Gemeente Rotterdam

Bezoekadres: Stadhuis Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen: D.J. Ginter
Telefoon: 06-13774371

Portefeuillehouder: S.A. Kurvers
Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: BS21/00278 - 21bb11118
Uw kenmerk: 21bb2367

Datum: B&W 14 september 2021

Betreft: Reactie op Initiatiefvoorstel Verheij (VVD) 'Gestapeld Rotterdam' (21bb2367)

Aan de Gemeenteraad

Onderwerp:
Reactie op het Initiatiefvoorstel "Gestapeld Rotterdam" van VVD Rotterdam

Op welke gronden deze brief? Waarom nu voorgelegd?
Op 18 februari 2021 is door gemeenteraadslid Jan-Willem Verheij (VVD Rotterdam) een initiatiefvoorstel "Gestapeld Rotterdam, Hoe dubbel grondgebruik de stad mooier en beter maakt" ingediend (21bb2367). Wat de Rotterdamse VVD betreft biedt dubbel grondgebruik belangrijke kansen voor de stad. Hier daadwerkelijk mee aan de slag gaan maakt Rotterdam mooier en klaar voor de toekomst. De VVD stelt daarom voor om nu met de eerste stappen te beginnen, zodat op de langere termijn grote projecten mogelijk worden. Hierbij biedt het college de raad het advies van het college over het initiatiefvoorstel aan.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/begroting/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

- Strategische Verkenning Verstedelijking 2019
- Rotterdamse mobiliteitsaanpak
- Rotterdam Gaat Voor Groen (20ha extra groen)
- Zeven Stadsprojecten

Toelichting:
Allereerst bedanken wij u voor het initiatiefvoorstel. Wij waarderen het zeer dat vanuit de gemeenteraad aandacht wordt gevraagd voor ideeën en initiatieven om van Rotterdam een nog aantrekkelijkere en leefbare stad te maken. En om mee te denken over de mogelijkheden van dubbel grondgebruik, een principe dat wij zeer omarmen. Dubbel grondgebruik biedt kansen om slim gebruik te maken van de soms beperkte ruimte. Op diverse plekken in de stad zijn al goede voorbeelden van dubbel grondgebruik zichtbaar, zoals het Dakpark, de Groene Kaap, het Centraal Station en het Dokhavenpark. Dubbel grondgebruik sluit aan bij onze ambities voor goede groei die onder meer zijn vastgelegd in de Rotterdamse mobiliteitsaanpak.

Ook wij herkennen de opgave om barrièrewerking tegen te gaan, geluidsoverlast terug te dringen en de oversteekbaarheid van infrastructuur te verbeteren. We willen wijken graag beter verbinden en leefbaarder maken.

Er zijn meerdere methoden en oplossingsrichtingen om deze doelen te bereiken en de ruimte in de stad slimmer te benutten. Overkluizing of ondertunneling van wegen, zoals wordt voorgesteld in het initiatiefvoorstel, is er daar slechts één van. Dit is nadrukkelijk geen doel op zich, maar een middel om een doel te bereiken. Het is de vraag of de voorgestelde ondertunneling op meerdere plekken in de stad de enige manier is om Rotterdam leefbaarder en aantrekkelijker te maken. Opties als snelheid verlagende maatregelen en verminderen van de barrièrewerking door versmallen van rijbanen verbeteren van de oversteekbaarheid kunnen tot een aantrekkelijker leefklimaat leiden. Daarbij is een belangrijk aspect dat ondertunneling of overkluizing van infrastructuur flinke kosten met zich meebrengen, die afgewogen moeten worden tegen andere investeringen.

Om hier meer inzicht in te krijgen is het initiatiefvoorstel vanuit verschillende aspecten afgewogen, namelijk:

1. Beleidsmatige invalshoeken en beleidskeuzes, zoals vastgelegd in onder andere de Rotterdamse mobiliteitsaanpak (RMA);
2. Strategische aspecten, als prioritering en haalbaarheid.

