

Startbeslissing MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam



Gemeente Rotterdam



provincie **HOLLAND**
ZUID



**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**



**METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG**

Datum: 20 november 2019

Wethouder Mobiliteit, Jeugd
en Taal gemeente Rotterdam,

Gedeputeerde verkeer en ver-
voer Provincie Zuid-Holland,

Portefeuillehouder Metro-
poolregio Rotterdam Den
Haag OV-ontwikkeling,

Minister van Infrastructuur
en Waterstaat,

J. Bokhove

F. Vermeulen

drs. M.J. Rosier

drs. C. van Nieuwenhuizen
Wijbenga

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding en achtergrond.....	3
1.3 Deze Startbeslissing	8
1.4 Scope MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam	8
1.5 Leeswijzer.....	10
2. Opgave en doelstelling.....	10
2.1 Doelstelling	10
2.2 Opgaven	10
2.3 Oplossingen.....	11
2.4 Raakvlakken	11
2.5 Gedragen opgaven	11
3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure.....	12
3.1 Aanpak MIRT-verkenning in vier fasen	12
3.2 Trechtering van bouwstenen naar kansrijke alternatieven en voorkeursalternatief	13
3.3 Meekoppelkansen.....	15
3.4 Duurzaamheid.....	16
3.5 Bekostiging.....	16
3.6 Stappen MIRT-verkenning en planning.....	17
3.7 Verankering voorkeursbesluit en doorwerking	17
4 Organisatie en participatie.....	18
4.1 Rijk en regio werken intensief samen aan de verkenning	18
4.2 Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle verkenning	18

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

Wat vooraf ging: uit onderzoek blijkt noodzaak nieuwe oeververbindingen

Een goede bereikbaarheid van de regio Rotterdam is belangrijk voor een sterke economie. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio nu en in de toekomst onder druk staat. En, onder andere in het licht van de verstedelijkingsopgave, steeds verder onder druk komt te staan. Er is afgesproken 50.000 woningen tot 2040 binnen de Rotterdamse regio te realiseren.

Uit eerdere onderzoeken komt consistent naar voren dat de oeververbindingen een bottleneck zijn voor bereikbaarheid via weg, openbaar vervoer en fiets. Zo wordt in 2013 in de “Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding” – dat het eindresultaat is van de *MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit* – geconcludeerd dat voor een structurele oplossing van de opgaven op de weg en het openbaar vervoer meerdere oeververbindingen noodzakelijk zijn. Op basis van die studie is gekozen eerst een nieuwe westelijke oeververbinding te realiseren. De Blankenburgtunnel die op dit moment gerealiseerd wordt, is daar het resultaat van. In die Rijksstructuurvisie is daarnaast vastgelegd dat het openbaar vervoer van en naar Rotterdam Zuid en de doorstroming in de Oostflank (Brienoord- en Algeracorridor) prioritaire opgaven zijn die aangepakt moeten worden om de bereikbaarheid te verbeteren. Waarbij geconstateerd is dat deze in samenhang bekeken kunnen worden en nieuwe oeververbindingen nodig zijn om de problematiek aan te pakken.

Rijkstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam: Brienoord- en Algeracorridor in samenhang met OV opgave bekijken

“De bereikbaarheid in de Brienoord- en Algeracorridor voldoet naar verwachting in 2020 niet aan de streefwaarden van het Rijk en de regio. Analyse van dit probleem leidt tot de conclusie dat de structurele oplossing ligt in het bieden van een alternatief voor het stedelijke en regionale verkeer door twee nieuwe stedelijke oeververbindingen. De nieuwe stedelijke oeververbindingen verbeteren de reistijden, zorgen ook voor een robuuster onderliggend wegennet, verkleinen de barrièrewerking van de rivieren, en bieden mogelijkheden voor multimodale invulling met openbaar vervoer en fietsverkeer naast autoverkeer. Uitwerking van deze oplossingsrichtingen kan gebeuren in samenhang met de opgave Kwaliteitsprong OV op Zuid. Een derde Van Brienoordbrug (als autosnelweg) en A38 (als autosnelweg) worden niet verder onderzocht als oplossingsrichting. Zodra er zicht is op bekostiging, wordt verder gewerkt aan de voorbereiding van een besluit over de realisatie van deze nieuwe oeververbindingen.”

In de *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017* zijn deze opgaven bevestigd. Bij lage en zeker bij hoge economische groei zijn er knelpunten op de A16 Van Brienoordcorridor die leiden tot hoge verlieskosten (onder andere voor het goederenvervoer waarvoor dit een belangrijke verbinding is). Verschillende studies (bijvoorbeeld de studie ‘Herinrichting Brienoord- en Algeracorridor’) laten ook zien dat de Algeracorridor een hardnekkig knelpunt in het wegennet is.

De NMCA 2017 bevestigt ook de knelpunten in het openbaar vervoer. Het gebruik van het openbaar vervoer groeit verder mede door verdere verstedelijking en verdichting. Daardoor krijgen het centrale deel van het metronet in oost-westrichting en noord-zuidrichting rondom Beurs (metrokruis), het binnenstedelijke tramnet en de tramverbindingen over de Erasmusbrug te kampen met capaciteitsknelpunten.

Het *MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag (2017)* herbevestigt deze opgaven en benadrukt de prioriteit van de bereikbaarheidsopgaven in het licht van de forse woningbouwopgave. Ook in deze studie is geconstateerd dat een uitbreiding van de (capaciteit van) oeververbindingen in de regio Rotterdam essentieel is voor het verbeteren van bereikbaarheid, het versterken van de ruimtelijk-economische structuur, het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het leefmilieu en het vergroten van sociaal-economische kansen van mensen in de regio. Zonder een nieuwe oeververbinding loopt het vol, worden (sociale en economische) kansen niet benut en stukt de woningbouwopgave. Een van de genoemde oplossingsrichtingen uit dit onderzoek is een nieuwe oeververbinding in Rotterdam of tussen Ridderkerk en de Krimpenerwaard.

Pre-verkenning naar zoekgebied oeververbinding

Tijdens het Bestuurlijke Overleg MIRT (BO MIRT) van 15 maart 2018 jl. zijn op basis van het MIRT onderzoek afspraken gemaakt over de start van de pre-verkenningsoverlegfase Oeververbindingen regio Rotterdam. Doelstelling van deze fase was om de scope en financiering helder te krijgen en op grond daarvan een Startbeslissing voor

een MIRT-verkenning te kunnen nemen. Hiermee hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de MRDH en de gemeente Rotterdam het initiatief genomen om te kijken in welk gebied ze een nieuwe oeververbinding willen uitwerken om de bereikbaarheidsopgave aan te pakken.

Daarbij hebben de vier initiatiefnemers afgesproken dat de uiteindelijke maatregelen aan vijf doelen moet bijdragen:

- Oplossen van NMCA-knelpunt Van Brienoordcorridor en het knelpunt Algeracorridor.
- Oplossen van NMCA-knelpunten stedelijk OV: metro en tram.
- Verstedelijkingsopgave (wonen en economische toplocaties) in relatie tot agglomeratiekracht.
- Verbeteren van stedelijke leefkwaliteit.
- Vergroten van kansen voor mensen.

Tijdens de pre-verkenningfase zijn drie zoekgebieden uitgewerkt en op hun bijdrage aan de bovenstaande doelen beoordeeld:

- West: oeververbinding bij Stadshavens Rotterdam (Waalhaven-Merwe-Vierhavens).
- Oost: oeververbinding tussen Feijenoord en Kralingen/De Esch.
- Oost-oost: oeververbinding tussen Ridderkerk en Krimpenerwaard.

Ieder zoekgebied bevat steeds een nieuwe multimodale oeververbinding met aanvullende maatregelen op gebied van openbaar vervoer. De conclusies van dit onderzoek zijn hieronder samengevat.

Conclusies pre-verkenning:

- De alternatieven Oost en Oost-oost een bijdrage leveren aan het oplossen van het NMCA-knelpunt weg maar lossen het niet op. Alternatief West draagt hier niet aan bij.
- Het oplossend vermogen van de alternatieven Oost en Oost-oost voor het NMCA-knelpunt weg te vergroten is door maatregelen te nemen op of rond het weefvak A16/A15 (zuidelijke richting). Dat blijft in beide alternatieven een probleem, de alternatieven bevatten in hun huidige samenstelling daarvoor onvoldoende maatregelen. Inmiddels zijn maatregelen geïnventariseerd die effectief lijken te zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
- Alternatief Oost-oost richt zich ook op de problematiek op de Algeracorridor. Dit knelpunt wordt in dit Alternatief opgelost. Alternatieven West en Oost richten zich niet op deze problematiek en lossen die problematiek dus niet op.
- De alternatieven West en Oost leveren een grote bijdrage aan het oplossen van het NMCA-knelpunt OV. Effectieve onderdelen zijn een HOV-corridor Kralingse Zoom – Zuidplein via een nieuwe oeververbinding Oost, de realisatie van station Stadionpark en een HOV-verbinding door de Maastunnel.
- Alternatief Oost en West dragen beide bij aan de verstedelijkingsopgave. De bijdrage van Oost aan deze doelstellingen is groter omdat, omdat dit alternatief beter aansluit bij investeringen en gebiedsontwikkelingen die de komende periode hier worden voorbereid. Er liggen in Oost meer kansen voor versnelling of een intensivering van het programma.
- De alternatieven leiden per saldo niet tot verbetering of verslechtering van lucht- of geluidkwaliteit en zijn hierop niet onderscheidend.
- Zowel West als Oost dragen bij aan de doelstellingen met betrekking tot het verminderen van autoverkeer in de binnenstad en vergroten van de verblijfskwaliteit; de CityLounge doelstelling. West draagt hier het meest aan bij. Het aantal autokilometers in de binnenstad van Rotterdam vermindert dan het meest. Ook de bijdrage van Oost is positief, maar minder dan West. Oost-oost draagt niet bij aan deze doelstelling.
- Alternatieven Oost en West zorgen voor de grootste bijdrage aan kansen voor mensen. West meer dan Oost (o.a. door HOV door de Maastunnel). Oost-oost draagt niet bij aan deze doelstelling omdat daar minder focusgebieden zijn.

