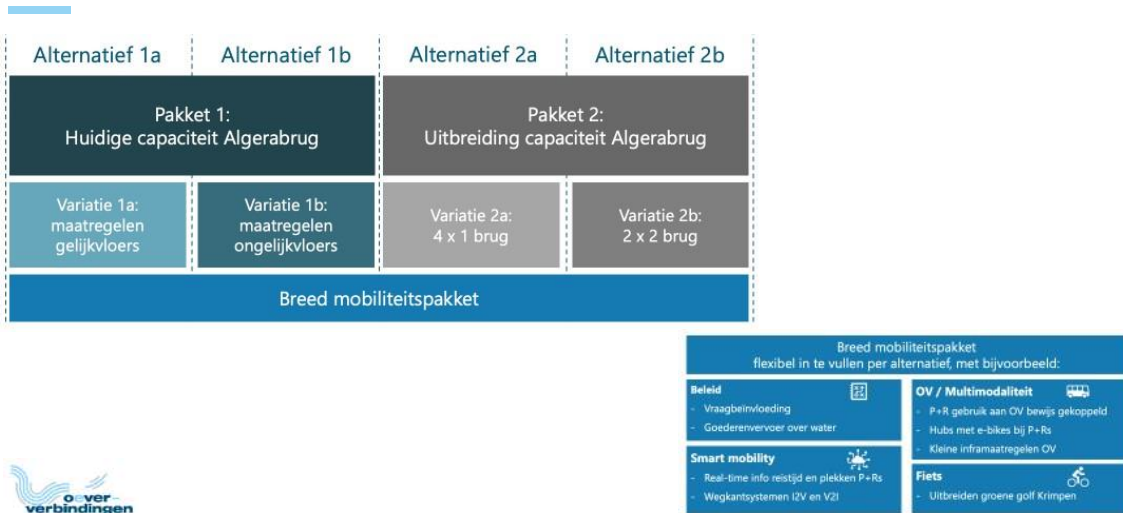
Deze drie alternatieven hebben de ontwerpfase doorlopen. Dat betekent dat we de alternatieven hebben ontworpen met oog voor alle aspecten uit het beoordelingskader. Er is gekeken hoe de ruimte zo optimaal mogelijk gebruikt kan worden, hoe we de groenstructuur kunnen verstevigen en hoe we de infrastructuur ook voor andere functies kunnen gebruiken. Dat is gedaan door een grondige analyse te maken van de kenmerken uit het gebied (een gebiedskenmerkenkaart). Uit de participatiebijeenkomsten is tevens de vraag gekomen om de fietsstructuur te verstevigen op verschillende plekken en voldoende aandacht te hebben voor de verkeers- en sociale veiligheid. Die verzoeken zijn in de ontwerpfase verkennend meegenomen.

De alternatieven worden de komende maanden onderzocht op de effecten, en daarmee ligt de deelstudie goed op schema.

Deelstudie Algeracorridor

Het onderzoeksgebied voor de deelstudie Algeracorridor ligt in de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel. In dit onderzoeksgebied ligt een aantal knelpunten t.a.v. de verkeersdoorstroming. Deze knelpunten raken zowel het autoverkeer, het openbaar vervoer als het fietsverkeer. In deze deelstudie onderzoeken we vier kansrijke alternatieven (1a, 1b, 2a en 2b), hieronder schematisch weergegeven.

Alternatieven in ontwerpfase



Doorstromingsmaatregelen op de belangrijke kruisingen en wegvakken zijn noodzakelijk om de bereikbaarheidsknelpunten te verminderen. De technische haalbaarheid en inpassing van deze maatregelen werken we in deze fase nader uit. Omwonenden en betrokkenen hebben daarnaast aandacht gevraagd voor het verbeteren van stedelijke leefkwaliteit, als een van de doelstellingen in dit project. In deze fase worden de kansen en (on)mogelijkheden ten aanzien van stedelijke leefkwaliteit nader in beeld gebracht.