Ad 1. Beleidsmatige invalshoek

<u>Rotterdamse mobiliteitsaanpak (RMA)</u>
Het perspectief van de Rotterdamse mobiliteitsaanpak (RMA) is gebaseerd op 4 hoofdprincipes:

1. Ruim baan voor voetgangers, fietsers en OV
2. Veilige en gezonde verbindingen;
3. Een verrijking van de mobiliteitskeuzes
4. Vitaal economisch verkeer.

Dit betekent meer en kwalitatief betere ruimte voor voetgangers en fietsers, waarbij het autoverkeer anders naar en door de stad wordt geleid. Hiermee wordt op een andere manier omgegaan met de huidige grote invalswegen. We zien graag meer ruimte voor andere modaliteiten, die schoner, stiller en ruimte-efficiënter zijn. De aanpak uit de RMA leidt tot een betere luchtkwaliteit, leefbaarheid en meer ruimte voor andere woonmilieus. Boulevards, stads- en verblijfsstraten transformeren geleidelijk naar wegprofielen met indeling op snelheid. OV-knooppunten worden beter bereikbaar en aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers, en een overstappunt voor autorijders. We willen ruimte maken voor andere ontwikkelingen langs de invalswegen.

De in het initiatiefvoorstel voorgestelde oplossingen van overkluizing en ondertunneling, kunnen op gespannen voet staan met de bovengenoemde leidende principes uit de RMA. Het 'faciliteren' van auto's en andere motorvoertuigen tot ver in de binnenstad door middel van tunnels past minder goed bij onze ambities. Er zijn op de in het initiatiefvoorstel genoemde plekken slimmere en goedkopere manieren te bedenken om barrièrewerking tegen te gaan, de oversteekbaarheid van wegen te verbeteren en meer verstedelijking en aantrekkelijke buitenruimte mogelijk te maken. Een mooi voorbeeld is de recentelijk opgeleverde Coolsingel. Een aantal van de in het initiatiefvoorstel genoemde wegen gaat ook gepaard met technische beperkingen, zoals het onder tunnelen in een primaire waterkering ('s Gravendijkwal, Maasboulevard/ Boompjes, Tjalklaan en Groene Kruisweg) die de kansen om voorgestelde oplossingen te realiseren aanzienlijk verkleinen. Dit leidt tot complexe en bovenal zeer kostbare projecten.

<u>Groei van de stad</u>
Het college zet in op 'goede groei' en het benutten van onder andere verstedelijking in Rotterdam om tot een betere stad te komen. We willen zorgvuldig omgaan met schaarse ruimte, stadsdelen met elkaar verbinden door slimme verdichting en meer ruimte bieden aan fietsers en voetgangers. De auto krijgt een minder prominente positie in de stad. Er ligt een opgave om de barrières van infrastructuur te slechten.

Ad 2. Strategische aspecten: haalbaarheid en prioritering
Overkluizing of ondertunneling is een kostbare en vaak technisch complexe oplossing, die vraagt om grote investeringen die we als stad niet zonder meer kunnen dragen. De mogelijkheden van dubbel grondgebruik genereren bovendien onvoldoende inkomsten om ondertunneling of overkluizing te bekostigen. Zo laat het voorbeeld Feijenoord XL zien. De uitkomsten van de haalbaarheidsstudie laten zien dat er daar ongeveer 1 miljard euro nodig is om een overkluizing van 1.500 meter en ongeveer 6.000 nieuwe woningen te realiseren. De bijdrage vanuit gebiedsontwikkeling is maximaal 10% van de kosten. In het verleden zijn de mogelijkheden voor overkapping van andere wegen ook al onderzocht, zoals de 's-Gravendijkwal en de Boompjes. Daaruit kwamen bedragen als € 350-400 miljoen voor de ondertunneling van Boompjes en €250-300 miljoen voor de overkluizing van de 's-Gravendijkwal naar voren. Op basis van deze ervaringen schatten we in dat voor de wegen in het initiatiefvoorstel dergelijke investeringen nodig zijn, waarvoor geen financiële dekking is. De gemeente kan tekorten van een dergelijke omvang niet alleen dragen. Er is dus een grote bijdrage van andere partijen (zoals marktpartijen en het Rijk) nodig. Het ligt niet in lijn der verwachting dat deze partijen zorgen voor cofinanciering, omdat ondertunneling van stedelijke wegen niet bijdraagt aan (bereikbaarheids)knelpunten op regionale of nationale schaal. Het belang voor deze partijen om bij te dragen aan een overkapping is dan dus ook zeer gering. Bij succesvolle Nederlandse voorbeelden die in het initiatiefvoorstel als vergelijking worden genoemd, zoals De Groene Loper en ondertunneling A2 bij Maastricht en de Ketheltunnel bij Schiedam (A4), droeg de ingreep bij aan het verbeteren van de doorstroming en daarmee bereikbaarheid op nationaal niveau.