BO MIRT najaar 2018: Rijk en regio starten MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam

In het BO MIRT najaar 2018 hebben Rijk, provincie Zuid Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en gemeente Rotterdam op basis van de resultaten van de pre-verkenning afgesproken gezamenlijk een MIRT-verkenning te starten. Op basis van de conclusies van de pre-verkenning (zie bovenstaand tekstkader en tevens beschreven in de 'resultatennota pre-verkenning Oeververbindingen'), zijn in het BO MIRT van november 2018 afspraken gemaakt (zie onderstaand tekstkader). De MIRT-verkenning is op basis van de resultaten van de pre-verkenning gestart met zoekgebieden Oost en Oost-oost en er is afgesproken medio 2019 de Startbeslissing te publiceren op basis van een eenduidige voorkeur voor de locatie van de oeververbinding. Daarnaast is afgesproken dat een oeververbinding in zoekgebied West niet onmogelijk wordt gemaakt.

Een belangrijke opgave die in het kader van deze MIRT-verkenning van maatregelen zal worden voorzien betreft het aanpakken van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienoordcorridor (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017). Voorts worden de NMCA-knelpunten stedelijk OV (metrokruis en tram Erasmusbrug) en het knelpunt Algeracorridor in het kader van deze MIRT-verkenning van maatregelen voorzien.

De MIRT-verkenning vindt plaats in het licht van de opgaven voor verstedelijking in relatie tot agglomeratiekracht, de gewenste verbetering van de stedelijke leefkwaliteit en het vergroten van kansen voor mensen. Er is afgesproken de Startbeslissing voor deze MIRT-verkenning te publiceren, op basis van een eenduidige bestuurlijke voorkeur van deze partijen voor de locatie van de oeververbinding, en zo de MIRT-verkenning formeel te starten.

BO MIRT afspraken najaar 2018

Aangaande het vervolg van preverkenningfase Oeververbinding regio Rotterdam stellen Rijk en Regio vast dat:

- Het BO MIRT ZWN kennis neemt van de opgeleverde onderzoeken (verkeer, ruimtelijk/economische ontwikkeling/baten, leefkwaliteit en kosten & technische haalbaarheid) voor een nieuwe oeververbinding, die in de pre-verkenningfase zijn verricht voor de drie zoekgebieden.
- Het BO MIRT ZWN stelt de Resultatennota vast, waarin de hoofdlijnen van de verrichte onderzoeken zijn samengevat.
- Het Rijk, Provincie Zuid Holland (PZH), Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en gemeente Rotterdam spreken af nu gezamenlijk een MIRT-verkenning te starten. Partijen spreken af de kosten voor de MIRT-verkenning op basis van 50%-50% Rijkregio te dekken, uitgaand van een bedrag van maximaal € 3 miljoen.
- Een belangrijke opgave die in het kader van deze MIRT-verkenning van maatregelen zal worden voorzien betreft het aanpakken van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienoordcorridor. Hiervoor is € 200 miljoen gereserveerd in het wegebudget Infrastructuurfonds.
- Voorts worden het NMCA-knelpunt Algeracorridor en de NMCA-knelpunten stedelijk OV (metrokruis en tram Erasmusbrug) in het kader van deze MIRT-verkenning van maatregelen voorzien.
- De MIRT-verkenning vindt plaats in het licht van de opgaven voor verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot agglomeratiekracht, de gewenste verbetering van de stedelijke leefkwaliteit en het vergroten van kansen voor mensen.
- Uiterlijk medio 2019 zal de Startbeslissing hiervoor worden gepubliceerd (in onder meer de Staatscourant) en zal de MIRT-verkenning formeel starten, op basis van een eenduidige bestuurlijke voorkeur van deze partijen voor de locatie van de oeververbinding.
- Tot medio 2019 zullen partijen aan de hand van de resultaten van de preverkenning met voorrang werken aan het verder invullen en uitwerken van het pakket van maatregelen voor de NMCA-knelpunten A16 Van Brienoordcorridor en de Algeracorridor om dan de Startbeslissing te kunnen publiceren op basis van een éénduidige voorkeur voor de locatie van de oeververbinding in relatie tot de vijf samenhangende opgaven.
- Op grond van de MIRT-Spelregels moet sprake zijn van zicht op 75% bekostiging van de meest waarschijnlijke oplossing. Voor de kostenraming van deze oplossing is uitgegaan van een multimodale oeververbinding aan de oostzijde van Rotterdam, met aanvullend daarop onder meer een HOV-verbinding (Zuidplein-KralingseZoom), station Stadionpark en een pakket van maatregelen ter verdere ontlasting van de Van Brienoord- en Algeracorridor. Dit pakket is geraamd op € 640 miljoen (excl. BTW). Voor zicht op 75% bekostiging is daarmee € 480 miljoen (excl. BTW) nodig.
- Om hieraan invulling te geven reserveren de gemeente Rotterdam, de MRDH en PZH gezamenlijk € 280 miljoen (excl. BTW) in hun meerjareninvesteringsprogramma's. Gezien deze budgetreservering van de regionale partners en de opgave van deze MIRT-verkenning stemt het Rijk in met het voorstel van de regio om de € 200 miljoen (incl. BTW) uit het wegebudget IF in zijn geheel aan te merken als 'potentiële dekking'. Het Rijk benadrukt daarbij dat de hoogte van de subsidie afhankelijk is van het effect van de uiteindelijke ingreep. Afspraken rondom bekostiging van een groot regionaal/lokaal infrastructureel project dienen op dit moment in lijn te zijn met het vigerende Besluit Infrastructuurfonds.
- Het Rijk onderschrijft in dit kader de opgave om de NMCA-knelpunten voor binnenstedelijk OV aan te pakken en bevestigt de bestuurlijke wil een bijdrage te leveren als, in lijn met het regeerakkoord, sprake is van het aanpakken van NMCAknelpunten voor (regionaal) OV en/of een bijdrage wordt geleverd aan de opgaven op het gebied van verstedelijking en versterking van fiets- en OV-netwerken.
- Partijen spreken af dat op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning afspraken zullen worden gemaakt over de daadwerkelijke toekenning van middelen aan het Voorkeursalternatief, binnen de dan geldende regels van het Infrastructuurfonds of het Mobiliteitsfonds en op basis van het doelbereik van Voorkeursalternatief ten aanzien van de doelstellingen.

1.2 Startfase MIRT-verkenning

Op basis van de afspraken uit het BO MIRT najaar 2018 is in de startfase van de MIRT-verkenning onderzoek uitgevoerd naar de Algeracorridor, het NMCA-knelpunt A16 Van Brienoordcorridor en het gebiedsbod. Daarnaast heeft een participatieproces plaatsgevonden.

Resultaten onderzoek Algeracorridor, onderzoek A16 Van Brienoordcorridor en gebiedsbod

Onderzoek Algeracorridor

In de startfase van de verkenning is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de knelpunten op de Algeracorridor op te lossen¹. Doel van het onderzoek naar de Algeracorridor was om te kijken of er oplossingen zijn op de corridor zelf. Uit de pre-verkenningfase (zie vorige paragraaf) was al gebleken dat een nieuwe Oost-oost verbinding (buiten de corridor) de problematiek op de Algeracorridor oplost. Uit het onderzoek in de startfase blijkt dat de opgave op de Algeracorridor ook op te lossen is door maatregelen op de corridor zelf. Daarvoor zijn meerdere maatregelen denkbaar met accent op de autodoorstroming of op alternatieve vervoerswijzen.

¹ Eindrapportage probleemanalyse en oplossingsrichtingen Algeracorridor. Te downloaden via <https://mrdh.nl/project/mirt-verkenning-oeververbindingen-regio-rotterdam>

Onderzoek naar de technische haalbaarheid van maatregelen op de Algerabrug (onder andere vanwege de status van Rijksmonument) leidt tot de conclusie dat er geen sprake is van 'showstoppers'.

Onderzoek A16 Van Brienoordcorridor

Uit de pre-verkenningfase blijkt ook dat een nieuwe oeververbinding aan de oostkant van Rotterdam een positieve bijdrage levert aan het oplossen van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienoordcorridor (minder voertuigverliesuren op de Van Brienoordbrug). Daarbij wordt duidelijk dat het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienoordbrug geen positieve effecten ondervindt van een nieuwe oeververbinding en dus een knelpunt blijft. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarom in de startfase van deze MIRT-verkenning een studie uitgevoerd naar maatregelen voor dit weefvak.

Uit dit onderzoek blijkt dat er verschillende maatregelen mogelijk zijn om de problematiek op het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienoordbrug op te lossen op de corridor zelf. Het onderzoek toont ook aan dat een nieuwe oeververbinding aanvullend op deze maatregelen weinig invloed heeft op de verkeersafwikkeling op dit weefvak (het heeft wél effect op de Van Brienoordbrug, maar niet op het weefvak ten zuiden ervan). De keuze voor een zoekgebied van de nieuwe oeververbinding is dus niet onderscheidend voor de oplossing van deze situatie.

