

2250-3



Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Planmer MIRT-verkenning Regio Rotterdam en haven:
duurzaam bereikbaar

18 JUNI 2009



Notitie

Reikwijdte en Detailniveau

**Planmer MIRT-verkenning Regio
Rotterdam en haven:
duurzaam bereikbaar**

18 juni 2009

Projectorganisatie Rotterdam Vooruit

Inhoudsopgave

1	Inleiding	11
1.1	Aanleiding voor het project	11
1.2	Waarom een planmer?	12
1.3	Opdrachtgevers	12
1.4	Leeswijzer	12
2	Probleemanalyse en afbakening	15
2.1	Problematiek	15
2.1.1	Algemeen	15
2.1.2	Problematiek wegennet	16
2.1.3	Problematiek openbaar vervoer	17
2.1.4	Ketenmobiliteit en fiets	23
2.1.5	Ruimtelijke ontwikkeling	24
2.1.6	Duurzaamheid	26
2.1.7	Veiligheid	27
2.2	Begrenzing van het studiegebied	27
2.3	Afbakening van de vervoersmodaliteiten	28
2.4	Afstemming met andere lopende projecten/verkenningen	28
2.5	Referentiesituatie	29
2.5.1	Infrastructuur netwerk in 2020	29
2.5.2	Openbaar vervoer netwerk in 2020	31
2.5.3	Verstedelijkingsopgave 2010-2030	33
2.6	Passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998	33
3	Alternatieven	35
3.1	Aanpak via Kernkwesities	35
3.2	Deelgebied World Ports	37
3.3	Deelgebied World City	40
3.4	Deelgebieden binnen de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag	45
3.4.1	A20-zone	45
3.4.2	Tussengebied Rotterdam - Den Haag	49
3.4.3	Oostflank	53
4	Effectbeschrijving en beoordelingskader	59
4.1	Waar moet de effectbeschrijving aan voldoen? (kwaliteitseisen)	59
4.2	Duurzaamheidsmatrix als kapstok	59
4.3	Van criteria tot parameters	61
4.4	Methode van vergelijking	63
4.5	Presentatievorm en beoordeling	63
5	Milieueffectrapport	65
6	Besluitvorming	67
6.1	Algemeen	67
6.2	Betrokkenheid van andere overheden, organisaties en burgers	67
6.3	Proces en planning	68
	Bijlagen	
A.	Kennisgeving (advertentie)	77
B.	Lijst van te raadplegen overheden	81
C.	Randstad Urgent contract 27-8-2008	85
D.	Aanvullende Startbeslissing MIRT-verkenning	93

Samenvatting

In 2008 is de MIRT-verkenning 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar', met als werknaam 'Rotterdam Vooruit', gestart. Een MIRT-verkenning is een studie op hoofdlijnen naar de knelpunten en oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio. Dit gebied wordt ook wel aangeduid als 'de Ruit van Rotterdam'.

Achtergrond

Rotterdam Vooruit maakt onderdeel uit van Randstad Urgent. Randstad Urgent is één van de tien projecten uit het coalitieakkoord. Doel van het programma is het verminderen van bestuurlijke drukte en het versnellen van besluitvorming. Camiel Eurlings is verantwoordelijk programmaminister.

Op 27 oktober 2008 hebben de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam en de minister van Verkeer en Waterstaat als bestuurlijk trekkersduo de formele start gemarkeerd van de verkenning door ondertekening van het Randstad Urgent contract.

Inhoud

De MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit kenmerkt zich door een brede en samenhangende benadering van autoverkeer, openbaar vervoer en fiets en goederenvervoer. Daarnaast zijn het beter benutten van bestaande, de aanleg van nieuwe infrastructuur en de bereikbaarheid, ruimtelijke ordening en duurzaamheid (milieu) belangrijke onderdelen van deze verkenning. Eind 2009 moet dit uitmonden in een bestuurlijke voorkeur die wordt vastgelegd in een zogenaamd Masterplan. Dit is een ontwikkelingsvisie voorzien van een concreet pakket aan maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid. De betrokkenen overheden voor Rotterdam Vooruit zijn de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, Stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Dit Masterplan vormt de basis voor een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem voor de periode 2020-2040.

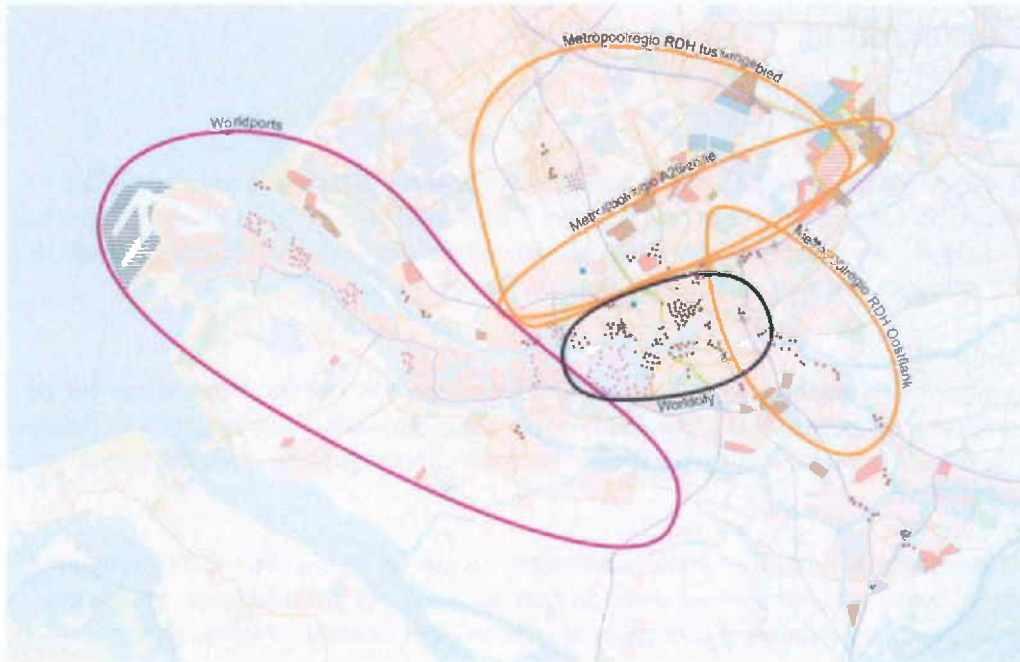
Vanaf de beginfase worden stakeholders en inwoners geconsulteerd. Om dat zo goed mogelijk te kunnen doen, volgt Rotterdam Vooruit de adviezen van commissie Elverding¹.

Het studiegebied

Binnen de regio zijn drie deelgebieden onderscheiden:

- Het havengebied langs de Nieuwe Waterweg, Voorne Putten en Hoeksche Waard (World Ports);
- Het centrale, stedelijke gebied binnen en nabij de ruit van Rotterdam (World City);
- Het gebied tussen Rotterdam, Den Haag en Gouda (Metropoolregio) is nog onderverdeeld in:
 - Tussengebied Rotterdam – Den Haag;
 - A20 zone;
 - Oostflank.

¹ De commissie Elverding bepleit een betere organisatie van het besluitvormingsproces en het aanpassen van de regelgeving. Daarnaast vindt de commissie dat de besluiten qua inhoud en procesgang van een zodanige kwaliteit moeten zijn, dat ze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen. Om snelheid te maken, is van belang dat een gedegen verkenning wordt uitgevoerd, welke wordt afgesloten met een politiek gedragen voorkeursbesluit of voorkeursalternatief.



Wat is een planmer en waarom is een planmer nodig?

Voor Rotterdam Vooruit wordt een zogenaamde "planmer" doorlopen². Tijdens de planmer wordt onderzocht wat de gevolgen van het Masterplan zijn op natuur en milieu. De resultaten van de planmer-studie worden gepubliceerd in de vorm van een Milieueffectrapport (planMER).

De planmer kent een aantal vereisten:

- Openbare bekendmaking;
- Raadpleging overheden en belanghebbenden;
- Opstellen van het Milieueffectrapport (planMER) waarin systematisch de te verwachten milieueffecten van de diverse alternatieven worden beschreven en de keuze van het voorkeursbesluit is gemotiveerd.

Na het tot stand komen van het Masterplan en het Milieueffectrapport zullen de rapporten ter visie worden gelegd. Dit wordt verwacht in het najaar van 2009.

In de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit vervult de planmer twee functies:

- Het systematisch documenteren/in beeld brengen van de milieugevolgen van het plan;
- Er toe bijdragen dat de milieugevolgen tijdig meewegen bij de afweging van de alternatieven, keuze van het voorkeursalternatief en in de (verdere) plan- en besluitvorming na vaststelling van het Masterplan.

Wat is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau?

Voordat het Milieueffectrapport wordt opgesteld, stelt het bevoegde gezag een notitie Reikwijdte en Detailniveau op. Deze notitie geeft een beeld en de afbakening van de voorgenomen plannen, van te onderzoeken alternatieven en milieueffecten hiervan.

De Notitie vormt de basis voor de raadpleging. De notitie wordt gebruikt voor de advisering door de commissie voor de milieueffectrapportage over de reikwijdte en detailniveau van het Masterplan en de planmer.

² procedure van de milieueffectrapportage voor plannen en programma's op een hoog abstractieniveau

Voortgang

De decentrale overheden worden geraadpleegd via het Breed Bestuurlijk Overleg. Hierin worden de overheden geïnformeerd over de voortgang van het Masterplan en de planmer (en meer specifiek over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau).

Maatschappelijke organisaties en stakeholders worden tijdens de consultatieronde actief geïnformeerd over de voortgang van het Masterplan en de planmer.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het project

Uit verkeersprognoses blijkt dat de Ruit van Rotterdam (de snelwegen rond Rotterdam) ondanks alle maatregelen die reeds voorzien zijn in de periode 2020-2040 nog steeds niet voldoet aan de normen die daarvoor gesteld zijn ten aanzien van doorstroming en goede bereikbaarheid.

Daarom hebben in oktober 2007 portefeuillehouder Verkeer en Vervoer voor de Stadsregio Rotterdam mevrouw Baljeu (tevens wethouder Verkeer en Vervoer van Rotterdam) en Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat afgesproken om in 2008 een verkennende studie te starten naar oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek op de Ruit van Rotterdam, in combinatie met de binnenstedelijke bereikbaarheid van Rotterdam en de ontsluiting van de haven. De minister heeft aangegeven de aanpak van deze problematiek als prioriteit te beschouwen voor de Zuidvleugel. Om een duurzame bereikbaarheid van de Rotterdamse regio te garanderen, zijn vooral op de (middel)lange termijn aanvullend forse investeringen in een robuust mobiliteitsstelsel noodzakelijk.

Op 27 oktober 2008 hebben mevrouw Baljeu en Minister Eurlings de start gemarkeerd van de uitvoering van een (MIRT)verkenning naar mogelijke oplossingen van deze problematiek door ondertekening van het Randstad Urgent contract. De MIRT verkenning moet eind 2009 leiden tot een Masterplan, waarin neergelegd één bestuurlijke voorkeur en één helder beeld dat leidt tot een breed gedragen investering- en actieprogramma voor de Rotterdamse regio dat tot 2040 op duurzame wijze bijdraagt aan mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit van de regio's en past binnen de (inter)nationale milieueisen en gezamenlijk gedefinieerde financiële kaders.

In april 2008 is het advies van de Commissie 'Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten' verschenen. De Commissie bepleit een drastische aanpassing van het werken aan infrastructurele projecten. Het kabinet heeft de aanbevelingen van de Commissie integraal overgenomen en in oktober 2008 het Actieplan Sneller en Beter naar de Tweede Kamer toegezonden. In dit actieplan staan een groot aantal acties opgenomen gericht op de implementatie van de adviezen van de Commissie. Eén van de acties is gericht op het in de komende 2 jaar uitvoeren van nieuwe verkenningen conform de aanbevelingen van de Commissie. Gezien het belang dat wordt gehecht aan het project Ruit Rotterdam is besloten om de reeds in 2008 gestarte verkenning zoveel mogelijk langs deze lijnen uit te voeren.

Daarbij wordt aangetekend dat, aangezien het huidige juridische kader nog niet in lijn is met het actieplan 'Sneller en Beter', daarbij gezocht moet worden naar een zorgvuldige combinatie van het oude en het nieuwe regime. Zolang er geen nieuw regime is, zal voldaan moeten worden aan de vigerende wetgeving.

Conform het actieplan 'Sneller en Beter' wordt als startpunt van de verkenning daarom alsnog een startbeslissing genomen. Dit document geeft invulling daaraan en beoogt een aanvulling te zijn op het reeds in oktober 2008 ondertekende Randstad Urgent-contract (bijlage C).

1.2 Waarom een planmer?

De MIRT-verkenning heeft de status van een verkenning conform de terminologie van de Commissie 'Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten'. Zie ook de Startbeslissing: bijlage D.

Voor het op te stellen Masterplan geldt geen verplichting om een planMER³ op te stellen. Echter in de onderbouwing van de keuze in het Masterplan zullen wel argumenten van duurzaamheid en milieu een rol spelen. Hiervoor is een systematische studie naar milieueffecten vereist. Ook voor de eventuele vervolprocedures is een gedegen argumentatie inclusief beoordeling en afweging van milieueffecten van belang. Dit betekent dat inhoudelijk dezelfde informatie nodig is als voor een planMER. Derhalve is in deze MIRT-verkenning gekozen om de milieueffectenstudie in de vorm van een vrijwillige planmer uit te voeren.

In de MIRT-verkenning vervult de planmer twee functies:

- Het systematisch documenteren/in beeld brengen van de milieugevolgen van het plan;
- Er toe bijdragen dat de milieugevolgen tijdig meewegen bij de afweging van de alternatieven, keuze van het voorkeursalternatief en in de (verdere) plan- en besluitvorming na vaststelling van het Masterplan.

De planmer voor deze MIRT-verkenning wordt uitgevoerd volgens de Europese richtlijn 2001/42/EG met inachtneming van de bepalingen in de Wet milieubeheer. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in een Milieueffectrapport, dat onderdeel uitmaakt van het Masterplan.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De planmer start met een openbare bekendmaking (zie bijlage A). Daarmee start ook de raadpleging of consultatie over de planmer. De Projectorganisatie organiseert een consultatieronde (bestuurlijk/ambtelijk, stakeholders, burgerpanel) voor de zomervakanties van 2009. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is uitgangspunt voor het begin van de planmer (bij het Masterplan) en van de advisering door de Commissie voor de milieueffectrapportage over reikwijdte en detailniveau van Masterplan en planmer.

De notitie reikwijdte en Detailniveau heeft geen formele status en fungeert alleen als hulpmiddel bij de consultatieronde en advisering door de Commissie voor de milieueffectrapportage.

1.3 Opdrachtgevers

Als opdrachtgevers namens alle betrokken partijen treden op: Minister van Verkeer en Waterstaat en portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam.

Initiatiefnemers en direct betrokken partijen zijn het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Provincie Zuid Holland, Stadsregio Rotterdam, Gemeente Rotterdam.

1.4 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken wordt invulling gegeven aan:

- De probleemanalyse en afbakening (hoofdstuk 2);
- De alternatieven (hoofdstuk 3);
- Effectbeschrijving en beoordelingskader (hoofdstuk 4);

³ planMER (het milieueffectrapport)

planmer (procedure van de milieueffectrapportage voor plannen en programma's op een hoog abstractieniveau)

- Milieueffectrapport (hoofdstuk 5);
- Besluitvorming en processtappen van de planmer (hoofdstuk 6).

2 Probleemanalyse en afbakening

2.1 Problematiek

2.1.1 Algemeen

Uit de Landelijke Markt en Capaciteits Analyse (LMCA) wegen is gebleken, dat de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit (NoMo) op de Ruit van Rotterdam zonder extra maatregelen in 2020 en daarna niet worden gehaald. Daarbij is ervan uitgegaan dat de geplande wegenprojecten (zoals de A4 Delft – Schiedam, de A13/16 en de A15 MaVa) zijn gerealiseerd en Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) is ingevoerd.

De probleemanalyse van het openbaar vervoer heeft in hoofdlijnen de volgende problemen aan het licht gebracht:

- In een aantal delen van de regio is sprake van onvoldoende samenhang in het OV-netwerk;
- Gewenste verplaatsingen op een aantal relaties binnen de regio worden met het huidige OV-aanbod onvoldoende bediend;
- Verschillen in kwaliteit OV-bereikbaarheid tussen Rotterdam Centrum en andere knooppunten vanuit woongebieden in Rotterdam en regio.

De Stadsregio en de gemeente Rotterdam hebben hun ruimtelijk beleid en het verkeers- en vervoersbeleid vastgelegd in het RR2020, de Stadsvisie, het RVVP en VVPR. Hierin staan economische sterke stad en regio die aantrekkelijk zijn om te wonen, een verbetering van de internationale concurrentiepositie en goede bereikbaarheid centraal. De noodzaak van een goede bereikbaarheid in deze regio wordt ook onderschreven door analyses en adviezen van de OESO en de commissie Kok. Uit deze en andere analyses blijkt dat er juist grote zorgen zijn ten aanzien van de bereikbaarheid in deze regio.

Daarbij komt dat er grote zorgen zijn ten aanzien van de eenzijdige ontsluiting van de Rotterdamse haven en daarmee de kwetsbaarheid van de wegverbinding naar de haven. De afwikkeling van het verkeer van en naar de haven verloopt thans voornamelijk via de A15.

Vanuit de ambities van duurzaamheid zoals die zijn vastgesteld in het regeerakkoord en de visie van de gemeente Rotterdam op Duurzaamheid (Rotterdam Climate Initiative) moet duurzaamheid ook een belangrijke pijler worden van de oplossing. Het gaat daarbij om duurzaamheid in ecologische zin, maar de oplossing zal ook robuust en toekomstvast moeten zijn.

De te maken keuzes voor het oplossen van deze problematiek hebben een zeer grote invloed op de verdere ontwikkelingen binnen de regio Rotterdam. Omgekeerd zijn de ruimtelijke ambities in deze regio (zie de diverse plannen/ontwikkellocaties in par 4.2) mede bepalend voor de aard en omvang van de druk op het netwerk.

2.1.2 Problematiek wegennet

Op basis van gegevens uit verschillende studies is een probleemanalyse voor het wegverkeer gemaakt. Deze probleemanalyse heeft betrekking op reistijden, capaciteit van het wegennet en betrouwbaarheid/kwetsbaarheid. De verschillende bronnen geven niet altijd dezelfde knelpunten op het hoofdwegennet. Een aantal komt uit alle bronnen en studies naar voren. Andere zijn afhankelijk van economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Grofweg zijn er vier soorten te onderscheiden, in aflopende ernst.

Knelpunten uit de LMCA en de Netwerkanalyse die zich in 2020 bijna altijd voordoen:

Er zijn knelpunten die zich altijd voordoen, zelfs in het ruimtelijk-economische scenario met krimp van de bevolking en werkgelegenheid en uitgaande van het uitvoeren van alle maatregelen conform de Nota Mobiliteit, inclusief Anders Betalen voor Mobiliteit. Er zijn ook knelpunten die zich alleen bij hogere economische groei voordoen:

- Ongeacht de economische groei (LMCA, alle WLO-scenario's) komt de Beneluxcorridor (A4 Kethelplein - Beneluxplein) als knelpunt in 2020 en 2030 naar voren. De basiskwaliteit wordt hier in geen enkel scenario gehaald;
- Bij hoge economische groei (LMCA, WLO - scenario GE) wordt deze reistijdverhouding 1,25 ook niet gehaald op de hoofdverbindingssassen A4 Delft – Schiedam, A12 Den Haag – Gouda, A20 Terbregseplein – Gouda en de A16 Ridderkerk – Klaverpolder (Moerdijk);
- Prins Clausplein en aansluitingen A4 Leidschendam – Voorburg, A20 Schieplein, A4 Vijfsluizen, A20 Spaanse Polder (uit RVMK - analyses) en A20 Matlingeweg hebben onvoldoende capaciteit (RVMK – analyses).

Knelpunten die uit de planstudies naar voren komen en zich in 2020 bijna altijd voordoen:

- A20-oost en N57;
- Afhankelijk van ruimtelijke en economische ontwikkeling en het gehanteerde model de A13 Den Haag Rotterdam, de A20-west en de A13/16 (als 2x2) en A16 Dordrecht – Moerdijk;
- Aansluitingen N219 – A12 (uit RVMK – analyses) en N219 – A20 (uit RVMK – analyses);
- Hoofdinvalswegen Rotterdam Noord binnen de Ruit: meerdere knelpunten mede als gevolg van verdichting Binnenstad;
- Hoofdinvalswegen Rotterdam Zuid: capaciteitsknelpunten rond Zuidplein;
- Capaciteit stedelijke oeverkruisingen: knelpunten Maastunnel en aanlanding Erasmusbrug (de laatste lijkt oplosbaar in kader van binnenstadsplan);
- Aansluiting A20 Rotterdam Alexander en aansluitende wegvakken/kruispunten Capelseweg-Hoofdweg en Hoofdweg-Alexanderlaan: capaciteitstekort op kruispunten;
- Kralingseplein, van Rijkevorselweg, Capelse plein en Algeracorridor: capaciteitstekort op kruispunten en pleinen;
- N471 Pijnacker- Doenplein (N209);
- Aansluitingen Voorne Putten op de A15: op alle wegen / knooppunten vanuit Voorne Putten naar het noorden en oosten wordt de capaciteit overschreden.

Knelpunten die afhankelijk zijn van de gehanteerde maatstaven en/of uitgangspunten:

- Afhankelijk van ruimtelijke en economische ontwikkeling en het gehanteerde model, de A13 Den Haag Rotterdam, de A20-west en de A13/16 (als 2x2) en A16 Dordrecht – Moerdijk;
- Aansluiting A15 Barendrecht (IJsselmondse knoop), onder andere afhankelijk van ontwikkeling Reijerwaard en A15 – Reeweg, is al knelpunt in 2020. Vergroting van de problematiek op lange termijn is afhankelijk van de ontwikkeling van Stadshavens en A16 IJsselmonde: afhankelijk van ontwikkeling van Stadionpark;

- Aansluiting A20 Westerlee – Oranjesluisweg (uit RVMK – analyses), A20 Westerlee – N223 (uit RVMK – analyses), A20 Westerlee – N213 Veilingroute (uit RVMK – analyses) en A20 Maassluis West (uit RVMK – analyses).

