

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Internet: www.rotterdam.nl

Van: S. Leijts
Telefoon: 06 – 41549967
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Ons kenmerk: M2209-7155 D2209-132795
22bo5596

Onderwerp: Presentatierapport
beslisisinformatie MIRT-verkenning
Oeververbindingen regio Rotterdam en
Rotterdamse inzet

Datum: B&W 27 september 2022

Aan de gemeenteraad

Geachte leden van de gemeenteraad,

We staan aan de vooravond van een grote beslissing voor Rotterdam, onze regio en Nederland. Meer dan 25 jaar na de opening van de Erasmusbrug kunnen we een nieuwe brug slaan tussen het hart van Rotterdam-Zuid en de Randstad. Een unieke kans om onze inzet één stad op twee oevers verder te versterken. Zoals de Erasmusbrug de ontwikkeling van de Kop van Zuid en Katendrecht mogelijk maakte, zo zal een nieuwe oeververbinding een stevige bijdrage leveren aan de bloei van de rest van Rotterdam-Zuid en de bouw van extra woningen in het gebied tussen Alexander en Zuidplein. Het is geen investering in beton en staal. Het is een investering in de ontwikkelingskansen en bewegingsvrijheid van mensen in de zuidelijke Randstad, en in nieuwe verbindingen die daardoor ontstaan. Verbindingen die hun leven gaan veranderen.

Waarom (nu)?

Vier jaar geleden, na afronding van de pre-verkenning, is in het najaar van 2018 de startbeslissing voor de MIRT-verkenning genomen. Na lang studeren willen we nu een afspraak maken over de oeververbinding. Zo verzilveren we de kansen die een nieuwe oeververbinding biedt.

1. Rotterdam Zuid verdient verbinding. Samen met het Rijk werken we hard aan **de sociaaleconomische achterstanden in Rotterdam Zuid**. Via het NPRZ investeren we samen met het rijk honderden miljoenen in woningen, in onderwijs, sociale programma's en veiligheid. De oeververbinding verhoogt de effectiviteit van deze inzet, bijvoorbeeld omdat de oeververbinding circa 15.000 extra banen binnen het bereik van 45 minuten reistijd brengt voor elk van de zeven NPRZ-wijken. Ook wordt door de oeververbinding de verbinding met het onderwijs gelegd. Meerdere onderwijsinstellingen, zowel middelbaar als hoger onderwijs, komen binnen het bereik van inwoners van Zuid. De oeververbinding maakt Zuid daarnaast ook aantrekkelijk voor studenten om te wonen; een katalysator voor de ontwikkeling van Zuid.



2. De woningnood is hoog: we moeten samen hard werken om **zo snel mogelijk woningen te bouwen**. Rotterdam heeft daarvoor aantrekkelijke ontwikkellocaties beschikbaar, zowel voor nieuwe woningen als voor nieuwe werklocaties. Dit hebben we samen afgelopen jaren voorbereid en verankerd (NoVi, MoVe, MIRT, omgevingsvisie). Maar die ontwikkeling kan alleen plaatsvinden, wanneer de woningen bereikbaar zijn. Zo is het randvoorwaardelijk voor de bouw van 25.000 tot 35.000 extra woningen in de Oostflank (A tmZ), een van de nationale grootschalige woningbouwlocaties. Elders in de Rotterdamse regio leidt het oplossen van de knelpunten in bereikbaarheid tot de bouw van nog eens 25.000 tot 35.000 woningen. Zo maakt de oeververbinding tot 2040 de bouw van 50.000 tot 70.000 woningen in Rotterdam mogelijk.
3. De oeververbinding is niet alleen een verbinding tussen noord en zuid maar lost ook **bereikbaarheidsknelpunten in het netwerk van de Zuidelijke Randstad op**. Zoals het knelpunt in het bestaande metronetwerk, dat geconcentreerd is rondom station Beurs. Het OV systeem kan het toekomstig groeiend aantal reizigers niet aan en de oeververbinding lost dit op. In deze verkenning is gekeken naar 2030 en verder. En voor de fiets, waarbij de oeververbinding de ontbrekende schakel is het regionaal netwerk. Station Stadionpark, centraal gelegen op Rotterdam Zuid langs de zogenaamde Oude Lijn, verbetert de bereikbaarheid van grote delen van Rotterdam Zuid. Daarnaast worden meerdere infrastructurele knelpunten in de stad en regio opgelost door de realisatie van de oeververbinding, waardoor bijvoorbeeld de Erasmus Universiteit en Hogeschool Rotterdam veel beter bereikbaar wordt.