Onderzoek Gebiedsbod Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel

Aanvullend op deze onderzoeken hebben de gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel in overleg met de provincie Zuid-Holland een "Gebiedsbod" ingebracht met de door hen gewenste lange termijn ontwikkeling van de Krimpenerwaard. Onder andere in relatie met de komst van een nieuwe oeververbinding Oost-Oost. Het "Gebiedsbod" schetst een kwaliteitsimpuls voor de regio en biedt kansen voor de Krimpenerwaard. Het "Gebiedsbod" leidt niet tot wezenlijke aanpassing (ten opzichte van de resultaten van de pre-verkenning) van de beoordeling van de zoekgebieden voor een nieuwe oeververbinding in relatie tot de doelen van dit project. Het verschil in ordegraote met Oost als het gaat om verstedelijking en agglomeratiekracht blijft bestaan.

Resultaten

De uitkomsten van de studies naar de maatregelen op de Algeracorridor en het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienoordbrug en de resultaten van het "Gebiedsbod" zijn verwerkt in de rapportage 'Addendum op Resultatennota pre-verkenningfase MIRT-oeververbinding regio Rotterdam' van 9 juli 2019. In het overzicht waarin de resultaten zijn samengevat (tabel 1) zijn de uitkomsten van deze studies meegenomen.

Doelen	Indicatoren	West	Oost (incl resultaten Algerastudie)	Oost-oost (incl resultaten gebiedsbod)	
Bereikbaarheid weg	Afname op Brienoordbrug	Afname 1000-3300 mvt/etm op Brienoordbrug	Afname 13100-20900 mvt/etm op Brienoordbrug	Afname 11800-16700 mvt/etm op Brienoordbrug	
	Knelpunten	Knelpunt A16/A20	Geen effect	Geen effect op knelpunt A16/A20	Geen effect op knelpunt A16/A20
		Knelpunt van Brienoordbrug	Geen effect	Lichte afname knelpunt Brienoordbrug	Lichte afname knelpunt Brienoordbrug
		Knelpunt A16/A15	Geen effect	Geen effect op knelpunt A16/A15	Lichte afname knelpunt A16/A15
		Knelpunt Algeracorridor	Geen effect	Knelpunt opgelost met lange termijnpakket	Knelpunt opgelost
	Verbeteren functioneren netwerk	Geen effect	Licht positief effect Brienoordcorridor	Positief effect Brienoordcorridor Negatief effect own Ridderkerk	
Robuustheid netwerk		Lichte verbetering robuustheid HWN Verbetering robuustheid OVN stadselijk gebied	Verbetering robuustheid HWN Verbetering robuustheid OVN stadselijk gebied	Verbetering robuustheid HWN Verbetering robuustheid OVN asseltland	
Bereikbaarheid OV	Vermindering reizigers OV assenkruis metro en tram	Noord - Zuid as: positieve bijdrage oplossen knelpunten	Noord - Zuid as: start positieve bijdrage aan oplossen knelpunten		
		Oost - West as: licht positieve bijdrage aan oplossen knelpunten	Oost-West as: positieve bijdrage aan oplossen knelpunten	Geen effect	
Verstedelijking	Ontwikkeling economische toplocaties en verstedelijking	Kans voor de transformatie van de havens (MW4H, Waahaven).	Kans voor verdere verstedelijking toplocaties Feijenoord City, EIJ/Waoupesten/Kralingse Zoom.	Versterkt de integratie van stad en omgeving. Kansen voor ontwikkeling en kwaliteitsimpuls Krimpenerwaard e.o.	
		Kansen voor verstedelijking/midsize wijkelijke al (Zuidplein, Nieuw Matheness, Schieveste) Wenig versnellingskansen: ruimte in de haven is niet meteen beschikbaar	Kansen voor doornontwikkeling kantoer- en kantoorgebieden langs de Ring (Beinpark, Rivium) Versnellingskansen: sluit aan bij investeringen die nu gedaan worden	Draagt niet/beperkt bij aan verstedelijkingopgave en econ. groei MRDH. Bovenlokaal kansen voor versterken maakindustrie Versnellingskansen: sluit niet aan bij huidige ontwikkelingen en investeringen	
Stedelijke leefkwaliteit	Bijdrage aan City Lounge (afname verkeer in binnenstad R'dam)	Afname autoverkeer binnenstad (5-10%)	Afname autoverkeer binnenstad (0-5%)	Geen afname binnenstad	
	Luchtkwaliteit	Geen effect	Geen effect	Geen effect	
Kansen voor mensen	Geluidkwaliteit	Verslechtering geluidkwaliteit: Vierhavenstraat, Schiemond, Waahaven Oostzijde	Verslechtering geluidkwaliteit: Esch, Hilliesluis, Vreewijk	Verslechtering geluidkwaliteit: Krimpen aan den IJssel (zuidzijde), Ridderkerk, Bolnes	
		Verbetering geluidkwaliteit: rond Maastunnelrace	Verbetering geluidkwaliteit: Stadionweg, IJsselmonde	Verbetering geluidkwaliteit: Krimpen aan den IJssel (noordzijde), Capelle aan den IJssel	
	Betere bereikbaarheid banen en onderwijsinstellingen vanuit focusbuurten	Verbetering kansen voor mensen in met name Oostwijk, Schiedam	Verbetering kansen voor mensen in met name Feijenoord, IJsselmonde, Crooswijk	Verbetering kansen voor mensen in met name gemeenten oostflank regio Rotterdam	

Tabel 1 Resultatentabel uit het Addendum op de resultatennota van de pre-verkenning

Uit de resultaten van de pre-verkenning en bovenstaande onderzoeken blijkt dat een multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord (Oost) in combinatie met een HOV-verbinding (Zuidplein-Kralingse Zoom), een station Stadionpark, verbeteren van HOV door de Maastunnel, maatregelen op de A16 (waaronder

het weefvak ten zuiden van de van Brienoordbrug) en toekomstbestendige maatregelen op de Algeracorridor het meeste bijdraagt aan de vijf doelstellingen.

Resultaten participatieproces startfase

In de Startfase van de MIRT-verkenning zijn drie rondes georganiseerd. Er is in februari 2019 gestart met informatieavonden over de resultaten van de pre-verkenningfase. Daarna zijn in de periode april – mei 2019 met burger- en belangenverenigingen ‘op-maat-gesprekken’ gevoerd. Tot slot, zijn in juni zes ateliers georganiseerd om de resultaten van de aanvullende onderzoeken te bespreken en om input te krijgen over thema’s en vraagstukken die in de volgende fase van de verkenning en de te starten onderzoeken een plaats moeten krijgen. De hoofdconclusies zijn als volgt.

Waardevolle informatie

De ideeën en voorstellen die zijn ingebracht leveren veel en waardevolle informatie op voor de vervolgfase van de MIRT-verkenning. Veel partijen herkennen de opgaven en de noodzaak van een oeververbinding, maar hebben een uitgesproken voorkeur over de uitwerking ervan. Thema’s als leefbaarheid en (nautische) inpassing spelen een belangrijke rol bij een nieuwe oeververbinding. De ideeën en voorstellen zijn beschreven in het Participatierapport (zie <https://oeververbinding.nl/rapporten>) en zijn input voor het opstellen van een concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Inhoudelijke conclusies veranderen niet

Er is zorgvuldig gekeken naar welke vragen er zijn gesteld over de onderzoeken en wat er aan aanvullende informatie is aangedragen. De inhoudelijke conclusies van de pre-verkenning zijn op grond van de participatiere-sultaten niet veranderd. Met deskundigen op het gebied van nautiek is gesproken over de nautische vraagstukken bij een oeververbinding en de onderzoeksvragen voor de volgende fase. De nautische inpasbaarheid van een oeververbinding voor een vlotte en veilige scheepvaart worden verder onderzocht tijdens de MIRT-verkenning.

Eén oeververbinding

De door diverse groepen voorgestelde combinatie van beide zoekgebieden past niet in het bestuurlijk uitgangspunt dat er één multimodale oeververbinding wordt onderzocht. Bovendien zijn er oplossingen te bedenken die gebruik maken van één nieuwe multimodale oeververbinding, waarmee invulling wordt gegeven aan de vijf doelen van de MIRT-verkenning.

Afspraken Programmaraad 16 juli 2019 en BO MIRT november 2019

Op basis van de resultaten van de inhoudelijke onderzoeken en de participatie in de startfase hebben de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning tijdens de Programmaraad 16 juli 2019 afspraken gemaakt over de scope van de MIRT-verkenning onder voorwaarde van nadere bekostigingsafspraken over de Algeracorridor.

Afspraken Programmaraad 16 juli².

Op basis van de resultaten van de pre-verkenningfase, de aanvullende informatie (onderzoeken A16 en Algera) en de uitkomst van het participatieproces besluit de PR het volgende:

1. Deze MIRT-verkenning richt zich op het samenstellen van een samenhangend pakket aan maatregelen die gezamenlijk het meest bijdragen aan de geformuleerde doelstellingen, conform de afspraken uit het BO MIRT ZWN najaar 2018. Dit pakket betreft:
 - a. een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam;
 - b. een treinstation Stadionpark;
 - c. een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom;
 - d. een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel;
 - e. maatregelen op de A16, waaronder het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienoordbrug tussen het Knooppunt Terbregseplein en het Knooppunt Ridderkerk;
 - f. maatregelen op de Algeracorridor (zie punt 2).
2. De maatregelen op de Algeracorridor (korte en lange termijn) worden uitgewerkt in de MIRT-verkenning. De aanpak op de Algeracorridor op de langere termijn is gericht op een toekomstbestendige oplossing van de problematiek op het gebied van doorstroming. Vooruitlopend daarop worden maatregelen voorbereid die al op korte termijn voor substantiële verbetering zorgen. De studie Algeracorridor is een goed vertrekpunt voor beide.

² Zie ook www.oeververbinding.nl ‘Afspraken bestuurlijk overleg MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam’

3. Ten aanzien van de bekostiging van de korte en lange termijn voor de Algera problematiek spreken alle partijen het volgende af:
 - a. Commitment dat de Algeraproblematiek (NMCA knelpunt Algeracorridor) duurzaam opgelost wordt;
 - b. De regiopartijen zijn bereid de besluiten onder 1 en 2 te nemen onder de voorwaarde dat:
 - i. Bij het besluit van de concept NRD/Startbeslissing er zicht is op 90 mln. (voor het geval vervanging van de Algerabrug nodig is);
 - ii. Uit gegaan wordt van een maximaal pakket van 90 mln. voor de korte en lange termijn;
 - Waarvan 22 mln. al is gereserveerd voor de korte termijn;
 - Rekening wordt gehouden met een robuuste oplossing van 68 mln. lange termijn inclusief vervanging van de Algerabrug;
 - De MRDH garant staat voor extra 30 mln.;
 - PZH garant staat voor extra 8 mln.;
 - De regio het initiatief neemt om ook een garantstelling te vinden voor het resterende deel (30 mln.);
 - c. De definitieve omvang van de bekostiging en de kostenverdeling worden bepaald bij de voorkeursbeslissing.
4. Deze bestuurlijke afspraken worden geformaliseerd in de Startbeslissing en de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze worden in een bestuurlijk overleg in concept vastgesteld. Beiden worden zo spoedig mogelijk na de zomer gepubliceerd. Op de concept-NRD is er gelegenheid tot het indienen van zienswijzen.
5. Het participatierapport en het addendum op de resultatennota vast te stellen en deze vrij te geven voor publicatie en communicatie over dit besluit.
6. Onderdeel van de concept-NRD is een concept-participatieaanpak. Deze concept-participatieaanpak wordt de komende periode uitgewerkt en wordt met partijen in de omgeving besproken (participatie over de participatie), alvorens die definitief wordt vastgesteld.
7. De bereikbaarheid van de regio Rotterdam vraagt op langere termijn – conform eerdere studies – wellicht verdere uitbreidingen van het aantal oeververbindingen. Daarom spreken initiatiefnemers af dat een oeververbinding in zoekgebied Oost-oost en zoekgebied West niet onmogelijk wordt gemaakt.

Tijdens het BO MIRT van november 2019 hebben de initiatiefnemers hierover nadere afspraken gemaakt en deze Startbeslissing genomen. Deze afspraken zijn te vinden in de “Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT 2019”.

1.3 Deze Startbeslissing

Met deze voorliggende Startbeslissing is de opgave, scope en aanpak van de MIRT-verkenning vastgelegd. De Startbeslissing is een gezamenlijk besluit van de bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Rotterdam. De beslissing is tot stand gekomen in samenwerking met vertegenwoordigers van diverse andere publieke partijen die vertegenwoordigd waren in een Bestuurlijke Afstemgroep, te weten de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel, Krimpenerwaard en Ridderkerk, Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam, NS, ProRail en RET. Aan de Startbeslissing is daarnaast een participatieproces voorafgegaan. Resultaten daarvan zijn opgenomen in het participatierapport (juli 2019) en meegewogen bij het nemen van de Startbeslissing. Ook heeft het participatieproces input voor de vervoluitwerking of het vervolgproces opgeleverd. Zo wordt de participatieaanpak voor de volgende fase uitgewerkt middels ‘participatie over participatie’. Dat betekent dat met bestuurders en belanghebbende organisaties gesprekken worden gevoerd over hoe de participatie in de volgende fase van de MIRT-verkenning kan worden vormgegeven. Dit landt in de concept Participatieaanpak wat een bijlage is van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (c-NRD). Op de concept participatieaanpak worden zienswijzen gevraagd.

1.4 Scope MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam

Deze MIRT-verkenning richt zich op het samenstellen van een samenhangend pakket aan maatregelen die gezamenlijk het meest bijdragen aan de geformuleerde doelstellingen, conform de afspraken uit het BO MIRT ZWN najaar 2018. Dit samenhangende pakket betreft:

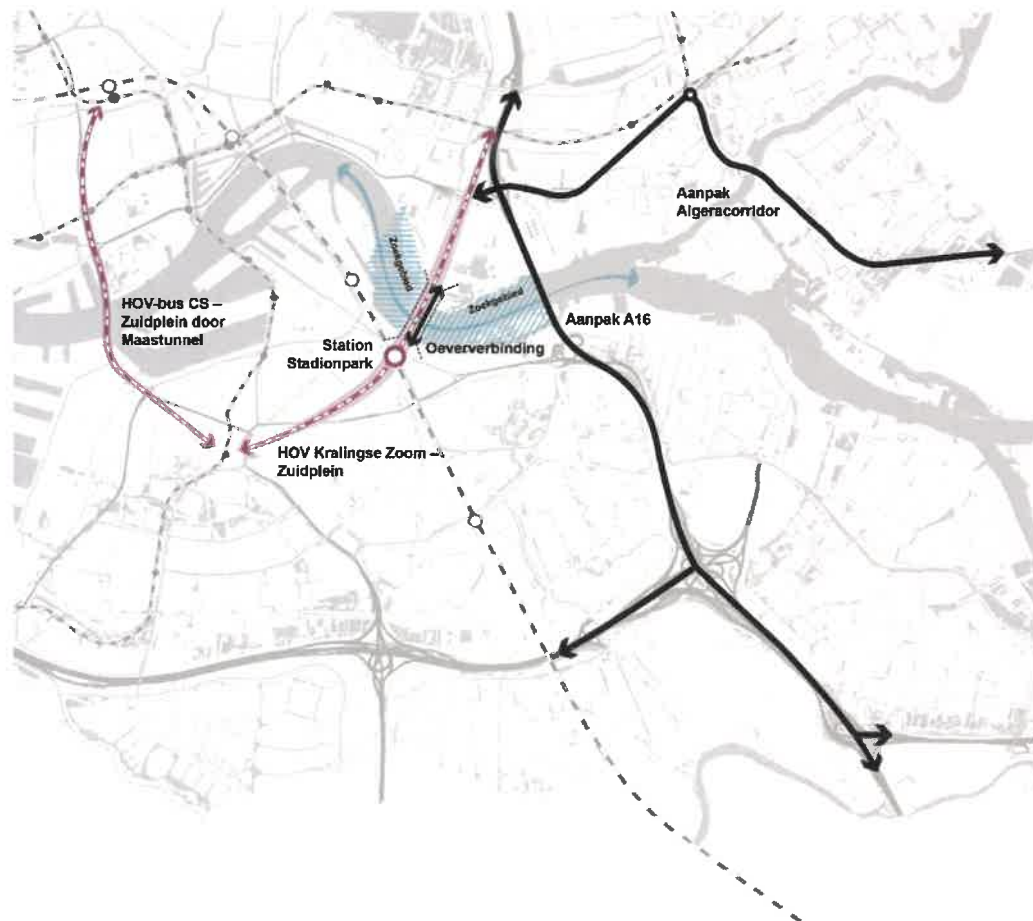
- a) een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam;
- b) een treinstation Stadionpark;
- c) een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom;
- d) een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel;

- e) maatregelen op de A16, waaronder het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienoordbrug tussen het Knooppunt Terbregseplein en het Knooppunt Ridderkerk;
- f) maatregelen op de Algeracorridor.

Uitwerking en onderzoek

In de MIRT-verkenning worden de maatregelen verder uitgewerkt (varianten, locaties, modaliteiten) en onderzocht. Dit samenhangende pakket aan maatregelen is weergegeven in onderstaande figuur. In deze figuur is te zien waar de maatregelen mogelijk worden getroffen, de exacte invulling is afhankelijk van de verdere uitwerking in de verkenning. Op deze afbeelding is voor de nieuwe multimodale oeververbinding het zoekgebied ingetekend, tussen Kralingen en Feijenoord en over of onder de Nieuwe Maas (bestaande scheepvaartroute), waarbinnen de meest optimale locatie nog moet worden bepaald. Verder zijn de HOV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom, de HOV busverbinding Zuidplein – Rotterdam Centraal via de Maastunnel en het treinstation Stadionpark opgenomen. Ook zijn de Algeracorridor en het deel van de A16, waar mogelijk maatregelen getroffen worden, aangegeven.

Een nieuwe westelijke oeververbinding behoort nu niet tot de scope van deze MIRT-verkenning, maar blijft op termijn een belangrijke schakel in het stedelijke en regionale mobiliteitssysteem. Om de capaciteit en robuustheid van het netwerk te versterken, om de gewenste woonmilieus en mobiliteitsbehoefte van het groeiend aantal inwoners te kunnen faciliteren en om condities te scheppen voor economische en sociale ontwikkeling. Omdat de bereikbaarheid van de regio Rotterdam op langere termijn wellicht vraagt om een verdere uitbreiding van het aantal oeververbindingen, wordt een nieuwe westelijke oeververbinding niet onmogelijk gemaakt. Dat geldt ook voor een nieuwe oeververbinding in zoekgebied Oost-oost.



