Gemeente Rotterdam

Onderwerp: Uitkomst BO MIRT-verkenning Oude Lijn 12 december 2024 inzake Van Nelleknoop

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Website: www.rotterdam.nl

Cluster: Stadsontwikkeling
Portefeuille: Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit
Portefeuillehouder: Pascal Lansink-Bastemeijer

Van: Judith Knotters
Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Ons kenmerk: M2411-3781 - 24bo009251
Bijlage(n): 1

Datum: B&W 17 december 2024

Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?
Op 28 november 2024 heeft uw raad ingestemd met de Gebiedsuitwerking Van Nelleknoop waar de ruimtelijke impact van een mogelijk nieuw station Van Nelle aan de westzijde en de oostzijde van de Schie zijn onderzocht.

Op 12 december 2024 is door de bestuurlijk opdrachtgevers voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn een Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) vastgesteld. Graag bieden wij u met deze brief deze NKO aan (conform toezegging 24bb007959). In de NKO is vastgelegd dat voor het nieuwe station Rotterdam Van Nelle in principe alleen de locaties West en Sparta, onder voorbehoud van de uitkomst van een te doorlopen proces met de omgeving in samenhang met de Gebiedsuitwerking. Uiterlijk eind Q1 2025 wordt definitief een bestuurlijk keuze gemaakt.

Het college kiest op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning vastgelegd in de NKO en de Gebiedsuitwerking om voor de verdere uitwerking van de MIRT-verkenning en het Ambitiedocument voor de Van Nelleknoop in principe uit te gaan van een nieuw station aan de westzijde van de Schie. Wij organiseren in samenwerking met de partners in de MIRT-verkenning voor de belanghebbenden in de omgeving een informatiebijeenkomst, waarin wij deze keuze toelichten. In deze brief lichten wij deze keuze aan u toe.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:
De verdere uitwerking van de Van Nelleknoop vindt plaats binnen het kader van de Rotterdamse omgevingsvisie (2021) en de gebiedsuitwerking Van Nelle (vastgesteld 28 november 2024).

De volgende moties hebben een relatie met deze verdere uitwerking
- Motie ‘Stadscamping ook na 2035’ (23bb001323);
- Motie ‘Tijdig op zoek naar een nieuwe locatie’ (21bb16285);
- Motie ‘Groene corridor in West’ (24bb008492)
- Motie ‘Nieuwe Rotterdamse laag’ (24bb008493)
- Motie ‘Neem ze mee!’ (24bb008494)

- Motie 'Wacht! Let op het brugwachtershuisje Beukelsbrug' (24bb008495)
- Motie 'Ruim baan op de Van Nelleknoop' (24bb008497)
- Motie 'Sporten op het grasveld van de Van Nellefabriek' (24bb008498)
- Motie 'Recreatief zwemmen in het Noorderkanaal'(24bb008499)
- Motie 'Werken aan wederzijds vertrouwen'(24bb008501)
- Motie 'Dubbelicoon aan de Schie'(24bb008506)
- Motie 'Rondje Van Nelle'(24bb008507)

Toelichting:
De verdere uitwerking van de ambitie voor het opwaarderen van de Oude Lijn en een nieuw station Van Nelle vindt plaats in twee samenhangende trajecten:

- MIRT-Verkenning Oude Lijn (conform startbesluit in BO MIRT d.d. 10 november 2022 22bb007608): Schaalsprong op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht (inclusief frequentieverhoging, het toevoegen van nieuwe stations waaronder Rotterdam Van Nelle en station Stadionpark[1] en het opwaarderen van 4 knooppunten).
- Gebiedsambitiedocument Van Nelleknoop: Verdere uitwerking van de programmatische impact van een nieuw station middels een gebiedsambitiedocument Van Nelle. Het gebiedsambitiedocument brengt de kansen en impact van een station in beeld voor een station aan de westzijde van de Schie.

De keuze om voor de verdere uitwerking van de MIRT-verkenning en het Gebiedsambitiedocument uit te gaan van stations aan de westzijde van de Schie en de oostelijke stationsvarianten af te laten vallen is gebaseerd op de resultaten van de MIRT-verkenning als de vergelijking van de consequenties van de beide varianten in de Gebiedsuitwerking van Nelleknoop.

MIRT-verkenning
In de MIRT-Verkenning Oude Lijn zijn vijf mogelijke locaties voor station Van Nelle onderzocht, te weten: West, Sparta, Spangesekade, Schiebruggen en Oost. De eerste drie aan de westzijde van de Schie, eentje op de Schiebrug en een aan de oostzijde van de Schie.

Binnen de MIRT-Verkenning Oude Lijn is geconcludeerd dat de locaties allemaal inpasbaar en technisch maakbaar zijn en er zijn tussen de locaties geen onderscheidende effecten geconstateerd op de thema's Leefomgevingskwaliteit, Duurzaamheid, Externe Effecten, Faciliteren Verstedelijking en Kansen voor Mensen.

Voor de locaties voor Rotterdam Van Nelle verschilt de mate waarin infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn tussen de oostelijke en westelijke liggingen, hetgeen doorwerkt in de realisatiekosten. De locaties Oost, Schiebruggen en Spangesekade zijn een factor 2 duurder en kosten circa €300 mln. meer dan de locaties ten westen van de Schie (Sparta en West).

De twee westelijke locaties scoren daardoor veel beter op kosteneffectiviteit. Gegeven de forse spanning tussen beschikbaar budget en kosten voor de oplossingsrichtingen binnen de MIRT-Verkenning Oude Lijn is in het BO Oude Lijn van 12 december jongstleden daarom een principebesluit genomen voor de Westelijke stationsvarianten – West en Sparta – als kansrijke oplossingsrichtingen.

[1] De verdere uitwerking van station Stadionpark vindt plaats binnen de Planning & studiefase MIRT-Stadsbrug & OV.

Daarmee is in principe besloten om de Oostelijke varianten nu niet verder mee te nemen. Om de consequenties van de keuze voor west compleet te maken, gaan we hierover nog wel in gesprek met belanghebbenden en omgeving. Om ons ervan te vergewissen dat we geen zaken over het hoofd zien en – indien nodig – deze zaken dan te betrekken bij de definitieve besluitvorming.

Na bespreking met de omgeving, kan dit besluit in het BO Oude Lijn – naar verwachting uiterlijk eind Q1 2025 – definitief worden gemaakt.

Gebiedsuitwerking van Nelleknoop
Met een station ontwikkelt de Van Nelleknoop zich tot een aantrekkelijk en levendig stuk stad, met een nieuw station als centrale aanjager. Hiermee leveren we een belangrijke bereikbaarheidsimpuls voor de wijken Oud-Mathenesse, Spangen, Overschie en het Nieuwe Westen, dragen we bij aan het oplossen van de woningbouwopgave, grijpen we kansen om energie- en klimaatopgaven in bestaande wijken te versnellen en dragen we bij aan de bestaande leefomgeving van Rotterdammers door nieuwe voorzieningen toe te voegen en een betere balans in de woningvoorraad.

In de keuze van het college om de oostelijke stationsvarianten in principe af te laten vallen spelen, aanvullend op bovenstaande overwegingen, de volgende aspecten een rol:

- *Relatie omliggende wijken*
  Allereerst is de relatie met de omliggende wijken een belangrijk aspect. Het station aan de westzijde biedt een directe kans voor de (relatief geïsoleerde) wijken Spangen, Oud Mathenesse en Witte Dorp in mogelijkheden voor upgrading en kansen voor mensen. Dat geldt bij een station aan de oostzijde voor het Nieuwe Westen ook maar wel in mindere mate omdat deze wijk al meer onderdeel is/beter verbonden met de rest van de stad.

- *Spaanse Polder*
  Het Station aan de westzijde ontsluit direct de Spaanse Polder, het grootste stedelijke bedrijventerrein van de regio. Belangrijk voor de bedrijven is de bereikbaarheid voor hun huidige en het aantrekken van nieuwe werknemers, maar ook in het intensiveren van delen van Spaanse Polder Zuid. Een station aan de oostzijde heeft slechts een geringe betekenis voor de Spaanse Polder.

- *Ontwikkeling Merwevierhaven (M4H)*
  De ontwikkeling van het M4H gebied krijgt bij station aan de westzijde een impuls doordat het meer in de invloedsfeer komt te liggen van het station. Met goede langzaamverkeersverbindingen wordt het station met name het oostelijk deel van de Merwehaven ontwikkeling en het Vierhavengebied/Marconikwartier te een aantrekkelijke voorziening.

- *(Boven)Regionale voorzieningen*
  Unesco monument Van Nellefabriek heeft nu een perifere ligging. Met een station in de directe omgeving (west) komt de Van Nellefabriek centraal in de Zuidelijke Randstad te liggen en aan een nieuwe entree van de stad. Dit biedt economische kansen voor de bedrijven en evenementen in de Van Nellefabriek. Dit geldt zeker ook voor het Sparta stadion.
  Diergaarde Blijdorp daarentegen krijgt juist een meer directe aansluiting bij de keuze voor station Oost.
  Een nieuwe langzaamverkeersverbinding á niveau over de Schie kan daarin wel helpen (voor Van Nelle Fabriek bij een station aan de oostzijde en voor Blijdorp bij station Westzijde)

- *Aansluiting stedelijk HOV netwerk*
  Bij het station aan de westzijde is een toekomstige koppeling met het stedelijk HOV netwerk beter mogelijk dan bij het station aan de Oostzijde.
  Aan de westzijde is er namelijk een betere koppeling met de doorgaande hoofdontsluitingsstructuur. Hier valt te denken aan het doortrekken van bestaande tramlijnen of nieuwe HOV-verbindingen.