Knelpunten die pas op langere termijn (2030-2040) ontstaan:

- Op het Hoofdwegennet is de A15 Maasvlakte – Ridderster in 2030 conform de doelstellingen van de Nota Mobiliteit een mogelijk knelpunt (afhankelijk van het scenario);
- Aansluitingen - N209 – A13/16 (uit RVMK – analyses);
- Het onderzoek naar kwetsbaarheid van het HWN (RWS-AVV, 2006, opgenomen in de Atlas Hoofdwegennet 2006) wijst uit dat in de Zuidvleugel op het HWN één traject op het hoofdwegennet tot de top 10 van kwetsbare trajecten behoort: de A16 Dordrecht - Moerdijkbrug. De A4 Kethelplein – Beneluxplein (Beneluxcorridor) hoort bij de 30 meest kwetsbare trajecten. Op basis van de in dit onderzoek gehanteerde criteria (toename voertuigverliesuren bij het wegvallen van één rijstrook) hoort de A15 Maasvlakte – Beneluxplein, hoewel de enige autosnelweg die toegang biedt tot de Rotterdamse haven, hier niet bij;
- Bij hoge economische groei (LMCA, WLO - scenario GE) vormen naast de Beneluxcorridor ook de Brienoordcorridor en de A4 passage bij Den Haag een knelpunt. Bij lage economische groei zijn de wegen geen knelpunt in termen van reistijdverhouding conform de Nota Mobiliteit. Ook bij NRM planstudies zijn de wegen een knelpunt;
- De hogere kwaliteit voor doorgaand verkeer in 2028 conform de Mobiliteitsaanpak (reistijdverhouding 1,25 ofwel trajectnelheid 80 km/u) wordt ongeacht de economische groei (LMCA, alle WLO-scenario's) niet bereikt op de vier hierboven genoemde verbindingen (allemaal deel van hoofdverbindingssassen), en ook niet op de hoofdverbindingssas A15 Maasvlakte – Beneluxplein.

2.1.3 Problematiek openbaar vervoer

Bij het in beeld brengen van de problematiek in het OV in Rotterdam Vooruit zijn in eerste instantie resultaten van bestaande studies benut. Het betreft de LMCA Spoor (2007) LMCA Regionaal OV (2007) en de Netwerkanalyse Zuidvleugel (2006). Aanvullend is gebruik gemaakt van bevindingen in de functionele analyse van het OV, welke in een eerder stadium van de verkenning Rotterdam Vooruit is uitgevoerd, en regionale OV-studies.

De uitgevoerde probleemanalyse OV heeft geresulteerd in een eerste overzicht van knelpunten en vraagstukken in het OV, waarbij integraal gekeken is naar spoor, metro en belangrijke tram- en busverbindingen. De analyse van de problematiek dient in de komende fase van het project verder te worden uitgewerkt en op onderdelen nader (kwantitatief) te worden onderbouwd om de meest kansrijke maatregelen in kaart te kunnen brengen.

Bij die uitwerking zal in het bijzonder aandacht uitgaan naar de ontwikkelingen in de vraag naar OV (op de middellange en lange termijn) en de relatie met ambities ten aanzien van de duurzame, ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio in de periode tot 2040. Ook zal uit die analyses blijken in hoeverre er op het netwerk rond 2020 (on)voldoende vervoerscapaciteit is om de ontwikkeling van vervoervraag na 2020 te kunnen verwerken.

De geconstateerde knelpunten en vraagstukken in het OV zijn onder te verdelen in een drietal typen problemen:

- Capaciteitsknelpunten: de te leveren vervoerscapaciteit en/of infrastructuur kan de vraag naar vervoerdiensten niet verwerken en/of biedt onvoldoende ruimte voor een betrouwbare afwikkeling van de vervoerdiensten;
- Kwaliteitstekorten: (bundels van) herkomst-bestemmingsrelaties of schakels in het OV-netwerk met voldoende vervoervraag waar de kwaliteit van het OV onvoldoende is om de gestelde bereikbaarheidsambities te realiseren;

- 'Witte vlekken': (bundels van) herkomst-bestemmingsrelaties of schakels in het OV-netwerk waar een aantoonbare (latente) vraag naar OV bestaat die niet wordt gedekt door kwalitatief voldoende aanbod.

Daarnaast is onderscheid te maken tussen knelpunten en vraagstukken die zich in hoofdzaak voor 2020 of na 2020 zullen manifesteren. Hoewel veel van de voor 2020 te verwachten knelpunten in bestaand beleid al geheel of gedeeltelijk worden geadresseerd (zie referentienetwerk OV in paragraaf 2.5.2 voor een overzicht van de belangrijkste toevoegingen in het OV-netwerk tot 2020), kunnen o.a. door ruimtelijk beleid al voor 2020 extra knelpunten ontstaan. Daarnaast zijn er vraagstukken die naar verwachting pas na 2020 zullen gaan spelen als gevolg van verdergaande ontwikkelingen in mobiliteitspatronen en gebruik van het openbaar vervoer, al dan niet in samenhang met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Capaciteit

Uit de LMCA-Spoor is gebleken dat de vervoervraag per spoor tot 2020 hoger is dan aanvankelijk in de Nota Mobiliteit werd aangegeven. De grenzen van de capaciteit van het spoornetwerk worden daardoor eerder bereikt dan in de Nota Mobiliteit tot 2020 was voorzien. Zonder capaciteitsuitbreiding kan de groei in de markt niet worden geacommodeerd. Binnen de Rotterdamse en Haagse regio zou dit tot 2020 op de Oude Lijn tot capaciteitsproblemen en een verminderde kwaliteit van het treinproduct voor de reiziger kunnen leiden. Op de Goudse Lijnen (Rotterdamse tak) zullen dergelijke knelpunten zich naar verwachting in een later stadium manifesteren (na 2020), aangezien de markt vraag zich op deze corridor tot aan Gouda verdeelt tussen de takken vanuit Den Haag en Rotterdam.

De in de LMCA-spoor geconstateerde knelpunten hebben er toe geleid dat er in het MIRT 2009 een aantal planstudies is gestart, onder de noemer Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Deze zijn erop gericht de capaciteit van het spoornet waar nodig te vergroten voor het groeiende personen- en goederenvervoer. Voor de regio Rotterdam en Zuidvleugel voor de periode tot 2020 relevant: de planstudie Den Haag-Rotterdam (en verder) en de planstudie toekomstvaste routestrategie voor het goederenvervoer.

In de planstudie Den Haag-Rotterdam worden twee varianten uitgewerkt die invulling geven aan de ambitie van hoogfrequent spoorvervoer op de Oude Lijn. Een 6/maatwerk-variant en een 6/6-variant (aantal intercity's/sprinters per uur), waarbij ook de mogelijkheden van het nieuwe station Schiedam-Kethel worden meegenomen. Deze varianten borduren voort op de dienstregeling die in de Zuidvleugel ontstaat bij ingebruikname van de HSL-Zuid en andere infraprojecten (zoals de Hanzelijn). In 2020 rijden t.o.v. huidige dienstregeling (2009) in de varianten 6/maatwerk en 6/6 extra treinen tussen Den Haag CS en Rotterdam CS (momenteel rijden er 4 treinen per uur tussen beide "hubs"), wat een verbetering van het aantal verbindingen per uur tussen beide knooppunten oplevert.

De beschikbare MIRT-middelen voor PHS (ad €4,5 miljard) maken een 6/maatwerk-variant mogelijk. De 6/maatwerkvariant is voor deze verkenning dan ook als referentie te beschouwen, met als variatie daarop een 6/6 model op de Oude Lijn (deze werkwijze is ook voor de verkenning Haaglanden aangehouden).

De planstudie toekomstvaste routestrategie voor het goederenvervoer beziet twee varianten voor de routing van het goederenverkeer in de Rotterdamse regio. Een belangrijk verschil tussen beide varianten vormt de hoeveelheid goederentreinen via de Goudselijn c.q. de Betuweroute. Hiervoor zijn de varianten Spreiden en Bundelen in onderzoek (waarbij keuzes afhangen van een afweging op het totale netwerkniveau en niet alleen in de Zuidvleugel).

Voor de zomer 2010 zijn op basis van de planstudies PHS besluiten voorzien. Dan zal duidelijk worden welke maatregelen tot 2020 waar nodig en mogelijk zijn binnen de beschikbare financiële middelen. Daarmee wordt duidelijk in hoeverre de in de LMCA-Spoor geconstateerde knelpunten op het spoornetwerk kunnen worden opgelost.

Specifiek voor het stedelijke OV zijn de volgende capaciteitsknelpunten geïdentificeerd:

- De centrale delen van het huidige metronet (Calandlijn en Erasmuslijn) zullen, uitgaande van de verwachte autonome groei in het OV-gebruik (12 procent groei ten opzichte van 2006), rond 2020 tegen de grenzen van hun huidige vervoerscapaciteit oplopen bij de huidige wijze van exploitatie. Door investeringen in het bestaande metronet (zoals langere treinen, nieuw beveiligingssysteem, uitbreiding perrons) is in het bestaande metrosysteem ook na 2020 nog enige groei mogelijk. In de periode 2020-2040 zullen - mede door verdere stedelijke verdichting in combinatie met een vanuit duurzame mobiliteit benodigde modaal shift - naar verwachting de capaciteitsgrenzen op de centrale trajecten van het bestaande metronetwerk worden bereikt;
- De Erasmusbrug is de enige verbinding tussen de tramnetwerken op de linker en rechter maasoever, waardoor dit een zwaar belaste schakel is en er weinig flexibiliteit in het netwerk voorhanden is. De aanlandingen van de Erasmusbrug - Wilhelminaplein (zuid) en Vasteland / Boompjes (noord) - spelen een cruciale rol in het verkeers- en vervoersnetwerk van Rotterdam. Het zijn reeds in de huidige situatie kruispunten die dagelijks zeer veel verkeer te verwerken hebben en dit zal in de toekomst als gevolg van de autonome OV-groei en de binnenstedelijke verdichtingsopgaven nog toenemen. Het kruispunt bij de noordelijke aanlanding (aansluiting Vasteland / Boompjes) zit momenteel reeds aan - en vaak over - zijn verwerkingscapaciteit. Dit geldt voor alle richtingen en alle verkeersdeelnemers. Uitgaande van de huidige prioriteit voor de trams op deze kruisingen (absolute prioriteit op Wilhelminaplein en hoge prioriteit - extra groenmoment - op Vasteland / Boompjes), zal een toename van het aantal rivierkruisende trams per uur deze knelpunten vergroten. Dit zal zich uiten in langere wachttijden voor zowel trams als overig verkeer en langdurige wachtrijvorming, met name ter hoogte van de noordelijke kruising van de Erasmusbrug.

Betrouwbaarheid

- De spoorlijnen naar Delft, Gouda en Dordrecht worden door verschillende treinsoorten gebruikt (personen- en goederenvervoer). Bij frequentieverhogingen op de middellange termijn kunnen - afhankelijk van de dienstregeling - de grenzen van de vervoerscapaciteit worden bereikt en ontstaan er conflicten tussen de verschillende treinproducten die van dezelfde spoorinfrastructuur gebruik maken. In de Willemspoortunnel bestaat een overeenkomstige problematiek: daar worden twee sporen per richting gebruikt door 4 treinsoorten: sprinter, IC/snelrein, hogesnelheidstrein en goederentreinen. Deze problematiek is in onderzoek in de genoemde planstudie Den Haag-Rotterdam (en verder);
- Naast snelheid en frequentie is ook een hoge betrouwbaarheid van belang. De hoge intensiteiten op het railnet in de regio Rotterdam - zowel spoor als metro en belangrijke tramlijnen - en het feit dat vervangende verbindingen onvoldoende vervoerscapaciteit kunnen leveren, maken het netwerk potentieel kwetsbaar voor verstoringen (die doorwerken op verschillende netwerkdelen);
- Naast het oplossen van infrastructurele knelpunten op het spoor zijn ook de inzet van nieuw Sprintermaterieel en een robuust dienstregelingsontwerp relevant voor een betrouwbare dienstregeling op het landelijke spoornetwerk;
- De capaciteit en betrouwbaarheid van het metrosysteem (in samenhang met Randstadrail) wordt negatief beïnvloed door de opzet van de lijnvoering. Het netwerk kent vele lijnvertakkingen en daardoor veel in- en uitvoegpunten (Capelsebrug, Alexander, Schiedam, Tussenwater, Leidschenveen, Laan van NOI). Daarnaast zijn er enkele trajecten met een niet-autonome verkeersafwikkeling, waardoor vertragingen kunnen optreden (sneltramge-

deelte door Prins Alexander, Hoekse lijn met brugopeningen en goederentreinen, straattrajecten Randstadrail in Den Haag). Dit leidt ertoe dat relatief veel reservecapaciteit moet worden ingebouwd en dat verstoringen op één baanvak zich snel voortplanten over het gehele netwerk. Mogelijke oplossingen om de betrouwbaarheid en capaciteit van het metrosysteem, als drager van het regionale OV, te verbeteren worden nader onderzocht.

Kwaliteit

Bij de toetsing van de kwaliteit van het openbaar vervoer aanbod is gekeken naar de volgende aspecten:

- Algemene kwaliteitsaspecten (informatievoorziening, schoon, heel en veilig);
- Deur tot deur reistijden;
- Functionele kwaliteit van het netwerk (structuur, lijnen en knopen);
- Aansluiting op de gewenste ruimtelijke economische ontwikkeling.

Kwaliteitstekorten treden op waar gestelde normen of ambities niet gehaald worden. De huidige analyse is grotendeels gebaseerd op kwalitatieve inschattingen in expertsessies; voor wat betreft deur-tot-deur-reistijden is gebruik gemaakt van kwantitatieve gegevens uit de Netwerkanalyse. Het ligt in de bedoeling om in de komende periode ook de overige aspecten van een nadere, waar mogelijk kwantitatieve, onderbouwing te voorzien.

Algemene kwaliteitsaspecten

Het gaat hier om algemene kwaliteitsaspecten zoals de promotie, kwaliteit van de, reisinformatie, gebruiks- en betaalgemak, schoon, heel en veilig. Op dit terrein is nog veel winst te behalen. Omdat deze kwaliteitsaspecten het gehele systeem betreffen, zijn zij niet aan specifieke vervoerders of overheden te koppelen. Maatregelen zijn dan ook grotendeels organisatorisch van aard en vergen goede samenwerking tussen verschillende partijen. Hiervoor zijn diverse plannen in ontwikkeling, zoals in het kader van het actieplan groei op het spoor, het actieprogramma regionaal OV en keten- en reisinformatieplannen van diverse partijen. Hoewel hier in bestaand beleid dus al de nodige aandacht voor is, wordt in de probleemanalyse Rotterdam Vooruit geconstateerd dat aanvullende inspanningen op dit terrein nodig zijn.

Deur tot deur reistijden

In de Netwerkanalyse zijn de deur tot deur reistijd van het openbaar vervoer van hoogstedelijke centra (Rotterdam centrum) naar belangrijke locaties en van woonconcentraties naar belangrijke werklocaties onderzocht.

- Van de 256 onderzochte relaties tussen grote woonconcentraties en werklocaties in de Zuidvleugel zijn er 63 (25%) die niet aan de reistijdeisen voldoen. De daarbij gehanteerde reistijdnorm gaat uit van maximaal 60 minuten, met als streefwaarde 45 minuten;
- Voorbeelden van dergelijke relaties zijn verbindingen tussen kleinere stedelijke centra die verder van grote centrale NS-stations liggen, bijvoorbeeld Schieveen – Zoetermeer, Schieveen – Den Haag Zuidwest, Zuidplein – Ypenburg, Rotterdam Zuid – Den Haag Congresgebied, etc.;
- Langere afstanden. Hier gaat het met name om relaties waarbij onderweg een of meer grotere steden worden gepasseerd. Bijv. Dordrecht – Den Haag Zuidwest, Dordrecht – Zoetermeer, Ridderkerk – Leiden, etc.;
- Daarnaast voldoen nagenoeg alle relaties met de Zuidplaspolder niet aan de eisen;
- Bij een aantal relaties over kortere afstanden is de verwachte reistijd wel binnen de 60 minuten, maar kan de vraag worden gesteld of de verwachte reistijd in relatie tot de afstand wel van voldoende kwaliteit is. Bijv. Rotterdam Centrum – Dordrecht (39 minuten), Rotterdam Alexander – Rotterdam Zuid (43 minuten) of Delft – Rotterdam Zuid (58 minuten).

Functionele kwaliteit

Voor de beoordeling van de functionele kwaliteit van het OV-netwerk wordt gekeken naar het gehele netwerk in de metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Het bestaande openbaar vervoer netwerk in dit gebied kent een sterk radiale opbouw die in belangrijke mate gericht is op de centra van Rotterdam en Den Haag (met de beide centrale stations als belangrijkste vervoersknopen). Daarnaast zijn er enkele tram- en buslijnen die tangentiële verbindingen in de stad en regio bieden. In veel gevallen is er sprake van een goede OV-kwaliteit wanneer het de bediening van relaties van en naar het centrum van Rotterdam en Den Haag (vanuit de 'eigen' stadsregio) betreft. Ontwikkeling van Stedenbaan en RandstadRail geven al een belangrijke versterking van de relaties tussen beide stadsregio's en zetten in op verbetering van de gehele reisketen. Door de (historisch gegroeide) centrumgerichte netwerkoriëntatie is het netwerk echter nog onvoldoende toegesneden op het meervoudige oriëntatiepatroon, het ontstaan van stedelijke zones met relatief lage dichtheden en de steeds diffusere verplaatsingspatronen binnen het huidige 'daily urban system'. Op relaties waar dergelijke kwaliteitstekorten optreden, komt dit tot uiting in relatief lange reistijden en benodigde overstappen (omwegen via het centrum) op niet-centrumgerichte (tangentiële) relaties.

Netwerksamenhang

Het OV-netwerk in de Rotterdamse regio kent in grote lijnen een goede en robuuste basisopbouw, met de bestaande spoorlijnen/Stedenbaan en de beide metrolijnen met regionale uitlopers als "backbone", onderling verknoopt op CS en op een aantal subknopen zoals Schiedam en Alexander. Desondanks zijn in de netwerksamenhang nog een aantal tekortkomingen geconstateerd, die zich op een aantal (met name niet-centrumgerichte) relaties uiten in onnodig overstappen, onlogische routes en te lange reistijd in verhouding met de afstand. Op regionaal niveau zijn de volgende vraagstukken geïdentificeerd:

- Onvoldoende bereikbaarheid van Zuid op bovenregionaal schaalniveau, m.n. vanuit de richting Dordrecht en verder naar het zuiden. Rotterdam Zuid is in de huidige situatie onvoldoende direct aangesloten op het bovenregionale intercitynet, doordat een IC-station op Zuid met daaraan gekoppeld vervoerknooppunt binnen het Zuidvleugelnet ontbreekt. Voor snelle verbindingen met het zuiden is men aangewezen op de IC-stations ten noorden van de Maas (namelijk Blaak en Centraal Station);
- Er zijn binnen Rotterdam gebieden die niet of slecht met tram en metro ontsloten zijn (zoals bijvoorbeeld het Waal- en Eemhavengebied) met potentieel grote vervoerstromen. Er zijn daardoor verschillen in de kwaliteit van de openbaar vervoer bereikbaarheid van het centrum vanuit het stedelijk gebied;
- Daarnaast zijn Spijkenisse en Nesseland op zodanige afstand van centrum en CS gelegen, dat de reistijd met via de huidige metroroutes relatief lang is, zeker in aansluiting op een langere reis per IC. Bij Spijkenisse komt daar nog bij dat het ook fungeert als 'aanlandingspunt' voor de bussen uit Voorne-Putten;
- Voor tangentiële verplaatsingen tussen het noordoostelijke en het noordwestelijke deel van de agglomeratie (bijvoorbeeld tussen Rotterdam Alexander en Schiedam en verder naar Delft en/of Spijkenisse) is altijd een overstap en/of lange reistijd noodzakelijk. Ook op de relatie tussen Rotterdam Alexander en Zoetermeer doet dit zich voor;
- De ZoRo-buslijn Zoetermeer-Rodenrijs en de doorverbinding van RandstadRail en Erasmuslijn brengen al een belangrijke verbetering in de relatie tussen Zoetermeer en Rotterdam Centrum. Door het geïsoleerd functioneren van ZoRo-buslijn blijft echter op niet-centrumgerichte relaties (vaak aan beide zijden) extra overstappen noodzakelijk;
- Relatie bij Gouda tussen spoorlijn uit Rotterdam, en spoorlijn naar Zoetermeer-Den Haag en de Rijngouwelijn naar Alphen aan den Rijn: voor overstap is altijd omweg via station Gouda vereist;
- Op het internationale en randstedelijke niveau blijft na in dienststelling van de HSL Zuid de verbinding richting het oosten (Utrecht en verder richting en naar Duitsland) een aan-

dachtspunt. Door een frequente treindienst naar Utrecht kan weliswaar via een overstap in Utrecht een goede reistijd worden geboden. Er ontbreekt echter een rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Duitsland.

Kwaliteit knooppunten

Doordat binnen het OV-systeem overstappen nu eenmaal onvermijdelijk is, vormen goede knooppunten een essentieel onderdeel van de kwaliteit van het OV. De kwaliteit van knooppunten is het resultaat van een samenspel van veel deelaspecten. Complicerende factoren hierbij vormen organisatorische en afstemmingsproblemen tussen de verschillende beheerders en vervoerders op een knooppunt. Juist voor overstappunten geldt dat een veelheid aan actoren zeggenschap heeft over en belang heeft bij verschillende aspecten en onderdelen van het knooppunt. Dit maakt een heldere afbakening van verantwoordelijkheden vaak complex.

Meer specifiek zijn de volgende aandachtspunten geformuleerd:

- Lijnvoering en frequenties OV: niet altijd is een knooppunt per OV vanuit verschillende richtingen goed bereikbaar. Voorbeelden zijn Alexander vanuit de richting Zoetermeer, Zuidplein vanuit zuid- en noordoostelijke richting en Rotterdam Airport vanuit alle richtingen;
- Het knooppunt zelf voldoet vaak niet aan functioneel-vervoerskundige eisen qua compactheid, informatie, looproutes, wachtgelegenheid, etc.;
- Exploitatie en onderhoud van het knooppunt (schoon, heel, veilig) is vaak een zwak punt. Dit uit zich bijvoorbeeld in vaak niet functionerende roltrappen, kapot meubilair, etc.;
- Ruimtelijke kwaliteit van knooppunt zelf en de looproutes in omgeving laat vaak sterk te wensen over, bijvoorbeeld Rotterdam Alexander of Kralingse Zoom;
- Op knooppunten is vaak een gebrekkige informatievoorziening, vooral als die informatie operationele grenzen moet overschrijden. Zo hangt aan de NS-kant van station Zoetermeer een kaart van natransport in Zoetermeer waarop Randstadrail nog niet is ingetekend.
- Om een kwaliteitsverbetering van de knooppunten te bereiken is een integrale en gezamenlijke aanpak van die knooppunten noodzakelijk; initiatieven die hiervoor worden ontwikkeld door de stadsregio/gemeente, kunnen al op korte termijn eerste verbeteringen opleveren.