Figuur 1 Scope MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam

1.5 Leeswijzer

Deze Startbeslissing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op het doel en de opgaven van de verkenning en ruimtelijk relevante ontwikkelingen. Hoofdstuk 3 beschrijft de aanpak van de verkenning met aandacht voor het wettelijk kader en de te volgen procedure, het beoordelingskader, de te onderzoeken oplossingsrichtingen, potentiële meekoppelkansen, de bekostiging en een planning op hoofdlijnen. Tot slot, geeft hoofdstuk 4 inzicht in de organisatie en het participatieproces.

2. Opgave en doelstelling

2.1 Doelstelling

De MIRT-verkenning heeft als doelstelling het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Rotterdam en het daarmee bijdragen aan een sociaal en economisch sterkere en beter leefbare regio. Voor een goede bereikbaarheid is de realisatie van een nieuwe oeververbinding een randvoorwaarde. De MIRT-verkenning vindt plaats in het licht van de opgaven voor verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot agglomeratiekracht, de gewenste verbetering van de stedelijke leefkwaliteit en het vergroten van kansen voor mensen. Met de geplande bouw van 50.000 extra woningen in de stad en 170.000 in de gehele regio, zal de vraag naar mobiliteit toenemen. Het mobiliteitssysteem staat echter nu al onder druk. Wegen lopen vast en zowel het OV-systeem als het fietsnetwerk raken steeds voller. De verwachting is dat dit onder invloed van verdere verstedelijking, toename van mobiliteitsbehoefte en andere ontwikkelingen blijft groeien. Bovendien wordt het mobiliteitssysteem in de regio gekenmerkt door de afhankelijkheid van een beperkt aantal oeververbindingen die noord en zuid met elkaar verbinden. Die verbindingen zijn per definitie druk en zorgen bij (kleine) verstoringen dat het (op bepaalde plekken kwetsbare) mobiliteitssysteem snel vastloopt.

In de MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam worden de mogelijkheden voor een multimodale oeververbinding in zoekgebied tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam, ontwikkeling van het HOV-netwerk (Maastunnel en Zuidplein-Kralingse Zoom), treinstation Stadionpark en maatregelen op de Algeracorridor en de A16 Van Brienenoordcorridor onderzocht. In het onderzoek wordt nadrukkelijk gekeken naar nautische aspecten. Dit betekent dat zorgvuldig onderzoek wordt gedaan naar mogelijke gevolgen voor de scheepvaart en oplossingen voor eventuele problemen.

Deze infrastructurele ingrepen zijn gericht op het oplossen van drie knelpunten:

- weg: het NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor
- weg: het knelpunt Algeracorridor (N210)
- OV: het NMCA-knelpunt stedelijk OV: metro en tram

De MIRT-verkenning vindt plaats in het licht van de opgaven voor verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot agglomeratiekracht, de gewenste verbetering van de stedelijke leefkwaliteit en het vergroten van kansen voor mensen.

Doel van het oplossen van de knelpunten is:

- verbeteren bereikbaarheid via de weg;
- verbeteren bereikbaarheid met het OV;
- faciliteren verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot agglomeratiekracht;
- verbeteren stedelijke leefkwaliteit;
- vergroten van kansen voor mensen door reistijd naar werk en onderwijsinstellingen te verkorten.

2.2 Opgaven

De opgaven zijn hieronder kort toegelicht.

MIRT-verkenning - vijf opgaven:

1. Oplossen van NMCA-knelpunt Van Brienenoordcorridor (A16/A15) en knelpunt Algeracorridor: bij lage en zeker bij hoge groei ontstaan er knelpunten op het wegennet, met name aan de oostflank van de agglomeratie: de Van Brienenoordcorridor en in het verlengde de nog aan te leggen A16 Rotterdam. Ook de Algeracorridor is een hardnekkig knelpunt in het wegennet. De in de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding beschreven opgave is daarmee bevestigd.

2. Oplossen van NMCA-knelpunten stedelijk OV: metro en tram. Bij verdere groei van de agglomeratie Rotterdam groeit het gebruik van het openbaar vervoer en krijgen het binnenstedelijke tramnet, de tramverbindingen over de Erasmusbrug en het centrale deel van het metronet in oost-westrichting en noord-zuidrichting rondom Beurs (metrokruis) te kampen met capaciteitsknelpunten. De NMCA 2017 laat zien dat deze knelpunten bij hoge en lage groei optreden. Deze problematiek wordt versterkt door de verdichting van de binnenstad.
3. Verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot agglomeratiekracht. Investeren in bereikbaarheid in het oostelijk deel van de regio versnelt de verstedelijking en de verdere ontwikkeling van economische (top)locaties, aansluitend op de investeringen die momenteel hier worden voorbereid zoals Hart van Zuid, Feyenoord City en Erasmus Universiteit/Woudestein. De bandbreedte voor de woningbouw, inclusief de bestaande plannen, in deze zone bedraagt maximaal 20.000 tot 30.000 woningen. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor een substantieel economisch programma dat tot ontwikkeling kan komen. In de binnenstad van Rotterdam ontstaat ruimte voor verdere verdichting en voor OV, fietsers en voetgangers. Dat past bij de CityLounge ontwikkeling die daar plaats vindt.
4. Verbeteren van stedelijke leefkwaliteit. Dit betreft vergroening, ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit, geluid en inpassing van infrastructuur. Rotterdam kent een aantal stedelijke wegen met hoge verkeersintensiteiten. Het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van hinder zoals geluidsoverlast voor de bewoners is een opgave van de verder verdichtende stad. In lijn met het (verder uit te bouwen) 'City Lounge-concept' kunnen we deze ruimte gebruiken voor een aantrekkelijke buitenruimte en het faciliteren van de mobiliteitstransitie gericht op meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in combinatie met slimme deelmobiliteit.
5. Vergroten van kansen voor mensen: De toegang van mensen tot de arbeidsmarkt en onderwijs wordt beïnvloed door de bereikbaarheid. De mate waarin banen en onderwijsvoorzieningen binnen een acceptabele reistijd kunnen worden bereikt is daarbij bepalend. De bereikbaarheid van banen voor de inwoners van Rotterdam Zuid is momenteel onder andere beperkt vanwege de beperkte OV-structuur. Daarbij gaat het om banen in de stedelijke centra en ook in de maakindustrie. Het verbeteren van de bereikbaarheid vergroot de keuzemogelijkheden en stelt iedereen in staat een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de regio.

2.3 Oplossingen

Op basis van de resultaten van de pre-verkenningfase, de aanvullende onderzoeken in de startfase van de MIRT-verkenning en de uitkomst van het participatieproces is besloten dat deze MIRT-verkenning zich richt op het samenstellen van een samenhangend pakket aan maatregelen die gezamenlijk het meest bijdragen aan de geformuleerde doelstellingen, volgens de afspraken uit het BO MIRT najaar 2018.

Dit pakket betreft de maatregelen a t/m f zoals in paragraaf 1.4 is omschreven. De maatregelen worden verder uitgewerkt (varianten, locaties, modaliteiten) en onderzocht. In enkele trechterstappen (zoals 'zeef 1' en 'zeef 2' uit de MIRT systematiek) wordt toegewerkt naar een voorkeursalternatief en besluitvorming daarover.

2.4 Raakvlakken

De MIRT-verkenning is onderdeel van het Programma Mobiliteit & Verstedelijking (MOVE). In dat programma wordt gewerkt aan bereikbaarheidsopgaven in de regio Rotterdam-Den Haag. Rijk en regio werken hierin samen. Het programma bestaat onder andere uit de verkenningen Oeververbinding regio Rotterdam en de Schaalsprong regionale mobiliteit CID/Binckhorst. Daarnaast wordt gewerkt aan de gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten, Zoetermeer en Westland. Tot slot wordt in de werkplaats Metropolaan OV en Verstedelijking (MOVV) gewerkt aan een integrale adaptieve ontwikkelstrategie om verder te komen op het gebied van Metropolaan OV en Verstedelijking in de regio van Leiden tot Dordrecht. Binnen dit programma is er afstemming tussen projecten. Zo is heeft de Werkplaats Metropolaan OV en Verstedelijking (MOVV) bijvoorbeeld raakvlakken met onderdelen van deze MIRT-Verkenning.

Daarnaast zijn er raakvlakken met gemeentelijke projecten zoals bijvoorbeeld gebiedsontwikkelingen Feyenoord City, Brainpark, Rivium en Kralingse Zoom. In de milieueffectenrapportage (MER) wordt aangegeven welke raakvlakprojecten er zijn en hoe deze samenhangen met deze MIRT-verkenning.

2.5 Gedragen opgaven

Het aanpakken van de opgaven op gebied van bereikbaarheid (weg, OV), verstedelijking, leefkwaliteit en kansen voor mensen is een sterke wens van rijks- en regionale partners.

Het MIRT-onderzoek en de pre-verkenning die ten grondslag liggen aan deze MIRT-verkenning zijn samen met bestuurlijke partners uitgevoerd waarbij maatschappelijk partners geraadpleegd zijn. Deze Startbeslissing voor een MIRT-verkenning is in nauw overleg met de bestuurlijke partners uit de regio tot stand gekomen. Partijen onderkennen de opgaven en hechten belang aan het goed in beeld brengen van oplossingsrichtingen en eventuele meekoppelkansen. Dit zal, o.a. in het participatietraject, gedurende de verkenning verder worden ingevuld.

3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure

3.1 Aanpak MIRT-verkenning in vier fasen

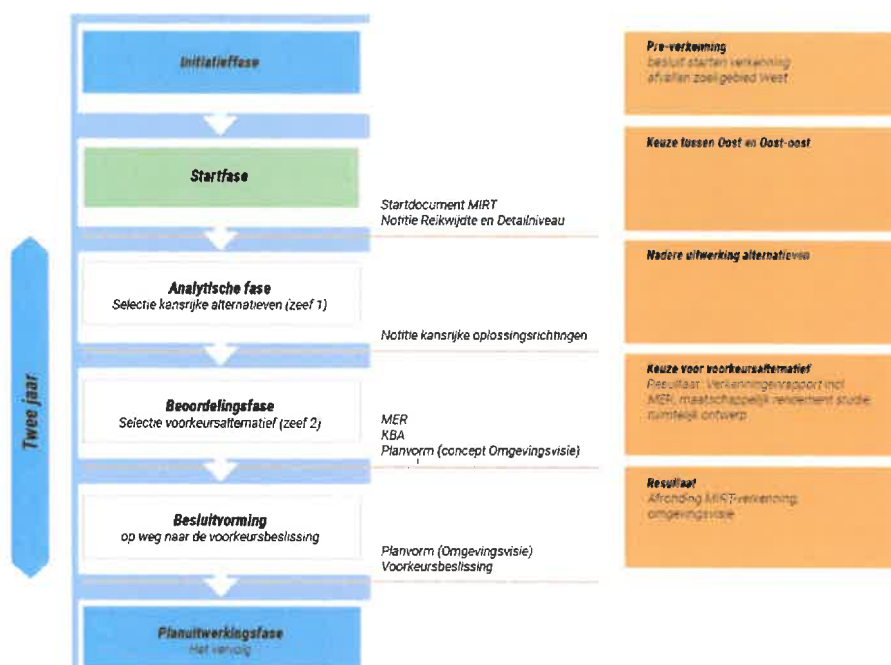
De MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam is onderdeel van het MIRT. In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoersregio's aan ruimtelijke en infrastructurele projecten. De afspraken over de financiële investeringen in deze projecten vinden plaats binnen het Bestuurlijk Overleg MIRT. In figuur 2 zijn de verschillende stappen weergegeven.



Figuur 2 De stappen in een MIRT-traject

Dit project bevindt zich op dit moment in de fase van de 'verkenning', rood omcirkeld. De verkenning duurt ongeveer twee jaar; daarna volgt de planuitwerking.

De fase van de verkenning is op te delen in vieren: de startfase, analytische fase, beoordelingsfase en besluitvormingsfase. Deze vier fasen zijn weergegeven in figuur 3. De MIRT-verkenning oeververbinding bevindt zich nu aan het einde van de startfase: de Startbeslissing is genomen en de Kennisgeving en concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (c-NRD) - met daarin de bouwstenen waaruit de mogelijke oplossing wordt samengesteld - wordt voorbereid voor publicatie en zienswijzen. In de volgende fase, de analytische fase, worden op basis van deze bouwstenen alternatieven samengesteld, deze worden beoordeeld op kansrijkheid. De kansrijke alternatieven worden vervolgens in de beoordelingsfase verder ontworpen en beoordeeld op milieueffecten en kosten. Op basis hiervan nemen de samenwerkende partijen een Voorkeursbeslissing.



Figuur 3 De stappen in de MIRT-verkenning nader bekeken

Fasen van de MIRT-verkenning

- **Startfase:** de in deze Startbeslissing geformuleerde opgaven zijn onderbouwd op basis van de informatie uit diverse eerder uitgevoerde onderzoeken. De resultaten zijn te vinden in de resultatennota en de aanvullende onderzoeken die in mei 2019 beschikbaar zijn gekomen (zie www.oeververbinding.nl). De startfase resulteert in de voorliggende Startbeslissing en de concept NRD.
- **Analysefase:** Tijdens deze fase van de MIRT-verkenning worden de maatregelen (weg, OV, oeververbinding) voor de bereikbaarheidsopgaven nader uitgewerkt en beoordeeld. Resultaat van deze fase is een overzichtelijk aantal kansrijke alternatieven voor de lange termijn, die worden vastgelegd in de notitie kansrijke oplossingsrichtingen.
- **Beoordelingsfase:** In deze fase van de MIRT-verkenning worden de effecten van de alternatieven in beeld gebracht, en uitgewerkt in een MER en een kosten-batenanalyse. Doel van deze fase is het leveren van objectieve beslisinformatie op basis waarvan in de volgende fase een Voorkeursbeslissing genomen kan worden.
- **Besluitvormingsfase:** De laatste fase van de MIRT-verkenning is gericht op het samenbrengen van de informatie uit de verkenning, ter voorbereiding op de vaststelling van een Voorkeursbeslissing. In deze fase wordt onder andere het eindrapport van de verkenning opgesteld. De oplossingen worden tevens planologisch verankerd in een Omgevingsvisie. De ontwerp Voorkeursbeslissing wordt ter inzage gelegd. Hierop volgt vaststelling van het voorkeursalternatief.

3.2 Trechtering van bouwstenen naar kansrijke alternatieven en voorkeursalternatief

Uit de onderzoeken is gebleken dat voor het oplossen van de opgaven meerdere bouwstenen nodig zijn. Het betreft de maatregelen a t/m f zoals omschreven in paragraaf 1.4 (scope van de verkenning).

De zoekruimte aan het begin van de verkenning is nog groot, er is nog een breed palet aan potentiële oplossingen mogelijk. In tabellen 2 t/m 5 is voor iedere bouwsteen aangegeven welke oplossingen vertrekpunt zijn voor de MIRT-verkenning.

Bouwstenen Oeververbinding	Mogelijke invulling bouwsteen
Brug	2x1 rijstroken autoverkeer + HOV verbinding + fiets/voetpad
	2x2 rijstroken autoverkeer + HOV verbinding + fiets/voetpad
	OV (obv motie in de gemeenteraad Rotterdam)
Tunnel	2x1 rijstroken autoverkeer + HOV verbinding + fiets/voetpad (indien mogelijk)
	2x2 rijstroken autoverkeer + HOV verbinding + fiets/voetpad (indien mogelijk)
	OV (obv motie in de gemeenteraad Rotterdam)

Tabel 2 Bouwstenen Oeververbinding

Bouwstenen OV	Mogelijke invulling bouwsteen
HOV verbinding Kralingse Zoom – Zuidplein	Vervoersconcept: <ul style="list-style-type: none"> - Metro (35 km/u of lichtere uitvoering) - Sneltram (deels ongelijkvloers 30 km/u) - Tram op maaiveld (25 km/u) - HOV-bus (vrijliggende busbaan / 25 km/u) - Innovatieve concepten (nader uit te werken)
Treinstation Stadionpark	Wijze van bediening: <ul style="list-style-type: none"> - Reguliere 6 sprinters per uur - 8 sprinters per uur - 12 sprinters per uur - Intercity
Verbinding Zuidplein – Rotterdam Centraal via de Maastunnel	HOV-buslijn door de Maastunnel binnen de context van de corridor Zuidplein – Rotterdam Centraal

Tabel 3 Bouwstenen OV-infrastructuur

Bouwstenen A16 Van Brienoordcorridor	Mogelijke invulling bouwsteen
Scheiden/samenvoegen van verkeersstromen	Bijvoorbeeld het weefvak ten zuiden van de Van Brienoordbrug vervangen door een gescheiden hoofd- en parallelstructuur.
Verminderen van elkaar kruisende verkeersstromen door het anders organiseren van de verkeersstromen	Bijvoorbeeld logisch scheiden van verkeersstromen. Het doorgaande verkeer stroomt via de hoofdrijbanen en verkeer met een lokale herkomst en/of bestemming via de parallelrijbanen.
Het afleiden van verkeersstromen met een binnenstedelijke relatie via het stedelijk wegennet	Bijvoorbeeld verschillende verkeersstromen met een stedelijke herkomst en/of bestemming afwikkelen via het stedelijk wegennet.

Tabel 4 Bouwstenen A16 Van Brienoordcorridor

Bouwstenen Algeracorridor	Mogelijke invulling bouwsteen
Maatregelenpakket opwaarderen corridor	<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing Algeracorridor <ul style="list-style-type: none"> ◦ Aanpassing Grote Kruising ◦ Capelseplein ◦ Ongelijkvloerse kruising Beethovenlaan ◦ Verbindingsweg Lekdijk – N210 • Algerabrug vier rijstroken voor de auto • Aparte fietsbrug
Maatregelenpakket verandering van vervoerswijze	<ul style="list-style-type: none"> • Stellig inzetten op OV en fiets <ul style="list-style-type: none"> ◦ Snelfietsroute Rotterdam ◦ Fietsbrug Capelle – Krimpen ◦ Waterbus Stormpolder – Wilhelminapier ◦ Opwaarderen OV naar Kralingse Zoom • Beprijzen corridor • Aanpassingen Ketensedijk, Algeraweg en Capelseplein

Tabel 5 Bouwstenen Algeracorridor

In de *analytische fase* en *beoordelingsfase* worden in enkele stappen de bouwstenen nader uitgewerkt tot kansrijke alternatieven en uiteindelijk tot een voorkeursalternatief. Hiervoor wordt ontwerp onderzoek uitgevoerd en vindt effectbeoordeling plaats.