Op dit moment zijn we aan het einde van het ontwerpproces, waarbij voor een aantal bepalende kruisingen is gekeken naar een herinrichting, om de doorstroming op de Algeracorridor te optimaliseren. Het gaat hierbij om de kruising IJsselmondselaan, het Capelseplein, de kruising Ketensedijk en de Grote Kruising. Allen in combinatie met de huidige of nieuwe inrichting van de Algerabrug. In het ontwerpboek is weergegeven wat de mogelijke oplossingsrichtingen zijn bij de verschillende kruisingen. Het ontwerpboek is terug te vinden op de website www.oeververbindingen.nl. Dit ontwerpboek is ook gebruikt op de participatieavond in januari met omgevingspartijen. Deze ontwerpen zijn op basis van gesprekken binnen het projectteam en met de omgeving verder aangescherpt en gecombineerd tot de eerder beschreven vier alternatieven. Binnen deze alternatieven kijken we naar doorstromingsmaatregelen voor de auto, maar voegen we ook een aanvullend breed mobiliteitspakket toe met maatregelen voor fiets en

OV. Deze alternatieven worden de komende maanden onderzocht op de effecten en daarmee ligt ook deze deelstudie goed op schema.³

Overkoepelende onderzoeken

Naast de drie deelstudies voeren we ook overkoepelend onderzoek uit voor het hele projectgebied. Dat doen we voor de projectdoelstellingen faciliteren verstedelijking en agglomeratiekracht en kansen voor mensen.

Deze overkoepelende onderzoeken laten zien hoe de verschillende alternatieven uit de drie deelstudies bijdragen aan deze projectdoelen. De resultaten nemen we op in de drie deelstudies. Ze vormen ook input voor de overkoepelende planproducten.

Hieronder lichten we deze onderzoeken (en hun producten) toe.

Verstedelijking

De maatregelen in deze MIRT-verkenning zijn van belang voor de forse verstedelijkingsopgave die wordt gerealiseerd in de stad en regio Rotterdam en meer specifiek de oostflank. De maatregelen faciliteren de mobiliteitsbehoefte die deze woningbouwopgave met zich meebrengt. Vanuit dat perspectief hangt deze MIRT-verkenning sterk samen met o.a. de omgevingsvisie van de gemeente Rotterdam⁴, inclusief de realisatie van 20.000 tot 30.000 woningen in het gebied Alexander tot Zuidplein⁵ en verschillende lopende gebiedsontwikkelingen (o.a. Rivium, Feyenoord City, Brainpark). Deze samenhang wordt in de MIRT-verkenning nader onderzocht en uitgewerkt.

Daarom onderzoeken we hoe de maatregelen bijdragen aan de verstedelijkingsopgave en wat daarin belangrijk is. Dat doen we in nauwe samenhang met het partijen die voor deze verstedelijkingsopgaven aan de lat staan. Het onderzoek in de MIRT-verkenning richt zich specifiek op de relatie tussen bereikbaarheid en verstedelijking, te weten:

- in hoeverre de bereikbaarheidsoplossingen de omvang van de verstedelijkingsopgave mogelijk maken (bereikbaarheid als voorwaarde);
- op welke manier verschillende vervoerwijzen passen bij de stedelijke milieus die worden nagestreefd in de gebieden;
- hoe toekomstbestendig de bereikbaarheidsoplossingen zijn in relatie tot de verstedelijkingsopgave voor de langere termijn.

Het onderzoek richt zich ook op agglomeratiekracht. Dat is de wijze waarop en de mate waarin bedrijven en huishoudens voordelen ervaren wanneer ze gevestigd zijn nabij andere bedrijven en huishoudens.

³ Voor de gemeente Krimpenerwaard geldt dat de Algerabrug en kruisingen niet in deze gemeenten liggen, maar het onderzoeksgebied/ effectgebied de Krimpenerwaard in loopt via de N210.

