



**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: Sandra Sijbers

Portefeuillehouder: S.A. Kurvers
Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: 21bb10691
Uw kenmerk:

Datum: B&W 14 september 2021

Betreft: Initiatiefvoorstel Het Nieuwe Noorden
(21bb885)

Aan de Gemeenteraad

Onderwerp:

Reactie op het Initiatiefvoorstel "Het Nieuwe Noorden" van PVDA Rotterdam

Op welke gronden deze brief? Waarom nu voorgelegd?

Op 4 januari 2021 is door gemeenteraadslid D. Tak en C. Engberts (beiden PVDA) een initiatiefvoorstel "Het Nieuwe Noorden" ingediend (21bb885), waarin wordt gepleit om een haalbaarheidsstudie te verrichten naar de aanpak van de A20 (ondertunneling ofwel overkapping) ten behoeve van groen, woningbouw langs of op het A20 tracé. Hierbij biedt het college de raad het advies van het college over het initiatiefvoorstel aan.

Allereerst bedanken wij u voor het initiatiefvoorstel. Het doet ons goed dat vanuit de gemeenteraad aandacht wordt gevraagd voor initiatieven die innovatieve ideeën aandragen om van Rotterdam een aantrekkelijke en leefbare stad te maken en meer woningen te bouwen door slim gebruik van de ruimte.

Echter betreft dit een dusdanig futuristisch en grootschalig initiatief, wat vanuit het perspectief van de stedelijke strategie, (financiële) haalbaarheid, effectiviteit, lobby & capaciteit voorlopig niet kansrijk wordt geacht. Voor de verre toekomst zou het een interessant perspectief kunnen zijn. Het voorstel is om het initiatiefvoorstel te ontraden.

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

Thuis in Rotterdam – Addendum Woonvisie Rotterdam 2030
Strategische Verkenning Verstedelijking 2019
Rotterdamse mobiliteitsaanpak

Toelichting:

Het initiatiefvoorstel is vanuit verschillende aspecten afgewogen.

1. Stedelijke strategie en beleid: inhoudelijke principes

Dubbel grondgebruik is een principe dat wij zeer omarmen en het vraagt creativiteit om toe te passen. Het biedt kansen om slim gebruik te maken van de soms beperkte ruimte in de stad.

De kwestie van barrièrewerking door grote hoofdinfrastructuur is uiteraard wezenlijk, zowel door de ruimtelijke impact (fysieke barrière) als door de milieu-impact (lucht en geluidshinder). We begrijpen dan ook de gedachte om de barrières te willen slechten.

De focus van Rotterdam en onze partners in de regio ligt op dit moment echter bij verdichting en verstedelijking nabij Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Zowel bij bestaand HOV (zoals Kralingse Zoom, Alexanderknoop, Melanchtonweg) als investeringen in nieuw HOV (zoals de lijn Zuidplein-Kralingse Zoom via de oostelijke Oeververbinding en de Oude Lijn, het spoor tussen Leiden en Dordrecht). Daarmee ontstaat de focus op enkele grote gebieden zoals A-Z, Binnenstad, Feyenoord City (XL) en Merwe Vierhavens. De ontwikkeling van woningbouw in Het nieuwe Noorden sluit beperkt aan op het principe: verdichting rondom HOV. En sluit daarmee niet aan als grootschalige ontwikkeling voor de komende 20 jaar. De hierboven genoemde locaties sluiten logischer aan op dit principe en hebben prioriteit. Bovendien: een plan met 9000 nieuwe woningen, zonder goede OV-bereikbaarheid is niet wenselijk. Op de langere termijn, na realisatie van de prioritaire schaa sprong in het OV op de Oude Lijn (Leiden-Dordrecht), behoort versterking van de OV-kwaliteit op de Goudse lijn (Rotterdam-Gouda) tot de mogelijkheden. Dat zal naar verwachting niet voor 2030 aan de orde zijn. Versnelling daarvan sluit op dit moment niet aan op de Rotterdamse en regionale OV-lobby en stedelijke prioritering.

Een ander belangrijk uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkellocaties een grote bijdrage moeten leveren aan stedelijke opgaven, zowel sociaal, maatschappelijk als economisch. Het plan 'Het Nieuwe Noorden' kan zeker bijdragen aan de groen- en gezondheidsopgave, maar lijkt ten opzichte van andere (lopende en voorziene) ontwikkelingen minder effectief over de volle breedte van de Rotterdamse opgaven, (bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, economie en onderwijs).

Niettemin worden er op de korte termijn/middellange termijn al verschillende stappen gezet: samen met Rijkswaterstaat en ProRail studeren we op het verminderen van de barrièrewerking door verbeteren van fiets- en loopverbindingen dwars op de A20. Dit geeft een kwaliteitsimpuls aan de snelwegzone en vermindert het aantal korte autoritten in het gebied. Daar gaan we de komende jaren verder op inzetten. We zoeken daarbij naar een efficiënte en betaalbare oplossing om de twee stukken stad aan weerszijden van de A20 met elkaar te verbinden.

Daarnaast is afgelopen december op het Stadmakerscongres het 'Laboratorium Ruit' gelanceerd. Hierin kijken we de komende maanden samen met Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar de toekomst van de Ruit. We bestuderen daarbij toekomstige verkeersstromen op de Ruit, en verkennen scenario's waarbij delen van de Ruit, zoals de A20 en de A13, op de lange termijn een andere functie in het hoofdwegenet krijgen. Op die manier kunnen we toewerken naar een A20 en A13 die minder een milieu- en fysieke barrière vormen, en beter zijn ingepast in het stedelijk gebied.

2. Prioritering, haalbaarheid en realiteitsgehalte:

Onder andere naar aanleiding van verzoeken van de Raad werkt Stadsontwikkeling samen met de coalitie Feijenoord XL aan een haalbaarheidsstudie naar een overkluizing van het spooreplacement IJsselmonde in combinatie met een gebiedsontwikkeling in het gebied eromheen. Een dergelijke studie kost veel geld en tijd. De voorlopige uitkomsten van de studie laten zien dat er circa 1 miljard euro nodig is om een 1500 meter overkluizing en circa 6.000 nieuwe woningen te realiseren. De bijdrage vanuit gebiedsontwikkeling is maximaal 10% van de kosten. We verwachten dat deze situatie bij de A20 niet anders zal zijn. Het voorstel voor de overkluizing A20 (spoor én snelweg) over een dergelijke afstand (zeker 3 à 7 km) kost waarschijnlijk miljarden en levert in dit geval 'slechts' 5000-9000 nieuwe woningen op, die dit tekort niet kunnen dekken. Het tekort per nieuw te realiseren woning zal zeer fors zijn en staat naar verwachting niet in verhouding tot de effectiviteit van de ingreep. De inzet van de schaarse gemeentelijke middelen moet zorgvuldig worden afgewogen tegen andere gemeentelijke opgaven.

De gemeente kan tekorten van een dergelijke omvang bovendien niet alleen dragen. Er is dus een grote bijdrage van andere partijen (zoals marktpartijen en het Rijk) nodig. Er is interesse vanuit marktpartijen voor de ontwikkeling van het programma. In verkennende gesprekken hebben zij echter ook aangegeven dat de kosten voor de structuuringreep van de overkapping niet vanuit de gebiedsontwikkeling gefinancierd kunnen worden en dat bijdragen vanuit andere partners nodig zijn.

Rijkspartijen zijn op dit moment niet enthousiast en zelfs kritisch over investeringen in A20. Het Rijk – het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en daaronder Rijkswaterstaat en ProRail – heeft op dit moment geen financiële middelen gereserveerd om dit type initiatiefvoorstel rondom de A20 te kunnen realiseren of daar een verkennende studie naar te starten. Wel zijn er via de lopende MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam financiële middelen gereserveerd voor investeringen in infrastructuur en verstedelijking. In reactie op de propositie van de Zuidelijke Randstad en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van het Nationaal Groeifonds, zijn daar aanvullend ook middelen voor in het vooruitzicht gesteld.

Dit betreft concreet investeringen in een nieuwe oeververbinding tussen Feijenoord/IJsselmonde en Kralingen, inclusief een hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen Zuidplein-Kralingse Zoom, een treinstation bij Stadionpark, een HOV-busverbinding Zuidplein-Centraal Station via de Maastunnel en een schaa sprong in het OV op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht. Voor een overkluizing van de A20 en is daarmee de komende 10 jaar geen zicht op cofinanciering door het Rijk – en de betrokken regionale partners – te verwachten. Het belang voor deze partijen om bij te dragen aan en overkapping is zeer gering.

Bij succesvolle voorbeelden die in het initiatiefvoorstel als vergelijking worden genoemd, zoals A2 bij Maastricht en A4 bij Schiedam, droeg de ingreep bij aan het verbeteren van de doorstroming en daarmee bereikbaarheid op nationaal niveau. Deze vergelijking gaat voor de A20 echter niet op.

Voor verbetering van de doorstroming op de Ruit van Rotterdam investeert het Rijk, samen met de MRDH, provincie en gemeenten, momenteel al fors in de nieuwe A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding. Het Rijk heeft geen belang bij nog een miljardeninvestering in het hoofdwegennet. Aanvullend is het in het kader van effectiviteit en de brede maatschappelijke kosten en baten beter in andere zaken te investeren in de stad.

3. Focus op lobby

Een dergelijk groots plan vraagt medewerking van veel partners op regionaal en Rijksniveau. Om succesvol te zijn in de Rotterdamse lobby moeten we als stad wel 'richten en kiezen'. De Rotterdamse focus richt zich de komende jaren sterk op de combinatie van verstedelijking en bereikbaarheidsinvesteringen in HOV met als belangrijkste opgaven in de lobby richting rijk partners de schaa sprong Metropoli taan OV en Verstedelijking: bestaande uit opwaardering van de treinbediening op de Oude Lijn naar metrokwaliteit en versterking van het stedelijke en regionale HOV-netwerk, o.a. door toevoeging van een nieuwe verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom via de nieuwe oostelijke Oeververbinding, beide in combinatie met verstedelijking. Deze lobby is onderdeel van de gezamenlijke, breed gedragen propositie van de samenwerkende partijen in de Zuidelijke Randstad – verenigd in de 'coalitie MoVe' – voor het Nationaal Groeifonds. Daar moeten we als stad nu aan vasthouden en op focussen om een effectieve lobby te kunnen voeren. Toevoegen van dit plan in de lobby richting Rijk lijkt voor de komende periode dan ook niet verstandig. Het is niet het juiste momentum. Mogelijk is er op de langere termijn wel een kans.

Capaciteit en kosten: het werkpakket van Stadsontwikkeling is zeer vol en vraagt om keuzes waar we de komende periode de focus leggen. Naast de korte termijn woningbouwopgave voor deze collegeperiode focust het College zich op het hard maken van middellange termijn plannen (2022-2030). Een nieuwe haalbaarheidsstudie voor de lange termijn zoals 'Het Nieuwe Noorden' is omvattend en complex, en kan hier niet zonder consequenties aan worden toegevoegd en gaat ten koste van andere inzet.

Reactie op het initiatiefvoorstel 'Het Nieuwe Noorden'

Het verzoek aan het college was:

1. Een haalbaarheidsstudie te verrichten naar de aanpak van de A20 (ondertunneling ofwel overkapping) ten behoeve van groen, woningbouw en ondergrondse inpassing van voorzieningen langs of op het A20 tracé;
2. Deze haalbaarheidsstudie vorm te geven in een consortium van marktpartijen en een team van de gemeente Rotterdam;
3. De bekostiging van deze haalbaarheidsstudie in gezamenlijkheid te dragen met het te vormen consortium naar voorbeeld van Feyenoord XL;
4. In de haalbaarheidsstudie met nadruk te kijken naar hoe de aanpak van de A20 benut kan worden voor de realisatie van groen en betaalbare woningen;
5. Vooruitlopend op de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie bij het rijk de lobby te starten voor de aanpak van de A20;
6. Een nota op te stellen voor op de toekomst van de A13 bij Overschie (het stuk tussen de knooppunten Kleinpolderplein en de nieuwe aansluiting op de A16) en of daar op termijn afschaling van de snelweg mogelijk wordt, door verdere verknoping met de A4 mogelijk te maken
7. Bij positieve uitkomst van de haalbaarheidsstudie een reservering te verwerken binnen de Lange Termijn Investeringsplanning (LTIP) voor gemeentelijke bijdrage aan de aanpak van de A20;

Ad 1. en Ad 4. Een haalbaarheidsstudie te verrichten naar de aanpak van de A20 (ondertunneling ofwel overkapping) ten behoeve van groen, woningbouw en ondergrondse inpassing van voorzieningen langs of op het A20 tracé; In de haalbaarheidsstudie met nadruk te kijken naar hoe de aanpak van de A20 benut kan worden voor de realisatie van groen en betaalbare woningen;

Het college staat sympathiek tegenover initiatieven die innovatieve ideeën aandragen om van Rotterdam een aantrekkelijke en leefbare stad te maken en meer woningen te bouwen door slim gebruik van de ruimte. Het college begrijpt de achtergrond van het voorstel, waarmee de barrièrewerking wordt beslecht. Echter betreft dit een dusdanig futuristisch en grootschalig initiatief, dat het vanuit het perspectief van de stedelijke strategie, (financiële) haalbaarheid, effectiviteit, lobby & capaciteit voorlopig niet kansrijk wordt geacht als onderdeel van de prioriteiten voor na 2030. Het voorstel om een haalbaarheidsstudie te starten wordt dan ook ontraden.

Ad 2. en Ad 3. Deze haalbaarheidsstudie vorm te geven in een consortium van marktpartijen en een team van de gemeente Rotterdam; De bekostiging van deze haalbaarheidsstudie in gezamenlijkheid te dragen met het te vormen consortium naar voorbeeld van Feyenoord XL;

Op basis van ervaringen bij Feyenoord XL weten we dat een dergelijke studie veel geld en tijd kost. Capaciteit is op korte termijn niet beschikbaar: Naast de korte termijn woningbouwopgave voor deze collegeperiode focust het College zich op het hard maken van middellange termijnplannen in de periode 2022-2030 (bv Stadsprojecten en gebiedsontwikkelingen).

Een nieuwe haalbaarheidsstudie voor de lange termijn kan hier niet zonder consequenties aan worden toegevoegd en gaat zal ten koste moeten gaan van andere inzet.

Ad 5. Vooruitlopend op de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie bij het rijk de lobby te starten voor de aanpak van de A20;

Een dergelijk groots plan vraagt medewerking van veel partners op regionaal en Rijksniveau. Om succesvol te zijn in de Rotterdamse lobby moeten we als stad wel 'richten en kiezen'. De Rotterdamse focus richt zich de komende jaren op de combinatie van verstedelijking en bereikbaarheidsinvesteringen in HOV met als belangrijkste opgaven in de lobby richting rijk partners: de schaa sprong Metropolaan OV en Verstedelijking: bestaande uit opwaardering van de treinbediening op de Oude Lijn naar metrokwaliteit en versterking van het stedelijke en regionale HOV-netwerk, o.a. door toevoeging van een nieuwe verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom via de nieuwe oostelijke Oeververbinding, beide in combinatie met verstedelijking en Oude Lijn (i.c.m. verstedelijkingskansen). Deze lobby is onderdeel van de gezamenlijke, breed gedragen propositie van de samenwerkende partijen in de Zuidelijke Randstad – verenigd in de 'coalitie MoVe' – voor het Nationaal Groeifonds. Daar moeten we als stad nu echt aan vasthouden en op focussen om een effectieve lobby te kunnen voeren. Toevoegen van dit plan in de lobby richting Rijk lijkt voor de komende periode dan ook niet verstandig. Het is niet het juiste momentum. We sluiten niet uit dat het voorstel op de langere termijn wel kansrijk wordt.

Ad 6. Een nota op te stellen voor op de toekomst van de A13 bij Overschie (het stuk tussen de knooppunten Kleinpolderplein en de nieuwe aansluiting op de A16) en of daar op termijn afschaling van de snelweg mogelijk wordt, door verdere verknoping met de A4 mogelijk te maken;

Afgelopen december is op het Stadmakerscongres het 'Laboratorium Ruit' gelanceerd. Hierin kijken we de komende maanden samen met Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar de toekomst van de Ruit. We bestuderen daarbij toekomstige verkeersstromen op de Ruit, en verkennen scenario's waarbij delen van de Ruit, zoals de A20 en de A13, op de lange termijn een andere functie in het hoofdwegennet krijgen. Op die manier kunnen we toewerken naar een A20 en A13 die minder een milieu- en fysieke barrière vormen, en beter zijn ingepast in het stedelijk gebied. Het opstellen van een nota voor afschaling van de A13 gaat daarbij voor nu te ver. Advies is om eerst de resultaten van de studie over de toekomst van de Ruit af te wachten.

Ad 7. Bij positieve uitkomst van de haalbaarheidsstudie een reservering te verwerken binnen de Lange Termijn Investeringsplanning (LTIP) voor gemeentelijke bijdrage aan de aanpak van de A20;

Wij zijn op basis van bovenstaande overwegingen niet voornemens om een haalbaarheidsstudie op te starten voor de overkapping van de A20, noch tot lobby

over te gaan richting het Rijk. Gezien het verwachte enorme financiële tekort op dit plan, de twijfels aan de effectiviteit van het plan en de beperkte beschikbare langjarige investeringsmiddelen in Rotterdam, zal vooralsnog geen reservering worden voorgesteld in de LTIP.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Gelet op het advies zijn er geen juridische consequenties

De secretaris,

V.J.M. Roozen

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,

A. Aboutaleb