Deze vergelijking gaat voor de genoemde locaties in het initiatiefvoorstel echter niet op. Daarnaast werpt ondertunneling ook een groot beheervraagstuk op. Instandhouding en beheer van zulke grote bouwwerken vormt een flinke opgave voor de komende decennia.

Bij de investeringen die cofinanciering van Rijk en regiopartners vergen, hebben we heldere prioriteiten. Onze inzet rond grootschalige nieuwe infrastructuur focust zich nu op de nieuwe oeververbinding, incl. HOV-verbinding Zuidplein-Kralingse Zoom, HOV-bus op de Maastunnelcorridor en een nieuw treinstation bij Stadionpark, en op de schaalsprong van het OV naar lightrail op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht. Die focus, vastgelegd in onze college brede lobbyprioriteiten, zullen we gezien de schaarse middelen en de gewenste continuïteit in onze lobbyboodschap blijven aanhouden.

We onderschrijven de opgave tot slim, gestapeld bouwen en herkennen de meerwaarde die overkluizing of ondertunneling kan bieden in het slimmer benutten van de ruimte in de stad. Tegelijkertijd zullen we zorgvuldig moeten afwegen waar we de schaarse Rotterdamse investeringsmiddelen willen benutten om deze oplossing mogelijk te maken. De stad staat immers voor een groot aantal opgaven. Het gaat dan om thema's als energietransitie, maar ook om Verstedelijking op locaties als Merwe Vierhavens en de Binnenstad. Het toevoegen van minimaal 50.000 nieuwe woningen wordt de komende jaren voorzien op andere locaties, waarmee het niet nodig is om wegen te overkappen en hier gestapeld te bouwen. Naast de korte termijn woningbouwopgave voor deze collegeperiode focust het College zich op het hard maken van middellange termijnplannen in de periode 2022-2030 (bijvoorbeeld Stadsprojecten en gebiedsontwikkelingen). Dit brengt eveneens grote investeringsopgaven met zich mee. We moeten dus zorgvuldig kiezen waar we dit soort oplossingen willen en kunnen toepassen.

Deze afweging geldt ook voor de inzet van ambtelijke capaciteit en de daaraan gekoppelde kosten: het werkpakket van Stadsontwikkeling is zeer vol en vraagt om keuzes waar we de komende periode de focus leggen. Een nieuwe haalbaarheidsstudie voor de lange termijn kan hier niet zonder consequenties aan worden toegevoegd en gaat ten koste van andere inzet.

Samenvattend
Goede groei vraagt om een balans tussen verstedelijking, mobiliteit en leefkwaliteit. Gestapeld bouwen en dubbel grondgebruik biedt kansen om slim gebruik te maken van de soms beperkte ruimte. Dit sluit aan bij onze ambities voor de groei van de stad. De in het initiatiefvoorstel voorgestelde uitwerking van gestapeld bouwen door middel van overkluizing/ overkapping is één van de mogelijke manieren om slim om te gaan met de beperkte ruimte. De (financiële) haalbaarheid en andere grote opgaven in de stad maken echter dat we scherp moeten kiezen. Daarnaast spelen praktische aandachtspunten en technische consequenties een belangrijke rol in de overweging. Om die reden stellen we voor om het initiatiefvoorstel niet één op één over te nemen.