Met het *ontwerpend onderzoek* worden alternatieven ruimtelijk en technisch uitgewerkt. Bijvoorbeeld om een goed beeld van inpassingsmogelijkheden van een oeververbinding te krijgen. En om een goede uitwerking aan de nautische aspecten te geven. In de *effectbeoordeling* worden alternatieven beoordeeld en vergeleken op doelbereik, milieueffecten en andere aspecten zoals inpasbaarheid, technische haalbaarheid en kosten. De onderzoeksaspecten zijn in de hiernavolgende tabel weergegeven. De tabel bevat de onderzoeksaspecten voor de beoordelingsfase ('zeef 2'). Voor de analysefase ('zeef 1') zal een selectie hieruit worden gehanteerd. Dit wordt verder geconcretiseerd in de c-NRD. Daarin wordt ook aangegeven welke aspecten in de analysefase en welke in de beoordelingsfase worden bekeken.

Thema's	Aspect
Doelbereik	
Probleemoplossend vermogen knelpunten Van Brieneoord en Algeracorridor	Verminderen NMCA-knelpunt Van Brieneoordcorridor
	Verminderen knelpunt Algeracorridor
	Robuustheid/betrouwbaarheid van het netwerk
	Verbeteren van het functioneren van het netwerk
Probleemoplossend vermogen NMCA-knelpunten stedelijk OV: metro en tram	Ontlasting OV-assenkruis (verminderen knelpunt in het metronet noord-zuid en oost-west)
	Verminderen knelpunt in het tramnet op de Erasmuscorridor
	Kwaliteit OV
	Robuustheid/toekomstvastheid
Verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot agglomeratiekracht	Ontwikkeling economische toplocaties en verstedelijkingslocaties
Verbetering stedelijke leefkwaliteit	Verbetering milieukwaliteit
	Verbetering ruimtekwaliteit
Kansen voor mensen vergroten	Afstand tot banen en onderwijsinstellingen
Milieuaspecten	
Woon- en leefmilieu	Verkeer (diverse modaliteiten – zoals auto, OV, fiets)
	Geluid
	Luchtkwaliteit
	Externe veiligheid
	Gezonde leefomgeving
	Hinder in de aanlegfase
Rivierkunde	Rivierkunde
Water	Waterkwantiteit
	Waterkwaliteit
Bodem	Bodemkwaliteit
	Grondbalans
	Aardkundige waarden
Ecologie	Beschermde gebieden
	Beschermde soorten
	Biodiversiteit
Landschap, cultuurhistorie (waaronder archeologie)	Landschap
	Cultuurhistorie
	Archeologie
Duurzaamheid / klimaat en energie en materiaalgebruik	CO2-footprint
	Duurzame functionaliteit
	Klimaatbestendigheid
Overige aspecten	
Inpasbaarheid	Ruimtelijke inpasbaarheid oeververbinding
Techniek	Haalbaarheid en maakbaarheid
	Nautiek
Kosten en baten	
Fasering en realisatietermijn	

Tabel 6 Te beoordelen thema's en aspecten in de MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam

Er wordt in de verkenning dus steeds van grof naar fijn gewerkt, dat wil zeggen dat het detailniveau van uitwerking en beoordeling steeds aansluit bij de desbetreffende trechterstap. In de beoordelingsfase, waarin naar een voorkeursalternatief wordt toegewerkt, is dat gedetailleerder dan in de analytische fase. De crux is om het onderzoek in de verkenning te richten op de te bereiken doelen en onderscheidend vermogen: niet gedetailleerder dan nodig is voor deze fase.

In de c-NRD wordt verder beschreven hoe deze stappen er uit zien. Deze wordt gepubliceerd en hierop zijn zienswijzen mogelijk.

3.3 Meekoppelkansen

Bij meekoppelkansen gaat het om het benutten van kansen die zich aandienen, het bereiken van meerwaarde of werk-met-werk kunnen maken. Het benoemen van meekoppelkansen betekent niet dat de uitwerking of realisatie daarvan onder de scope van de MIRT-verkenning gaat vallen. Betrokken partijen kunnen vervolgens

afspraken maken over de uitwerking, financiering of uitvoering van een meekoppelkans. Daarnaast kunnen meekoppelkansen ingezet worden als mogelijk mitigerende of compenserende maatregel, als negatieve effecten van de alternatieven dat noodzakelijk zouden maken.

Potentiële meekoppelkansen zullen in de verkenning in beeld gebracht worden. Uitvoering van de verkenning kan aanleiding geven tot aanpassingen en aanvullingen. Ook uit de analyse naar ambities en kansen op het gebied van duurzaamheid kunnen nieuwe meekoppelkansen naar voren komen.

De volgende potentiële meekoppelkansen worden in ieder geval nader onderzocht:

- Gebiedsontwikkelingen in de regio zoals Feyenoord City, Brainpark, Rivium, Kralingse Zoom
- Korte termijn aanpak Programma MOVE
- Toekomstbeeld OV / Werkplaats Metropolaan OV
- Werk met werk maken door koppeling met bestaande vervangings- & renovatieopgaven
- Aansluiten bij lokale en regionale bereikbaarheidsdoelen en plannen

3.4 Duurzaamheid

Sinds de geactualiseerde MIRT Spelregels is duurzaamheid een belangrijk onderdeel van alle nieuwe MIRT-projecten. De Handreiking Verduurzaming MIRT geeft aanknopingspunten om duurzaamheid vorm te geven in projecten en programma's. Deze handreiking zal ook in de MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam gebruikt worden om duurzaamheidskansen in beeld te brengen. Zo is duurzaamheid een onderdeel van het beoordelingskader en worden alternatieven dus hierop beoordeeld (zie tabel 6). Het onderscheidend vermogen tussen oplossingen op het gebied van duurzaamheid wordt zo in beeld gebracht. Daarnaast wordt gezocht naar meekoppelkansen op het gebied van duurzaamheid. Dit kan mogelijk meegenomen worden in de uiteindelijke Voorkeursbeslissing. Tot slot, wordt het thema duurzaamheid meegenomen in het detailleren van de alternatieven. Dat kan bijvoorbeeld door ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid mee te nemen, zoals circulair materiaalgebruik, CO2-neutrale productieprocessen, 'zero emissie logistiek' of door duurzaamheidsopgaven te koppelen aan een of meerdere van de maatregelen in de verkenning.

3.5 Bekostiging

Op grond van de MIRT Spelregels moet er voor het starten van een MIRT-verkenning sprake zijn van zicht op 75% bekostiging van een waarschijnlijke oplossing. Voor de kostenraming van deze oplossing is uitgegaan van een multimodale oeververbinding aan de oostzijde van Rotterdam, met aanvullend daarop onder meer een HOV-verbinding (Zuidplein-Kralingse Zoom), station Stadionpark en een pakket van maatregelen ter verdere ontlasting van de Van Brieneoord- en Algeracorridor. Dit pakket is geraamd op € 640 miljoen (excl. BTW). Voor zicht op 75% bekostiging is daarmee € 480 miljoen (excl. BTW) nodig.

Op basis hiervan zijn in het BO MIRT ZWN najaar 2018 bekostigingsafspraken gemaakt. De gemeente Rotterdam, de MRDH en PZH hebben gezamenlijk € 280 miljoen (excl. BTW) in hun meerjareninvesteringsprogramma's gereserveerd. Gezien deze budgetreservering van de regionale partners en de opgave van deze MIRT-verkenning heeft het Rijk ingestemd met het voorstel van de regio om de € 200 miljoen (incl. BTW) uit het wegenbudget IF in zijn geheel aan te merken als 'potentiële dekking'. Het Rijk heeft daarbij benadrukt dat de hoogte van de subsidie afhankelijk is van het effect van de uiteindelijke ingreep. Afspraken rondom bekostiging van een groot regionaal/lokaal infrastructureel project dienen op dit moment in lijn te zijn met het vigerende Besluit Infrastructuurfonds.

Tijdens het BO MIRT ZWN najaar 2019 zijn nadere bekostigingsafspraken over de Algeracorridor gemaakt. De regio reserveert gezamenlijk €46 miljoen voor de lange termijn maatregelen Algeracorridor. Deze bedragen zijn exclusief BTW en komen bovenop de in het BO MIRT ZWN najaar 2018 overeengekomen budgetreservering.

Met deze bekostigingsafspraken is voldaan aan de MIRT Spelregels voor zicht op bekostiging. De raming van oplossingen kent op dit moment nog een onzekerheidsmarge, die passend is bij deze fase van de verkenning. Nadere uitwerking is nodig om de onzekerheidsmarge te verkleinen. Bovendien zijn er in de MIRT-verkenning nog verschillende oplossingen en inpassingsvarianten (denk aan brug versus tunnel) die nader verkend worden en consequenties voor de kosten kunnen hebben. Het geraamde bedrag is niet automatisch het bedrag waarover aan het eind van de MIRT-verkenning afspraken worden gemaakt. Het is nog geen taakstellend budget. Op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning worden afspraken gemaakt over de daadwerkelijke toekenning

van middelen (inclusief afspraken over eventuele mee- en tegenvallers). Op basis daarvan worden afspraken gemaakt over een taakstellend budget.