⁴ Meer informatie is te lezen via www.rotterdam.nl/wonen-leven/omgevingsvisie-waarom

⁵ Meer informatie is te lezen via www.rotterdam.nl/wonen-leven/van-a-tot-z

Kansen voor mensen

Het onderzoek naar kansen voor mensen geeft kwantitatief inzicht in de bereikbaarheid (in termen van reistijd, kosten en reisgemak) van banen. En er wordt gekeken naar de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen. Voor de stad Rotterdam zoomen we in op een specifieke doelgroep (mensen wonend in de NPRZ-focuswijken) en de bereikbaarheid van banen voor deze doelgroep. Het onderzoek beschrijft kwalitatief op welke wijze de alternatieven ook op langere termijn kunnen bijdragen aan een (verdergaande) verbetering van opleidingsniveau, werkgelegenheid en sociaaleconomisch positie.

De onderzoeken voor verstedelijking en kansen voor mensen maken gebruik van rekenresultaten uit de drie deelstudies. In deze onderzoeken beoordelen in hoeverre kansrijke alternatieven bijdragen aan de verstedelijkings-doelstelling en de doelstelling voor kansen voor mensen. Deze onderzoeken zijn intussen opgestart en liggen daarmee op schema.

Stedelijke leefkwaliteit

Een van de hoofddoelstellingen van de MIRT-verkenning is het verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit. Deze doelstelling bekijken we altijd in combinatie met bereikbaarheidsdoelstellingen. Dat doen we door:

- ontwerp van de maatregelen (beïnvloeden/optimaliseren stedelijke leefkwaliteit)

In het ontwerpen zorgen we voor een aantal zaken. We zorgen dat alternatieven altijd voldoen aan wettelijke eisen (randvoorwaarde). We kijken hoe we stedelijke leefkwaliteit op creatieve wijze meenemen in het maatregelontwerp. Per gebied wordt gekeken wat belangrijk is voor stedelijke leefkwaliteit.

En we inventariseren verdere kansen die bijdragen aan stedelijke leefkwaliteit. De inbreng van de omgeving is daarbij een belangrijke bron.

- vergelijken/beoordelen van de alternatieven (onderscheidend vermogen alternatieven)

We beoordelen de milieukwaliteit (verkeer, lucht, geluid, ecologie). En we beoordelen ruimtelijke kwaliteit (city-lounge doelstelling, landschappelijk/stedenbouwkundig, cultuurhistorisch en vormgeving).

We komen met beslisinformatie op het niveau van de deelstudies én het gehele project.

Kralingseplein

We kijken in deze fase of en hoe de verkeersstromen op het Kralingseplein in de toekomst (2040) veranderen als gevolg van oplossingen die in het kader van de MIRT-verkenning onderzocht worden. Zo kunnen oplossingen voor de knelpunten op de A16 en de Algeracorridor bijvoorbeeld leiden tot andere verkeersstromen op het Kralingseplein, waar veel verkeer van en naar de A16 samenkomt met verkeer op het onderliggende wegennet (Abram van Rijckevorselweg).

In de MIRT-verkenning kijken we of de veranderende verkeersstromen aanleiding zijn voor aanvullende maatregelen op het Kralingseplein. Uitgangspunt hierbij is dat de doorstroming op het Kralingseplein niet wezenlijk mag verslechteren als gevolg van de maatregelen die in de MIRT-verkenning genomen worden.

Verkenningenrapport, milieueffectrapportage (MER) en Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

De resultaten van de drie deelonderzoeken en de overkoepelende onderzoeken nemen we op in het verkenningenrapport. Tevens vormen ze input voor de MER en MKBA. In het MER ligt de nadruk op het beschrijven van de milieueffecten van de alternatieven. De MKBA is gericht op de beschrijving van de (maatschappelijke) kosten en baten van de alternatieven en de verhouding daartussen.

3. Raakvlakken en meekoppelkansen

De MIRT-verkenning staat niet op zichzelf. Het is het erg belangrijk om gedurende het onderzoek de samenhang te zoeken met andere projecten, gebiedsontwikkelingen, programma's en initiatieven uit de regio. Dat noemen we onze raakvlakken. De raakvlakken zijn divers en bevinden zich in verschillende stadia. Voor onze verkenning zijn bijvoorbeeld belangrijke raakvlakken in Rotterdam: het programma A tot Z, gebiedsontwikkeling Feyenoord City, Hart van Zuid, andere onderzoeken als de Spoorlijn Leiden- Dordrecht en verschillende Rotterdamse bewonersinitiatieven. In de Algeracorridor is de samenhang met de vervanging- en renovatie-opgave van RWS belangrijk, verschillende lopende trajecten als de KTA-aanpak en een aanpak om de leefbaarheid te vergroten samen met betrokkenen.

Daarnaast kijken we naar meekoppelkansen. Dat zijn factoren (zoals ontwikkelingen of maatregelen) die zich buiten het project bevinden. Ze hebben niet per se een directe relatie met de bereikbaarheidsdoelen, maar ze kunnen wel een zekere positieve meerwaarde opleveren voor onze verkenning. Denk aan een bepaalde synergie in het ruimtegebruik: een geluidswal die met groen wordt bekleed om de leefkwaliteit te verbeteren of een gemaal dat op de planning staat om te worden verplaatst door het waterschap. Of een mogelijke fietstunnel onder de A16. Ze maken 'werk met werk'.

Er zijn verschillende meekoppelkansen die we op dit moment nader onderzoeken, onder andere op ruimtelijke impact. En we verzamelen ook kansen die op een later moment, bijvoorbeeld in de planuitwerkingsfase, onderwerp van gesprek kunnen worden.

4. Participatie

Wij vinden het belangrijk om dit onderzoek samen met de omgeving uit te voeren. Aan het begin van de MIRT-verkenning hebben we een participatieaanpak opgesteld en die hebben we onlangs herijkt. Dat hebben we gedaan op basis van een evaluatie onder alle actieve participanten. Daarnaast hebben we de aanpak passend gemaakt voor het proces in de beoordelingsfase. Voor deze fase zijn er m.b.t. participatie twee doelstellingen:

- verhogen van de kwaliteit van de producten door de stem uit de omgeving te horen en deze kennis, beleving en ervaring mee te nemen in de besluitvorming;
- vergroten van de acceptatie van gemaakte keuzes door zichtbaar te maken hoe de inbreng is afgewogen en waar de inbreng is geland.

Daarbij zetten we extra in op brede communicatie, om de bekendheid over het project te vergroten en meer mensen te bereiken. Speciale aandacht hebben we voor specifieke doelgroepen, namelijk ondernemers, jongeren en bewoners van Rotterdam-Zuid. Dat zijn groepen die minder snel zelf deelnemen aan klankbordgroepen en voor ons wel belangrijke stakeholders zijn.

Een onderdeel van de aanpak is om belevingswaarden en meningen op te halen onder inwoners, ondernemers en reizigers. We vroegen hen naar de beleving van wonen, werken en reizen in en naar het onderzoeksgebied, nu en in toekomst. Om de belevingswaarden op te halen bij inwoners zijn circa 600 interviews op straat gehouden op verschillende locaties in het projectgebied. Met speciale aandacht voor de specifieke doelgroepen. Daarnaast hebben we een digitale meningspeiling uitgevoerd. Deze enquête was door iedereen in te vullen en werd expliciet onder de aandacht gebracht bij jongerenpanels, ondernemerspanels en bepaalde wijken. Dit leverde meer dan 2.000 reacties op. De uitkomsten van de digitale meningspeiling en het belevingsonderzoek kunt u terugvinden op de website www.oeververbindingen.nl.

In deze fase hebben we ook een aantal extra partijen betrokken in het participatieproces, omdat het onderzoek steeds concreter wordt. Denk aan waterschappen, kabels- en leidingenbeheerders en de veiligheidsregio.

Ook nu zijn er participatiebijeenkomsten per deelstudie. Deze bijeenkomsten zijn bedoeld voor deelnemers die zich hebben opgegeven om actief mee te denken met de onderzoeken. In deze groepen vragen de deelnemers aandacht voor het effect van de verwachte maatregelen op hun leefomgeving (geluid, lucht, groen, gezondheid). In de komende bijeenkomsten (tot aan de zomer 2022) besteden we aandacht aan de te verwachte (milieu)effecten. Daarnaast blijft de projectorganisatie in contact met een breed palet aan stakeholders, sluit ze aan bij wijkraden en -platforms en houdt vragenuurtjes.

5. Uw rol en betrokkenheid op weg naar de voorkeursbeslissing

De bestuurders richten zich op het BO MIRT najaar 2022 om een voorkeursalternatief met voldoende mandaat vast te stellen. Voordat het zover is, worden gemeenteraden, Provinciale Staten en de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH betrokken bij het lopende onderzoek, op weg naar een voorkeursalternatief.

Dat gebeurt op verschillende momenten in 2022:

- De informatie uit dit voortgangsbericht wordt in maart 2022 gestuurd aan de gemeenteraden van Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en aan de Provinciale Staten van Zuid-Holland en de bestuurscommissie van de MRDH;
- De projectorganisatie van de MIRT-verkenning is graag bereid een informatieve sessie te houden in het tweede kwartaal van 2022. Het doel is dan om u te informeren over de voortgang van de inhoudelijke onderzoeken. Dit kan mogelijk interessant zijn om ook nieuwe raadsleden met de portefeuille mobiliteit/verstedelijking op vlieghoogte te brengen over de MIRT-verkenning. Het aanbod voor een informatieve sessie komt met een voorstel naar u toe, via de griffie van uw organisatie.
- In het derde kwartaal 2022 zetten we in op sessies met raden, Staten en de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH om u te consulteren over beoogde kansrijke alternatieven.

Zoals eerder vermeld volgt na besluitvorming over het voorkeursalternatief door het BO MIRT een wijziging van de omgevingsvisies van de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Besluitvorming over de gewijzigde omgevingsvisies en de daarbij behorende MER zal te zijner tijd worden voorgelegd aan de Gemeenteraad van Rotterdam en Provinciale Staten van Zuid-Holland.

Aanvullende informatie

In bijlage 1 bij dit memo is aanvullende achtergrondinformatie opgenomen over de MIRT-verkenning en is aangegeven welke eerdere besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Op de website van de projectorganisatie vindt u het kaartmateriaal en aanvullende informatie van de alternatieven die we op dit moment onderzoeken. De link om deze informatie te bekijken is: www.oeververbindingen.nl/publicaties.

Bijlage 1

Achtergrondinformatie en eerdere besluitvorming in de MIRT-verkenning

De initiatiefnemers volgen samen de systematiek van het MIRT, het meerjarenprogramma waarin de Rijksoverheid samenwerkt met medeoverheden op de thema's infrastructuur, ruimte en transport. Hieronder in afbeelding 1 ziet u de verschillende fases van het MIRT.



Afbeelding 1 Planprocedure MIRT

Eerdere besluitvorming: pre-verkenning en startfase

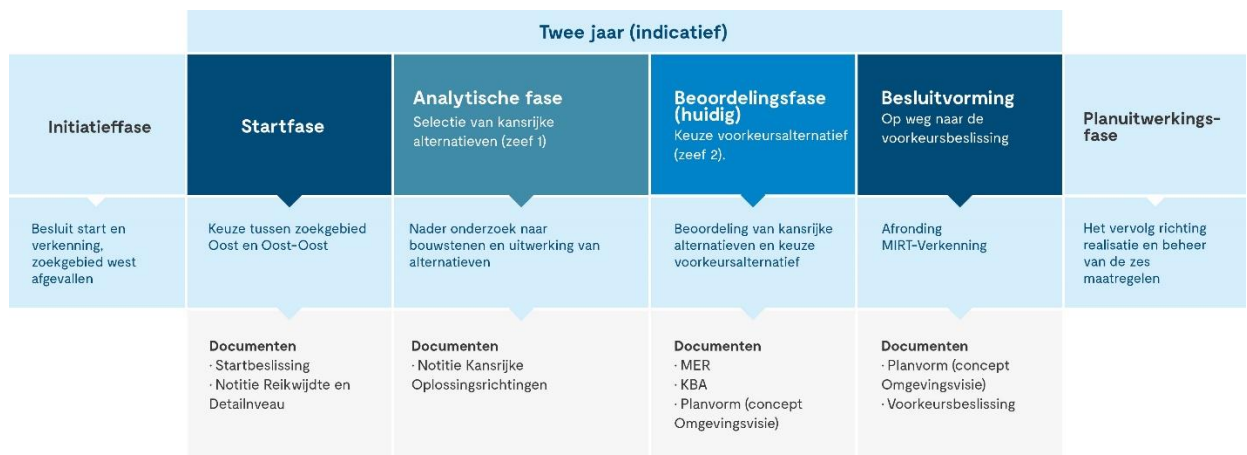
Begin 2018 zijn de vier initiatiefnemers gestart met een zogenaamde pre-verkenning. Dit is de fase die vooraf ging aan de MIRT-verkenning. In de pre-verkenning zijn de hoofddoelen geformuleerd en is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de knelpunten op te lossen. Daarbij zijn drie zoekgebieden voor een nieuwe oeververbinding onderzocht. Op basis van de resultaten van de pre-verkenning is tijdens het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van november 2018 afgesproken om een MIRT-verkenning te starten.

Tijdens de startfase van de MIRT-verkenning moest nog een keuze gemaakt worden tussen twee zoekgebieden voor een oeververbinding: Oost (oeververbinding tussen Feijenoord en Kralingen) en Oost-oost (oeververbinding tussen Krimpenerwaard en Ridderkerk). Om die keuze te kunnen maken, is nader onderzoek uitgevoerd naar de Algeracorridor, het NMCA-knelpunt A16 Van Brienoordcorridor en de studie gebiedsbod Krimpenerwaard. Op basis van de resultaten uit de startfase hebben Rijk en regio besloten dat de MIRT-verkenning zich richt op het samenhangende pakket van zes maatregelen zoals eerder in dit memo beschreven. Daarbij is gekozen voor het uitwerken van een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam en maatregelen op de Algeracorridor.

Tijdens het BO MIRT van november 2019 zijn hierover afspraken gemaakt en is de *startbeslissing* voor de MIRT-verkenning genomen en gepubliceerd. Daarin zijn de opgave, scope en aanpak van de MIRT-verkenning vastgelegd. De startbeslissing is terug te vinden op de website www.oeververbindingen.nl.

Na de startbeslissing is de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* (NRD) opgesteld. Hierin is vastgelegd wat er onderzocht gaat worden voor de milieueffectrapportage die in het kader van de MIRT-verkenning wordt opgesteld. De NRD laat zien wat de diepgang en de reikwijdte is van de onderzoeken die we uitvoeren in de analytische fase en in de beoordelingsfase (zeef 1 en zeef 2), en waarom we dat doen. De concept-NRD is begin 2020 gepubliceerd. Daarop konden betrokkenen zienswijzen indienen. Die zienswijzen zijn verwerkt in de Nota van Antwoord en vervolgens is de definitieve NRD in juli 2020 gepubliceerd.

De startbeslissing en de NRD (en de Nota van Antwoord) markeerden de start van de analytische fase. In de analytische fase is er gekeken naar de kansrijke oplossingsrichtingen. Die richtingen zijn vastgelegd in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO), die in juni 2021 bestuurlijk is vastgesteld.



Afbeelding 2 Stappen in een MIRT-verkenning