Op basis van de hierboven genoemde beleidsuitgangspunten en kansen vanuit de omgeving zien we op dit moment op slechts één van de genoemde locaties concrete aanleiding voor het onderzoeken van de haalbaarheid van een overkluizing, namelijk bij Feijenoord XL. Daarnaast is de Abram van Rijckevorselweg wellicht kansrijk, maar dit kunnen wij op dit moment nog niet beoordelen. Dit hangt af van de uitwerking van de nieuwe oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord die nu in de MIRT-verkenning wordt onderzocht. Beide locaties worden hieronder toegelicht. Tevens wordt onderbouwd waarom we voor de andere locaties uit het initiatiefvoorstel op dit moment geen aanleiding zien om overkluizing of ondertunneling verder te onderzoeken.

Feijenoord XL

Op 23 juni jl. heeft de raad een brief ontvangen over de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek Feijenoord XL (21bb007139). Door het emplacement te versmallen, het restant van de sporen te overkluizen en de omliggende gebieden met elkaar te verbinden, wordt de kans geboden voor dóórontwikkeling van Feyenoord City en het verbeteren van de verbinding met de stadswijken van Rotterdam Zuid. Tegelijkertijd constateren we dat de ontwikkeling van een dergelijke overkluizing en gebiedsontwikkeling een grote (publieke) bekostigingsopgave met zich meebrengt en een lange doorlooptijd. De globale ramingen laten zien dat er ongeveer 1 miljard euro nodig is om een 1.500 meter overkluizing en circa 6.000 nieuwe woningen te realiseren. De bijdrage vanuit gebiedsontwikkeling is maximaal 10% van de kosten. Definitieve haalbaarheid blijft daarmee in de huidige fase nog erg onzeker en is afhankelijk van externe factoren.

Abram van Rijckevorselweg

Wij herkennen het geschetste beeld van een drukke doorgaande weg met veel rijbanen en verkeer. De Abram van Rijckevorselweg is op dit moment immers een van de drukste invalswegen van de stad. De toekomstige ontwikkelingen in dit gebied vragen om een integrale kijk op dit deel van Kralingen-Oost en De Esch, een boodschap die ook door het bewonersinitiatief Kralingen aan de Maas onder onze aandacht is gebracht. Daar zetten we nu al de eerste stappen, in dialoog met de partijen die actief zijn in dit gebied, onder andere in de samenwerking met Kralingen aan de Maas. We zien dat er veel energie rondom deze plek zit, vanuit de gemeente, private partijen en ook van actieve buurtbewoners. Er zijn ook veel vragen uit de omgeving, die volop in beweging is en blijft de komende jaren. Er zijn diverse bouwprojecten en gebiedsontwikkelingen aan de orde met verschillende snelheden en afhankelijkheden. Het verder verkennen van de mogelijkheden voor ondertunneling of overkluizing komt daarom nu nog te vroeg. We wachten eerst de uitkomst van een aantal andere trajecten af. Op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam (najaar 2022) zullen we beoordelen hoe de verdere uitwerking van deze locatie wordt vormgegeven.

Reactie op het initiatiefvoorstel "Gestapeld Rotterdam"

Het verzoek aan het college is:

1. Stel een plan op voor de overkluizing, dan wel verlaging en overkapping, van de Abram van Rijckevorselweg/Maasboulevard op het traject tussen het benzinestation Maasboulevard en het viaduct Kralingse Zoom. Dit in samenhang met de ontwikkelingen Excelsior, de Esch, Campus Woudestein, de oeververbinding en de transformatie van Brainpark I. Maak hierbij gebruik van de aanbevelingen en concepten in het burgerinitiatief Kralingen aan de Maas.
2. Stel een haalbaarheidsdocument op voor de andere genoemde projecten Tjalklaan, Groene Kruisweg, Vaanweg en 's-Gravendijkwal. Hierin worden in ieder geval de volgende onderwerpen geadresseerd:
   a. De mogelijkheden en onmogelijkheden van dubbel grondgebruik op de genoemde locaties
   b. De volgorde waarin de genoemde locaties ontwikkeld kunnen worden
   c. Een eerste analyse van de directe kosten en baten van dubbel grondgebruik inclusief gebiedsontwikkeling op/tegen de genoemde locaties, plus de maatschappelijke kosten en baten van genoemde ontwikkelingen
3. Continueer de lopende gesprekken met marktpartijen en anderen over de overkluizing van het spoor op Zuid ter hoogte van Feijenoord City en Varkenoord.
4. Beoordeel welke andere locaties in de stad in aanmerking komen voor dubbel grondgebruik en betrek deze bij punt 2.
5. Neem de genoemde projecten op als ambitie in de omgevingsvisie voor Rotterdam.
6. Geef aan welke kosten gemaakt moeten worden om de analyses verder uit te werken tot concrete planvorming zodat de gemeenteraad kan besluiten om hier wel of geen budget voor vrij te maken. Maak hierbij optimaal gebruik van de kennis die al in binnen- en buitenland en bij private partijen beschikbaar is.