- *Groene en recreatieve waarden in het gebied*
  Het station aan de westzijde heeft tot gevolg dat de woningbouw ontwikkeling met name aan de westzijde plaats zal vinden. Idem leidt een station aan de oostzijde tot woningbouw aan de oostzijde. Daarmee heeft een station aan de westzijde per saldo minder impact op de bestaande groene kwaliteiten zoals de parken, groene voorzieningen en volkstuinen in het gebied omdat die zich vooral aan de oostzijde bevinden. Het meenemen van die groene waarden zoals ook in het 'Stadspark West' initiatief naar voren worden gebracht gaat beter in een variant Station West. Het station west heeft wel een negatievere impact op de kinderboerderij 'de Bokkensprong', omdat zij dan mogelijk op termijn verplaatst moeten worden binnen het gebied en deze nu centraal ligt voor de kwetsbare wijken ten westen van de Schie. Ter hoogte van het nieuwe station West liggen ook educatieve tuinen die binnen het gebied moeten worden verplaatst.

- *Sportvelden*
  Voor de sportvelden heeft een station ten oosten van de Schie minder impact dan voor Station West. De sportvelden ten westen van de Schie (sportcomplex Vreelust) zullen geheel of gedeeltelijk verplaatst moeten worden, naar de oostzijde van de Schie. Onderzocht wordt nog wat de impact is van de verplaatsing van Vreelust voor de bewoners, met name de jeugd, ten westen van de Schie inclusief Merwevierhavens. Voorwaarde voor de verplaatsing van sportvelden naar de oostzijde van de Schie is om de langzaamverkeersverbindingen over de Schie te verbeteren.
  Bij station aan de oostzijde van de Schie blijven de sportvelden Vreelust op de huidige locatie maar zijn er consequenties voor Rotterdam United. Dit complex kan dan verplaatst worden naar de Kanaalweg, met implicaties voor de daar aanwezige voorzieningen (manege, stadscamping).

- *Kansen van de nieuwe ontwikkeling*
  Het aantal te bouwen woningen verschilt niet substantieel bij een station ten westen of ten oosten van de Schie. Het woonmilieu en de impact op de omgeving is wel verschillend.
  Een station aan de westzijde van de Schie leidt tot een ontwikkeling van een woonmilieu tussen Oud Mathennesse, Spangen, Bospolder Tussendijken en M4H en gelegen tussen het station Van Nelle en het metrostation Marconiplein. Dit leidt tot een verbinding van deze wijken, met kansen voor bestaande en nieuwe lokale en stedelijk of regionale voorzieningen. Bij een station aan de oostzijde zal het meer een op zichzelf staande woonwijk zijn.

Op basis van de bovenliggende analyse en toenemende druk binnen het MIRT-traject Oude Lijn op kosten t.o.v. beschikbaar budget heeft het College van B&W gekozen in de verdere uitwerking in te zetten op een station van Nelle aan de westzijde van de Schie.

Met een station aan de westzijde van de Schie ontwikkelt de Van Nelleknoop zich tot een aantrekkelijk en levendig stuk stad, met een nieuw station als centrale aanjager.

Hiermee leveren we een belangrijke bereikbaarheidsimpuls voor de wijken Oud-Mathenesse, Spangen, Overschie en het Nieuwe Westen, dragen we bij aan het oplossen van de woningbouwopgave, grijpen we kansen om energie- en klimaatopgaven in bestaande wijken te versnellen en dragen we bij aan de bestaande leefomgeving van Rotterdammers door nieuwe voorzieningen toe te voegen en een betere balans in de woningvoorraad. Hiermee geven we invulling aan de in de Omgevingsvisie Rotterdam gestelde ambities voor goede groei.

Verdere procedure
Na publicatie van deze raadsinformatiebrief zal een gezamenlijke informatiebijeenkomst georganiseerd worden voor bewoners/belanghebbenden door ProRail/projectorganisatie MIRT-Verkenning en de gemeente Rotterdam om de stationslocatiekeuze toe te lichten. Dit zal naar verwachting in januari/februari 2025 plaatsvinden. Er wordt daarbij ingegaan op de argumentatie van deze keuze en betrokkenen kunnen aandachtspunten meegeven voor vervolguitwerking. Hierna kan het definitieve besluit om enkel de twee westelijke stationsvarianten – West en Sparta – verder uit te werken genomen worden in het BO Oude Lijn (naar verwachting uiterlijk eind Q1 2025).

Hierna zal binnen de MIRT-Verkenning toegewerkt worden naar het Voorkeursalternatief en de Voorkeursbeslissing (afspraken over definitieve stationslocatie inclusief financiële dekking). In de eerste helft van 2025 zal een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) worden gepubliceerd, waarin de verder uit te werken kansrijke oplossingsrichtingen staan beschreven. Dit markeert de start van een m.e.r.-procedure en op de NRD kunnen formele zienswijze worden ingebracht. Eind 2025 vindt naar verwachting definitieve besluitvorming plaats over het samenhangende pakket van maatregelen binnen de MIRT-Verkenning Oude Lijn, waar een nieuw station Van Nelle op de locatie West of Sparta deel van uitmaakt.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:
De ontwikkeling van station Van Nelle en de programmatische koers rondom dit station is in de Omgevingsvisie Rotterdam beschreven. De verdere uitwerking, zowel voor de onderdelen binnen de scope van de MIRT-Verkenning Oude Lijn als voor de onderdelen binnen de gemeentelijke Gebiedsuitwerking vinden plaats binnen dit kader.

De keuze voor een station aan de westzijde van de Schie heeft geen financiële consequenties. Er ontstaan pas financiële consequenties, indien u in de toekomst daadwerkelijk komt tot een investeringsbesluit. Investeringen die naar verwachting pas bij de ontwikkeling van het station en de omgeving aan de orde zijn, na 2030.

Het is goed om te realiseren dat de ontwikkeling van een nieuw station in combinatie met het toevoegen van nieuwe woningen vraagt om investeringen in maatregelen om te komen tot goede groei zoals vastgelegd in de omgevingsvisie. Uitgaande van een investering vanuit het Rijk in het nieuwe station en omgeving in combinatie met gebiedsontwikkeling zoals hier uitgewerkt betekent dit dat ook gemeente Rotterdam zal moeten investeren.

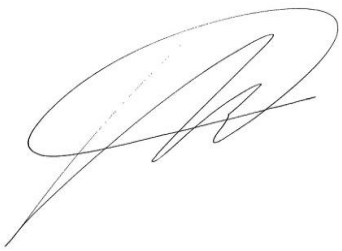
De kwaliteitsmaatregelen en de gebiedsontwikkeling(en) zijn op basis van het maximale woonprogramma globaal (financieel) uitgewerkt en bedragen minimaal €95 miljoen. In het ambitiedocument wordt de verdere uitwerking van de lange-termijn-investeringsplanning voor de Van Nelleknoop en prioritering op stedelijke schaal in relatie tot de Uitvoeringsstrategie Omgevingsvisie (personele inzet en investeringen) verder uitgewerkt. Ook zullen hierin de financiële consequenties voor de maatschappelijke voorzieningen (verplaatsen of inpassen van sport- recreatie complexen en volkstuinen) uitgewerkt worden.

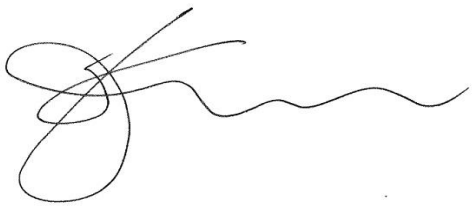
Aan de MIRT-Verkenning Oude Lijn zijn op dit moment geen financiële consequenties meer verbonden voor de gemeente Rotterdam. In de Startbeslissing voor de verkenning is een totaalbudget opgenomen van € 1.566 mln voor de Oude Lijn inclusief station Stadionpark. Het betreft de gezamenlijke bijdragen van Rijk en de regiopartijen. De € 1.566 mln maakt onderdeel uit van een breder pakket afspraken gefinancierd vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF en het Mobiliteitsfonds). De middelen voor Station Stadionpark zijn inmiddels opgenomen in het projectbudget voor de Planning- en Studiefase van het MIRT-project Stadsbrug, HOV en station Stadionpark. Aan de resterende onderdelen binnen de scope van de MIRT-Verkenning Oude Lijn levert gemeente Rotterdam geen bijdrage.

Met deze raadsinformatiebrief verzoeken wij u toezegging 24bb007959 als afgedaan te beschouwen.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris, De burgemeester,





G.J.D. Wigmans

C.J. Schouten

Bijlage:
B1. Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen City Sprinters & Nieuwe Stations