Onderzoeksresultaten MIRT-verkenning

De verkenning is gericht op een samenhangend pakket aan maatregelen, bestaande uit:

- Een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord
- Een treinstation Stadionpark
- Een hoogwaardige OV verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom
- Een hoogwaardige OV busverbinding tussen Zuidplein en CS via de Maastunnel
- Maatregelen op de A16
- Maatregelen op de Algeracorridor

In de bijlage vindt u het uitgebreide presentatierapport met beslisinformatie, dit geeft een duidelijk beeld van de mogelijkheden, de uitdagingen en de onmogelijkheden. Dit biedt de basis voor besluitvorming samen met het Rijk, MRDH en PZH over het voorkeursalternatief voor de planuitwerking. Begin oktober ontvangt u, zodra dit beschikbaar is, het advies van het Omgevingsberaad en het Q-team van deze MIRT-verkenning. Dit advies betrekken wij bij deze inhoudelijke uitkomsten van deze verkenning om tot het voorkeursalternatief te komen. Wij hechten eraan u nu al mee te nemen in onze voorkeur voor de bouwstenen van dit alternatief welke wij met de partners na deze verkenning willen uitwerken in de planuitwerking, zodat we hierover met u in gesprek kunnen gaan. Onze voorkeur willen wij graag toelichten langs de lijn van de te maken afwegingen over hoogwaardig openbaar vervoer, multimodaliteit en brug of tunnel. Ook station Stadionpark en de HOV-busverbinding door de Maastunnel komen aan bod. Voor de bevindingen en conclusies van de werksporen A16 en Algeracorridor verwijzen wij naar de bijlage.

Een verbinding voor hoogwaardig OV

Na afronding van de eerste fase van de MIRT-verkenning is in 2020 besloten om een hoogwaardige (snelle en comfortabele) OV-verbinding (HOV) tussen Kralingse Zoom en Zuidplein uit te werken als HOV 'tramkwaliteit' en als 'metrokwaliteit'. De resultaten van



de nu afgeronde MIRT-verkenning maken duidelijk dat een investering in HOV tramkwaliteit een passende oplossing biedt in relatie tot de doelstellingen van de MIRT-verkenning:

- In combinatie met andere maatregelen zoals frequentieverhoging op het bestaande metronetwerk wordt het OV-knelpunt grotendeels opgelost.
- Een HOV-verbinding Kralingse Zoom - Zuidplein is randvoorwaardelijk en biedt verdere mogelijkheden voor verstedelijking (tot 35.000 woningen) van de Oostflank van de regio Rotterdam (o.a. A - Z), zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie. Indirect levert het oplossen van het OV-knelpunt in de binnenstad ook een belangrijke bijdrage aan verstedelijking van andere locaties (tot 35.000 woningen) in Rotterdam (zoals binnenstad Rotterdam, Rijnhaven, Merwe-Vierhaven).
- Een nieuwe HOV-verbinding uitgaande van tramkwaliteit vergroot de kansen van mensen. Uitgaande van 45 minuten reistijd met het OV stijgt het aantal extra te bereiken banen met gemiddeld 15.000 per focuswijk. Ook de OV-bereikbaarheid van leerlingplaatsen in het onderwijs groeit voor de zeven NPRZ-focusbuurten.

Metrokwaliteit als alternatief levert net als de tram een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen rondom bereikbaarheid, verstedelijking en kansen voor mensen. Metrokwaliteit levert een grotere bijdrage aan het oplossen van het knelpunt in het OV. De metro trekt meer reizigers dan de tram, maar vergt een forse investering en de bezettingsgraad is laag. Vanwege de kosten, de gevolgde verstedelijkingsstrategie en de lage bezettingsgraad is de metro geen passende en realistische oplossing. Het college is daarom van mening dat een hoogwaardige OV-verbinding met tramkwaliteit de juiste keuze is, ook gelet op de beschikbare middelen bij Rotterdam, de regiopartijen en het Rijk.

Multimodaliteit

De onderzoeksresultaten maken duidelijk dat multimodaal een keuze betekent voor investeren in een hoogwaardige openbaar vervoer-, fiets-, voetganger- en eventueel een autoverbinding. Ook (ruimte) voor nieuwe modaliteiten en vervoersconcepten is een belangrijk aandachtspunt in de planuitwerking, denk bijvoorbeeld aan elektrisch vervoer en deelmobiliteit.

Langzaam verkeer is een essentieel onderdeel van de oeververbinding. De fiets is een snelgroeiende en steeds belangrijkere vervoerwijze in Rotterdam. Met een nieuwe oeververbinding wordt een ontbrekende schakel in het stedelijke en regionale (fiets)netwerk gerealiseerd. Het leidt tot aanzienlijk kortere fietsroutes. Een langzaam verkeersverbinding draagt direct bij aan de verstedelijking en zorgt voor een grote verbetering van banenbereikbaarheid, met name voor Rotterdam Zuid.

Het is een keuze om wel of geen auto's op de nieuwe oeververbinding te accommoderen, constaterende dat in een beperkt aantal onderzochte brug- en tunnelvarianten een autoverbinding mogelijk is. Een volwaardige autoverbinding zal naar schatting tot 15.000 motorvoertuigen per dag worden gebruikt. In dat geval vermindert het aantal voertuigen op met name de parallelbaan van de Van Brienenoordbrug met circa vier procent. Dit levert een beperkte bijdrage aan het oplossen van het IMA-knelpunt op de gehele Brienenoordcorridor. In Rotterdam leidt een autoverbinding tot het verschuiven van vervoerstromen over de oeververbindingen. Het aantal motorvoertuigen op de Erasmusbrug vermindert niet, het aantal op de Willemsbrug vermindert met circa acht procent.

De inzet van het college is een autoluwe wegverbinding, beperkt geschikt voor autoverkeer, hulpdiensten en nieuwe mobiliteitsconcepten. Een autoluwe wegverbinding



zal overigens een stuk minder dan door 15.000 motorvoertuigen worden gebruikt. De definitieve keuze van modaliteiten zal de komende weken in samenhang met de voorwaarden van de overige initiatiefnemers in relatie tot hun financiële bijdrage moeten worden gezien.

Brug of tunnel

Van de onderzochte varianten levert een meer centrale ligging – in het verlengde van de Kralingse Zoom en aansluiting op de Olympiaweg (in de onderzoeksresultaten “bocht A”) – het grootste positieve effect op de doelstellingen van de MIRT-verkenning. De keuze voor een nieuwe oeververbinding is van groot belang voor de verdere stedelijke ontwikkeling van Rotterdam. Het is een structurerende ingreep en een keuze “voor eeuwig”. Voor de afweging brug of tunnel en de beste ligging zijn veel aspecten van belang. De effecten op de scheepvaart (nautiek) vormen hiervan een belangrijk onderdeel, maar niet het enige. Ook de inpasbaarheid van de oeververbinding in de omgeving, de effecten op landschap en ecologie (polder de Esch), sociale veiligheid, de kwaliteit van de verbinding voor OV-reizigers, fietsers en voetgangers spelen een belangrijke rol.

Er is veel aandacht besteed aan de effecten op de scheepvaart, vanwege het grote economische belang van de Nieuwe Maas als achterlandverbinding van de Rotterdamse haven. Maar ook bovengenoemde andere aspecten zijn van belang en moeten tegen elkaar worden afgewogen.

Het college zet in op een brug in ligging bocht A, omdat dit volgens ons de beste optie is voor Rotterdam. Wij willen deze optie in de planuitwerking graag met de partners uitwerken, zoals Havenbedrijf Rotterdam en de havenmeester, waarbij voldaan wordt aan de randvoorwaarden van een stedelijke oeververbinding voor gebruik door fietsers, wandelaars, HOV-tram en een autoluwe wegverbinding. De nautische veiligheid is een belangrijke voorwaarde. De economische concurrentiepositie van de haven is voor ons ook een belangrijk aspect. Het is voor de stad en de haven van wezenlijk belang dat de nieuwe brug op goede wijze wordt ingepast, waarbij rekening wordt gehouden met dit nautisch en economisch belang van de achterlandverbinding. De onderzoeksresultaten tot op heden laten zien dat een dergelijke brug alleen mogelijk is als nautische restricties, oeveraanpassingen en eventuele andere consequenties verder kunnen worden uitgewerkt. Wij beseffen ons de complexiteit van deze opgave, maar gaan deze uitdaging graag aan.

Station Stadionpark

De resultaten van deze MIRT-verkenning geven richting aan de ontwikkeling van station Stadionpark als permanent station op het spoor tussen Dordrecht en Leiden. Met dit nieuwe station wordt Rotterdam Zuid goed aangehaakt op de kracht en dynamiek van de Randstad. Bij de voorbereiding van besluitvorming over een voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een station Stadionpark dat geschikt is voor doorontwikkeling tot acht Citysprinters per uur per richting.

HOV Maastunnel

Bij de voorbereiding van besluitvorming over een voorkeursalternatief wordt uitgegaan van het opvoeren van de frequentie naar twaalf keer per uur via de route Carnissensingel en een halte op de 's-Gravendijkwal in combinatie met een loopverbinding 's-Gravendijkwal – EMC / metrostation Dijkzigt.



Participatie

Zorgvuldige besluitvorming en participatie staat bij ons voorop; zowel in de fase van de verkenning als de uitwerking straks in de planuitwerking. Met een uitgebreid participatietraject hebben de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning – gemeente Rotterdam, MRDH, provincie Zuid-Holland en ministerie I&W – beoogd om alle relevante belanghebbenden op een passende manier te betrekken bij dit project. Met een breed pallet aan vormen van participatie is de afgelopen jaren vanuit de MIRT-verkenning het onderzoek naar een voorkeursvariant opgezet. Met de omgeving van medeoverheden, belangenorganisaties, verenigingen, experts, buurtbewoners en ondernemers is dit participatietraject uitgewerkt. Het doel hiervan was om kennis optimaal te benutten, de omgeving te informeren en ideeën en aandachtspunten mee te nemen in het onderzoek. In beide fasen van de verkenning heeft de participatie bijgedragen het onderzoek waar mogelijk aan te vullen, kritisch te volgen en om ons te wijzen op eventuele gebreken in het onderzoek.

De participatie is daarbij altijd integraal onderdeel geweest van de planning en dicht op de inhoud georganiseerd. Daarom is de participatie gekoppeld geweest aan de drie deelonderzoeken: oeververbinding & OV, A16 Van Brienenoordcorridor en Algeracorridor. Alle onderzoeksresultaten die in de bijlage worden beschreven zijn dan ook onder andere door middel van de participatie tot stand gekomen.

Naast de participatieactiviteiten is met verschillende communicatiemiddelen doorlopend gewerkt aan het informeren van een breed publiek over de MIRT-verkenning. Hierbij was het doel mensen bekend te maken met het project en de maatregelen die onderzocht worden en uitleg te geven over de besluitvorming, zodat men bijvoorbeeld weet wat de resultaten van de onderzoeken zijn. Hiervoor maken we gebruik van de website oeververbindingen.nl, nieuwsbrieven, digitale vragenuurtjes, webinars en was er na het opheffen van de coronamaatregelen ook weer ruimte om informatiebijeenkomsten te organiseren.

Een speciale rol is weggelegd voor het zogenaamde omgevingsberaad. Het Omgevingsberaad is een adviesgroep, waarin leden zitten die relevante collectieve en maatschappelijke belangen vertegenwoordigen. Het Omgevingsberaad denkt actief mee bij belangrijke processtappen in de verkenningsfase. Op twee momenten brengt dit Omgevingsberaad een advies uit aan de initiatiefnemers. Eerder betrof dit het moment van de selectie van kansrijke oplossingen (NKO). Het tweede moment betreft het einde van de verkenning, op weg naar het voorkeursalternatief. Het Omgevingsberaad heeft een onafhankelijke voorzitter die de vergaderingen leidt. Dit advies wordt aan uw raad verstuurd voor commissiebehandeling op 12 oktober. Dat geldt ook voor het advies van het Q-team. Het Q-team is een onafhankelijk team van experts vanuit verschillende disciplines, die een advies uitbrengen over de voorgestelde ingrepen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit.

Proces richting BO MIRT en verder

Op basis van de beslisinformatie wordt momenteel gewerkt aan de voorbereiding van besluitvorming over een voorkeursalternatief, inclusief bekostiging. De beslisinformatie en de inzet van het college bieden een basis om met de andere initiatiefnemers tot een voorkeursalternatief te komen. Dit voorkeursalternatief, inclusief bijbehorende omvang van de investering, is de basis voor het toewerken naar bekostigingsafspraken tussen de initiatiefnemers. De verdeling rijk-regio van de bekostiging is hierbij onderwerp van gesprek, evenals de verdeling tussen de regionale partijen. De verwachting is dat



Rotterdam een wezenlijk deel van de regionale bijdrage aan deze investering voor haar rekening zal moeten nemen om tot een succesvolle afspraak met het Rijk te komen. De aandachtspunten uit de bespreking in de commissie MHEK op 12 oktober neemt de wethouder Handhaving, Buitenruimte en Mobiliteit mee in de bestuurlijke gesprekken met de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning.

Op 10 november is het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) tussen Rijk en regio, waarin besluitvorming over het voorkeursalternatief en de bekostiging zal plaatsvinden. Over de uitkomsten van het BO MIRT zullen wij u informeren. Het voorkeursalternatief oeververbinding en OV wordt planologisch verankerd in de Rotterdamse omgevingsvisie. Met de publicatie van een ontwerp-partiele herziening van deze omgevingsvisie starten we de zienswijzeprocedure. Naar verwachting kan uw gemeenteraad in het tweede kwartaal van 2023 het voorkeursalternatief vaststellen door middel van vaststelling van deze herziening van de omgevingsvisie.

De afspraken tussen de initiatiefnemers over o.a. voorkeursalternatief, uitgangspunten voor de planuitwerking, rollen in de vervolgfase, risicoverdeling worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

BIJLAGE:

- Presentatierapport beslisinformatie MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam