

Memo

MIRT-verkenning
Oeververbindingen Regio
Rotterdam

Bezoekadres: MRDH
Westersingel 12, Rotterdam
Postadres: p/a Postbus 1130
3000 BC Rotterdam
Internet: oeververbindingen.nl

Betreft: Informatie MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam
Tbv technische sessies Raden/ Staten medio november 2020

Datum: 9-11- 2020

1. Introductie

Hierbij ontvangt u informatie over de voortgang van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (in het kort: de MIRT-verkenning). Initiatiefnemers gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de metropoolregio Rotterdam-Den Haag, werken hier gezamenlijk aan.¹ U wordt kort meegenomen in de hoofddoelen van de verkenning, de fase waarin het project zich begeeft, en de voortgang van het onderzoek.

Een aantrekkelijke regio voor bewoners, werkenden en bezoekers

De regio Rotterdam is sterk in ontwikkeling. Zo groeit alleen al de stad Rotterdam naar verwachting met minimaal 50.000 woningen tot 2040. Deze woningbouwopgave moet hand in hand gaan met het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio voor bewoners, werkenden en bezoekers. Daarom worden in de MIRT-Verkenning maatregelen uitgewerkt voor drie belangrijke bereikbaarheidsknelpunten in de regio: het knelpunt op de A16 Van Brienenoordcorridor, het knelpunt Algeracorridor (N210), en het knelpunt in het stedelijk gebied (metro en tram).

De zes maatregelen zijn:

- Een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam;
- Een treinstation 'Stadionpark';
- Een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein;
- Een Hoogwaardig Openbaar Vervoer busverbinding tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein via de Maastunnel;
- Maatregelen op de A16, waaronder het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienenoordbrug tussen het Knooppunt Terbregseplein en het Knooppunt Ridderkerk;
- Maatregelen op de Algeracorridor.

Met de uitwerking van de MIRT-Verkenning wordt gestreefd naar het in meerdere opzichten aantrekkelijker maken van de regio. Naast het verbeteren van bereikbaarheid is het faciliteren en waar mogelijk versnellen van de woningbouwopgave een belangrijke doelstelling. Ook het verbeteren van de leefkwaliteit is een belangrijk thema: denk aan schone lucht, verkeersveiligheid en het beperken van geluidhinder. En het gaat om het verbeteren van mogelijkheden om maatschappelijk te participeren door bijvoorbeeld het verbeteren van bereikbaarheid van werklocaties en onderwijsinstellingen. De vijf hoofddoelen van de MIRT Verkenning zijn:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid met het OV;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid via de weg;
- Het mogelijk maken van verstedelijking;
- Het verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit;
- Het vergroten van kansen voor mensen.

¹ Voor de maatregelen op de Algeracorridor bepalen en betalen de gemeenten Capelle aan den IJssel, Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel mee.

2. Op weg naar een Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO)

De initiatiefnemers volgen samen de systematiek van het MIRT, het meerjarenprogramma waarin de Rijksoverheid samenwerkt met medeoverheden op de thema's Infrastructuur, Ruimte en Transport. Hieronder in afbeelding 1 ziet u de verschillende fases van het MIRT.



Afbeelding 1 Planprocedure MIRT

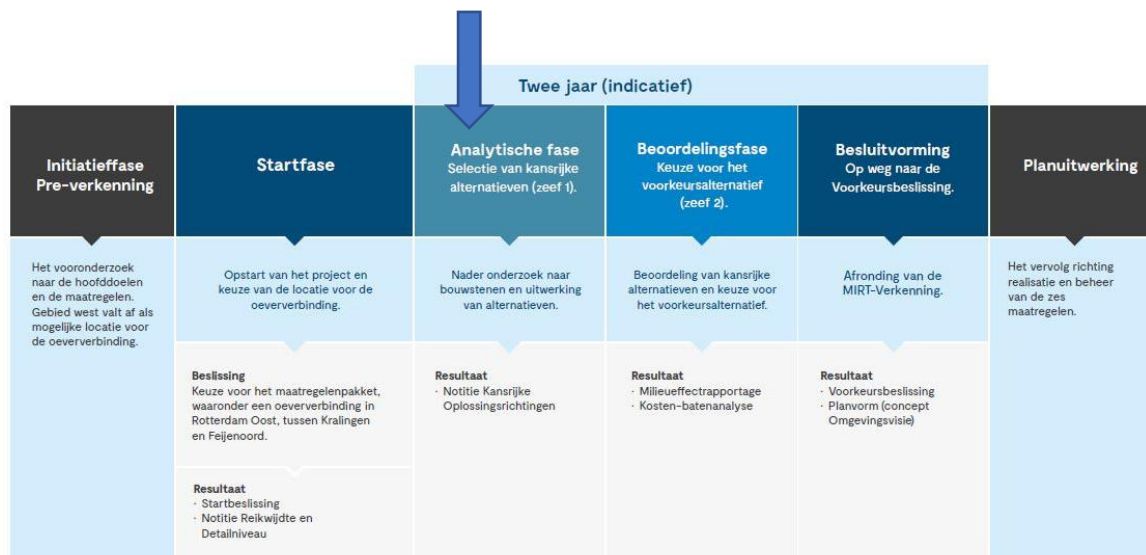
Eerdere besluitvorming: pre-verkenning en startfase

Begin 2018 zijn de vier initiatiefnemers gestart met een zogenaamde *pre-verkenning*. Dit is de fase die vooraf ging aan de MIRT-verkenning. In de pre-verkenning zijn de hoofddoelen geformuleerd en is onderzocht welke maatregelen moeten worden genomen om de knelpunten op te lossen. Daarbij zijn drie zoekgebieden voor een nieuwe oeververbinding onderzocht. Op basis van de resultaten van de preverkenning is tijdens het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van november 2018 afgesproken om een MIRT-verkenning te starten. De stappen in de MIRT-verkenningsfase, ziet u in afbeelding 2.

Tijdens de startfase van de MIRT Verkenning moest nog een keuze gemaakt worden tussen twee zoekgebieden voor een oeververbinding: Oost (oeververbinding tussen Feijenoord en Kralingen) en Oost-oost (oeververbinding tussen Krimpenerwaard en Ridderkerk). Om die keuze te kunnen maken is nader onderzoek uitgevoerd naar de Algeracorridor, het NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor en de 'Studie gebiedsbod Krimpenerwaard'. Op basis van de resultaten uit de startfase hebben Rijk en regio besloten dat de MIRT Verkenning zich richt op het samenhangende pakket van zes maatregelen zoals eerder in dit memo beschreven. Waarbij dus gekozen is voor het uitwerken van een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam en maatregelen op de Algeracorridor.

Tijdens het BO MIRT van november 2019 zijn hierover afspraken gemaakt en is de [startbeslissing](#) voor de MIRT-verkenning genomen en gepubliceerd. Daarin zijn de opgave, scope en aanpak van de MIRT-verkenning vastgelegd.

Na de startbeslissing is de [Notitie Reikwijdte en Detailniveau](#) opgesteld. In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is vastgelegd wat er onderzocht gaat worden voor de milieueffectrapportage die in het kader van de MIRT Verkenning wordt opgesteld. De NRD laat zien wat de diepgang en de reikwijdte is van de onderzoeken die we uitvoeren in de analytische fase, en in de beoordelingsfase (zeef 1 en zeef 2), en waarom we dat doen. De concept NRD is gepubliceerd begin 2020. Daarop konden betrokkenen zienswijzen indienen. Die zienswijzen zijn verwerkt in de Nota van Antwoord, en heeft geleid tot de publicatie van de definitieve NRD in juli 2020. De startbeslissing en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (en de Nota van Antwoord) markeren de start van de analytische fase, waar het project zich nu in bevindt.



Afbeelding 2 Stappen in een MIRT-verkenning

Analytische fase: komen tot kansrijke oplossingsrichtingen

Het onderzoek in deze fase resulteert in de selectie van kansrijke oplossingsrichtingen, wat 'zeef 1' genoemd wordt.

Het onderzoek voor zeef 1 startte medio 2020, en doorloopt tot aan het eerste kwartaal 2021 de volgende stappen in kwalitatieve analyses en kwantitatieve effectbepalingen:

- Een probleemanalyse per werkspoor;
- Onderzoek naar verschillende oplossingen per werkspoor;
- Effectbepaling van die oplossingen per projectonderdeel, en in samenhang;
- Inzicht in de meest kansrijke oplossingsrichtingen, en een voorstel voor vervolg van de verkenning.

Om te komen tot de meest kansrijke oplossingsrichtingen, wordt een systematische aanpak gevolgd. Eerst worden vanuit breed perspectief ideeën en mogelijke oplossingen voor de invulling van de zes maatregelen verzameld (divergeren). Het brede perspectief zorgt ervoor dat geen mogelijk kansrijke oplossingsrichtingen over het hoofd gezien worden. Vervolgens wordt beschouwd welke oplossingen logisch zijn, kijkend naar probleemstelling, projectdoelen en de specifieke kenmerken van de betreffende werkspooren, waaronder ook de fysieke omgeving. In deze stap (convergeren) komt een palet aan oplossingen bovendrijven die verder worden bestudeerd. Op basis van verdere uitwerking en beoordeling op verschillende (sub)aspecten binnen de onderwerpen doelbereik, kosten, techniek, inpasbaarheid, milieueffecten en belevingswaarde (het beoordelingskader van zeef 1) komen vervolgens de meest kansrijke oplossingen naar voren die worden opgenomen in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO). In dit proces wordt een brede groep aan stakeholders betrokken. In bijlage 1 vindt u het beoordelingskader van zeef 1.

De NKO vertelt dus wat de meest kansrijke oplossingen zijn die voortkomen uit het onderzoek, en geeft aan hoe de MIRT-verkenning vervolg krijgt. De vier initiatiefnemers stellen de NKO vast, en voor het onderdeel Algeracorrridor stellen de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel de notitie mede vast. Dit is naar verwachting einde van het eerste kwartaal 2021.

Na vaststelling van de NKO volgt verdere verdieping, in de tweede helft van de verkenning. Die verdere verdieping noemen we de beoordelingsfase. Voor de tweede selectieronde (zeef 2) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de (milieu)effecten van de kansrijke alternatieven. In bijlage 2 vindt u het beoordelingskader van zeef 2. Aan het einde van de beoordelingsfase ligt er gedetailleerde informatie, in een Verkenningenrapport, een milieueffectrapportage (MER) en een kostenbatenanalyse. De benodigde informatie ligt op tafel, om een bestuurlijke keuze te maken voor het voorkeursalternatief. Die keuze wordt beschreven in een ontwerp- Voorkeursbeslissing. Op de ontwerp Voorkeursbeslissing en de daarbij horende documenten (zoals het Verkenningenrapport, MER, MKBA) kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen. De ontwerp Voorkeursbeslissing is voorzien voor het eerste kwartaal van 2022.

3. Voortgang

Hoe verloopt het onderzoek in deze analytische fase? Het onderzoek bestaat uit werk in werksporen, en een aantal integrale onderzoeken en analyses.

Overkoepelende onderzoeken en analyses

Er loopt op dit moment een drietal integrale onderzoeken en analyses. Dat zijn: een mobiliteitsanalyse, een onderzoek naar verstedelijking en 'kansen voor mensen' en een onderzoek naar belevingswaarden. Daarnaast wordt het thema duurzaamheid verder onderzocht, en is de doelstelling op verbetering van stedelijke kwaliteit geoperationaliseerd.

Mobiliteitsanalyse

Er is gestart met het uitvoeren van een mobiliteitsanalyse. Een mobiliteitsanalyse is een onderzoek op basis van verkeersmodellen, dat zorgt voor een gelijk verkeerskundig vertrekpunt van waaruit de werksporen hun onderzoek kunnen doen. De mobiliteitsanalyse concentreert zich op het:

- Het bepalen van de actuele uitgangspunten, bijvoorbeeld welke verstedelijkingscijfers worden gehanteerd in de onderzoeken;
- Het verkrijgen van inzicht in de 'hoeken van het speelveld', anders gezegd: in welke bandbreedte zijn mobiliteitseffecten te verwachten als gevolg van de maatregelen in de MIRT- Verkenning?
- Inzicht te krijgen in de verkeerskundige samenhang tussen de te onderzoeken maatregelen (in hoeverre beïnvloeden de A16 en een nieuwe oeververbinding of de Algeracorridor elkaar?);
- Zicht te krijgen op de impact van verdere verstedelijking op de verkeers- en reizigersstromen.

De mobiliteitsanalyse wordt gebruikt om de maatregelen verder en concreter uit te werken en om in beeld te brengen welke oplossingen meer of minder kansrijk zijn. Ten behoeve van de NKO wordt op basis van deze gegevens uit de analyse beoordeeld in hoeverre de maatregelen bijdragen aan de bereikbaarheidsdoelen voor A16, Algeracorridor en het Openbaar Vervoer. Daarnaast zijn de resultaten input voor de beoordeling van stedelijke leefkwaliteit en het bepalen van milieueffecten (lucht, geluid, gezondheid).

Onderzoek naar verstedelijking en 'kansen voor mensen'

Er wordt een onderzoek uitgevoerd naar wat de mogelijke oplossingen bijdragen aan de doelstellingen 'faciliteren verstedelijking i.r.t. agglomeratiekracht' en 'verbeteren van kansen voor mensen'. Hiertoe wordt eerst een onderzoeksmethodiek vastgesteld om de bijdragen van de verschillende maatregelen aan deze doelstellingen op een goede manier te kunnen duiden. Daarvoor bepalen we o.a. welke ruimtelijke ontwikkelingen, economische toplocaties en onderwijsvoorzieningen belangrijk zijn, zodat we kunnen bepalen of die door de maatregelen beter bereikbaar worden. Vervolgens wordt voor de verschillende maatregelen beoordeeld welke

bijdrage ze leveren aan verstedelijkingsmogelijkheden en kansen voor mensen (bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en onderwijsvoorzieningen). De resultaten van dit onderzoek worden meegenomen in de NKO en vormen in de beoordelingsfase input voor de kostenbatenanalyse.

Onderzoek naar belevingswaarden

Om omgevingsaspecten te onderzoeken, wordt er een belevingswaarde-onderzoek uitgevoerd: een onderzoek naar de impact van de maatregelen op de belevingswaarden van bewoners en gebruikers van het gebied, op basis van (straat)interviews. In verband met de huidige coronamaatregelen kan het onderzoek worden gestart zodra de (gedeeltelijke) lockdown opgeheven wordt. Belevingswaarden van bewoners en gebruikers komen tevens aan bod in de participatiebijeenkomsten, die op dit moment digitaal plaatsvinden.

Thema's duurzaamheid en stedelijke leefkwaliteit

Een van de doelstellingen van de MIRT-verkenning is '*verbetering stedelijke leefkwaliteit*'. In de NRD staat dat voor deze doelstelling de zes maatregelen worden beoordeeld op 'Verbetering milieukwaliteit' (in hoeverre verbetert of verslechtert de geluid- en luchtkwaliteit) en 'Verbetering ruimtekwaliteit' (in hoeverre draagt de maatregel bij aan het autoluw maken van binnenstedelijke locaties en in hoeverre verbetert of verslechtert de verblijfskwaliteit in een gebied). Deze doelstelling is verder geoperationaliseerd door:

1. De onderzoeksaspecten voor de analytische fase (zeef 1) en beoordelingsfase (zeef 2) aan te scherpen;
2. Verder invulling te geven aan de doelstelling

Ad 1)

In de analytische fase (zeef 1) wordt voor de beoordeling van de doelstelling stedelijke leefkwaliteit gekeken naar de volgende aspecten: verbetering milieukwaliteit (geluid en lucht), verbetering ruimtekwaliteit (City Lounge doelstelling), inpasbaarheid van maatregelen en omgevingsaspecten. Op basis hiervan worden verschillende oplossingen onderling vergeleken, zodat de informatie helpt bij de keuze voor kansrijke oplossingen die in de beoordelingsfase verder worden uitgewerkt. In de beoordelingsfase (zeef 2) worden naast deze aspecten, ook de aspecten gezondheid/gezonde leefomgeving, ecologie en landschap & cultuurhistorie (o.a. landschappelijke waarden) verder uitgewerkt in het kader van deze doelstelling.

Naast de beoordeling van de maatregelen op deze aspecten worden in de MIRT-Verkenning kansen en mogelijkheden voor verbeteringen van stedelijke leefkwaliteit in beeld gebracht.

Ad 2)

In het MER wordt bij deze beoordeling onderscheid gemaakt naar drie niveaus:

- Wijkniveau (lokaal): hiermee worden effecten in de buurt van de infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld in de aanlandingsgebieden van de nieuwe oeververbinding en in de wijken langs de Algeracorridor) inzichtelijk gemaakt.
- Stedelijk niveau: wat zijn de effecten van de maatregelen op niveau van Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard.
- Regionaal: wat zijn de effecten van de maatregelen op niveau van het gehele plangebied van de MIRT-verkenning.

Op deze manier ontstaat een goed beeld van de effecten van de maatregelen op verschillende niveaus. Er wordt transparant gemaakt waar verbeteringen of verslechteringen worden verwacht, zonder dat deze worden 'uitgemiddeld' in het geheel. Met deze informatie kan voor deze doelstelling een goede vergelijking tussen oplossingsrichtingen worden gemaakt, bijvoorbeeld tussen een oeververbinding met of zonder autoverkeer. Voor ieder niveau en op iedere locatie

geldt uiteraard dat altijd moet worden voldaan aan de wettelijke normen voor bijvoorbeeld luchtkwaliteit of geluid. Daarnaast wordt voor het regionale niveau (gehele plangebied) gestreefd naar een verbetering van de stedelijke leefkwaliteit t.o.v. de referentiesituatie (dezelfde situatie zonder maatregelen). Dat wil ook zeggen dat een verbetering van het totaal, een lokale verslechtering kan betekenen.

Een ander thema waar de verkenning aandacht aan geeft, is *duurzaamheid*. In de startbeslissing en de NRD is opgenomen dat duurzame vervoerwijzen als openbaar vervoer, en langzaam verkeer een onderdeel zullen vormen van kansrijke oplossingsrichtingen. Daarnaast zijn in het beoordelingskader van zeef 2 specifieke criteria opgenomen: CO2-uitstoot en klimaatbestendigheid/of bijdrage leverend aan klimaatbestendige stad. Verder geldt dat voor de (kansrijke) oplossingsrichtingen onderzocht wordt hoe deze kunnen worden geoptimaliseerd vanuit duurzaamheidsperspectief. Hoe dit gebeurt, op welke aspecten de focus ligt en op welke plek in het totale planproces (verkenning, planuitwerking, realisatie) dit aandacht krijgt, wordt in het kader van de verkenning onderzocht.

Werk in de werksporen

Naast deze integrale onderzoeken, wordt er in de drie werksporen *A16/OWN*, *Algeracorridor*, *Oeververbinding & OV*, onderzoek verricht. Voor ieder werkspoor geldt grofweg dat deze de volgende stappen doorlopen: een probleemanalyse en doorontwikkeling van de bouwstenen uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de effectbepaling van die bouwstenen en vervolgens het trechteren ('zeven') naar kansrijke oplossingen. En voor alle werksporen geldt dat er met de omgeving wordt afgestemd, via expertsessies, klankbordgroepen, omgevingsberaad en individuele gesprekken met de omgevingsmanagers van het project. De mensen en (ingenieurs)bureaus in de werksporen werken onderling nauw samen, zodat alle onderzoeken leiden naar een samenhangend en logisch pakket aan kansrijke alternatieven. Er wordt op periodieke basis overleg gevoerd met de initiatiefnemers, samenwerkingspartners, op ambtelijk en bestuurlijk niveau, om de voortgang te bewaken. Hieronder ziet u op hoofdlijnen welke onderzoeken er lopen binnen de verschillende werksporen.