Hieronder geven wij aan of wij deze aanbevelingen kunnen overnemen en zo ja, in welke vorm en wanneer deze nader onderzocht en uitgewerkt kunnen worden.

Kort samengevat stellen we voor om de 6 bovengenoemde verzoeken uit het initiatiefvoorstel niet één op één over te nemen. Op basis van eerder in deze brief genoemde beleidsuitgangspunten en kansen vanuit de omgeving zien we op dit moment op slechts één van de genoemde locaties concrete aanleiding voor overkluizing, namelijk bij Feijenoord XL, wat aansluit bij punt 3. Daarnaast is de Abram van Rijckevorselweg wellicht kansrijk, maar dit hangt af van de uitwerking van de nieuwe oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord en de uitwerking van de verstedelijking in het gebied tussen Alexander en Zuidplein. Dit sluit aan bij punt 1. De overige verzoeken bij punt 2, 4, 5 en 6 ontraden wij.

Ad 1 Stel een plan op voor de overkluizing, dan wel verlaging en overkapping, van de Abram van Rijckevorselweg/Maasboulevard op het traject tussen het benzinestation Maasboulevard en het viaduct Kralingse Zoom. Dit in samenhang met de ontwikkelingen Excelsior, de Esch, Campus Woudestein, de oeververbinding en de

transformatie van Brainpark I. Maak hierbij gebruik van de aanbevelingen en concepten in het burgerinitiatief Kralingen aan de Maas.
Zie toelichting hierboven op pagina 5. Het bewonersinitiatief Kralingen aan de Maas heeft aandacht gevraagd voor de leefkwaliteit in Kralingen-Oost, mede als gevolg van diverse ruimtelijke ontwikkelingen. Wij zijn in gesprek met vertegenwoordigers van dit bewonersinitiatief over de kansen en mogelijkheden. Het verkennen van de locatie Abram van Rijckevorselweg komt nu nog te vroeg. We wachten eerst de uitkomst van een aantal andere trajecten af, zoals de uitkomst van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (najaar 2022). Dan kunnen we besluiten hoe kansrijk verdere uitwerking van deze locatie is en welk deel nader onderzocht zou kunnen worden.

Ad 2 Stel een haalbaarheidsdocument op voor de andere genoemde projecten Tjalklaan, Groene Kruisweg, Vaanweg en 's-Gravendijkwal.
Hierin worden in ieder geval de volgende onderwerpen geadresseerd:

a. De mogelijkheden en onmogelijkheden van dubbel grondgebruik op de genoemde locaties
b. De volgorde waarin de genoemde locaties ontwikkeld kunnen worden
c. Een eerste analyse van de directe kosten en baten van dubbel grondgebruik inclusief gebiedsontwikkeling op/tegen de genoemde locaties, plus de maatschappelijke kosten en baten van genoemde ontwikkelingen

Zoals in de inleiding aangegeven zien we ondertunneling of overkluizing van wegen niet als een doel op zich. Op de genoemde locaties zijn op dit moment geen aanleidingen om een haalbaarheidsstudie te starten naar dubbel grondgebruik. In het verleden zijn vanuit de mobiliteitsopgave en gebiedsontwikkelingen de mogelijkheden voor ondertunneling/ overkluizing van de Pleinweg, Boompjes en 's Gravendijkwal onderzocht. De andere locaties kwamen daarvoor vanuit beide aspecten niet in aanmerking. We kiezen ervoor om de beperkte ambtelijke capaciteit in te zetten voor andere prioriteiten. Naast de korte termijn woningbouwopgave voor deze collegeperiode focust het College zich op het hard maken van middellange termijnplannen in de periode 2022-2030 (bijvoorbeeld Stadsprojecten en gebiedsontwikkelingen).

Ad 3 Continueer de lopende gesprekken met marktpartijen en anderen over de overkluizing van het spoor op Zuid ter hoogte van Feijenoord City en Varkenoord.
Zie tekst hierboven op pagina 4 en 5. We continueren de gesprekken over overkluizing van het spoor op Zuid. Op 23 juni is uw raad geïnformeerd over de vervolgstappen en de samenwerking met Feijenoord XL.

Ad 4 Beoordeel welke andere locaties in de stad in aanmerking komen voor dubbel grondgebruik en betrek deze bij punt 2.
Bij dubbel grondgebruik zijn er meerdere vormen denkbaar. Afhankelijk van de situatie en de omvang van de ontwikkeling kan ondertunneling of overkluizing als een van de mogelijkheden (maar niet als doel op zich) meegenomen worden in de

afwegingen. Op dit moment hebben wij om de hierboven genoemde redenen geen beoordeling gemaakt van andere locaties die voor overkluizing of ondertunneling in aanmerking komen.

Ad 5 Neem de genoemde projecten op als ambitie in de Omgevingsvisie voor Rotterdam

De ontwerp-omgevingsvisie Rotterdam benoemt geen projecten. In de omgevingsvisie wordt wel de koers voor de ontwikkeling van Rotterdam beschreven, inclusief geografische vertaling. Er wordt ingezet op het principe van 'goede groei' en het benutten van onder andere verstedelijking in Rotterdam om tot een betere stad te komen. In de ontwerp-omgevingsvisie worden de locaties voor verstedelijking geduid, zoals in de binnenstad, het gebied Alexander – Zuidplein en in Merwe Vierhavens. Voor enkele van de genoemde locaties is in de ontwerp-omgevingsvisie deze opgave om barrières te slechten en wijken te verbinden nadrukkelijk benoemd, zoals de verbinding tussen de stadswijken op zuid en Feyenoord City. De oplossing die wordt gevonden voor deze opgave, rekening houdend met vele criteria inclusief technische en financiële haalbaarheid, is onderdeel van de uitwerking van deze omgevingsvisie in gebieden.

Ad 6 Geef aan welke kosten gemaakt moeten worden om de analyses verder uit te werken tot concrete planvorming zodat de gemeenteraad kan besluiten om hier wel of geen budget voor vrij te maken. Maak hierbij optimaal gebruik van de kennis die al in binnen- en buitenland en bij private partijen beschikbaar is

Zoals hierboven aangegeven, zien we twee locaties waar overkluizing of ondertunneling mogelijk kansrijk kan zijn. Voor de uitwerking van de overkluizing van het spooremplacement IJsselmonde werken we samen met de marktcoalitie Feijenoord XL. De gemeentelijke inzet kan hierdoor beperkt worden en is reeds voorzien in de budgetten van Stadsontwikkeling.
Voor de Abram van Rijckevorselweg is het op dit moment nog te vroeg om verdiepende haalbaarheidsstudies op te starten. De uitkomsten van de MIRT-verkenning naar een nieuwe oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord/ IJsselmonde zullen zeer bepalend zijn voor het functioneren van de Abram van Rijckevorselweg en de kansrijkheid van een overkluizing. We stellen voor om daarom eerst de resultaten van de MIRT-verkenning af te wachten voor we kosten gaan maken. Eventueel nader onderzoek naar een overkluizing van de Abram van Rijckevorselweg is daarmee op z'n vroegst in de tweede helft van 2022 aan de orde, nadat er zicht is op een voorkeursalternatief voor de nieuwe oeververbinding. We stellen voor om op dat moment te besluiten of er een haalbaarheidsstudie kan worden opgestart. Hierin worden de kosten en benodigde capaciteit voor planvorming meegenomen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:
Gelet op het advies zijn er op dit moment geen financiële en juridische consequenties.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb