

Notitie aan de Commissie EDEM inzake de Nota Kansrijke Oplossingen (NKO)
voor de MIRT-verkenning Oeververbinding Rotterdam.

Rotterdam, 12 april 2021

Geachte leden van de raadscommissie EDEM,

Binnenkort (14 april) wordt u in commissie-verband vanuit de projectorganisatie bijgepraat over de studieresultaten van de **eerste fase** van de MIRT-verkenning Oeververbinding Rotterdam (resultierend in de zogeheten NKO). Kort daarop (21 april) bespreekt u inhoudelijk deze resultaten met als doel de wethouder te adviseren. De wethouder op haar beurt zal eind 2^e kwartaal het Rotterdamse standpunt, mede gevoed door uw advies, inbrengen in het bestuurlijk overleg met Rijk, Provincie en Metropoolregio.

U heeft dus invloed op de inhoud van de NKO.

In mijn hoedanigheid als onafhankelijk deskundige en als bewoner van De Veranda, dien ik u ongevraagd van advies inzake deze NKO. Ik heb 2 jaar terug aan de wieg gestaan van het Onderzoeksvoorstel van de BBV voor een multimodale tunnel met metro. Ook heb ik in de afgelopen 2 jaar regelmatig ingesproken in commissievergaderingen en heb ik diverse zienswijzen ingediend. Ik ben actief bij het proces Oeververbindingen betrokken, o.a. als extern deskundige in de Expertgroep OV en Inpassing. Ik heb kennis van de uitkomsten vanuit de diverse werksporen van het project.

Kort samengevat is mijn advies dat de NKO zo beknopt mogelijk en werkbaar moet zijn, en enkel relevante integrale opties dient te bevatten. De NKO zou kunnen volstaan met de volgende onderdelen:

Bestuderen (incl. MER met aandacht voor leefkwaliteit, inpassingen en aanpassingen aan de oevers):

- Een brug daarbij inclusief een tramverbinding en de noodzakelijke aanpassingen aan de noord-oever en de inpassingsmaatregelen bij De Veranda en bij De Esch.
- Een multi-modale tunnel tussen De Veranda en De Esch in combinatie met een metro tussen Kralingse Zoom en Zuidplein.

Verder uitwerken:

- Een snelle busverbinding door de Maastunnel.
- Een Sprinterstation bij De Kuip, met frequente Sprinter-bediening.
- Een korte-en lange-termijn pakket maatregelen voor de Algera-corridor.
- Een capaciteits-pakket voor de A16 corridor zoals ontvlechting van verkeersstromen, aanpassing van de aansluitingstructuur, betere scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer.

Een dergelijke beknopte NKO bevat alle relevante bouwstenen, en zorgt er voor dat de beschikbare tijd, ambtelijke capaciteit en budget optimaal kunnen worden ingezet. En zorgt er voor dat over 1 jaar daadwerkelijk besluitvorming kan plaatsvinden over de gewenste en noodzakelijke oeververbinding tussen De Esch en De Veranda. Uiteraard ben ik gaarne bereid om e.e.a. desgewenst nader voor uw commissie toe te lichten mocht u daar behoefte aan hebben.

Ik wens u goede beraadslagingen toe.

Notitie over de Nota Kansrijke Oplossingen Oeververbinding Rotterdam

Toelichting.

Op dit moment werkt de projectorganisatie aan de opstelling van de Nota Kansrijke Oplossingen – de NKO. In deze NKO worden de opties benoemd die naar het inzicht van de projectorganisatie kansrijk zijn om verder uit te zoeken komend jaar. En die eind 2^e kwartaal zullen worden voorgelegd aan de 4 opdrachtgevende bestuurders (de minister, de gedeputeerde, de regio-portfeuillehouder en de wethouder) en de wethouders van de 3 ‘Algera-gemeenten’. Het is vervolgens aan dit bestuurlijk gremium om de NKO vast te stellen, waarna deze het komend jaar verder uitgezocht wordt, en er begin 2022 een voorkeursalternatief ligt waar vervolgens besluitvorming over kan plaatsvinden. Waarna de uitvoering aan de orde komt.

De NKO wordt ‘gevoed’ vanuit een aantal zogeheten ‘werksporen’ – zeg maar deelprojecten van de MIRT-verkenning. Werksporen zijn bijvoorbeeld: Inpassing en OV, Algera-corridor, A16-corridor, nautiek.

De NKO – die overigens NIET open staat voor zienswijzen – heeft daarmee de status van **startnotitie** voor de **tweede fase** van de MIRT-studie. In deze tweede fase zullen de in de NKO genoemde oplossingen nader worden uitgewerkt, en verdergaand worden onderzocht. Ook zal een MER worden opgesteld, met daarin veel aandacht voor kwesties als leefkwaliteit, milieu-aspecten en de impact op de bestaande woonomgeving. Dat is een goede zaak.

Maar juist **omdat** de oplossingen in de NKO zo diepgaand zullen worden uitgewerkt en onderzocht, is het mijns inziens zeer raadzaam om de NKO zo werkbaar mogelijk te houden en het aantal uit te werken opties zo veel mogelijk te beperken tot de écht kansrijke en de écht relevante. Immers: tijd, ambtelijke capaciteit en budget zijn gelimiteerd, dus enige noodzaak tot beperking is geboden om over 1 jaar met een goed onderbouwd voorkeursalternatief te kunnen komen. En er zijn uitstekende argumenten om nu reeds tot een vèrgaande selectie van **kansrijke integrale oplossingen** te komen.

Hier ligt naar mijn idee een belangrijke kwestie, die voortkomt uit de gehanteerde methodiek. Elk van de werksporen heeft een selectie gemaakt van – voor die specifieke thematiek – kansrijke oplossingen. Echter: een losse verzameling sectorale of thematische kansrijke oplossingen leidt nog niet als vanzelf tot integrale kansrijke totaal-oplossingen. En dat is, waar het naar mijn opvatting in de NKO wél om zou moeten gaan.

Het gaat er niet om, te concluderen dat vele thematische deel-oplossingen kansrijk zijn, en dat ze dus ook allemaal in de volgende ronde moeten worden uitgewerkt. Dat zou er toe kunnen leiden dat alleen al voor de vraagstukken brug/tunnel (7 mogelijkheden) en A16-corridor (6 pakketten) en OV (10 logische combinaties) er een onoverzichtelijke hoeveelheid varianten en alternatieven ontstaat. Die kun je onmogelijk allemaal in een jaar uitwerken en op MER-niveau onderzoeken.....

En het is ook niet nodig. Beter zou het zijn, om op basis van de verschillende uitkomsten per werkspoor nu al een beperkt aantal integrale en kansrijke totaal-oplossingen op te stellen, en die verder uit te werken en te onderzoeken. Ik ben van mening dat er vanuit de verschillende werksporen een dusdanige rijkdom aan onderzoeksgegevens naar boven is gekomen, dat het volstrekt verantwoord is om reeds nu deze integratie-slag te maken. Zoals ik verderop in deze notitie laat zien, leidt dat tot een beknopte NKO van 2 opties voor brug en tunnel, 2 opties voor het OV en 1 optie voor de A16-corridor.

Dat levert een wél werkbare NKO op, die binnen een jaar tot besluitvorming kan leiden.

Mijn belangrijkste advies aan u is dan ook, de wethouder richting het bestuurlijk overleg van juni het advies te geven om te komen tot een zo beknopt mogelijke NKO met zo klein mogelijk aantal te onderzoeken integrale totaal-opties.

Onderstaand geef ik aan hoe dat zou kunnen.

De Opdracht.

De NKO is onderdeel van de MIRT-verkenning, die tot doel heeft om tot maatregelen / oplossingen te komen voor 6 kwesties:

1. De capaciteitsproblemen op de Algera-corridor.
2. Een snelle busverbinding tussen Zuidplein en CS via de Maastunnel.
3. Een nieuw station bij De Kuip op de lijn Rotterdam-Dordrecht.
4. De capaciteitsproblemen op de A16-corridor.
5. Een nieuwe oeververbinding in Rotterdam.
6. Een hoogwaardige OV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein.

De kwesties 1 t/m 3.

- Naar mijn idee zal er over de kwesties 1 t/m 3 niet veel discussie zijn tussen de 4 opdrachtgevers. Voor de Algera-corridor kan men voor de korte termijn een pakket kleinere maatregelen afspreken, en voor de langere termijn een pakket structurele maatregelen. Er is een apart budget voor.
- Ook de busverbinding door de Maastunnel zal niet tot discussie leiden tussen de 4 opdrachtgevers. Hooguit ontstaat er nog een discussie over de lange-termijn-status van dit project: blijft het een bus, of wordt het op termijn omgezet naar een metro of tram.
- Een permanent Sprinterstation op de Oude Lijn is mijns inziens ook geen punt van discussie. Ook hier zit de mogelijke discussie op de lange termijn: de NS heeft al aangegeven dit station ook op lange termijn te willen gaan bedienen met hoogfrequente sprinters (en daarmee blijft het onderdeel van het NS-net), terwijl Rotterdam, Provincie en MRDH hebben aangegeven 2 van de 4 sporen van de Oude Lijn op termijn op te willen nemen in een nieuwe metrolijn tussen Delft en Dordrecht.
- Over de kwesties 1 t/m 3 kan derhalve snel overeenstemming zijn.

De kwesties 4 t/m 6.

De discussie zit natuurlijk vooral in de kwesties 4 t/m 6, en de onderlinge samenhang daartussen. Daarmee is het vraagstuk van de nieuwe Oeververbinding **hét centrale thema** van deze NKO. Met als belangrijkste vragen:

- **Waar** komt de nieuwe oeververbinding (de locatie-vraag)
- Wordt het een **brug of een tunnel** (de techniek-vraag)
- Welk type **OV** gaat er via de nieuwe oeververbinding (de systeem-vraag)

Op deze 3 centrale vragen dient de NKO mijns inziens in te gaan, en samenhangende integrale oplossingen voor te dragen.

Verschillende belangen.

Er zijn 4 bestuurlijke opdrachtgevers, van 4 verschillende bestuurslagen, die gezamenlijk een werkbudget van 675 mio bijeen hebben gelegd (toegezegd). Voor één oeververbinding. Elk van deze 4 partijen heeft een eigen belang bij deze studie, en ook een eigen belang bij de uitkomst er van. Alle belangen zijn uiteraard volstrekt legitiem en relevant.

Ik som ze hieronder kort op (zonder nuance):

- Het ministerie, als verantwoordelijke voor het Hoofdwegennet, heeft een groot belang bij het snel oplossen van de knelpunten op de A16-corridor (liefst vóór de A16 Rotterdam tussen Terbregseplein en de A13 gereed is). Het ministerie wil vooral snel méér capaciteit op de A16 en op de Van Brienoordbrug. Daartoe is in het betreffende werkspoor een aantal maatregelenpakketten uitgewerkt. Overigens gaat van die 6 pakketten maar één pakket uit van een nieuwe oeververbinding.
- De Provincie heeft er belang bij, dat de verstedelijkingsopgave in de regio Rotterdam wordt gefaciliteerd door bestaande en nieuwe infrastructuur, en dan vooral door OV. Gegeven het provinciaal verstedelijkingsbeleid gaat het hierbij vooral om binnenstedelijke bouwlocaties. Een oeververbinding tussen De Esch en De Veranda draagt daar het beste aan bij.
- De MRDH heeft vooral belang bij een sterk verbeterd OV, een sterker netwerk, oplossing van knelpunten in het bestaande OV-systeem en een verdichting van het OV, en bij een betere spreiding van het wegverkeer. Een oeververbinding tussen De Esch en De Veranda draagt daar het beste aan bij.
- Rotterdam heeft vooral belang bij een nieuwe oeververbinding in de zone AZ (Alexander-Zuidplein), waarbij Kralingse Zoom en Feyenoord City worden ontwikkeld als nieuwe stedelijke knooppunten naast Alexander en Zuidplein. Beide zijn ook aangewezen als hoogbouw-concentratiegebieden. Daarnaast wil Rotterdam liefst een nieuwe metro tussen Alexander, Kralingse Zoom, Feyenoord City en Zuidplein als 'drager' voor deze bouwoopgave. Een oeververbinding tussen De Esch en De Veranda draagt daar het beste aan bij. Zonder nieuwe oeververbinding op deze plek wordt de binnenstedelijke bouw-ambitie van Rotterdam een stuk lastiger realiseerbaar.

Wat is er uit de verschillende werksporen gekomen?

OV.

Vanuit het OV is de conclusie, dat eigenlijk enkel een railverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein aan de gestelde eisen en randvoorwaarden voldoet, en dat enkel een railverbinding ook voldoende toekomstvast / robuust is om ook na 2040 voldoende capaciteit te leveren. En een railverbinding functioneert het beste als 'drager' voor de zeer omvangrijke binnenstedelijke bouwoopgave waar Rotterdam voor staat. En een railverbinding draagt maximaal bij aan de gewenste knooppunt-ontwikkeling in de Zone AZ. Een metro scoort daarbij hoger dan een tram. De metro scoort op bijna alle onderzochte doelbereiken het beste. Een bus op deze relatie doet niet zo veel. Een sneltram valt niet in te passen op Zuid. Het meest interessante tracé voor zowel metro als tram is die tussen Kralingse Zoom, Boskalis, Burgerhoutstraat, Kuip, Strevelsweg en Zuidplein (en in de toekomst door te trekken via de Pleinweg). Voor wat betreft het nieuwe station bij De Kuip op de Oude Lijn is vooralsnog een Sprinterbediening voor de hand liggend. Inrichting nú als Sprinterstation laat altijd nog de mogelijkheid open om deze in een verdere toekomst om te zetten naar metro / RandstadRail. Het is een *no-regret*-investering.

Inpassing.

Vanuit de inpassing is gebleken dat er meerdere mogelijkheden bestaan voor de locatie van een brug of een tunnel, maar dat de meest voor de hand liggende locatie toch is tussen De Esch en De Veranda. Tussen Boskalis en de Burgerhoutstraat. Daarbij is een brug qua ruimtelijke inpassing lastig, en heeft belangrijke nautische consequenties. Ook zal er een forse aanpassing aan de oever bij polder De Esch moeten plaatsvinden (bochtafsnijding). Ook laat het bestemmingsplan voor Feyenoord City feitelijk maar één ruimtereservering voor een oeververbinding zien (bij de Burgerhoutstraat).

Een brug laat zich combineren met een tram, een tunnel met een metro.

Legt men de uitkomsten vanuit deze 2 deelonderzoeken naast elkaar, dan kan de conclusie geen andere zijn dan dat er maar 2 serieuze opties te onderzoeken zijn:

- een multimodale tunnel met een metro,
- en een multimodale brug met een tram.
- Beide gelegen tussen De Esch en De Veranda.

A16.

Vanuit de A16 / Van Brienoord zijn 6 verschillende maatregelenpakketten uitgewerkt om de capaciteit te kunnen vergroten. Slechts één daarvan gaat uit van een nieuwe oeververbinding. Alle pakketten dragen ongeveer in dezelfde mate bij aan het terugdringen van de capaciteitsproblemen op de A16 / Van Brienoordbrug. Dus ook vanuit die invalshoek is er geen belemmering om te kiezen voor het ene pakket met de nieuwe oeververbinding. Uit het werkspoor is duidelijk naar voren gekomen dat de aanleg van een nieuwe oeververbinding bijdraagt aan het aanpakken van de capaciteitsproblemen op de A16. Het zal een deel van het stedelijk verkeer dat nu (noodgedwongen) op de A16 rijdt afleiden naar het stedelijk wegennet.

Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat de beste locatie voor een nieuwe oeververbinding is tussen De Veranda en De Esch.

Het gaat er nu om in de NKO de uitkomsten uit de verschillende werksporen te combineren tot logische, samenhangende en onderzoekbare oplossingen. Wat zou er dan in de NKO moeten staan?

- Voor wat betreft de oeververbinding zou zowel een brug als een tunnel moeten worden aangedragen voor nadere studie. En wel een brug en een tunnel tussen de Nesserdijk (Boskalis) en de Burgerhoutstraat (P5C). Dit vanuit de belangen en ambities van zowel Rotterdam, de MRDH als de Provincie. Het realiseren van een oeververbinding op deze locatie is een uitgesproken belang van Rotterdam, gegeven de bouwopgave, de ontwikkeling van het netwerk, de ontwikkeling van de gewenste nieuwe stedelijke knooppunten en de noodzakelijke toevoeging van een nieuwe OV-verbinding.
- Voor een brug zal nader moeten worden gestudeerd op nautische aspecten (met het MARIN-rapport als onderlegger), op inpassingsmaatregelen bij de Burgerhoutstraat en op aanpassingen aan de oever (bochtafsnijding) bij de Nesserdijk.
- Voor een brug zal ook nader gestudeerd moeten worden op de aantakkingen / inpassing bij De Esch en op een (eventueel in de toekomst ondergronds te brengen) Abraham van Rijckevorselweg. En zal men moeten kijken naar manieren om tot mobiliteitsgeleiding en mobiliteitstransitie te komen (om het autoverkeer zo veel mogelijk in toom te houden en vanuit het belang van de leefkwaliteit van de bestaande woonomgeving).

- Vanuit dat laatste zal ook dienen te worden gekeken naar de gewenste capaciteit van een brug: hoeveel rijstroken zijn écht de ondergrens én de bovengrens? Misschien een oplossingsrichting à la Erasmusbrug? 2 x 1,5 rijstroken?
- Voor een tunnel zal ook nader gestudeerd moeten worden op de inpassing (ligging tunnelmonden, en ligging in- en uitgangen voor het langzaam verkeer) en de aansluiting op het bestaande wegennet (aan de oostkant bij de Abraham van Rijckevorselweg en aan de Varanda-kant bij de Olympiaweg (ongeveer bij P7)).
- Voor het OV zal gekeken kunnen worden naar 2 opties: metro (in combinatie met een tunnel), tram in combinatie met een brug. De tunnel-optie is eventueel ook nog combineerbaar met een tram.
- Voor de A16-corridor kan een pakket maatregelen worden uitgewerkt gericht op verlichting van de knelpunten op de A16. Een pakket maatregelen om de capaciteit / doorstroming te verhogen. Daarbij zou het bijv. kunnen gaan om ontvlechting van verkeersstromen, aanpassing van de aansluitingstructuur, betere scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer, etc.

Samengevat:

Het is op een verantwoorde wijze nu reeds mogelijk om op basis van de relevante werkspoor-uitkomsten reeds in dit stadium een beperkt aantal realistische integrale oplossingen samen te stellen, die in de NKO voor nader onderzoek kunnen worden aangemerkt. Ook biedt deze benadering voldoende garantie dat alle legitieme en relevante belangen op een goede wijze in beeld worden gebracht.

Een dergelijke beknopte NKO bevat alle relevante bouwstenen, en zorgt er voor dat de beschikbare tijd, ambtelijke capaciteit en budget optimaal kunnen worden ingezet. En een dergelijke beknopte NKO is methodologisch ook goed te verdedigen.

En het maakt over 1 jaar de fundamentele keuze waar het daadwerkelijk om gaat (brug of tunnel) helder en inzichtelijk.

Uiteraard ben ik gaarne bereid om e.e.a. desgewenst nader voor uw commissie toe te lichten mocht u daar behoefte aan hebben.

Ik wens u goede beraadslagingen toe.

m.vr.gr.

J.H. van der Want

████████████████████

████████████████

██