Werkspoor Oeververbinding & OV

Dit werkspoor onderzoekt:

- een hoogwaardige OV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, via Rotterdam station;
- de mogelijkheden om van het evenementenstation Rotterdam Stadion een regulier bediend treinstation te maken;
- een hoogwaardige OV-busverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel;
- de inpassing van een multimodale oeververbinding.

Binnen dit werkspoor voert ProRail een deelstudie uit naar treinstation Rotterdam Stadion. De vraag daarbij is welk type 'bediening' van treinen er inpasbaar is in de dienstregeling, welke aanpassingen aan het spoor, de perrons en het station er nodig zijn en hoe het station goed kan worden aangesloten op het overige OV en de omgeving.

Voor de multimodale oeververbinding die in dit werkspoor wordt onderzocht, worden verschillende mogelijke locaties voor een brug of een tunnel beschouwd. Het zoekgebied hiervoor ligt tussen Kralingen en Feijenoord. Voor de verschillende opties wordt de aansluiting en inpassing op dit moment nader onderzocht. De hoogwaardige OV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein wordt in combinatie met de multimodale oeververbinding verkend.

Het nautische onderzoek biedt input aan het onderzoek naar de inpassing van de oeververbinding. In het nautische onderzoek zijn beleid en regelgeving voor de scheepvaart/de vaarweg in kaart gebracht. Dit wordt nu vertaald naar eisen voor de dimensionering van de oeververbinding.

Werkspoor A16/OWN

Dit werkspoor onderzoekt:

- Maatregelen die bijdragen aan het oplossen van het NMCA-knelpunt op de Van Brienenoordcorridor.

Op dit moment wordt een simulatiemodel opgesteld om de problematiek te onderzoeken en mogelijke maatregelen te kunnen toetsen. De problemen op de Brienenoordcorridor zijn met de omgeving verkend, met een ontwerpende aanpak. In de volgende bijeenkomst met de omgeving zullen mogelijke infrastructurele oplossingsrichtingen worden geïnventariseerd die vervolgens verder onderzocht en vergeleken zullen worden.

Werkspoor Algeracorridor

Dit werkspoor onderzoekt:

- een toekomstbestendige oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek van het gebied (voor alle vervoerwijzen).
- zowel de vraag van het autoverkeer (pakket: verandering van vervoerwijzen) als het verbeteren van de auto-infrastructuur op de corridor (pakket: opwaarderen van de corridor).

Ook voor de Algeracorridor wordt een simulatiemodel opgesteld om de problematiek te onderzoeken en maatregelen te kunnen toetsen. Er is aandacht gegeven aan het beoordelingskader, waarin zowel aandacht wordt gegeven aan de mate waaraan wordt bijgedragen aan doelen als aan andere effecten, waaronder de effecten op de omgeving. Verder wordt technisch onderzoek verricht naar de manier waarop de Algerabrug zou kunnen worden aangepast, gegeven de huidige constructie van de brug. De komende tijd zullen mogelijke oplossingen in de beide pakketten worden uitgewerkt en met elkaar worden vergeleken.

4. Voortgang participatie en communicatie

In aansluiting bij de omgevingswet, het participatierapport van de startfase van de verkenning, en de lessen uit andere projecten, geven de initiatiefnemers de participatie in de verkenningsfase van het project samen met de omgeving vorm: medeoverheden, belangenorganisaties en -verenigingen, buurtbewoners en ondernemers. Kortom: zij willen belanghebbenden op een passende manier betrekken bij dit project. In de vorige fase is 'Participatie over de Participatie' toegepast om de verwachtingen van de participanten en de opdrachtgevers op elkaar af te stemmen. Hier is het Spelregelkader Participatie uit voort gekomen waarin samenwerkingsafspraken staan tussen projectorganisatie en participanten. Dit Spelregelkader is terug te vinden op de website van het project.

Per projectonderdeel worden expertgroepen, en klankbordgroep-bijeenkomsten gehouden. Een omgevingsberaad is samengesteld met zowel bewonersvertegenwoordigers uit het gebied als belangenvertegenwoordigers van bedrijfsleven, mobiliteit en natuur&milieu. Op deze manier is er een breed palet aan partijen dat advies geeft bij de NKO en het Voorkeursbesluit (afronding Verkenning). Daarnaast worden 'brede voortgangsoverleggen' gehouden. Dat zijn overleggen met onder andere partijen, die een nauwe relatie hebben met het traject als (vaar)wegbeheerder, concessiehouders in het openbaar vervoer, waterschap of aangrenzende gemeente. Zij denken en doen samen met ons mee op weg naar een NKO.

Geïnteresseerden worden op de hoogte gehouden via de website, een frequente nieuwsbrief (700 aanmeldingen) én het project organiseert digitale vragenuurtjes en masterclasses voor verdieping op onderwerpen zoals verstedelijking en mobiliteit analyses. Een overzicht van georganiseerde en te houden bijeenkomsten, vindt u in bijlage 3.

5. Invloed van de coronapandemie op de MIRT-verkenning

Door de coronapandemie vinden de participatiebijeenkomsten en vergaderingen digitaal plaats totdat de situatie het weer toelaat om fysiek bijeen te komen. De digitale situatie vraagt om extra aandacht, om de communicatie en participatie zo interactief mogelijk te houden.

De COVID-19-pandemie heeft invloed op de mobiliteit van personen en goederen, vanwege digitalisering in de werkomgeving, in het onderwijs en in de zorg. De langetermijneffecten daarvan op het spoor, openbaar vervoer, weg- en waterverkeer staan nog niet vast. De MIRT-verkenning Oeververbindingen richt zich op onderzoek naar effecten in 2030, met een doorkijk naar 2040. De verwachting is dat de mobiliteitsgroei op deze lange termijn weer zal aantrekken. De demografische groei, huishoudensgroei en bijbehorende woningbouwopgave zijn immers groot, en dat geldt zeker voor de regio Rotterdam. Investerings in bereikbaarheid blijven daarom noodzakelijk, ook als de economische groei door corona minder groot zou zijn. Zo laat de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) ook bij lagere economische groei, toename van de mobiliteit en substantiële bereikbaarheidsopgaven zien in onze regio. Voor de lange termijn – 2030 en 2040 – blijven de bereikbaarheidsopgaven op de Algeracorridor, de A16 en in het Openbaar Vervoer aan de orde. Ondanks corona blijft het aanpakken van de mobiliteitsopgaven in onze MIRT-verkenning dus nodig. Het project blijft alert en in contact over nieuwe inzichten, denk bijvoorbeeld aan een mogelijk structurele gedragsverandering ten aanzien van thuiswerken. Mochten de inzichten over het langetermijneffect van corona op de mobiliteitsopgaven veranderen, dan kijkt het project wat dit betekent voor de MIRT-verkenning.

6. Samenhang met andere projecten

De MIRT-verkenning staat niet op zichzelf, en heeft raakvlakken met verschillende andere lopende onderzoeken, projecten, en programma's. Er wordt bijvoorbeeld regulier afstemming gezocht met van A tot Z, het masterplan Feijenoord City, het programma Move, de Korte Termijn aanpak (KTA) op de Algeracorridor en de Maastunnel. Ook onze participatie-aanpak en activiteiten worden in een regulier overleg afgestemd met andere participatietrajecten.

7. Meer informatie

Voor meer informatie kunt u ook terecht op [de website](#) van deze MIRT-verkenning.

Bijlage 1, beoordelingskader zeef 1

Aspecten	Thema's / criteria
Doelbereik	Probleemoplossend vermogen: in welke mate worden de knelpunten weg en OV opgelost door het alternatief. Toetsen aan de doelstellingen leefbaarheid en gebiedsontwikkeling en kansen voor mensen: in welke mate dragen de alternatieven bij aan deze doelstellingen.
Kosten	Indicatieve kosten en baten: alternatieven worden met elkaar vergeleken.
Techniek	Haalbaarheid, maakbaarheid, realisatietermijn, onderhoudsaspecten: Er moet worden voldaan aan de gestelde technische vereisten en nautische randvoorwaarden. Ook moeten de onderdelen van het alternatief te inspecteren en te beheren en te onderhouden zijn.
Inpasbaarheid	Ruimtelijke inpasbaarheid, Hoe zijn de maatregelen in te passen in de omgeving? En wat zijn de consequenties ervan?
Mileueffecten	Onoverkomelijke effecten / show stoppers (bijvoorbeeld Natura 2000): Het alternatief moet in principe uitvoerbaar zijn binnen wet- en regelgeving.
Omgevingsaspecten	Belevingswaarde

Bijlage 2 beoordelingskader zeef 2

Thema	Aspect	Criteria	Methode
Doelbereik			
Probleemoplossend vermogen knelpunten van Brienenoord - Algeracorridor	• Verminderen NMCAknelpunt Van Brienenoordcorridor	• Verkeersafwikkeling en doorstroming	• Kwantitatief (o.a. Verkeersmodel MRDH)
	• Verminderen knelpunt Algeracorridor	• Verkeersafwikkeling en doorstroming	• Kwantitatief (o.a. Verkeersmodel MRDH)
	• Robuustheid/ betrouwbaarheid van het netwerk	• De mate waarin de ingreep een alternatief biedt voor het verkeer, ingeval van een calamiteit	• Kwalitatief (expert judgement)
	• Verbeteren van het functioneren van het netwerk	• Reistijd en betrouwbaarheid en specifiek voor de rijkswegen kijken naar de (vermindering van) het aantal voertuigversliesuren als gevolg van de nieuwe schakels in het netwerk	• Kwantitatief (Verkeersmodel MRDH)
Probleemoplossend vermogen knelpunten stedelijk OV: metro en tram	• Ontlasting OV-assenkruis (verminderen knelpunt in het metronet noord-zuid en oost-west)	• De mate waarin de intensiteit/capaciteit waarden van de knelpunten in het OV verbeteren • Invloed van de maatregelen op de OV-bereikbaarheid van stad en regio	• Kwantitatief (Verkeersmodel MRDH)
	• Verminderen knelpunt in het tramnet op de Erasmuscorridor	• De mate waarin de intensiteit/capaciteit waarden van het knelpunt van het OV (de tram) op de Erasmusbrug verbetert	• Kwantitatief (Verkeersmodel MRDH)
	• Kwaliteit OV	• Aantrekkelijkheid OV-product (o.a. reistijd en frequentie, vervoerwaarde (aantal gebruikers), overstaptijd, comfort en betrouwbaarheid) • Vergroten OV-gebruik (extra reizigers in stedelijk OV, aantal reizigers via treinstation Stadionpark, extra reizigers Oude Lijn, modal shift van auto naar OV)	• Kwalitatief (expert judgement) • Kwantitatief (Verkeersmodel MRDH)
	• Robuustheid/ toekomstvastheid	• Inpasbaarheid systeem-keuze in het eindbeeld OV visie Rotterdam en werkplaats Metropoolregio	• Kwalitatief (expert judgement)

Thema	Aspect	Criteria	Methode
Milieuaspecten			
Ecologie	• Beschermde gebieden	• Natura 2000-gebieden	• Kwalitatief want op afstand, kwantitatief voor stikstof
		• NNN-gebieden	• Kwalitatief
		• Ecologische verbindingzones	• Kwalitatief
	• Beschermde soorten	• Wet natuurbescherming	• Kwantitatief
	• Biodiversiteit	• Soortenrijkdom	
Landschap, cultuurhistorie (waaronder archeologie)	• Landschap	• Landschappelijke waarden • Visuele kwaliteit / beleving	• Kwalitatief
	• Cultuurhistorie	• Cultuurhistorische waarden en structuren • Bouwkundige waarden • Monumenten	• Kwalitatief
	• Archeologie	• Archeologische waarden	• Kwalitatief
Duurzaamheid en klimaat	• CO ₂ -uitstoot	• CO ₂ -uitstoot	• Kwalitatief
	• Klimaatbestendigheid	• Bijdrage aan de Klimaatbestendige stad	• Kwalitatief

Thema	Aspect	Criteria	Methode
Overige aspecten			
Inpasbaarheid	• Ruimtelijke inpasbaarheid maatregelen verkenning	• Ondergronds • Bovengronds • Aanlandingen • Vaarweg • Algerscorridor	• Kwalitatief en op onderdelen kwantitatief
Techniek		• Haalbaarheid • Maakbaarheid • Onderhoudsaspecten • Showstoppers (o.a. kabels en leidingen, drinkwater-productielocatie, Natura 2000)	• Kwalitatief
	• Nautiek	• Doorvaartbreedte • Doorvaarthoogte • Wachtijden (brug) • Dieptebeperkingen (tunnel) • Zichtlijnen • Strooming • Kruisende scheepvaart	• Kwalitatief, adhv richtlijnen, modelleren strooming en simuleren scheepvaart
Maatschappelijke kosten en baten		• Investeringskosten • Levenscyclus kosten en baten • Kosten en baten exploitatie OV	• Nader te bepalen
Fasering en realisatietermijn		• Mogelijkheden tot faseren • Realisatietermijn	• Kwalitatief

Tabel 6 Beoordelingskader zeef 2.

Thema	Aspect	Criteria	Methode
Milieuaspecten			
Ecologie	• Beschermde gebieden	• Natura 2000-gebieden	• Kwalitatief want op afstand, kwantitatief voor stikstof
		• NNN-gebieden	• Kwalitatief
		• Ecologische verbindingzones	• Kwalitatief
	• Beschermde soorten	• Wet natuurbescherming	• Kwantitatief
	• Biodiversiteit	• Soortenrijkdom	
Landschap, cultuurhistorie (waaronder archeologie)	• Landschap	• Landschappelijke waarden • Visuele kwaliteit / beleving	• Kwalitatief
	• Cultuurhistorie	• Cultuurhistorische waarden en structuren • Bouwkundige waarden • Monumenten	• Kwalitatief
	• Archeologie	• Archeologische waarden	• Kwalitatief
Duurzaamheid en klimaat	• CO ₂ -uitstoot	• CO ₂ -uitstoot	• Kwalitatief
	• Klimaatbestendigheid	• Bijdrage aan de Klimaatbestendige stad	• Kwalitatief

Thema	Aspect	Criteria	Methode
Overige aspecten			
Inpasbaarheid	• Ruimtelijke inpasbaarheid maatregelen verkenning	• Ondergronds • Bovengronds • Aanlandingen • Vaarweg • Algerscorridor	• Kwalitatief en op onderdelen kwantitatief
Techniek		• Haalbaarheid • Maakbaarheid • Onderhoudsaspecten • Showstoppers (o.a. kabels en leidingen, drinkwater-productielocatie, Natura 2000)	• Kwalitatief
	• Nautiek	• Doorvaartbreedte • Doorvaarthoogte • Wachtijden (brug) • Dieptebeperkingen (tunnel) • Zichtlijnen • Strooming • Kruisende scheepvaart	• Kwalitatief, adhv richtlijnen, modelleren strooming en simuleren scheepvaart
Maatschappelijke kosten en baten		• Investeringskosten • Levenscyclus kosten en baten • Kosten en baten exploitatie OV	• Nader te bepalen
Fasering en realisatietermijn		• Mogelijkheden tot faseren • Realisatietermijn	• Kwalitatief

Tabel 6 Beoordelingskader zeef 2.

Bijlage 3 Participatiegroepen en -momenten

Stand van zaken per 5 november 2020

Expertsessies

Doel van de expertsessies is om gezamenlijk kennis te vergaren en analyseprocessen te doorlopen met experts vanuit de bestuurlijke partners en de omgeving. Dit is gebaseerd op de aanpak van joint fact finding. Experts zijn mensen met aantoonbare expertise in het werkveld. Per expertgroep nemen tussen de vijf en tien experts deel.

Datum	Onderwerp
13 mei	Mobiliteitsanalyse 1
23 juni	Oeververbinding
7 juli	Mobiliteitsanalyse 2
17 sept	Inpassing 1
24 september	Mobiliteitsanalyse 3
12 november	OV
19 november	Inpassing 2 (gepland)
December	OV en Nautiek (gepland)

Klankbordgroepen

De Klankbordgroepen delen hun ervaring met het projectgebied (o.a. benoemen van knelpunten) en denken mee over mogelijke oplossingsrichtingen. De klankbordgroepen vormen zoveel als mogelijk een reflectie van de variëteit aan belangen in de omgeving. Per klankbordgroep nemen tussen de vijftien en vijftientig mensen deel. Een aantal deelnemers vertegenwoordigt een achterban zoals een bewonersgroep of is lid van een raad of gebiedscommissie.

Datum en onderwerp	Datum en onderwerp	Datum en onderwerp
A16/OWN	Oeververbinding/OV	Algera
2 juli	13 juli	14 juli
8 oktober	15 oktober	30 september
12 november	Nov/dec (gepland)	25 november (gepland)
16 december (gepland)		Januari (gepland)

Omgevingsberaad

Het Omgevingsberaad denkt actief mee bij belangrijke processtappen in de verkenningsfase en brengt op deze momenten advies uit aan de Initiatiefnemers. De deelnemers aan het Omgevingsberaad staan hieronder weergegeven.

Datum	Onderwerp
22 september	Startbijeenkomst
20 november (gepland)	Inhoudelijke voortgang

Deelnemende partijen Omgevingsberaad

- ANWB
- BLN-Schuttevaer
- Evofenedex/TLN
- Fietzersbond Provincie Zuid-Holland
- Gebiedscommissie IJsselmonde
- Impact Afstemmingsgroep
- METROCOV
- Natuur- en milieufed ZH
- Platform Ontwikkeling Rotterdam
- VNO-NCW West
- Waardtafel (Krimpenerwaard)

Brede Ambtelijke en Bestuurlijke Voortgangsoverleggen

De Brede Voortgangsoverleggen zijn bedoeld om betrokken ambtelijke en bestuurlijke partijen met een beheerder- of concessiehouder rol bij te praten over de voortgang van het project. Veelal zijn deze partijen eveneens vertegenwoordigd in de werkgroepen. Hieronder ziet u de samenstelling van het overleg.

<i>Datum</i>	<i>Onderwerp</i>
3 juni	Ambtelijke voortgang
17 juni	Bestuurlijke voortgang
3 november	Ambtelijke voortgang
11 november	Bestuurlijke voortgang
Maart 2021	Ambtelijke voortgang
Maart 2021	Bestuurlijke voortgang

Deelnemende partijen Breed Bestuurlijk Voortgangsoverleg

- Gemeente Ridderkerk
- Gemeente Barendrecht
- Rijkswaterstaat
- Havenbedrijf Rotterdam
- NS
- ProRail
- RET
- Waterschap Hollandsche Delta
- Hoogheemraadschap Schieland Krimpenerwaard

Masterclasses

In de masterclasses wordt inhoudelijke kennis t.a.v. een verschillende thema's gedeeld, zodat belanghebbenden de complexe materie zo goed mogelijk kunnen begrijpen ten behoeve van de participatie of uit interesse om ontwikkelingen in hun leefomgeving te volgen. De masterclasses werken met open inschrijving per masterclass. Er is geen limiet op het aantal deelnemers.

<i>Datum</i>	<i>Onderwerp</i>
27 mei	Mobiliteitsanalyse
30 juni	Verstedelijking
Nov/dec	NTB

Online vragenuurtjes

De online vragenuurtjes ondersteunen de begrijpelijkheid en toegankelijkheid van de informatie in het project door de omgeving met deze online momenten in staat te stellen om toelichting te krijgen op vragen die bij hun leven. Het online vragenuurtje is ingesteld naar aanleiding van de Coronamaatregelen die in het voorjaar zijn afgekondigd.

<i>Datum</i>	<i>Onderwerp</i>
15 april	Vragen van inwoners
20 mei	Vragen van inwoners
24 juni	Vragen van inwoners
11 november (gepland)	Vragen van inwoners

Opmerking

Naast deze participatiegroepen en participatiemomenten, organiseert het project regelmatige afstemming met partijen in één-op-één gesprekken. Deze zijn op maat.