Daarbij wordt breder gekeken dan enkel traditionele (publieke) bekostiging. In de pre-verkenningsfase is middels een tweetal expertsessies met marktpartijen gekeken naar de mogelijkheden van alternatieve en innovatieve bekostiging. Deze expertsessies zijn in samenwerking met Bouwend Nederland georganiseerd. De betrokken private partijen bevestigen het beeld dat in een goede publiek-private samenwerking bij de uitvoering mogelijkheden liggen. Deze early-stage samenwerking van overheden en marktpartijen in een (pre-)verkenning werd als waardevol ervaren. In de MIRT-verkenning wordt deze samenwerking bijvoorbeeld via een “advies-team van marktpartijen” verder uitgewerkt, zodat de marktkennis wordt ingebracht en verder onderzocht wordt of en welke er mogelijkheden voor alternatieve bekostiging zijn.

3.6 Stappen MIRT-verkenning en planning

Na ondertekening van deze Startbeslissing wordt begonnen met het uitwerken van de MIRT-verkenning. De initiatiefnemers streven er naar de MIRT-verkenning in ongeveer 2 jaar af te ronden. De inhoudelijke complexiteit van deze MIRT-verkenning in combinatie met de brede belangstelling voor dit project en de wens naar brede participatie vraagt een zorgvuldig proces. Dat kan ‘onderweg’ implicaties voor de planning betekenen, de initiatiefnemers maken daarover indien nodig nadere afspraken. De besluitvorming zoals op dit moment voorzien is als volgt:

- Verkenning tot en met de Voorkeursbeslissing (voornemen Voorkeursbeslissing: eind 2021)
- Startbeslissing
- Publicatie concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (c-NRD)
- Zeef 1 – Notitie Kansrijke Oplossingen
- Zeef 2 – Verkenningenrapport (incl. plan MER, MKBA en ontwerpnota)
- Voorkeursbeslissing en formeel einde MIRT-verkenning BO-MIRT
- Bestuursovereenkomst

Het voornemen is dat de oplossing voor de bereikbaarheidsopgave uiterlijk in 2030 gereed is. De planning kan overigens per onderdeel van de MIRT-verkenning verschillen als in de praktijk blijkt dat sommige onderdelen een andere (snellere) aanpak vergen dan andere onderdelen.

3.7 Verankering voorkeursbesluit en doorwerking

De initiatiefnemers werken de maatregelen zoals in paragraaf 1.4 (scope) beschreven nader uit in het kader van deze MIRT-verkenning. De Voorkeursbeslissing wordt aan het einde van de verkenning vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Daarnaast hebben partijen de mogelijkheid de Voorkeursbeslissing planologisch vast te leggen, bijvoorbeeld in hun Omgevingsvisie. Zo is de gemeente Rotterdam voornemens de volgende maatregelen in hun Omgevingsvisie te verankeren:

- een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam;
 - een treinstation Stadionpark;
 - een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom;
 - een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel.
- De gemeente legt in de Omgevingsvisie ook (op hoofdlijnen) vast wat de ruimtelijke impact van de gewenste ontwikkeling voor woningbouw, arbeidsplaatsen en voorzieningen in het gebied ten noorden en ten zuiden van de nieuwe oeververbinding is.

Om de besluitvorming over de Voorkeursbeslissing te ondersteunen wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Alle maatregelen zoals benoemd in paragraaf 1.4 worden op milieueffecten onderzocht. In de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (c-NRD) wordt dit onderzoek (onderzoeksmethodiek, onderzoeksaspecten, te onderzoeken maatregelen) nader toegelicht. Daarin is ook nader beschreven in welke omgevingsvisies (onderdelen van) de Voorkeursbeslissing wordt vastgelegd.

4 Organisatie en participatie

4.1 Rijk en regio werken intensief samen aan de verkenning

De gemeente Rotterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en provincie Zuid-Holland zijn samen de *initiatiefnemers* voor de gehele MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam. De vier partijen werken gezamenlijk de maatregelen a t/m f uit paragraaf 1.4 verder uit in het kader van deze MIRT-verkenning.

Voor het onderdeel Algeracorridor (onderdeel f uit paragraaf 1.4) dragen de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel bij aan de bekostiging van de maatregelen op de Algeracorridor. Deze partijen beslissen daarom mee over de te nemen maatregelen op de Algeracorridor.

Alle partijen onderschrijven de vijf doelen van de MIRT-verkenning en leveren op hun gebied kennis en expertise voor de onderzoeken binnen de verkenning. In het project wordt samen gewerkt met partners uit de omgeving. Dit zijn onder andere het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK), omliggende gemeenten, vervoerders (o.a. RET en NS), ProRail, waterschappen en het Havenbedrijf Rotterdam evenals maatschappelijke partners, bewoners(organisatie) en andere omgevingspartijen (zie paragraaf 4.2).

4.2 Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle verkenning

Met de participatieaanpak wordt invulling gegeven aan wat met wet- en regelgeving wordt beoogd. De aanpak sluit aan op de Omgevingswet en de Code Maatschappelijke Participatie bij MIRT-projecten. Belangrijke waarden zijn transparantie, vroegtijdig betrekken en navolgbaarheid.

Participatie gedurende de pre-verkenning en de startfase van de verkenning (februari– juli 2019)

Omgevingspartijen hebben een grote betrokkenheid getoond bij de vorige fasen van de MIRT-verkenning (pre-verkenning en startfase). Groeperingen zijn goed op de hoogte en goed georganiseerd. Er is oprechte interesse in de opgaven en oplossingen en veel expertise over een breed palet aan onderwerpen. Het grote aantal ingezonden stukken, de vele vragen die zijn gesteld en de hoge opkomst bij bijvoorbeeld de informatiebijeenkomsten illustreren dit. Er is in deze fase al veel informatie opgehaald. Het Participatierapport (juli 2019, te vinden op <https://oeververbinding.nl/rapporten>) geeft meer in detail inzicht in de bevindingen vanuit de afgelopen periode.

Participatie in het vervolg van de MIRT-verkenning

Het participatieproces bestaat uit twee delen: een formeel en een informeel deel.

Formele participatiemomenten

De formele participatiemomenten worden voorgeschreven vanuit de m.e.r.-procedure. Op de volgende twee momenten in deze MIRT-verkenning bestaat de mogelijkheid zienswijzen in te dienen:

1. Op de Kennisgeving over de start van de m.e.r.-procedure en de c-NRD
2. Op het ontwerp-Voorkeursbeslissing en de daarbij horende documenten (zoals het verkenningenrapport, MER, MKBA).

Informele participatie

Om te komen tot de concept Participatieaanpak – die als bijlage van de c-NRD ter inzage ligt – zijn gesprekken gevoerd met bestuurders en de omgevingspartijen over de invulling van de participatie (zogenoeten ‘participatie over participatie’). Als de c-NRD en de concept participatie-aanpak ter inzage zijn gelegd, wordt de dialoog met de omgeving verder aangegaan om gezamenlijk te komen tot een definitieve participatieaanpak en, indien mogelijk, een convenant. In het convenant staan de spelregels en praktische afspraken over de invulling van de participatie.

De Participatieaanpak wordt gekoppeld aan de fasen van de verkenning: de startfase (reeds afgerond), de analytische fase, de beoordelingsfase en tot slot de besluitvormingsfase.

Nu wordt eerst concreet invulling aan de participatie voor de eerstvolgende fase, de analytische fase, gegeven. In samenspraak met de omgeving wordt de aanpak herijkt voor de beoordelings- en de besluitvormingsfase.

Participatie in de analytische fase

De participatieaanpak in de analytische fase is gestoeld op de principes van Joint Fact Finding. De functie van Joint Fact Finding is het gezamenlijk kennis vergaren en analyseprocessen doorlopen. Dit draagt bij aan een breed gefundeerde inhoudelijke basis voor besluitvorming en vermindert de kans dat er tussen de betrokken partijen verschil van inzicht ontstaat over de onderzoeksopzet en methodiek, de gebruikte en geproduceerde data en de (interpretatie van) de uitkomsten van de onderzoeken. Belanghebbenden worden op de volgende participatieniveaus betrokken in de analytische fase:

Participeren

- Voor de Joint Fact Finding worden voor verschillende thema's werksessies georganiseerd met experts vanuit bestuurlijke partners en uit de omgeving. Dit wordt gedaan om de in de regio aanwezige expertise zo optimaal mogelijk in te kunnen zetten.

Consulteren

- Via klankbordgroepen worden belanghebbenden betrokken, die het Joint Fact Finding proces willen volgen en willen meedenken, door tussentijdse resultaten voor te leggen en informatie uit de onderzoeken te bespreken.
- Er komt een Omgevingsberaad met vertegenwoordigers van organisaties met een maatschappelijk karakter, die staan voor een collectief belang (bijvoorbeeld natuurbeheerders, belangenbehartigers van burgers, ondernemers en de transportsector). Het Omgevingsberaad denkt actief mee bij belangrijke processtappen in de verkenningsfase en brengt op deze momenten advies uit aan de initiatiefnemers.
- Wanneer er vragen leven in de omgeving en er behoefte is aan een gesprek kan dit worden aangegeven aan de projectorganisatie. Er wordt dan gekeken hoe hier een passende invulling aan wordt gegeven, bijvoorbeeld in de vorm van 'op-maat-gesprekken'.
- Via een meningspeiling wordt reactie van belanghebbenden gevraagd op de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. Dit geeft initiatiefnemers inzicht in het draagvlak voor het voorgenomen besluit en aandachtspunten voor de volgende fase waarin de alternatieven nader worden onderzocht.

Informereren

- Geïnteresseerden in het project worden op de hoogte gehouden van de voortgang en besluiten van het project met diverse communicatiekanalen en communicatiemiddelen. Onder meer door nieuwsbrieven, informatiebijeenkomsten en via de projectwebsite www.oeververbinding.nl.