Aansluiting OV op gewenste ruimtelijke ontwikkelingen

- In de periode tot 2030 zal binnen het bestaande stedelijke gebied van Rotterdam een grootschalige programmatische verdichting plaatsvinden, gericht op een sterkere economie en een aantrekkelijkere leefomgeving. Uitvoering van het vigerende beleid zal resulteren in de realisatie van zo'n 56.000 woningen binnenstedelijk, naast het toevoegen van andere functies zoals kantoren en voorzieningen. Deze verdichtingsopgave en de daaruit voortvloeiende grootschalige ontwikkelingslocaties (m.n. in de Binnenstad en op Zuid) brengen nieuwe bereikbaarheidsambities en vraagstukken met zich mee. Het openbaar vervoer zal door betere benutting van het bestaande netwerk aangevuld met kansrijke nieuwe verbindingen, de nieuwe vervoerpatronen moeten faciliteren die ontstaan door ontwikkeling van de verdichtingslocaties. Wanneer de geboden kwaliteit van het huidige OV-systeem onvoldoende aansluit op de bereikbaarheidsprofielen van de nieuwe verdichtingslocaties, kunnen nieuwe OV-knooppunten ontstaan;
- Met name Rotterdam Zuid is op dit moment onvoldoende aangesloten op het bovenregionaal en Randstedelijk OV-netwerk. De intercitystations liggen op de noordoever van de Maas en de rivier vormt een barrière. De metro Erasmuslijn biedt voor een specifiek deel van Zuid wel een directe verbinding met Rotterdam Centraal en zo verder de Randstad in. Richting het zuiden is dit niet het geval. Zo is bijvoorbeeld Ahoy per metro wel direct aangekapt op het Randstedelijke (Intercity)netwerk via Rotterdam Centraal, maar is de OV-bereikbaarheid van deze bestemming vanuit de gebieden ten zuiden van de regio Rotter-

dam van onvoldoende kwaliteit (reizigers uit het zuiden – een belangrijke doelgroep voor Ahoy – moeten reizen via een omweg over het centraal station);

- Op Zuid liggen veel wijken die zich niet in de directe invloedssfeer van metro of tramplus bevinden en zijn daardoor kwalitatief onvoldoende zijn aangesloten op het regionale netwerk. Oud Charlois, de Wielewaal, delen van Carnisse, Tarwewijk en Pendrecht, de Waalhaven Oostzijde, Katendrecht-west en Oud IJsselmonde en de Zuidelijke Tuinsteden worden niet direct ontsloten met OV op subregionaal of hoger schaalniveau. Hetzelfde geldt in de huidige situatie voor woon- en/of werklocaties als het Waal-Eemhavengebied en de Kop van Feijenoord;
- De geplande programmatische invulling van grootschalige verdichtingslocaties op Zuid als Stadshavens, Stadionpark en het Maasstad Ziekenhuis (inclusief zorgboulevard) gaat gepaard met bereikbaarheidsambities op het bovenregionale (Randstedelijke) schaalniveau. In deze gebieden voldoet de huidige OV-structuur niet aan de eisen die aan locaties met dergelijke functieprofielen worden gesteld. Dit leidt tot nieuwe vraagstukken ten aanzien van de kwaliteit en dekking van het OV-netwerk. Deze worden in samenhang met de gebiedsontwikkelingen opgepakt.

Vervolgproces problematiek openbaar vervoer

Zoals aangegeven, verdienen diverse onderdelen van de probleemanalyse OV in de komende periode nog nadere uitwerking en onderbouwing. Dit vervolgproces omvat verschillende typen activiteiten:

- Een meer gedetailleerde beschrijving van het referentienetwerk 2020, waarbij het niet alleen gaat om de nieuwe infrastructuur, maar ook om de resulterende kwaliteit van het netwerk (bijv. frequenties). Er kan daarbij onderscheid gemaakt worden naar 'harde projecten' (vanwege opname in het beleid van alle betrokken partijen als vaststaand te beschouwen) en minder harde beleidsonderdelen. Er zal op dit punt ook afstemming plaatsvinden met initiatieven in de lopende MIRT-verkenning Haaglanden;
- Het ontwikkelen van een toetsingskader voor de netwerkqualiteit van het OV en op basis hiervan een toetsing van het oplossend vermogen van mogelijk kansrijke OV-maatregelen;
- Analyse van de vraagontwikkeling op middellange termijn, waarin de ontwikkeling van OV-vraag en -aandeel op verschillende typen relaties (bijv. radiaal/kriskras, korte/lange afstand) inzichtelijk wordt gemaakt. Op basis hiervan is een analyse van mogelijke 'witte vlekken' in het OV-aanbod mogelijk;
- Analyse van de functie van het OV in relatie tot ruimtelijk-economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen, duurzame mobiliteit en duurzame stadsontwikkeling, filegevoelige wegcorridors, etc. in beschouwing genomen. Op basis daarvan kan een beeld worden afgeleid van de rol / potentie van het OV in het bereiken van de gestelde ambities in de periode tot 2040.

2.1.4 Ketenmobiliteit en fiets

- De omvang van de auto-openbaar ketenverplaatsingen is nog zeer gering vergeleken met de aandelen auto, openbaar vervoer en fiets in de verplaatsingenmarkt;
- In inspanningen met betrekking tot P+R locaties zijn nu vooral gericht op locaties direct aan de binnenkant van de ruit. De planvorming van grote nieuwe P+R locaties, die een substantiële bijdrage leveren aan minder autoverkeer naar de binnenstand is een moeizaam proces;
- Er zijn nog nauwelijks plannen voor P+R op lange afstand, om het autoverkeer op de Ruit en de toeleidende wegen te verminderen;
- De bereikbaarheid en de bekendheid van P+R terreinen is nog onvoldoende, de reisinformatie ontbreekt en de omgeving en de looproutes zijn vaak onaantrekkelijk;

- Het fietsgebruik in de regio en zeker in de stad Rotterdam is laag. Dit wordt deels verklaard door bevolkingssamenstelling en de hoge kwaliteit van het openbaar vervoer op een aantal verbindingen. De maaswijdte van het rivierkruisende fietsnetwerk is te grof. Dit is vanuit netwerk perspectief een belangrijk knelpunt. De fietser heeft behoefte aan een fijnmaziger netwerk;
- Stallingen bij OV: in lijn met het vigerende stadsregionale beleid worden de stallingsvoorzieningen aanzienlijk uitgebreid (t/m 2010). Indien de groei van het openbaar (spoor)vervoer doorzet (rijksambitie 5% per jaar voor de NS) is een extra inspanning op deze locaties gericht op realisatie van aanvullende capaciteit zeker noodzakelijk.

2.1.5 Ruimtelijke ontwikkeling

De (toekomstige) problemen op het wegennet en in het openbaar vervoer hangen samen met de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Rotterdamse regio. Er is sprake van een wederkerige relatie tussen infrastructuur en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Zo kan een nieuw havengebied leiden tot extra mobiliteit in een gebied of op een verbinding. Anderzijds kan een nieuwe weg of ov-verbinding ruimtelijk-economische processen, bijvoorbeeld bedrijfsvestigingen, juist uitlokken. In de voorgaande analyses zijn deze relaties al aangestipt. De ruimtelijk-economische ontwikkelingen van de regio Rotterdam zijn onderzocht in het kader van RR2020. Het gewenste ontwikkelingsprogramma wat betreft wonen en werken uit het RR2020 is voor deze verkenning als input genomen.

Daarnaast verdienen een aantal ruimtelijke ontwikkelingsopgaven in deze regio expliciete aandacht in deze MIRT-verkenning:

- Zwakke wijken in de regio;
- Groen binnen bereik;
- Strategische ontwikkelingslocaties na 2020.

Zwakke wijken in de regio

Sociaal-economisch gezien vertonen wijken aan de zuid- en westkant van de regio Rotterdam een achterstand met de rest van Nederland. Rotterdam Zuid, Schiedam, Vlaardingen en ook delen van de Drechtsteden hebben te maken met een relatief laag opgeleide beroepsbevolking en een relatief hoge werkloosheid. Rotterdam Zuid vormt de grootste concentratie van achterstandswijken. Momenteel wordt intensief door verschillende partijen (met name in het kader van Pact op Zuid) samengewerkt om door een combinatie van fysieke, sociale, culturele en economische trajecten de sociaal-economische structuur van deze gebieden te versterken. Het gaat daarbij om een verbinding tussen het aanpakken van urgente problemen en het bieden van een perspectief op de lange termijn. Voor dit perspectief op de lange termijn spelen ontwikkelingslocaties als Stadshavens en Stadionpark een belangrijke rol. Het doel is om bewoners die zich ontwikkelen en meer gaan verdienen te verleiden om op Zuid te blijven wonen en nieuwe bedrijven en bezoekers aan te trekken. Een knelpunt is de relatief slechte bereikbaarheid van het zuidelijk deel van de regio, met name ten opzichte van het centrum, het noordoostelijke deel van de regio en de belangrijkste knooppunten in de randstad.

Groen binnen bereik

Veel mensen in de regio ervaren een tekort aan groen en hebben het gevoel dat het landschap verrommelt. De regio ligt in potentie prachtig in de delta, met grootse rivieren, uitgestrekte veen- en polderlandschappen van twee nationale landschappen en een natuurgebied van uitzonderlijke allure en De Biesbosch. Helaas wordt dat nu niet zo ervaren. Dit komt mede doordat verstedelijking en infrastructuur domineren in deze regio en het landschap dat er is vaak slecht toegankelijk is. Tegelijkertijd wordt een aantrekkelijk en bereikbaar landschap een steeds belangrijkere vestigingsfactor voor (inter)nationale bedrijven en kenniswerkers. Daarom liggen er twee infra-gerelateerde opgaven ten aanzien van regionaal groen:

- We moeten uiterst terughoudend zijn met nieuwe stedelijke ruimteclaims in het landschap en nieuwe doorsnijdingen met grootschalig infrastructuur;
- We moeten het landschap beter toegankelijk maken voor de stedeling om daarmee de functionele relatie tussen stad en landschap te versterken.

Strategische ontwikkelingslocaties

Het bereikbaarheidsprofiel van een aantal strategische ontwikkelingslocaties in de regio is onvoldoende om de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen op de lange termijn mogelijk te maken. Voor een deel komen deze opgaven ook in de probleemanalyses van weg en openbaar vervoer naar voren, aangezien het ontwikkelingsprogramma voor wonen en werken uit het RR2020 als input is gebruikt. De meeste strategische ontwikkelingslocaties in de regio hebben echter een planhorizon die verder reikt dan 2020. Bovendien zijn 'nieuwe' inzichten rond Stadshavens en Parkstad/Stadionpark, die nog niet in netwerkanalyses meegenomen.

Hieronder staan de belangrijkste ontwikkelingslocaties met grote bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn:

- **Rotterdam centrum:**
De groeipotenties van de binnenstad zijn groot, zie ruimtelijk kader. Om deze potenties waar te maken zal op termijn de capaciteit van zowel openbaar vervoer als wegontsluiting een probleem gaan vormen. Wat betreft de autobereikbaarheid is deze opgave gekoppeld aan de opgave om de leefbaarheid langs de stadswegen richting centrum te verbeteren.
- **Stadshavens:**
Ook de ontwikkelingspotenties van Stadshavens zijn groot. Niet voor niets wordt Stadshavens XL voorgedragen als nieuw Sleutelproject voor de periode na 2020. Ook hier geldt dat zowel de bereikbaarheid van OV en weg op termijn een knelpunt vormt voor de mogelijke ontwikkelingen. Wat betreft de autobereikbaarheid kan deze opgave gekoppeld worden aan de opgave om de ruit te ontlasten van lokaal verkeer.
- **Knooppunt Alexander:**
De bereikbaarheid van Alexander is goed, maar de koppeling tussen OWN en HWN vormt een knelpunt, die een gewenste verdere ontwikkeling van Alexander naar het westen beperkt.
- **Rotterdam Airport/Schieveen (Airpark):**
Met de A13/A16 en de verbrede Doenkade wordt zwaar geïnvesteerd in de autobereikbaarheid van dit gebied. De OV-bereikbaarheid is echter onvoldoende om de gewenste ambities van een internationale luchthaven voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag en een bijbehorend programma waar te maken.
- **Knooppunt Parkstad/Stadionpark:**
Stadionpark kan zich ontwikkelen tot een Randstedelijk knooppunt met een internationaal stadion en daarmee Rotterdam Zuid een nieuwe boost geven. De huidige bereikbaarheid, zowel weg als openbaar vervoer, is daar nog niet op toegesneden.
- **Ridderster:**
Er is extra druk komen staan op de ontwikkeling van Ridderster als regionaal bedrijventerrein, nu het bedrijventerrein in de Hoekse Waard in de koelkast is gezet. De aansluiting tussen OWN en HWN vormt echter een knelpunt.

In de MIRT-verkenning zal vanuit de invalshoek van ruimtelijke economische ontwikkelingen de kansen en risico's in kaart worden gebracht voor de periode 2020-2040⁴.

⁴ De kaartbeelden zoals in hoofdstuk 3 worden gepresenteerd zijn netwerk-alternatieven. Parallel hieraan zal een visie op de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio worden uitgewerkt. In het Masterplan zal een synthese vanuit beide invalshoeken worden gemaakt.

2.1.6 Duurzaamheid

Uit de evaluatie van duurzaamheid door het Planbureau voor de leefomgeving (PBL, 2009) komt een analyse die duurzaamheidvraagstuk focust op drie issues.

1. Klimaatverandering;
2. (milieu)Kwaliteit van de leefomgeving;
3. Biodiversiteit.

Ook voor de probleemanalyse van de MIRT-verkenning is deze focus goed bruikbaar, te meer daar deze issues ook sterk gerelateerd zijn aan verkeer en infrastructuur.

Klimaat en energie

Klimaatverandering is een evident probleem dat op wereldschaal speelt, maar met regionale consequenties. Hoewel het een mondiaal probleem is, ontslaat ons dit niet van de verantwoordelijkheid om op nationaal en regionaal niveau zo veel mogelijk te anticiperen op noodzakelijke aanpassingen en maatregelen ("Schoon en zuinig", Rotterdam Climate Initiative). Bij de aanpak van de klimaatproblemen zijn twee richtingen te onderscheiden: klimaatadaptatie en klimaatmitigatie. Het is hier geen kwestie van een keuze voor één van de richtingen, maar beide zijn noodzakelijk.

Het klimaatprobleem is deels op te vangen door te leren leven met veranderend klimaat (klimaatadaptatie) zoals een hogere zeespiegel, periodes met grotere droogte of intensieve neerslag, hogere temperaturen resulterend in hittestress met name in stedelijk gebied. Deze problemen lijken geen relatie te hebben met de MIRT-verkenning, omdat de keuzes vooralsnog de maatregelen voor klimaatadaptatie noch verbeteren noch verslechteren.

De klimaatmitigatie kan voor de MIRT-verkenning worden toegespitst op vermindering CO₂-emissie. Vanaf 2020 zal het leeuwendeel van de broeikasgasen uit het verkeer uit CO₂ bestaan. De vermindering van de CO₂-emissie is ook gekoppeld met het probleem van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. De eindigheid van de reserves aan olie en beschikbaarheid van een deel van de oliereserves in gebieden die politiek niet zeer stabiel zijn, leidt tot de wens om de afhankelijkheid van olie te verminderen.

Voor de langere termijn (na 2020) zal naar verwachting een hoger reductiepercentage nodig zijn om de klimaatverandering binnen verantwoorde perken te houden.

(milieu)Kwaliteit van de leefomgeving

De milieukwaliteit wordt met name in stedelijke gebieden als een probleem ervaren. Het gaat dan om geluidhinder, luchtkwaliteit, drukte en onveiligheid. De kwaliteit van de leefomgeving wordt ook bepaald door de omvang van de verkeersstroom (drukke, verkeersonveiligheid en barrièrewerking). Met name langs de hoofdinvallroutes zoals de Pleinweg en A13 bij Overschie wordt de leefbaarheid als een probleem ervaren.

Hoewel het beleid voor de komende decennia er opgericht is om de knelpunten op te lossen en geen nieuwe knelpunten (overschrijding van normen) te laten ontstaan, blijft ook voor de langere termijn het verbeteren van de milieukwaliteit een opgave.

Natuur & landschap

Nederland wordt steeds eenvormiger en daarmee verdwijnen nog meer soorten planten en dieren uit Nederland en staat de biodiversiteit onder druk (Planbureau Leefomgeving 2009). Door nieuwe woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructuur veranderen veel gebieden in stedelijk gebied en verdwijnen karakteristieke landschappen. In de regio Rotterdam zijn de afgelopen decennia veel gebieden getransformeerd tot een stedelijk landschap. Verdere aantasting van natuur en landschap wordt zeker gezien de relatieve schaarste in de regio- als een probleem ervaren (burgerraadpleging MIRT-verkenning).

Voor een deel is achteruitgang van natuur en landschap toe te schrijven aan verkeer en infrastructuur.

In de MIRT-verkenning zal dit onderwerp derhalve aandacht verdienen. In de regio gaat het specifiek om:

- Natura 2000 gebieden zoals Oude Maas (Rhoonse en Carnisse grienden);
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale EHS;
- Karakteristieke landschappen zoals Krimpenerwaard, Hoeksche Waard, Midden Delfland.

2.1.7 Veiligheid

Het risicocijfer voor de verkeersveiligheid beschrijft de kans op ernstige ongevallen gerelateerd aan de verkeersprestatie op wegvakken.

Op de volgende locaties in de corridor worden relatief de hoogste risicocijfers geconstateerd:

- A13 (Rotterdam-Delft);
- A16 (Terbregseplein-Ridderkerk);
- A20 (Kleinpolderplein-Kethelplein).

Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) aan dat voor transport van gevaarlijke stoffen de doelstellingen uit de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen overgenomen worden. In de Circulaire Risiconormering 'vervoer gevaarlijke stoffen' worden normen vastgelegd en verduidelijkt. Momenteel wordt gewerkt aan een regelgeving Basisnet weg, water en spoor. Deze treedt volgens de huidige planning na de zomer in 2009 in werking.

Binnen risicocontouren gelden beperkingen ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen als er sprake is van een te hoog risico. In feite zijn dit situaties waarin kwetsbare objecten, zoals woonbebouwing, te dicht langs de transportroute zijn gesitueerd. Het grootste knelpunt op het hoofdwegennet doet zich voor de A16 Terbregseplein – Ridderkerk.

Een vaak voorkomend argument in de discussie over de ontsluiting van Maasvlakte 1 en 2 is het ontbreken van een robuuste vluchtroute in geval van calamiteiten.

Met name bij OV speelt het onderwerp van sociale veiligheid. Blijkens de opinie van de deelnemers aan de publieksparticipatie behoeft dit onderwerp veel aandacht.

2.2 Begrenzing van het studiegebied

Het studiegebied voor de verkenning beslaat uit het gebied van de Stadsregio Rotterdam, het Westland en de Hoeksche Waard.

Aan de scope van deze verkenning wordt ten opzichte van het bestuurlijk vastgestelde plan van aanpak de bereikbaarheidsproblematiek A20-oost (Terbregseplein – Gouwe- aquaduct) toegevoegd. Uit de netwerkanalyse Zuidvleugel en de LMCA wegen is gebleken dat dit wegvak voor de lange termijn een knelpunt is. Daarnaast is er een sterke relatie met Haaglanden en Drechtsteden.

Het studiegebied is weergegeven op figuur 1.

Voor bepaalde onderdelen van de planmer kan het onderzoeksgebied ruimer zijn dan het aangegeven studiegebied. Dit kan bijvoorbeeld voorkomen als de invloed van nieuwe infrastructuur effecten heeft op natuurgebieden buiten het studiegebied.

Figuur 1: Studiegebied voor de verkenning



2.3 Afbakening van de vervoersmodaliteiten

De inhoudelijke scope van de studie is gericht op verschillende onderdelen relevant bij het oplossen van de geconstateerde problematiek voor personen- en goederenvervoer. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van de haven en stad & regio met de vervoersmodaliteiten (weg, rail en water), prijsbeleid (anders betalen voor mobiliteit), ruimtelijke inrichting en verkeers-/mobiliteitsmanagement.

Hierbij wordt ook onderscheid gemaakt tussen het niveau van het gehele plan en deelplannen/gebieden, zie ook paragraaf 2.2.

Goederenvervoer via spoor en binnenvaart wordt niet meegenomen in het project omdat de aanpak hiervoor bij de ontwikkeling van Maasvlakte 2 tot stand is gekomen en nog steeds up-to-date is.

2.4 Afstemming met andere lopende projecten/verkenningen

De MIRT-verkenning heeft niet tot doel om een breder kader te stellen aan alle lopende planprocessen en daarmee een heroverweging te forceren. In tegendeel, deze planprocessen hebben hun eigen traject doorlopen en moeten nu voorvarend tot uitvoering worden gebracht. De MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit veronderstelt daarom een aantal projecten als zijnde uitgevoerd en begint de analyse vanuit dit gegeven. Concreet gaat het dan om de volgende projecten:

MIRT-planstudieprojecten

- A4 Delft – Schiedam;
- A13-16;
- A 15 Maasvlakte-Vaanplein.

Randstad Urgent projecten

- PMR (2e Maasvlakte);
- Container Transferium Rotterdam;
- Aanpak zwakke schakels kust Compartimentering case 'centraal Holland';

- Havengerelateerd bedrijventerrein;
- Natte as; robuuste natuurverbinding tussen de Zeeuwse Delta en het Lauwersmeer via o.a. de Alblasserwaard;
- Stadshavens Rotterdam.

Bestuurlijke afspraken

- Top 5 Programma aansluitingen;
- Projecten Mobiliteitsaanpak.

De volgende beleidsplannen en visies zijn uitgangspunten voor deze verkenning:

- Nota Mobiliteit, Beleid inzake Anders betalen voor mobiliteit en Mobiliteitsaanpak VenW;
- Nota Ruimte en Langetermijnvisie Randstad 2040;
- Rijksbeleid reductie emissies CO₂: "schoon en zuinig";
- Stadsvisie 2030, RR 2020 (inclusief uitvoeringsprogramma), Havenplan 2020;
- Uitvoeringsagenda RVVP (stadsregio), VVPR (gemeente), PVVP (provincie);
- Beleidsbrief Duurzame mobiliteit (gemeente Rotterdam);
- Advies Deltacommissie "Samen werken met water".

Er is sprake van samenhang met 2 andere MIRT-verkenningen die opgestart zijn, te weten de MIRT-verkenning Haaglanden en de MIRT-verkenning Rotterdam – Antwerpen.

2.5 Referentiesituatie

Om de effecten van de planalternatieven te kunnen beoordelen, is een duidelijke referentiesituatie nodig. Dit is de verwachte ruimtelijke situatie in het planjaar zonder uitvoering van voorgenomen projecten/activiteiten. Als toekomstjaar voor de referentie is 2020 (middellang termijn) en 2020-2040 (lange termijn) gekozen.

In de verkenning wordt uitgegaan van de verwachte situatie in 2020. De situatie 2020 omvat:

- 1 Het dan bestaande weginfrastructuur netwerk,
- 2 Het dan bestaande openbaar vervoer netwerk en bediening;
- 3 De verwachtingen ten aanzien van belasting van de netwerken.

Hieronder wordt puntsgewijs en in detail ingegaan op bovengenoemde situatie in 2020. Voor wat betreft de belasting van de netwerken wordt voor de snelwegen in het gebied uitgegaan van uitkomsten van de berekeningen in het kader van de planstudies voor de A4 en de A13/A16. In voorliggende notitie wordt hier verder niet op ingezoomd.

2.5.1 Infrastructuur netwerk in 2020

Onder vastgestelde infrastructurale plannen worden hier projecten verstaan waarover bestuurlijk commitment is en die financieel gedekt zijn. Dit zijn bijvoorbeeld planstudies die in het MIRT-projectenboek of regionale investeringsprogramma's zijn opgenomen en voor 2020 gerealiseerd zullen worden. Uitgangspunt wordt gevormd door het huidige netwerk, waaraan toegevoegd de nieuwe verbindingen of capaciteitsverruiming, opgenomen in vigerende afspraken en lopende programma's (waaronder MIRT, ZSM-1 en -2, Programma aansluitingen Zuidvleugel, Randstad Urgent-projecten, Mobiliteitsaanpak en regionale plannen).

Landelijk niveau

In de referentiesituatie zijn harde plannen opgenomen. "Hard" is in dit kader plannen die in het MIRT 2008 opgenomen zijn in categorie 0 (projecten waarvoor een uitvoeringsbesluit is genomen en de financiering rond is) en 1 (de start van de realisatie van het project is voorzien in de

periode tot en met 2014). De lijst met de meest relevante uitbreidingen in het studiegebied voor de referentiesituatie 2020 zijn opgenomen in tabel 1.

Tabel 1: Wegprojecten op landelijk niveau

Projecten op landelijk niveau	
MIRT-Planstudies	A4 Delft-Schiedam A13-A16 A15 Maasvlakte-Vaanplein
ZSM-1 projecten	Plusstrook A13 tussen de aansluitingen Zestienhoven en Delft-Zuid in de richting van Delft-Zuid Plusstrook A27 tussen de aansluitingen Knooppunt Gorinchem en Noordeloos in de richting van Noordeloos Plusstrook A12 Zoetermeer Oost – Zevenhuizen in beide richtingen Plusstrook A12 Zevenhuizen –Gouwe in beide richtingen Plusstrook A12 Woerden-Gouwe in de richting Gouda Buffer A12 tussen het Pr. Clausplein en de aansluiting Voorburg in de richting van Voorburg Buffer Pr. Clausplein tussen de aansluiting Leidschendam tot in het Pr. Clausplein (sluit aan op de buffer A12) Buffer A20 onder het Terbregseplein vanaf de aansluiting Pr. Alexander tot net voorbij het Terbregseplein in de richting van het Terbregseplein
ZSM-2 projecten	Plusstrook A12 Gouwe-Woerden in de richting Woerden A15 Papendrecht-Hardinxveld Giessendam alleen richting Hardinxveld Giessendam A12/A20 Knooppunt Gouwe (incl. aansluiting Moordrecht): aansluiting Moordrecht wordt naar noorden verschoven, inclusief ongelijkvloerse spoor kruising
Programma aansluitingen Zuidvleugel	A15-N3 A16-N3 A16-Dordrecht Prins Clausplein N57-Groene Kruisweg A20-Schieplein

(boven)Regionaal en stedelijk niveau

Voor wat betreft het onderliggend wegennet zijn de belangrijkste nieuwe infrastructuurprojecten in de referentiesituatie voor 2020:

- Realisatie van de N470/471 (Rotterdam – Delft – Zoetermeer) als 2x1 verbinding;
- Verbreding N209 tussen A13 en de Boterdorpseweg naar 2x2 (Doenkade);
- Realisatie van de omleiding Zevenhuizen (N219) als 2x2;
- Realisatie van de Moordrechtboog als 2x2.

De lijst met de meest relevante uitbreidingen in het studiegebied (exclusief bovengenoemde vier) voor de referentiesituatie 2020 zijn opgenomen in tabel 2.

Tabel 2: Wegprojecten op (boven)regionaal en stedelijk niveau

Projecten op (boven)regionaal en stedelijk niveau	
Projecten op (boven)regionaal niveau	Harmsenbrug N218: optimalisatie Hartelcorridor N57-Groene Kruisweg (ongelijkvloerse kruising) 3-in-1 project Westland (verlenging Veilingroute, reconstructie knooppunt Westerlee, 2 ^e Ontsluitingsweg Hoek van Holland) N456: korte omleiding v.a. aansluiting Moordrecht/A20 (ZSM-2) Zuidelijke Randweg Gouda N209 / A12 Bleiswijk-Zoetermeer Oosterheem N211: reconstructie aansluitingen Harnaschknooppunt en Wateringen N217: omleiding Oud-Beijerland en parallelweg Maasdam
Projecten op stedelijk niveau	Tjalklaan (aansluiting Franselaan/Spaanseweg) Parklaan – fase 2B (Vierhavenstraat) Verlengde Zuiderparkweg Verlengde Zuiderparkweg – kruising A15 2 ^e ontsluiting RDM-locatie (Heijplaat) Aansluiting Waalhaven Oostzijde – Groene Kruisweg Ontsluiting Stadshavens Noord Posthumalaan Rotterdam Reconstructie Waalhaven Oostzijde

2.5.2 Openbaar vervoer netwerk in 2020

Het referentienetwerk OV omvat het huidige openbaar vervoernetwerk aangevuld met de projecten die in 2020 gereed zullen zijn, c.q. waarvan realisatie voor 2020 denkbaar is passend bij de beschikbaar middelen in MIRT en BDU. Vanzelfsprekend is voor de reiziger niet alleen de beschikbare infrastructuur, maar het gehele pakket aan aangeboden vervoerdiensten relevant voor de vervoerwijzekeuze.

Het OV-netwerk in het onderzoeksgebied van de verkenning Rotterdam Vooruit is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- Spoorlijnen van/naar/via de regio Rotterdam, te weten de Oude Lijn richting Den Haag en richting Dordrecht en de Goudse Lijn richting Gouda/Utrecht. Op deze netwerkonderdelen worden HST-, IC- en Sprinterdiensten aangeboden;
- RandstadRail (incl. doorkoppeling bij Rotterdam CS op metro Erasmuslijn);
- Metro Erasmus- en Calandlijn;
- Diverse hoogwaardige Tram(Plus)- en busverbindingen (streek- en stadsbus), het ontsluitende busnetwerk en het netwerk van OV over Water;
- Meerdere (boven)regionale OV-overstappunten in de vorm van Stedenbaan-, RandstadRail- en metrohaltes: centrale stations, belangrijke OV-haltes in de centra en bij verschillende subcentra. Op alle treinstations en belangrijke regionale OV-haltes zijn fietsstallingsvoorzieningen aanwezig. Bijna alle stations en veel belangrijke OV haltes bieden daarnaast parkeergelegenheden voor de auto (P+R).

Tot 2020 is – aanvullend op de geplande uitbreiding van OV-infrastructuur – sprake van verbeteringen in de kwaliteit van diensten op zware corridors. Deze verbeteringen zijn in de vorm van verbetering en vernieuwing van materieel, verbetering van toegankelijkheid, reisinformatie en ketenvoorzieningen.

Voor wat betreft het openbaar vervoer zijn de meest prominente wijzingen voor 2020 ten opzichte van de huidige situatie:

- Hoge SnelheidsLijn Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-België/Frankrijk;
- Spoortunnel Delft;
- Dienstregeling spoor Oude Lijn 2020, incl. Stedenbaan met frequentie 6/maatwerk;
- RandstadRail (koppeling met Erasmusmetro);
- TramPlus Ridderkerklijn;
- ZoRo-lijn: HOV-bus tussen Zoetermeer en Rotterdam.

De lijst met de relevante uitbreidingen in het studiegebied voor de referentiesituatie 2020 is opgenomen in tabel 3.

Tabel 3: OV-projecten

OV-projecten	
OV (inter)nationaal	HST Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Brussel-Parijs HST-shuttle Den Haag-Rotterdam-Breda-Brussel (8x p/d) en Den Haag-Rotterdam (8x p/d) Betuweroute NSP Rotterdam NSP Den Haag Spoortunnel Delft Kernnet spoor cf. dienstregeling 2020, incl. Stedenbaan: halteringen en frequentie 6/maatwerk op Oude Lijn ⁽¹⁾
OV Regionaal/stedelijk	Rijn GouweLijn Oost Doortrekking Oosterheemlijn (Zoetermeer) naar spoorlijn Gouda-Den Haag MerwedeLingelijn (4x p/u in spits en nieuwe halten bij Baanhoek, Giessendam-West, Boven-Hardinxveld en Gorinchem/Noord/Papland) TramPlus Rotterdam (Schiedam-Vlaardingen, Ridderkerklijn, Tram-Plus Vasteland-A20) OV-netwerk over water (Snel)busdiensten o.a. ZoRo-bus en lijn 37 Haaglanden Haagse Tramnet (onder andere lijn 19 en 16)
P+R	P+R Beverwaard P+R Kralingse Zoom fase 1 (inclusief doelgroepenstrook) P+R Kralingse Zoom fase 2 / P+R-garage P+R Lombardijen P+R Schieveste fase 1 P+R Meijersplein

⁽¹⁾ Mogelijk gereed voor 2020 (afhankelijk van definitieve resultaten en besluitvorming planstudies Programma Hoogfrequent Spoorvervoer in 2010):
PHS-dienstregeling frequentie 6/6 op Oude Lijn in 2020, inclusief Stedenbaan en bijbehorende maatregelen waaronder viersporigheid Spoortunnel Delft en opening station Schiedam-Kethel (wordt naast 6/maatwerk als variant onderzocht in Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, in MIRT-Planstudie Den Haag-Rotterdam).

2.5.3 Verstedelijkingsopgave 2010-2030

Groei woningvoorraad Zuidvleugel (Afspraken BPZ mei 2006)

	2010 – 2020: 115.000
	2020 – 2030: 50.000
Totaal	2010 – 2030: 165.000

waarvan in de stadsregio Rotterdam

	2010 – 2020: 40.000 (waarvan 7.000 in de Zuidplas Polder (ZPP), huidig 3.200)
	2020 – 2030: 16.700 (waarvan 8.400 in de ZPP)
Totaal	2010 – 2030: 56.700 (waarvan 15.400 in de ZPP)

Met bandbreedtes voor Stadshavens en ZPP:

- Bandbreedte Woningbouw ZPP: 15.000 tot 30.000
- Bandbreedte woningbouw Stadshavens: 7.000 tot 13.000

2.6 Passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998

Uit de Natuurbeschermingswet 1998 vloeit voort dat voor plannen, projecten of maatregelen met mogelijk effecten op Natura-2000 gebieden een passende beoordeling moet worden uitgevoerd. Een passende beoordeling is aan de orde indien het project significante negatieve gevolgen kan hebben bezien vanuit de instandhoudingsdoelen van een speciale beschermingszone die is aangewezen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (dit wordt het Natura 2000-gebied genoemd). In deze fase van de planvorming worden nog geen besluiten voorzien die tot concrete projecten of maatregelen leiden waarop een passende beoordeling kan worden uitgevoerd. Om echter te anticiperen op mogelijke passende beoordelingen die in planstudies aan de orde zijn, wordt in deze planMER een voortoets uitgevoerd.

Binnen het studiegebied gaat het om de volgende Natura 2000-gebieden:

- Oude Maas (Rhoonse en Carnisse Grienden);
- Voornse duin;
- Hollands Diep;
- Nationaal Park Biesbosch: Zuidhollandse Biesbosch ligt in het studiegebied, Brabantse Biesbosch grenst aan het studiegebied;
- Oudeland van Strijen;
- Solleveld en Kapittelduinen.

3 Alternatieven

3.1 Aanpak via Kernkwesities

In deze paragraaf worden de alternatieven⁵ beschreven die in deze planMER en de daaraan gekoppelde verkeersstudies en financieel-economische analyses worden uitgewerkt en beoordeeld. Bij de vormgeving van deze alternatieven wordt aangesloten op de gebiedsgerichte aanpak. Daarin staan verwachte knelpunten in en ontwikkelingsambities (kernkwesities) van het gebied centraal. Deze knelpunten en ambities hebben betrekking op alle relevante aspecten: bereikbaarheid, leefbaarheid, ecologie, sociale aspecten en economie. Dit maakt het mogelijk om de samenhang tussen auto, OV en fiets, tussen benutten en bouwen en tussen bereikbaarheid en ruimtelijke (gebieds-)ontwikkeling optimaal tot uitdrukking te brengen.

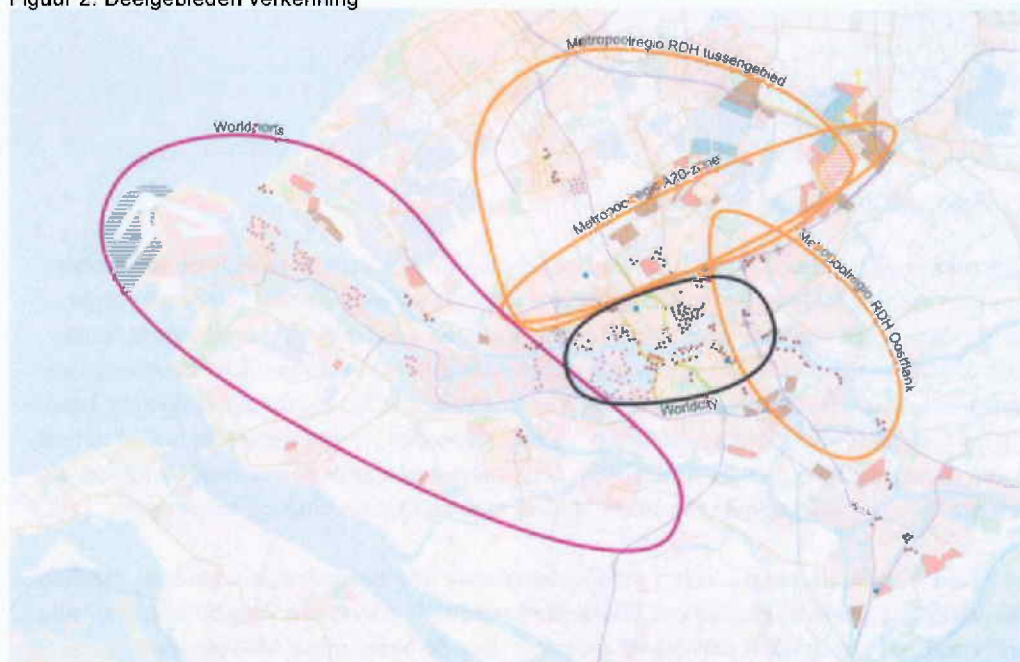
In deze fase worden de alternatieven geformuleerd voor drie deelgebieden. Gebruik makend van de uitkomsten van de studies per deelgebied worden in een latere fase beleidsalternatieven voor het hele plangebied ontwikkeld als basis voor de bestuurlijke afwegingen.

Als deelgebieden worden onderscheiden:

- Het havengebied (vanaf de Waal-/Eemhaven tot en met de Maasvlakte) en Voorne-Putten (World Ports);
- Het centrale stedelijke gebied: het gebied binnen en nabij de ruit van snelwegen A4 (west), A20 (noord), A16 (oost) en A15 (zuid) (World City);
- Het gebied tussen Rotterdam, Den Haag en Gouda (Metropoolregio); hierbinnen worden onderscheiden het gebied tussen de A4 en de Rotte (Tussengebied), de A20-zone Rotterdam – Zuidplaspolder/Gouda en het gebied Capelle – Krimpen (Oostflankgebied).

⁵ De kaartbeelden zoals in dit hoofdstuk worden gepresenteerd zijn netwerk-alternatieven. Parallel hieraan zal een visie op de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio worden uitgewerkt. In het Masterplan zal een synthese vanuit beide invalshoeken worden gemaakt.

Figuur 2: Deelgebieden verkenning



STEDELIJKE ONTWIKKELING

- Stedelijke verdichting en transformatie (wonen / werken / voorzieningen)
- Verdichting werkgebied
- Nieuw woongebied
- Nieuwe werklocatie
- Nieuw glas

WEG INFRA

- Nieuwe hoofdwegen
- Verbreden hoofdwegen
- Nieuwe of verbreden regionale wegen
- Inpassing doorgaande wegen
- ⊙ Vergroten capaciteit afslag

RAIL INFRA

- Nieuw station

Voor de verbetering van de bereikbaarheid is in principe een aantal verschillende maatregelen mogelijk:

- Maatregelen in de ruimtelijke ordening, zoals de locatiekeuze voor woningen, bedrijven en voorzieningen en de inrichting van het stedelijk gebied;
- Het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur, met name door mobiliteits- en/of verkeersmanagement;
- Het uitbreiden van de weg- en OV/rail-infrastructuur.

Voor de uitbreiding van weg- en OV-capaciteit zijn veel mogelijkheden denkbaar. Deze kunnen en zullen in deze MIRT-verkenning niet allemaal (uitgebreid) beschreven en beoordeeld kunnen worden. In deze MIRT-verkenning is gekozen voor de uitwerking van drie ontwerpprincipes. De resultaten van de uitwerking en beoordeling van deze principes geven naar verwachting voldoende informatie voor de keuzes die in het Masterplan aan de orde zijn.

De drie ontwerpprincipes zijn:

- Capaciteitsuitbreiding van bestaande raillijnen en (snel-)wegen ("versterken");
- Aanleg van nieuwe verbindingen in het rail en- snelwegennet ("opschalen");
- Aanleg van nieuwe provinciale en/of stedelijke wegen en metro- en/of tramplussverbindingen ("verbinden").

In deze paragraaf wordt per deelgebied ingegaan op:

- De belangrijkste kernkwesties bij de ontwikkeling van het betreffende deelgebied;
- De belangrijkste problemen ten aanzien van de bereikbaarheid;
- Denkbare opties voor betere benutting van de bestaande wegen en raillijnen;
- Denkbare opties voor de uitbreiding van het wegennet;
- Denkbare opties voor de uitbreiding van het OV-netwerk.

De beschreven alternatieven worden ondersteund met kaartbeelden. Voor deze kaartbeelden geldt uitdrukkelijk dat het een impressie geeft van een mogelijk te verbeteren vervoersrelatie via de weg of met OV. Het is nadrukkelijk niet een weergave van een beoogd tracé. Daarom zijn de lijnen op de kaarten dik en robuust. Uit de ligging van de lijnen mogen geen conclusies worden getrokken over (on)gewenste traceringen.

3.2 Deelgebied World Ports

Kernkwesties

Voor het functioneren en de verdere ontwikkeling van het havengebied en Voorne-Putten is het belangrijk dat:

- De bereikbaarheid van de haven van en naar het achterland op orde blijft;
- De bereikbaarheid van Voorne-Putten van en naar Rotterdam op orde blijft;
- Het gebied ook bij langdurige stremming van de A15 over de weg bereikbaar blijft c.q. een langdurige stremming zoveel mogelijk wordt beperkt/voorkomen;
- Bewoners van omliggende woongebieden en mensen die werkzaam zijn in de haven bij calamiteiten het gebied tijdig kunnen verlaten en bij calamiteiten de bereikbaarheid voor hulpdiensten gegarandeerd is;
- De reistijd voor het woon-werkverkeer van de mensen die werkzaam zijn in de haven niet te lang wordt;
- De verbinding tussen de haven (met name Maasvlakte) en het glastuinbouwgebied in het Westland, bij Bleiswijk en in de Zuidplaspolder wordt vergemakkelijkt.

Probleemanalyse

De probleemanalyse kan als volgt worden samengevat:

- Congestie op de ruit (Van Brienenoord- en Beneluxcorridor) hindert verkeer van en naar de haven;
- De capaciteit van de A15 (Maasvlakte-Ridderster) is na 2030 (na realisatie van de verbreding van de A15, die nu in voorbereiding is) afhankelijk van het scenario mogelijk een knelpunt. Dit vanwege de verwachte groei van de activiteiten op Maasvlakte 2 en de ontwikkelingen op Voorne-Putten in die periode;
- Er is thans geen alternatief voor het autoverkeer bij stremming van de A15 ten westen van de Beneluxster;
- De doorstroming op de A15 het oosten van Rotterdam verslechtert op lange termijn. Dit geldt ook voor routes naar het zuiden: A16 (Dordrecht-Moerdijk) en A29;
- Het verkeer tussen het glastuinbouwgebied in het Westland en de Maasvlakte moet een grote omweg maken; het verkeer van/naar de tuinbouwcentra bij Bleiswijk en in de Zuidplaspolder wordt gehinderd door de congestie in de Van Brienenoord- en Beneluxcorridor;

- Een goede doorstroming van het verkeer van de Waal-/Eemhaven (Reeweg) en van het havengebonden bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard naar de A15 is niet verzekerd;
- De capaciteit van de oeververbindingen over het Hartelkanaal en Brielsemaas vormen op langere termijn een knelpunt in de bereikbaarheid van Voorne;
- Het havengebied is niet ontsloten c.q. niet te ontsluiten door OV;
- De reistijden voor het OV tussen Voorne en andere delen van de regio Rotterdam zijn lang.

Aanpak benutting

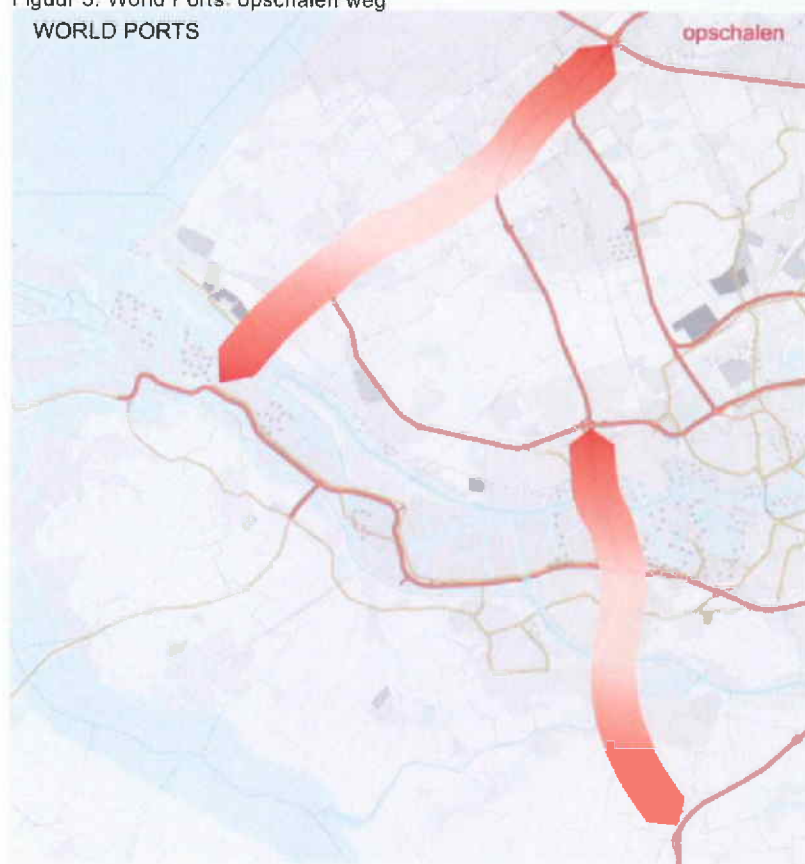
- Bij de ontwikkeling van de Maasvlakte 2 wordt fors ingezet op modal shift goederenvervoer (meer goederenvervoer via binnenvaart of over het spoor);
- Verkeermanagement en mobiliteitsmanagement conform aanpak Verkeersonderneming.

Ontwerpprincipes weg

Tabel 4: Ontwerpprincipes weg deelgebied World Ports

Opschalen	Versterken	Verbinden
Aanleg van de Oranjetunnel in combinatie met de aanleg van de A54 naar de A4 bij de Harnaschknoop (verlenging en verbreding Veilingroute) en/of aanleg A4 tussen de Beneluxster en de A29/Klaaswaal (A4-Zuid) in combinatie met uitbreiding tussen de Beneluxster en het Kethelplein.	<p>Verbreding van de A15, de A29 en de A4/Benelux-corridor; verbreding van bestaande wegen in het Westland en de Krulhuisweg in Delft (N470).</p> <p>Subvariant: oostelijke ontsluiting Spijkenisse via een stedelijke weg richting Benelux-tunnel (N4).</p>	<p>Aanleg van de Blankenburgtunnel in combinatie met de Welplaatverbinding (tussen A15/Botlek en A29/Klaaswaal).</p> <p>Aanleg van een (stedelijke) wegverbinding tussen het Kethelplein en de A13/16 – Doenkade.</p> <p>Uitbreiding van het wegennet in het Westland.</p>

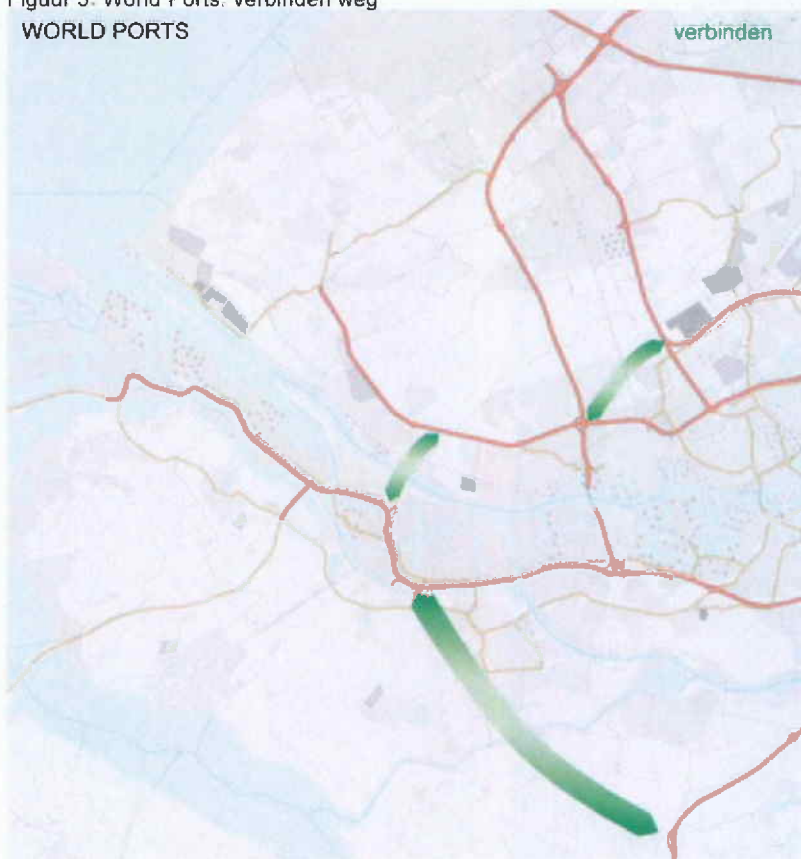
Figuur 3: World Ports: opschalen weg
WORLD PORTS



Figuur 4: World Ports: versterken weg
WORLD PORTS



Figuur 5: World Ports: verbinden weg
WORLD PORTS



3.3 Deelgebied World City

Kernkwesities

Voor het functioneren en de ontwikkeling van het stedelijk gebied binnen en nabij de ruit (met name het centrum, bestaande bedrijvenconcentraties, nieuwe ontwikkelingslocaties, zoals Stadshavens, Schieveste, Rotterdam Airport, Hoboken, Stadionpark, Zuidplein, Alexander en Brainpark centrum) en van de sociaal economisch zwakkere gebieden in Rotterdam - Zuid en Schiedam) is het belangrijk dat:

- Er voldoende en directe/snelle weg- en OV-verbindingen met de grotere centra binnen de randstad beschikbaar zijn;
- De verschillende delen van het stedelijk gebied onderling direct en snel verbonden zijn via het OV, de fiets en de auto. Hierbij ligt de prioriteit bij het centrum;
- Zowel het verkeer binnen en van/naar de regio als het doorgaande verkeer voldoende snel wordt afgewikkeld;
- Een goede bereikbaarheid samen gaat met een goede woon- en leefkwaliteit.

Probleemanalyse weg

De probleemanalyse voor het wegennet kan als volgt worden samengevat:

- Veel autoverplaatsingen binnen en van/naar het stedelijke gebied gaan tenminste voor een deel over de ruit. De doorstroming van het verkeer op belangrijke delen van de Ruit (bijvoorbeeld de A20 Ketelplein-Klein Polderplein en A4 Benelux-corridor) en de aansluitingen richting stad (Schieveste, Giessenplein, Schieplein, Kralingseplein, IJsselmondse knoop) voldoet niet aan de normen;
- Ook de doorstroming van het verkeer vanaf de ruit naar de binnenstad en naar andere belangrijke locaties (zoals Stadshavens) is ontoereikend;

- Door het beperkte aantal oeververbindingen en de afstand tussen deze oeververbindingen is er bij verplaatsingen tussen "noord" en "zuid" sprake van een soms grote omweg. De lengte van de feitelijke verplaatsing is relatief lang ten opzichte van de hemelbrede afstand. Dit geldt ook voor de verbindingen tussen "zuid" en de belangrijkste bestemmingen binnen de randstad;
- De hinder van het verkeer op de A20, A13 en hoofdinvallroutes, zoals de Pleinweg voor de omliggende woongebieden is groot.

Probleemanalyse OV

Voor het openbaar vervoer komen de volgende punten naar voren:

- De bereikbaarheid van het centrum vanuit een aantal woongebieden is onvoldoende (reistijd, frequentie);
- De capaciteit van het metronetwerk schiet op termijn te kort (beperkte restcapaciteit);
- Door het beperkte aantal oeververbindingen voor trein, metro en tram/bus en de afstand tussen deze oeververbindingen is er bij verplaatsingen tussen "noord" en "zuid" sprake van een soms grote omweg c.q. relatief lange verplaatsingen ten opzichte van de hemelbrede afstand. Dit geldt ook voor de verbindingen tussen "zuid" en de belangrijkste bestemmingen binnen de randstad;
- De treinverbindingen met de belangrijkste bestemmingen in de Zuidvleugel en de Randstad zijn in veel gevallen erg tijdrovend. Dit heeft te maken met de vaak lange (voor- en natransport) afstanden naar Rotterdam Centraal, de lage sneltreinfrequentie bij de stations Schiedam, Blaak en Lombardijen en de gebrekkige aansluiting van stoptreinen op IC-treinen op Rotterdam Centraal;
- Veel bestaande of in ontwikkeling zijnde bedrijvenlocaties en/of voorzieningencentra (Spaanse Polder, Alexandrium, Brainpark/Rivium, Hoofdweggebied, Schieveen, Nieuw Reijerwaard, Stadionpark e.a.) zijn niet of onvoldoende met OV bereikbaar c.q. er is bij de ontwikkeling onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheden voor goede OV-bereikbaarheid. Andersom: er wordt onvoldoende gebruik gemaakt van de locaties rondom metro en NS-stations;
- Het huidige OV-netwerk is sterk op het centrum gericht. Tangentiële verbindingen (bijvoorbeeld van "oost" (inclusief Krimpen) naar "zuid" (inclusief Ridderkerk) of van "oost" naar "noord(rand)" ontbreken nagenoeg. Ook de OV verbinding Alexander – Schiedam verloopt ofwel met een omweg (Calandlijn) ofwel via een omweg/overstap via Rotterdam Centraal (NS). Mede daardoor sluit het OV-netwerk onvoldoende aan op huidige spreiding van bedrijven en voorzieningen.

Oplossingsrichting benutten

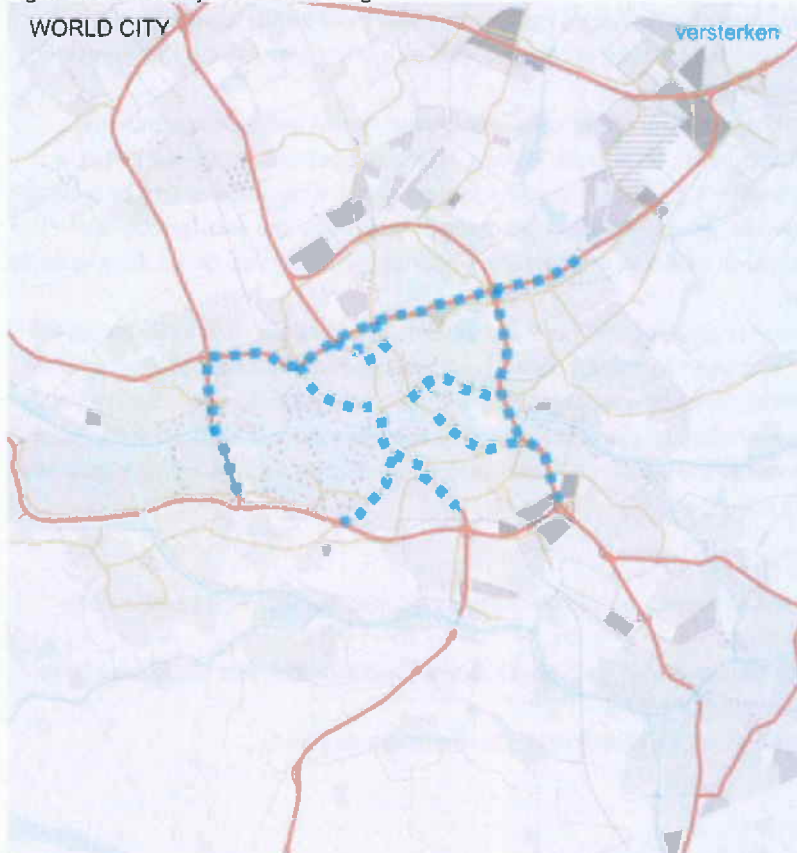
- Snel/frequent OV systeem tussen bedrijvenlocaties etc. naar nabijgelegen station NS, RandstadRail en/of metro;
- Aanpak gericht op het benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden van stationslocaties;
- Uitbreiding gebruikersvriendelijk P+R;
- Hogere frequentie sneltreinen en stoptreinen (Stedenbaan-concept).

Ontwerpprincipes weg

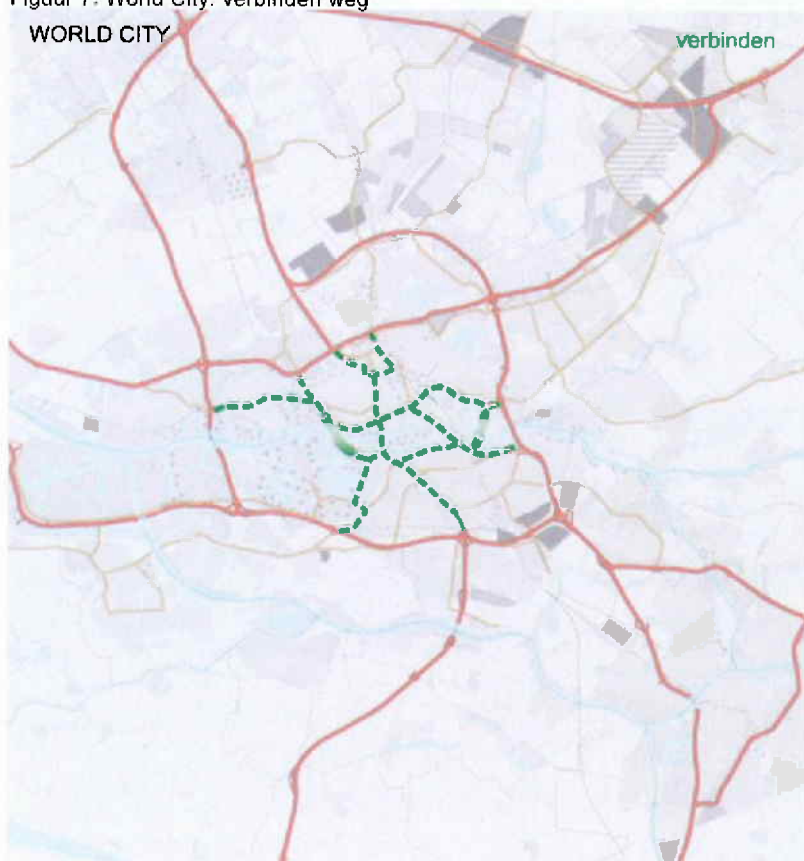
Tabel 5. Ontwerpprincipes weg deelgebied World City

Versterken	Verbinden
<p>Het aanleggen van wegen parallel aan de ruit "west" (A4), de ruit "noord" (A20) en de ruit "oost" (A16) inclusief een extra Beneluxtunnel en een extra Brienoordbrug.</p> <p>Capaciteitsuitbreiding van (enkele) hoofdvalsroutes voor een snellere verbinding tussen de Ruit en de binnenstad: Maasboulevard, Stadhouders/Statenweg, Vaanweg, Dorpsweg, Vierhavenstraat/Westzeedijk. Routes ingepast in stedelijke gebied door tunnels op noord (Stadhoudersweg) en zuid (Vaanplein-Pleinweg).</p>	<p>Het ontwikkelen van een fijnmaziger stedelijk netwerk binnen Ruit (rasterstructuur): meer verbindingen van en naar de ruit en doorgaande routes door de stad. Routes ingepast in stedelijk gebied door tunnels op noord (Stadhoudersweg) en zuid (Vaanweg-Pleinweg).</p> <p>Het realiseren van nieuwe rivierkruisingen binnen Ruit, naast Brienoord en bij het Stadshavensgebied.</p>

Figuur 6: World City: versterken weg



Figuur 7: World City: verbinden weg
WORLD CITY



Ontwerpprincipes OV

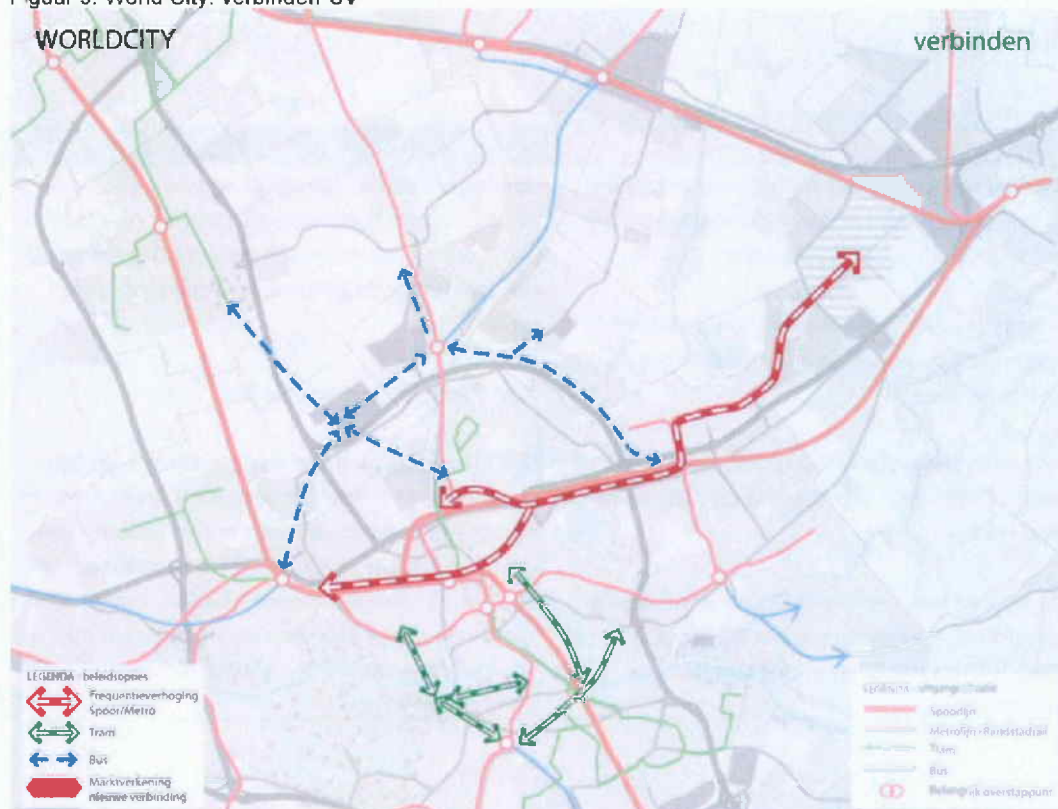
Tabel 6: Ontwerpprincipes ov deelgebied World City

Opschalen	Verbinden
<p>Marktverkenning naar rechtstreekse verbinding Gouda – Alexander – Schiedam en verder naar Delft en/of Spijkenisse.</p> <p>Tramplus verbinding Rotterdam Centraal – Rotterdam Airport en andere thans slecht ontsloten locaties.</p> <p>Rail verbinding Rotterdam Centraal – Zoetermeer (ZoRo-Rail, aantakking op RandstadRail Den Haag).</p> <p>De aanleg van een nieuwe metroverbinding vanaf Kralingsezoom via het Stadionpark, het Zuidplein en het Stadshavensgebied naar Schiedam.</p>	<p>Uitbouw van het tramplus-netwerk door o.a. extra tramverbindingen oost-west, noord-zuid (nieuwe rivierkruisingen tram bij Stadshavens, Willemsbrug en Brienenoordcorridor) en op zuid.</p> <p>OV verbindingen over water.</p> <p>De Goudse Lijn beter integreren in het regionale OV-net (onder andere naar Delft) in combinatie met metroverbinding Rotterdam Centraal – A20zone – Alexander – Nesselande (= Zuidplas): diverse mogelijkheden, goede OV-verbinding met bedrijvenlocaties langs A20 en verbetering verbinding Rotterdam Noord-Oost met het centrum.</p>

Figuur 8: World City: opschalen OV



Figuur 9: World City: verbinden OV



3.4 Deelgebieden binnen de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag

Kernkwesities

De schaalvoordelen van de metropoolregio Rotterdam - Den Haag worden onvoldoende benut, omdat het OV- en autonetwerk op het niveau van de Metropoolregio hier niet toereikend is. In de zone Rotterdam, Delft, Den Haag staan wel al veel investeringen op stapel, die van belang zijn om deze schaalvoordelen te kunnen benutten (Spoorverdubbeling, A4 Delft-Schiedam en A13/A16). Deze investeringen bieden echter onvoldoende ontlasting voor de overvolle verbindingen aan de noord- en oostzijde van de Rotterdamse regio. Nieuwe oplossingsrichtingen moeten tevens een versterking van de regionale groenstructuur mogelijk maken.

Hierna wordt ingezoomd op drie deelgebieden die vallen binnen de scope van deze MIRT-verkenning en die ieder een belangrijke bijdrage leveren aan het functioneren van de Metropoolregio:

- A20-zone;
- Tussengebied;
- Oostflank.

Voor de mobiliteit in het gebied tussen Rotterdam, Den Haag en Gouda is het belangrijk dat:

- De belangrijkste bestemmingen binnen Den Haag, Delft, Zoetermeer en Gouda ook vanuit Rotterdam en omgeving met de auto en per OV goed bereikbaar zijn. Hierdoor wordt het aanbod van werkgelegenheid en voorzieningen zowel kwalitatief als kwantitatief groter en er ontstaan meer keuzemogelijkheden. Belangrijk is ook dat Rotterdam en Den Haag zich hierdoor samen ook internationaal beter profileren;
- De verplaatsingen over langere afstand door dit deelgebied (Amsterdam/Schiphol - Den Haag – Rotterdam – Brabant/Antwerpen en Rotterdam-Utrecht) goed kunnen worden afgewikkeld;
- de diverse (bestaande/toekomstige) woon- en bedrijvenlocaties in dit deelgebied goed verbonden zijn met elkaar en met het stedelijk gebied van Rotterdam en Den Haag.
- Voor wat betreft de Krimpenerwaard enerzijds de verkeersdoorstroming van het verkeer van en naar Krimpen op niveau wordt gebracht, anderzijds de druk om veel te bouwen in de Krimpenerwaard niet toeneemt.

3.4.1 A20-zone

Probleemanalyse

De probleemanalyse kan als volgt worden samengevat:

- De capaciteit van de A20 tussen Nieuwerkerk en Gouda schiet tekort;
- De capaciteit van de aansluitingen op de A20 is ontoereikend: Alexanderknoop, Nieuwerkerk/Zuidplas;
- De capaciteit van de NS-lijn naar Gouda ("Goudse Lijn") voor het personenvervoer wordt beperkt door de functie van die lijn voor het goederenvervoer;
- De ontwikkelingsmogelijkheden langs Goudse Lijn zijn beperkt door eisen vanuit externe veiligheid (check), geluidhinder en het waterbeheer in de Zuidplaspolder;
- Voor de verplaatsingen tussen de vele woonlocaties en de bedrijventerreinen (Hoofdweggebied) in deze zone is de Goudse lijn van beperkt belang. Een OV-netwerk dat wel aansluit op het (diffuse) verstedelijkingspatroon ontbreekt grotendeels.

Oplossingsrichting benutten

- Snel/frequent OV systeem tussen bedrijvenlocaties etc. naar nabijgelegen station NS, RandstadRail en/of metro;
- Aanpak gericht op het benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden van stationslocaties

- Uitbreiding gebruikersvriendelijk P+R;
- Hogere frequentie sneltreinen en stoptreinen (Stedenbaan-concept).

Ontwerpprincipes weg

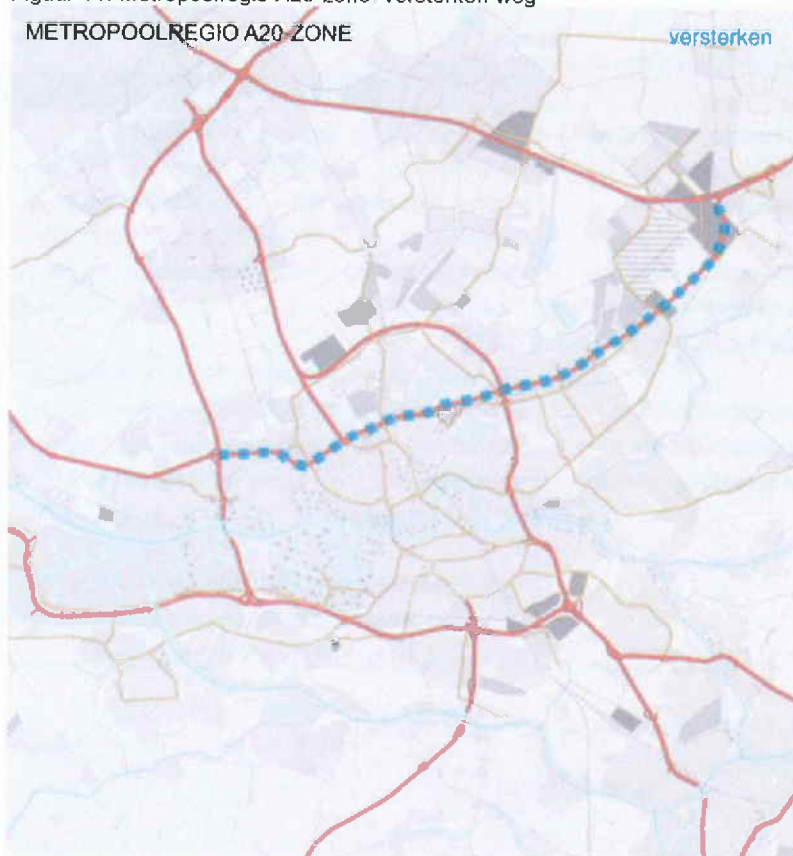
Tabel 7: Ontwerpprincipes weg deelgebied Metropoolregio A20-zone

Opschalen	Versterken	Verbinden
Verbinding tussen A20 bij Maassluis en A13 bij aansluiting A13/A16.	Ring (A20 en A16) krijgen lokale parallelstructuur (OWN). Verbreding A20/Gouda in de vorm van een parallelstructuur (aparte rijbanen voor het doorgaande en regionale verkeer).	Nieuwe verbinding Kethelplein – A13/16 bij Doenkade. Ring noord A20 en A13 afwaarderen (functie voor lokaal/regionaal verkeer). Aanleg parallelstructuur langs A20.

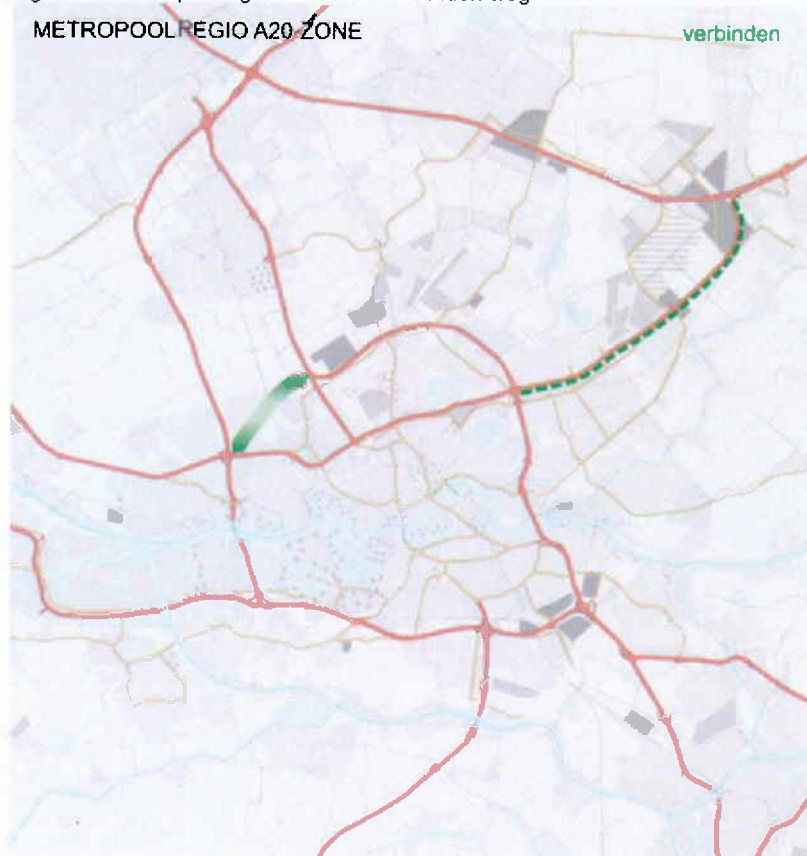
Figuur 10: Metropoolregio A20-zone: opschalen weg



Figuur 11: Metropoolregio A20-zone: versterken weg
METROPOOLREGIO A20-ZONE



Figuur 12: Metropoolregio A20-zone: verbinden weg
METROPOOLREGIO A20-ZONE



Ontwerpprincipes OV

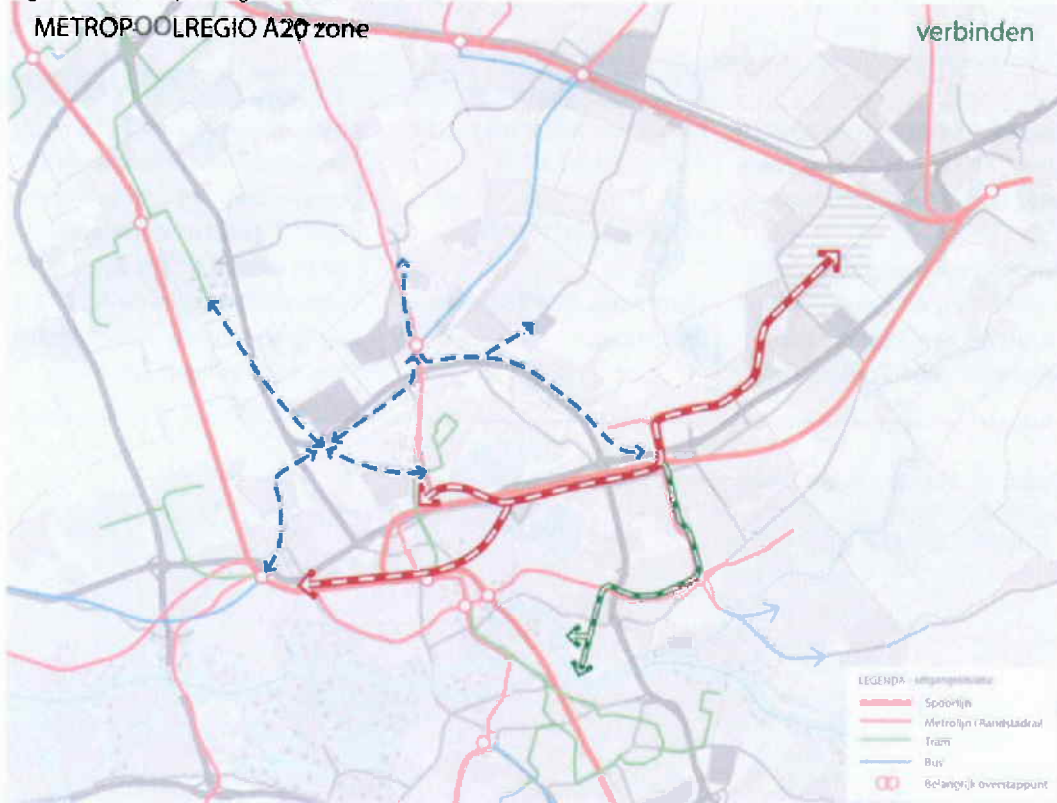
Tabel 8: Ontwerpprincipes ov deelgebied Metropoolregio A20-zone

Opschalen	Verbinden
<p>Marktverkenning naar rechtstreekse verbinding Gouda – Alexander – Schiedam en verder naar Delft en/of Spijkenisse.</p>	<p>Metroverbinding Spijkenisse – Gouda via Schiedam – Rotterdam Centraal – Rotterdamtracé – Alexander NS – Nesselande en de Zuidplas, of via Erasmuslijn – St Franciscusknoop – Alexander NS – Nesselande en de Zuidplas.</p>
<p>Realiseren van een OV-knooppunt nabij het Schieplein/St. Franciscusziekenhuis (spoorlijn Rotterdam – Gouda en RandstdRail/tramplus).</p>	<p>Uitbouw HOV-busnetwerk: TUD/Technopolis – Schieveen/Rotterdam Airport – Alexander en Schiedam - Rotterdam Airport – Lansingerland – Zoetermeer (met focus op Rotterdam Airport-Meijersplein).</p>
<p>Tramplus verbinding Rotterdam Centraal – Rotterdam Airport en Rotterdam Centraal – Zoetermeer (ZoRo-Rail, aantakking op RandstadRail Den Haag).</p>	<p>Tramplusverbinding Ommoord – Kralingsezoom (vertramming metrotracé Alexanderlaan) en verder naar Rotterdam Zuid.</p>

Figuur 13: Metropoolregio A20-zone: opschalen ov



Figuur 14: Metropoolregio A20-zone: verbinden ov



3.4.2 Tussengebied Rotterdam - Den Haag

Probleemanalyse

De probleemanalyse kan als volgt worden samengevat:

- De ontwikkeling van het wegennet blijft achter bij de ruimtelijke ontwikkeling (groei woningbouw, bedrijfstreinen, tuinbouw) en de groter wordende wisselwerking tussen Rotterdam en omgeving enerzijds en Den Haag en omgeving anderzijds;
- De capaciteit van wegennet schiet tekort. In de Noord-Zuid richting gaat het na 2020 om de A4 Den Haag – Schiedam en het verbindingen tussen Rotterdam en Zoetermeer (N209, N470/471);
- De capaciteit van de spoorlijn Rotterdam – Delft – Den Haag is niet toereikend;
- De OV hoofdstructuur (spoorlijn resp. RandstadRailverbinding Rotterdam - Den Haag aangevuld met de ZoRo-bus) kan maar een deel van de verplaatsingen binnen en van/naar het gebied voor zijn rekening nemen. Veel woon- en bedrijfslocaties (Schieveen, Technopolis) liggen op relatief grote afstand van de hoofdverbindingen. Met name oost west gerichte verbindingen ontbreken, waardoor vooral de verbindingen tussen Delft, Zoetermeer, Schiedam en Prins Alexander te kort schieten;
- De bereikbaarheid Rotterdam Airport met OV is onvoldoende.

Oplossingsrichting benutten

- Snel/frequent OV systeem tussen bedrijvenlocaties etc. naar nabijgelegen station NS, RandstadRail en/of metro;
- Aanpak gericht op het benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden van stationslocaties;
- Uitbreiding gebruikersvriendelijk P+R;
- Hogere frequentie sneltreinen en stoptreinen (Stedenbaan-concept).

Ontwerpprincipes weg

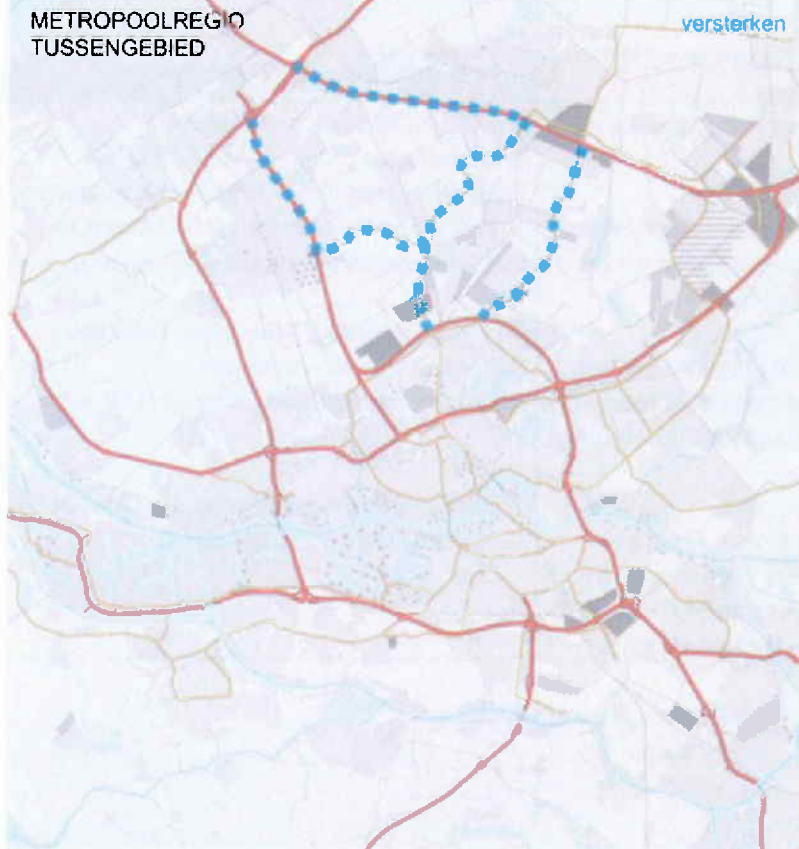
Tabel 9: Ontwerpprincipes weg deelgebied Metropoolregio Tussengebied

Opschalen	Versterken	Verbinden
<p>Aanleg A14 tussen A13/A16 en A4 bij Leidschendam (westelijk langs Zoetermeer).</p> <p>Aanleg verlenging A16 vanaf A13/A16 tot A12 respectievelijk tot A4 bij Zoeterwoude (oostelijk langs Zoetermeer).</p>	<p>Verbreden N209 tussen de A12 en de A13/A16.</p> <p>Verbreden N470/471.</p> <p>Verbreden A12 Zoetermeer-Den Haag.</p>	<p>Nieuwe schakel N471 Pijnacker – Leidschendam in combinatie met verbreding van de N471 Pijnacker – Rotterdam en of aanleg N14 tussen Leidschendam en de N209 bij Bergschenhoek, in combinatie met verbreding N209 Bergschenhoek.</p>

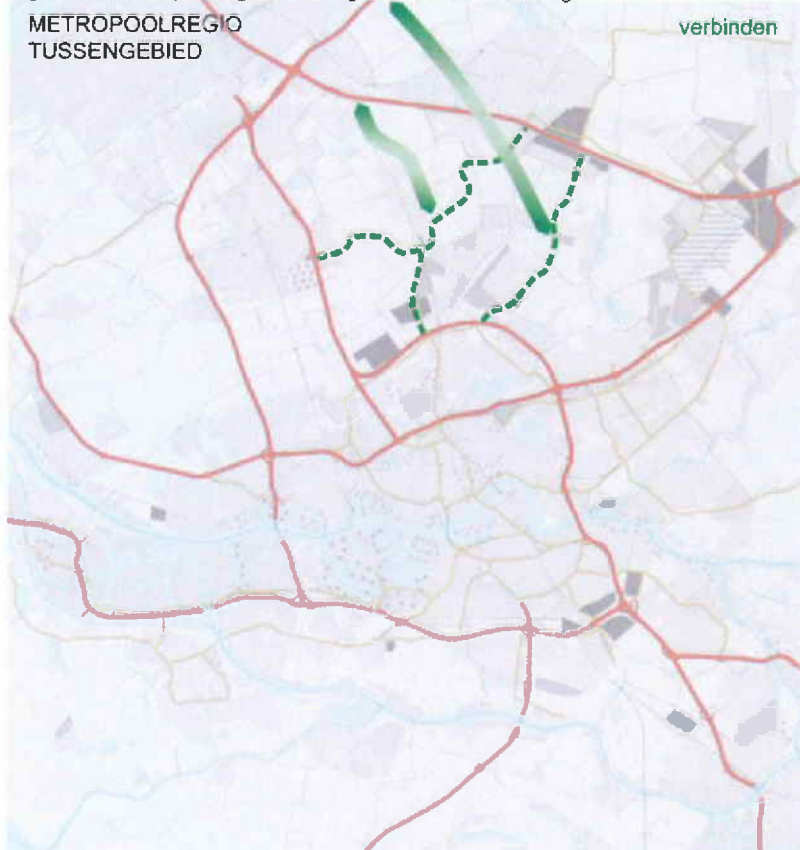
Figuur 15: Metropoolregio Tussengebied: opschalen weg



Figuur 16: Metropoolregio Tussengebied: versterken weg



Figuur 17: Metropoolregio Tussengebied: verbinden weg

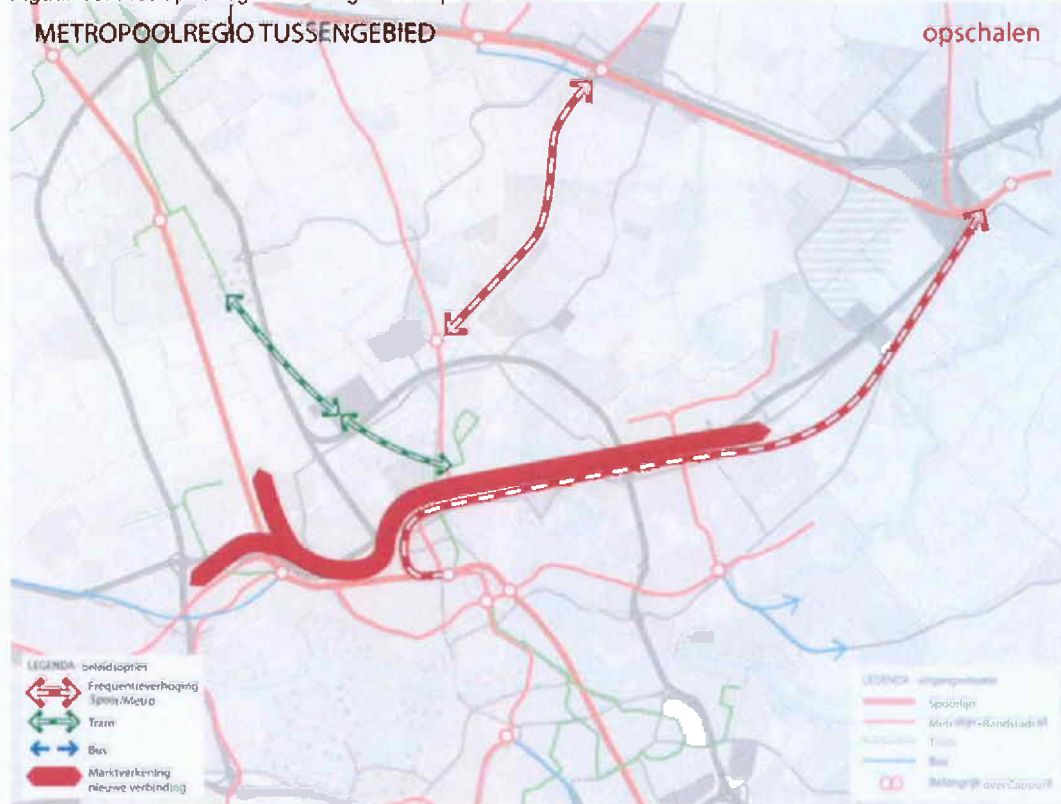


Ontwerpprincipes OV

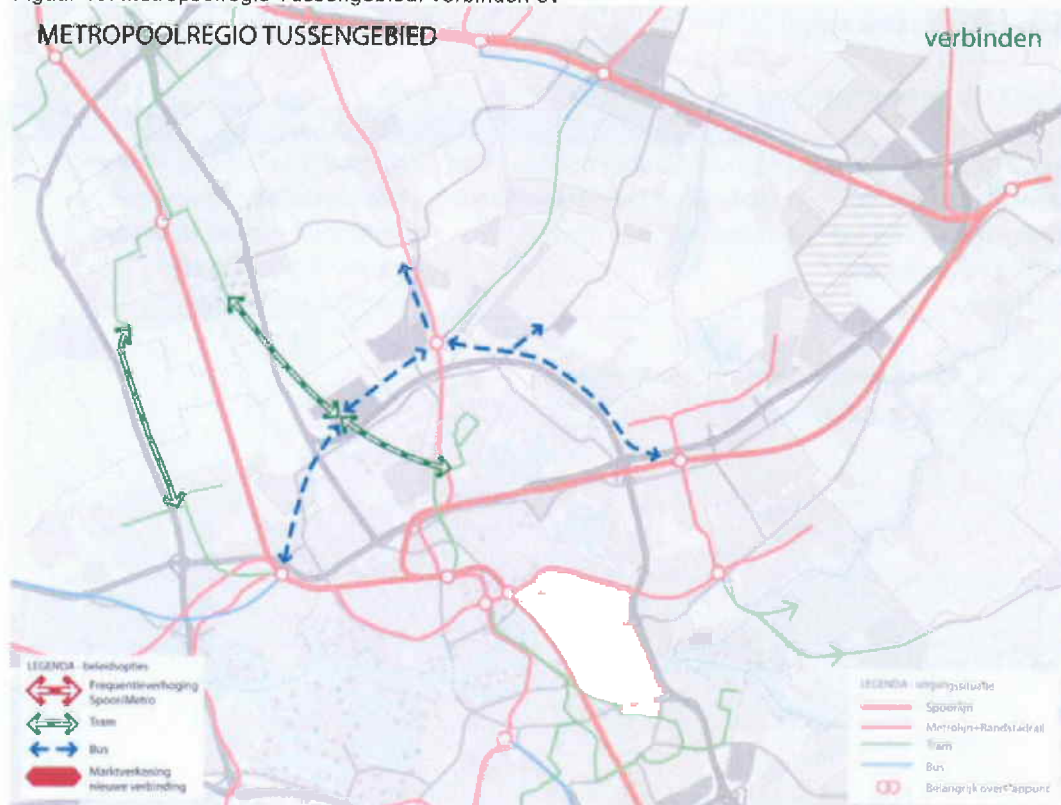
Tabel 10: Ontwerpprincipes ov deelgebied Metropoolregio Tussengebied

Opschalen	Verbinden
<p>Spoorlijn Rotterdam – Den Haag volledig vier-sporig maken.</p> <p>Marktverkenning naar rechtstreekse verbinding Gouda – Alexander – Schiedam en verder naar Delft en/of Spijkenisse.</p> <p>Realiseren van een OV-knooppunt nabij het Schieplein/St. Franciscusziekenhuis (spoorlijn Rotterdam – Gouda en RandstadRail / tramplus).</p> <p>Tramplus verbinding Rotterdam Centraal – Rotterdam Airport-TD Delft Technopolis en Rotterdam Centraal – Zoetermeer (ZoRo-Rail, aantakking op RandstadRail Den Haag).</p>	<p>Uitbouw HOV-busnetwerk: Schieveen/Rotterdam Airport – Alexander en Schiedam - Rotterdam Airport – Lansingerland – Zoetermeer (met focus op Rotterdam Airport – RandstadRail station Meijersplein).</p> <p>Tramplusverbinding Rotterdam Centraal – Rotterdam Airport – Schieveen – TUD/Technopolis (aansluiting op HTM-tram 19).</p> <p>Tramplusverbinding Schiedam-Kethel – Delft-Zuid (aansluiting op HTM tram 1).</p>

Figuur 18: Metropoolregio Tussengebied: opschalen ov



Figuur 19: Metropoolregio Tussengebied: verbinden ov



3.4.3 Oostflank

Probleemanalyse

De probleemanalyse voor de Oostflank kan als volgt worden samengevat:

- De capaciteit A16/Van Brienoordbrug en van de N210/Algeracorridor schiet tekort;
- De capaciteit aansluitingen A16 (met name Kralingseplein, IJsselmondseplein) is te beperkt;
- De OV-ontsluiting van Brainpark/Rivium is ontoereikend (afstand tot Metro Kralingse Zoom en tramlijn 21);
- OV-verbindingen vanuit het gebied Prins Alexander, Capelle en Krimpen met "noord" en "zuid" ontbreken nagenoeg;
- Locale verbindingen ontbreken of zijn ontoereikend: Krimpen aan den IJssel – Alexander NS, verbindingen IJsselland ziekenhuis, De Esch/Honingerdijk – Kralingse Zoom.

Oplossingsrichting benutten

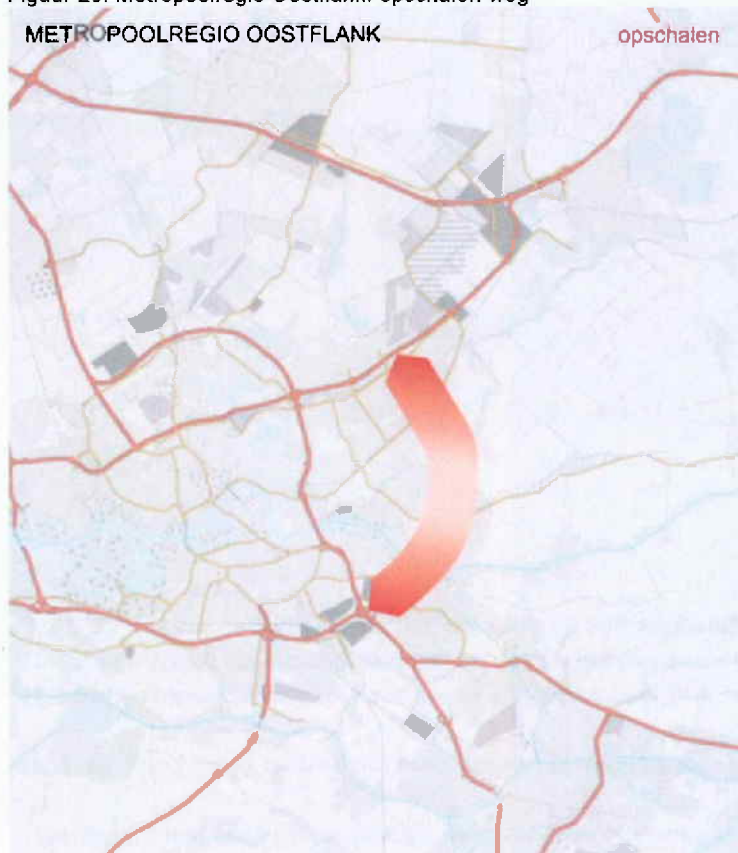
- Aanvullend (collectief) vervoer vanaf Kralingse Zoom/Capelse brug naar Brainpark, Rivium en Woudestein;
- P&R- en flexkantoor faciliteiten in de Krimpenerwaard (voor de Algerabrug).

Ontwerpprincipes weg

Tabel 11: Ontwerpprincipes weg deelgebied Metropoolregio Oostflank

Opschalen	Versterken	Verbinden
Verlenging A15 c.q. A38 vanaf Ridderster via Krimpenerwaard naar A20 bij Nieuwerkerk a.d. IJssel.	Nieuwe parallelstructuur voor stedelijk verkeer Brienoordcorridor en A20 oost.	Nieuwe rivierkruising Ridderster - Krimpen in combinatie met het verbreden van de Algeracorridor en Van Rijckevorselweg/Schielandweg.

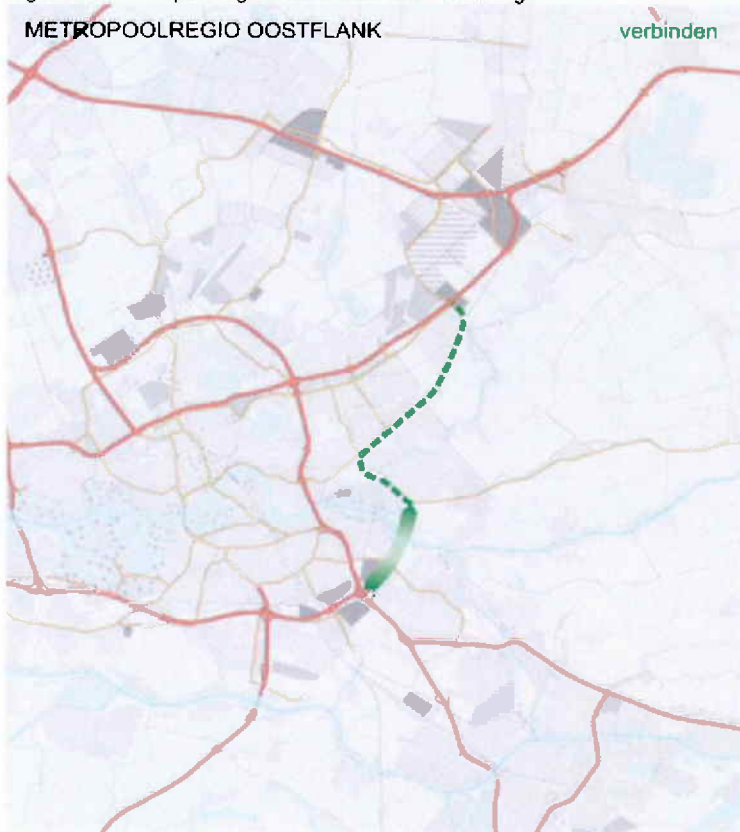
Figuur 20: Metropoolregio Oostflank: opschalen weg



Figuur 21: Metropoolregio Oostflank: versterken weg
METROPOOLREGIO OOSTFLANK



Figuur 22: Metropoolregio Oostflank: verbinden weg
METROPOOLREGIO OOSTFLANK

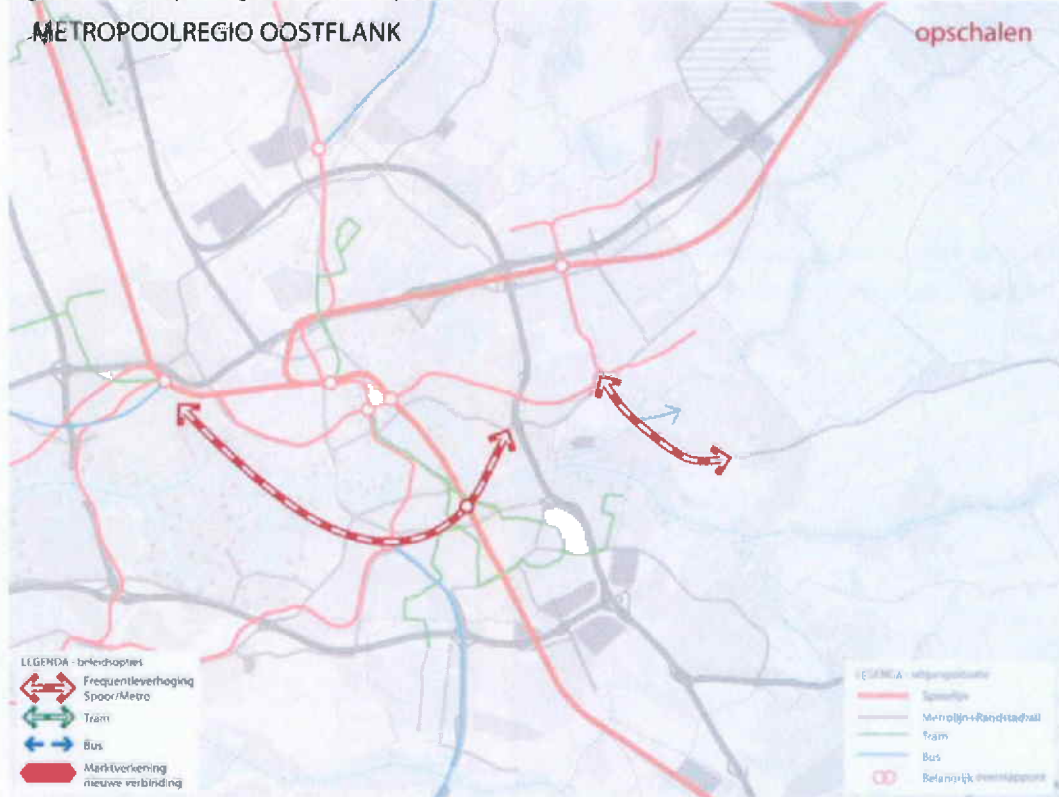


Ontwerpprincipes OV

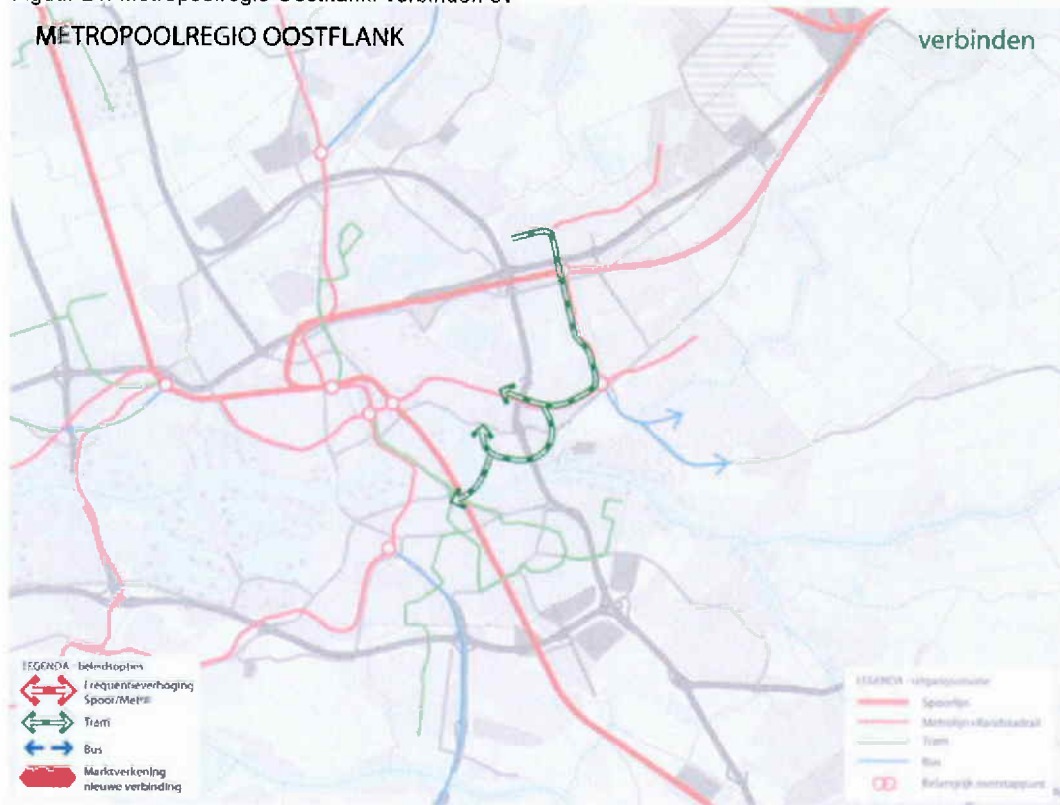
Tabel 12: Ontwerpprincipes ov deelgebied Metropoolregio Oostflank

Opschalen	Verbinden
Metroverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en verder.	Sneltram Ommoord-Kralingse Zoom wordt doorgetrokken naar Rotterdam-Zuid.
Metroverbinding naar Krimpen vanaf Kralingse Zoom c.q. Capelsebrug.	Optimalisatie tramplus-/busnet Kralingen – Brainpark – De Esch – Rivium – Kralingse Zoom.
	Verbetering overstap Calandlijn op sneltrein Blaak (randstadniveau; verhoging frequentie sneltrein).
	Verbetering aanvullend OV op IC/sneltrein Alexander.

Figuur 23: Metropoolregio Oostflank: opschalen ov



Figuur 24: Metropoolregio Oostflank: verbinden ov



4 Effectbeschrijving en beoordelingskader

4.1 Waar moet de effectbeschrijving aan voldoen? (kwaliteitseisen)

Voor de beoordeling van de alternatieven van een groot en complex plan zoals deze MIRT-verkenning is het van groot belang dat de effecten van de verschillende alternatieven overzichtelijk in beeld worden gebracht. Het overzicht van effecten wordt gebruikt om de keuze tussen de alternatieven te maken en vervolgens ook om het voorkeursalternatief te onderbouwen.

Deze Notitie R&D geeft de spelregels voor het opstellen van het planmer. De inhoudelijke vereisten van het planMER zijn:

- Een beschrijving van de probleemanalyse en de doelstellingen van de verkenning en de mogelijke relatie met andere verkenningen of plannen;
- Bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen tot 2020 (= referentiealternatief);
- Beschrijving van de mogelijk belangrijke milieueffecten van de alternatieven. De effectbepaling is inzichtelijk en controleerbaar;
- Beschrijving van mogelijke gevolgen van de alternatieven op gebieden die zijn aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de Europese Vogel- en/of Habitatrichtlijn (Natura-2000 gebieden);
- Beschrijving van mogelijke cumulatieve en synergie-effecten;
- De effectbeschrijving mondt uit in een beoordelingskader met vooraf vastgestelde beoordelingscriteria;
- Een overzicht van de leemten als het gevolg van het ontbreken van kennis of informatie;
- Een voor een algemeen publiek op begrijpelijke wijze geformuleerde samenvatting.

In de volgende paragrafen van deze Notitie reikwijdte en detailniveau is concreet toegelicht hoe met deze eisen in relatie tot het planMER zal worden omgegaan.

De effectbeschrijving is breder dan de onderdelen die in de planmer aan de orde komen. Ook de MKBA levert input voor de effectbeschrijving die inzicht geeft in maatschappelijk nut en de bekostigingsmogelijkheden.

4.2 Duurzaamheidsmatrix als kapstok

Het uitvoeren van een planmer voor de MIRT-verkenning "Regio Rotterdam en haven; duurzaam bereikbaar" vraagt om een vernieuwende aanpak ten opzichte van de "traditionele" werkwijze van een planmer. Dat is nodig vanwege de brede scope van de verkenning en de tijdhorizon (2020-2040) en de bijzondere aandacht voor duurzaamheid, die speciaal genoemd staat in de titel van de verkenning. Duurzaamheid is een breder begrip dan milieu; dat betekent dat de planmer ook breder van opzet is dan alleen een onderzoek naar de milieueffecten van de alternatieven.

De eerste belangrijke stap om de effecten van de alternatieven te beschrijven en te beoordelen, is het opzetten van een structuur voor de effectbeschrijving (beoordelingskader). De PPP (people, planet, profit) benadering (3x3 duurzaamheidsmatrix) is als kapstok gebruikt om tot een beoordelingskader te komen.

Tabel 13: 3x3 duurzaamheidsmatrix

	People	Planet	Profit
Hier & Nu			
Later			
Elders			

Naast het theoretische spoor is een pragmatisch spoor gevolgd om daadwerkelijk tot een toetsing van de effecten te kunnen komen. Daartoe is bekeken welke onderwerpen relevant zijn voor deze MIRT-verkenning. Op basis van de probleemanalyses, gebiedsanalyses en de burgerraadpleging is een lijst opgesteld van relevante criteria.

De te hanteren criteria moeten in verschillende niveaus worden weergegeven om het beoordelingskader hanteerbaar te houden. In eerste instantie worden de criteria in kernbegrippen weergegeven, herkenbaar voor alle betrokkenen.

Hieronder zijn de hoofdcriteria op een rij gezet:

1. Bereikbaarheid haven (via de weg);
2. Bereikbaarheid stad en regio (via de weg);
3. Bereikbaarheid stad en regio (OV + fiets);
4. Effecten op de ruimtelijke structuur van de regio Rotterdam;
5. Klimaatmitigatie (Energiegebruik en CO₂);
6. Groene omgeving (natuur en landschap);
7. Kwaliteit van de leefomgeving;
8. Maatschappelijk nut;
9. Bekostiging;
10. Veiligheid.

In deze effectbeschrijving is een integratie gemaakt van de PPP (people, planet, profit) benadering met de relevante onderwerpen voor deze MIRT-verkenning.

Dit leidt tot het volgende overzicht.

Tabel 14: Overzicht integratie hoofdcriteria in de duurzaamheidsmatrix

	Profit	People	Planet
Hier & nu Regio Rotterdam in 2020	Bereikbaarheid haven (via de weg) Bereikbaarheid stad en regio (via de weg) Bereikbaarheid stad en regio (OV + fiets) Effecten op de ruimtelijke structuur regio Rotterdam Maatschappelijk nut Bekostiging	Kwaliteit van de leefomgeving Veiligheid	Behoud van groene omgeving (natuur en landschap) Kwaliteit van de leefomgeving
Later (2040)	Maatschappelijk nut Bekostiging	Effecten op de ruimtelijke structuur regio Rotterdam Kwaliteit van de leefomgeving	Kwaliteit van de leefomgeving Behoud van groene omgeving (natuur en landschap) Klimaatmitigatie
	Bereikbaarheid haven (via de weg) Bereikbaarheid stad en regio (via de weg) Bereikbaarheid stad en regio (OV + fiets)		
Elders (buiten regio Rotterdam)	Maatschappelijk nut		Klimaatmitigatie (Energiegebruik en CO ₂)

4.3 Van criteria tot parameters

De te hanteren criteria moeten in verschillende niveaus worden weergegeven om het beoordelingskader hanteerbaar te houden. In eerste instantie worden de criteria in kernbegrippen weergegeven, herkenbaar voor alle betrokkenen.

Vervolgens zijn de hoofdcriteria onderverdeeld naar een aantal subcriteria die vaak een uitsplitsing zijn. Dit kan een thematische uitsplitsing zijn, maar ook een uitsplitsing naar deelgebieden.

Deze subcriteria zijn verder ingevuld met parameters (de meetlat waarmee de effecten worden vastgesteld) en de wijze waarop de parameters worden gemeten/vastgesteld.

Voor de parameters gelden de volgende eisen:

- Parameters moeten waar mogelijk kwantitatief zijn, maar een goed beargumenteerde kwalitatieve beoordeling kan ook;
- Parameters voor kosten/baten en bekostiging zijn onderdeel van de MKBA en business case en vormen geen onderdeel van de planmer;
- De parameters per criterium moeten samen een goede (afgewogen) beoordeling van het criterium geven;
- De parameters moeten zo weinig mogelijk overlap hebben.

Tabel 15: Beoordelingskader

Hoofdcriteria	Subcriteria	Parameters	Methode
Bereikbaarheid haven (via de weg)	Betrouwbaarheid HWN naar achterland, en Greenports Reistijd haven – belangrijkste werkgebieden	Betrouwbaarheidsparameter conform Nota mobiliteit Reistijdstreefwaarden	Vervoersanalyse met Tiresias en RVMK +interpretaties door experts
Bereikbaarheid stad en regio (via de weg)	Betrouwbaarheid HWN en OVN Reistijd tussen belangrijkste woon- en werkgebieden	Betrouwbaarheidsparameter conform Nota mobiliteit Reistijdstreefwaarden	Vervoersanalyse met Tiresias en RVMK +interpretaties door experts
Bereikbaarheid stad en regio (via OV en fiets)	Betrouwbaarheid en capaciteit van OV-netwerk en fietsnetwerk Reistijd OV in relatie tot reistijd auto op belangrijke verbindingen binnen de regio Exploitatie OV	Betrouwbaarheidsparameter conform Nota mobiliteit Reistijdstreefwaarden Saldo exploitatiekosten en – opbrengsten Aantal reizigers	Vervoersanalyse met Tiresias en RVMK +interpretaties door experts Berekeningen op basis van een verkeersmodel

Hoofdcriteria	Subcriteria	Parameters	Methode
Effecten op ruimtelijke structuur van de regio Rotterdam	Ondersteuning van gewenste ruimtelijke ontwikkelingen Effecten (kansen en bedreigingen) van nieuwe infrastructuurnetwerk op ruimtelijke ontwikkelingen Bijdrage aan duurzame mobiliteit	Effecten op:* <ul style="list-style-type: none"> Binnenstad Rotterdam Stadshavens Maasvlakte 2 Brainpark centrum Ridderster Stadionpark Ahoy/Zuidplein Airpark (R'dam airport) Alexander Zuidplaspolder Schieveste Technopolis Vijfsluizen Maassluis Dijkpolder Wilhelminahaven Schiedam Stadskwekerij/Veilingterrein Stormpolder Hoek van Holland 	Expertbeoordeling
Klimaatmitigatie	Energiegebruik CO ₂ -emissie	Toe- afname kilometrage x emissiefactor <ul style="list-style-type: none"> Auto en OV Vrachtauto/rail/binnenvaart Effecten op modal split	Resultaten van RVMK + resultaten van expertgroep
Behoud van groene omgeving (natuur en landschap)	Natura2000-gebieden (behoud of versterking) EHS (aantasting-behoud-versterking) Waardevolle landschappen (aantasting-behoud-versterking)	Per gebied een risicobeoordeling voor het optreden van significante negatieve effecten Optelsom van alle effecten per categorie en per alternatief	Voortoets passende beoordeling door middel van stoplichtmethode
Kwaliteit van de leefomgeving	Geluid Luchtkwaliteit Inpassing infra in stedelijke structuur	Omvang van geluidzones Weglengte met overschrijding grenswaarden van NO ₂ en PM ₁₀ Kwalitatieve beoordeling per inpassingsopgave	SRM Saneringstool
Veiligheid	Verkeersveiligheid Externe veiligheid Sociale veiligheid	Toe-afname Aantal ongevallen Toe-afname van groepsrisico en plaatsgebonden risico Kans op verbetering of verslechtering	Model met inschatting verkeersveiligheid Risicocontouren Expertbeoordeling

* Deze lijst is voorlopig en niet-limitatief. Tevens zal later een rangorde tussen deze locaties worden aangebracht.

Maatschappelijk nut en bekostiging worden in aparte studies (MKBA respectievelijk bekostigingsonderzoek) uitgevoerd en vormen geen onderdeel van de planmer.

4.4 Methode van vergelijking

De effecten worden per alternatief in beeld gebracht en vervolgens vergeleken met het referentiealternatief.

Indien mogelijk worden de alternatieven op basis van kwantitatieve informatie over de effecten beoordeeld. Voor de (sub)criteria waarvoor geen kwantitatieve informatie beschikbaar is, zal gebruik worden gemaakt van kwalitatieve gegevens of expertbeoordelingen.

4.5 Presentatievorm en beoordeling

De beoordeling van de alternatieven wordt in een beschrijving en scoringstabel inzichtelijk gemaakt. Om een totaal beoordeling van de alternatieven in één oogopslag mogelijk te maken, worden de afzonderlijke scores geaggregeerd tot een beoordeling op de hoofdcriteria. De scores worden per alternatief omgezet naar een rangorde voor de alternatieven. De presentatie van de scoringstabel wordt ondersteund met een kleur. Een fictief voorbeeld hiervan is weergegeven in onderstaande tabel.

Niet alle genoemde criteria vormen onderdeel van de planmer. Tijdens het werkproces zal nader worden vastgesteld op welke wijze de resultaten van de verschillende onderwerpen (criteria) worden gerapporteerd.

Tabel 16: Samenvattende beoordelingstabel

Samenvattende beoordelingstabel				
		Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Bereikbaarheid haven (via de weg)	Betrouwbaarheid HWN naar achterland en Greenports	1	2	2
	Reistijd haven – belangrijkste werkgebieden	2	3	1
Bereikbaarheid stad en regio (via de weg)	Betrouwbaarheid HWN en OWN	2	3	1
	Reistijd tussen belangrijkste woon- en werkgebieden	1	2	2
Bereikbaarheid stad en regio (via OV en fiets)	Betrouwbaarheid en capaciteit van OV-netwerk en fietsnetwerk	3	2	1
	Reistijd OV in relatie tot reistijd auto op belangrijke verbindingen binnen de regio	2	2	1
Effecten op ruimtelijke structuur van de regio Rotterdam	Ondersteuning van ruimtelijke opgaven	1	3	2
	Effecten (kansen en bedreigingen) van nieuwe infrastructuurnetwerk op ruimtelijke ontwikkelingen	1	2	2
Klimaatmitigatie	Energiegebruik CO ₂ -emissie	3	2	1
Behoud van groene omgeving (natuur en landschap)	Natura-2000-gebieden (risico op significante negatieve effecten)	3	2	1

Samenvattende beoordelingstabel				
		Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
	EHS (aantasting-behoud- versterking)	3	2	2
	Waardevolle landschappen (aantasting-behoud- versterking)	3	2	2
Kwaliteit van de leefomgeving	Geluid	2	1	1
	Luchtkwaliteit	2	1	1
	Inpassing infrastructuur in stedelijke structuur	1	2	3
Veiligheid	Verkeersveiligheid	1	2	3
	Externe veiligheid	3	2	1
	Sociale veiligheid	3	2	1

5 Milieueffectrapport

Het milieueffectrapport van de planmer (het planMER) dient de informatie te bevatten die redelijkerwijs mag worden verwacht, rekening houdend met:

- De huidige stand van kennis en beoordelingsmethoden;
- De fase van het besluitvormingsproces waarin het project zich bevindt, en;
- De mate waarin bepaalde aspecten beter op een ander niveau van dat proces kunnen worden beoordeeld, teneinde overlappende beoordelingen te vermijden.

De voortoets van de passende beoordeling zal onderdeel uitmaken van het milieueffectrapport: planMER.

Het milieueffectrapport zal deel uitmaken van de verkenning.

Het milieueffectrapport zal de volgende onderdelen/hoofdstukken bevatten:

- Samenvatting en conclusies;
- Inleiding;
- Werkwijze;
- Beknopte beschrijving van de alternatieven (waaronder het referentiealternatief);
- Beschrijving van de effecten;
- Beoordeling van de alternatieven;
- Voortoets voor de passende beoordeling;
- Leemtes in kennis.

6 Besluitvorming

6.1 Algemeen

Besluitvorming over het Masterplan vindt plaats in de vorm bestuurlijke overeenstemming tussen het Rijk (V&W in samenwerking met VROM), de Stadsregio Rotterdam, Gemeente Rotterdam en Provincie Zuid-Holland in het kader van Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar van 2009. Deze overeenstemming heeft betrekking op:

- De beschrijving van de problematiek;
- De te ontwikkelen visie;
- De te kiezen oplossingsrichting(en)/projecten;
- De financiële onderbouwing;
- De randvoorwaarden voor het vervolgproces;
- De opzet van besluitvorming in het vervolgproces (o.a. wel/geen structuurvisie).

6.2 Betrokkenheid van andere overheden, organisaties en burgers

Rotterdam Vooruit heeft een brede scope (weg en OV, personen- en goederenvervoer en een ruim studiegebied) en de ambities met betrekking tot de kwaliteit van en het draagvlak voor het eindresultaat zijn hoog.

Om aan deze brede scope én bovengenoemde ambities recht te doen, voorziet de projectaanpak⁶ erin om alle betrokkenen vroegtijdig te betrekken op een manier die recht doet aan zowel de projectbelangen als die van de betrokkenen. Deze betrokkenheid kan bestaan uit informeren, consulteren, participeren. Vroegtijdig en in relatie tot de voortgang van het project.

Burgers

Door middel van een intensief participatieproces is tussen 9 februari – 9 maart 2009 aan burgers gevraagd hun mening te geven over de infrastructurele problematiek rondom Rotterdam en mogelijke oplossingsrichtingen. Uitgangspunt hiervoor was de wens van de projectorganisatie om informatie te verkrijgen ter aanvulling op en versterking van de verdere planvorming. De focus bij de vraagstelling lag op:

- Ervaringen van 'burgers' over de huidige bereikbaarheid;
- Vertrekpunten bij het bedenken van oplossingen zodat bestuurders straks bij het kiezen van het beste plan rekening kunnen houden met wat 'burgers' belangrijk vinden;
- Knelpunten die 'burgers' ervaren;
- Ideeën die 'burgers' hebben om de toekomstige bereikbaarheidsproblemen op te lossen.

Het belangrijkste middel voor de participatie was de website www.ideeënbus.nu, gekoppeld aan de projectwebsite, www.rotterdamvooruit.nl. Om ook mensen te bereiken die moeilijk via internet bereikbaar zijn, ging een team van enquêteurs en projectteamleden de straat op om mensen te interviewen. Dit gebeurde onder meer tijdens een tiental inloopbijeenkomsten in publieke gelegenheden en in of bij openbaar vervoer. Allochtonen en jongeren werden bereikt met interviews door een multicultureel marktonderzoeksbureau door op diverse jongerenlocaties te enquêteren.

Aan het participatieproces is bekendheid gegeven door een intensieve communicatiecampagne in de Rotterdamse regio

⁶ Deze aanpak is mede gebaseerd op de aanbevelingen van de Commissie Elverding.

Hoofdlijnen uitkomsten participatietraject.

Uit een eerste beoordeling van het participatieproces komen drie kernboodschappen naar voren:

- Neem het fietsnetwerk en -voorzieningen mee in de voorbereiding van de planvorming.
- Vervoersknooppunten (OV) en de omgeving daarvan (veiligheid) zijn belangrijk aandachtspunt.
- Dat geldt ook voor frequentie, aansluiting- en overstapmogelijkheden binnen het OV.

Tevens kwam veel informatie ter beschikking over de ervaringen van de burgers met de huidige bereikbaarheid en vertrekpunten die voor toekomstige besluitvorming belangrijk zijn.

De volgende fase van de verkenning behelst het toetsen en wegen van de verrijkte oplossingsrichtingen. In het tweede spoor van het interactieve proces worden hierbij ook de inzichten en ideeën van de inwoners, automobilisten en openbaar-vervoergebruikers betrokken. Een representatieve afspiegeling van de (deel)regio's (panel) beoordeelt en weegt de oplossingsrichtingen.

Het doel hiervan is dat dit zal leiden tot breder gedragen voorkeursalternatief (Masterplan).

Kwaliteit

Belangrijk is ook de kwaliteitsborging van proces en inhoud. Voor deze kwaliteitsborging wordt voor het Masterplan gebruik gemaakt van de begeleidingsgroep van de MKBA, groepen deskundigen op de verschillende deelaspecten en een Reflectiegroep. Voor de planmer wordt de Commissie voor de m.e.r. advies gevraagd over proces en inhoud. Hun diversiteit, deskundigheid en ervaring helpt de projectorganisatie lacunes, onevenwichtigheden etc. op te sporen en te borgen.

Decentrale overheden en maatschappelijke organisaties

De betrokkenheid van decentrale overheden krijgt gestalte via de instelling van een breed bestuurlijk overleg, waaraan alle gemeenten in het studiegebied deelnemen. Colleges en raden van de betrokken gemeenten worden periodiek geïnformeerd over de voortgang en tussenresultaten.

Vanuit het Breed Overleg Overheden wordt een bestuurlijke kerngroep gevormd (de zogeheten 'dagelijkse vertegenwoordiging'). Deze kerngroep zal zich inzetten voor een breed gedragen besluit waarin de regionale ontwikkelingen ten behoeve van Rotterdam Vooruit worden gewaarborgd. De kerngroep bestaat uit enkele bestuurders binnen het studiegebied die de verschillende kernkwesties vertegenwoordigen.

De (inhoudelijke) betrokkenheid van maatschappelijke en koepelorganisaties, bedrijfsleven en burgers zal gewaarborgd worden via enerzijds de (formele) inspraakprocedures en anderzijds het informatie- en participatieproces in algemene zin.

6.3 Proces en planning

De planning is opgenomen in onderstaande tabel.

Periode	Stap	Toelichting
Mei 2009	Aanvullende Startbeslissing MIRT-verkenning	Zie bijlage D
mei/juni/juli 2009	Notitie Reikwijdte en detailniveau	Publicatie en raadpleging*
September 2009	Definitieve rapportage en concept Masterplan voor het MIRT-najaarsoverleg	
Okt/nov 2009	Besluitvorming MIRT najaars-overleg	In MIRT najaarsoverleg vaststellen van bestuurlijke overeenkomst en Masterplan
Nov/dec 2009	planMER ter visie	Toets en advisering

* Het formele startmoment van de planmer gebeurt door middel van een openbare bekendmaking (advertentie). Tegelijk wordt de notitie Reikwijdte en Detailniveau openbaar gemaakt door plaatsing op de web-

site www.rotterdamvooruit.nl. De raadpleging van betrokken overheden en maatschappelijke organisaties over de planmer zal gelijk oplopen met het Breed overleg overheden.

Bovenstaande planning kan door het proces aan verandering onderhevig zijn. Op de website www.rotterdamvooruit.nl kunt u een actuele planning vinden.

Woordenlijst

Alternatieven

In deze notitie staan alternatieven voor een samenhangend pakket van maatregelen, dat samen of individueel een mogelijke oplossing vormt.

Bevoegd Gezag

De instantie die bevoegd is tot het nemen van een besluit in het kader van de Tracéwet en de Wet Milieubeheer.

Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.)

Een landelijke commissie van onafhankelijke deskundigen. De commissie adviseert het Bevoegd Gezag over de richtlijnen voor het MER en over de kwaliteit en volledigheid ervan.

Ecologische hoofdstructuur

Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.

Externe veiligheid

Het risico dat mensen op en rond de weg lopen door een ongeval van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg.

Grenswaarde

Kwaliteitsniveau van water, bodem, lucht of geluid dat minimaal moet worden bereikt of gehandhaafd.

Groepsrisico

De kans dat een groep personen tegelijkertijd overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Hoofdwegennet

Stelsel van A-wegen dat de hoofdstructuur van het Nederlandse wegennet vormt. Deze wegen worden beheerd door Rijkswaterstaat.

HOV

Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Infrastructuur

Wegen, spoorwegen, vliegvelden.

Kilometerprijs/kilometerheffing

Een door de weggebruiker te betalen prijs per gereden kilometer, gedifferentieerd naar plaats, tijd en milieu. Ook bekend onder de term prijsbeleid.

Kosten-batenanalyse (KBA)

Een analyse van voor- en nadelen (kosten en baten) die alle partijen in de nationale samenleving ondervinden van de uitvoering van een project. De kosten-batenanalyse is een instrument om het economische rendement van een project(alternatief) te bepalen.

Langzaam verkeer
Fietsers en wandelaars.

mer

Milieueffectrapportage; met kleine letters. Hiermee wordt de in de wet Milieubeheer de voorgeschreven procedure aangeduid, die bestaat uit het maken van de Startnotitie, inspraak, richtlijnen, adviezen, Milieueffectrapport, het beoordelen en gebruiken van het Milieueffectrapport in de besluitvorming en de evaluatie.

MER of planMER

Milieueffectrapport; met de hoofdletters MER. Hiermee wordt het document aangeduid waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief staan beschreven.

MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport)

Bijlage bij de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen die gedaan worden om de mobiliteitskeuze van individuen te beïnvloeden.

Nationaal Milieubeleidsplan

In dit beleidsplan licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Opgesteld door het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Nota Mobiliteit (NoMo)

Nota waarin het Nederlandse mobiliteitsbeleid is vastgelegd (2004).

Onderliggend wegennet

Alle wegen in Nederland die niet tot het hoofdwegennet behoren. Deze wegen zijn in beheer bij andere wegbeheerders dan Rijkswaterstaat.

Ontsnippering

Het tegengaan van de versnippering van natuurgebieden door het aanleggen van ecologische verbindingen over wegen en andere infrastructurele werken heet ontsnippering.

OV

Openbaar Vervoer

Plaatsgebonden risico

De kans dat een persoon die langdurig en onbeschermd op een plaats nabij een risicovolle activiteit verblijft, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Planmer

Milieueffectrapport voor globale plannen of programma's. Hiermee wordt de in de wet Milieubeheer voorgeschreven procedure aangeduid die bestaat uit een openbare bekendmaking, raadpleging, Milieueffectrapport ter visie legging en advisering.

Prijsbeleid

De minister van Verkeer en Waterstaat is bezig met plannen om automobilisten te laten betalen voor automobilititeit. Ook wel bekend onder de naam kilometerheffing.

Referentiesituatie

De situatie waarin de weg blijft zoals hij is en er niets extra's gebeurt.

Rijbaan

Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer. De begrenzing ervan is een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard.

Rijstrook

Begrensd gedeelte van de rijbaan dat breed genoeg is voor het berijden daarvan door autoverkeer. Een rijbaan kan meerdere rijstroken bevatten.

Risicocijfer

Het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers (verkeersprestatie: weglengte \times intensiteit). Het risicocijfer wordt per drie jaar berekend.

Robuustheid

Het vermogen van een netwerk om verstoringen op te kunnen vangen; denk hierbij aan de beschikbaarheid van alternatieve routes voor het geval zich calamiteiten op het wegennet voordoen.

Sociale veiligheid

De mate waarin men zich vrij van dreiging en/of confrontatie met/zonder geweld in een bepaalde omgeving kan bewegen.

Verkeersintensiteit

De hoeveelheid verkeer op een snelweg. Deze wordt vaak berekend met verkeersmodellen die voor een toekomstjaar een inschatting van de hoeveelheid verkeer kunnen geven.

Voertuigverliesuren

Het aantal uren extra reistijd vergeleken met de situatie zonder vertragingen.

Bijlagen

A. Kennisgeving (advertentie)

Kennisgeving

Vorbereiding Masterplan en plan-mer MRT-verkenning Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar (Rotterdam Vooruit)

Met het plaatsen van deze advertentie starten de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat en de heer Vervaeke, portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam (tevens wethouder Verkeer en Vervoer en Economie van de gemeente Rotterdam) op grond van de Wet milieubeheer de procedure van de plan-mer voor een MIRT-verkenning* 'Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar'.

Deze verkenning moet in het najaar van 2009 uitmonden in een bestuurlijke voorkeur die wordt vastgelegd in een Masterplan. Dit Masterplan is een ontwikkelingsvisie inclusief een concreet pakket aan maatregelen, waarover de betrokken overheden (ministeries van Verw en VROM, Stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland) het eens zijn. Dit Masterplan vormt de basis voor de ontwikkeling van een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem voor de periode 2020-2040.

Achtergrond

Uit berekeningen blijkt dat de ruit van Rotterdam (de snelwegen rond Rotterdam) in de periode 2020-2040 nog steeds fileproblemen ondervindt door teveel verkeer op de snelwegen. Dit ondanks alle maatregelen die reeds gepland zijn, zoals de voorgenomen aanleg van de A13/A16, de A4 tussen Schiedam en Delft en verbreding van de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein. Daarom hebben de minister van Verw en de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam in oktober 2008 afgesproken een verkennende studie te starten naar oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek op de ruit van Rotterdam en de ontsluiting van de haven. Om een duurzame bereikbaarheid van de Rotterdamse regio te garanderen, zijn op de middellange termijn (2020), maar ook op de lange termijn (2040) forse investeringen noodzakelijk.

Plan-mer en Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Tijdens de plan-mer** wordt onderzocht wat de gevolgen van het Masterplan zijn op natuur en milieu. De resultaten van de plan-mer studie worden gepubliceerd in de vorm van een Milieueffectrapport (het PlanMER)***. Voordat het Milieueffectrapport wordt opgesteld, stelt het bevoegd gezag een Notitie Reikwijdte en Detailniveau op. Deze notitie geeft een beeld en de afbakening van de voorgenomen plannen, van te onderzoeken alternatieven en milieueffecten hiervan in onderstaand gebied.



Samenhangende benadering

Rotterdam Vooruit heeft een brede en samenhangende benadering van:

- autoverkeer, openbaar vervoer en fiets;
- personen- en goederenvervoer;
- het beter benutten van bestaande en de aanleg van nieuwe infrastructuur;
- de bereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling en duurzaamheid (milieu).

De drie gebieden waar het om gaat:

Binnen de regio zijn drie deelgebieden te onderscheiden:

- het havengebied langs de Nieuwe Waterweg, Voorne Putten en Hoekse Waard (Worldports);
- het centrale, stedelijke gebied binnen en nabij de ruit van Rotterdam (Worldcity);
- het gebied tussen Rotterdam, Den Haag en Gouda (Metropoolregio) is nog onderverdeeld in:
 - Tussen gebied Rotterdam - Den Haag
 - A20 zone
 - Oostflank



Elk deelgebied heeft meerdere oplossingsrichtingen. Het totale overzicht hiervan kunt u vinden in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Burgerraadpleging vooraf

In de voorfase is van 9 februari tot 9 maart 2009 een intensieve campagne gevoerd waarin inwoners en reizigers zijn gevraagd hun mening te geven over de bereikbaarheid in de regio Rotterdam en de mogelijke oplossingen.

Raadpleging en inspraak

Overheden en belanghebbenden worden geïnformeerd en geraadpleegd over reikwijdte en detailniveau van de plan-mer. Tevens zal de Commissie voor de m.e.r. om advies worden gevraagd.

Na het totstandkomen van het Masterplan en het Milieueffectrapport (PlanMER) zullen de rapporten ter visie worden gelegd. Dit wordt verwacht in het najaar van 2009. U kunt dan in een (formele) inspraakprocedure uw zienswijze op de resultaten van de MIRT-verkenning geven.

Hoe komt u aan meer informatie?

Op www.rotterdamvooruit.nl vindt u meer informatie over de plan-mer. U vindt daar ook informatie over deze raadpleging. Voor nadere vragen kunt u contact opnemen met de projectorganisatie, e-mail info@rotterdamvooruit.nl. U kunt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ook opvragen (postbus 556, 3002 AN Rotterdam) of deze downloaden: www.rotterdamvooruit.nl.

- * MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
- ** Plan-mer: Procedure van de Milieueffectrapportage voor globale plannen
- *** PlanMER: Milieueffectrapport

ROTTERDAM
VOORUIT



B. Lijst van te raadplegen overheden

Overheden	Postbus	Postcode	Plaats
Gemeenten:			
Gemeente Rotterdam	Postbus 70012	3000 KP	Rotterdam
Gemeente Schiedam	Postbus 1501	3100 EA	Schiedam
Gemeente Spijkenisse	Postbus 25	3200 AA	Spijkenisse
Gemeente Bernisse	Postbus 70	3218 ZH	Heenvliet
Gemeente Brielle	Postbus 101	3230 AC	Brielle
Gemeente Hellevoetsluis	Postbus 13	3220 AA	Hellevoetsluis
Gemeente Albrandswaard	Postbus 1000	3160 GA	Rhoon
Gemeente Barendrecht	Postbus 501	2990 EA	Barendrecht
Gemeente Capelle aan den IJssel	Postbus 70	2900 AB	Capelle aan den IJssel
Gemeente Krimpen aan den IJssel	Postbus 200	2920 AE	Krimpen aan den IJssel
Gemeente Lansingerland	Postbus 1	2650 AA	Berkel en Rodenrijs
Gemeente Maassluis	Postbus 550	3140 AB	Maassluis
Gemeente Ridderkerk	Postbus 271	2980 AG	Ridderkerk
Gemeente Rozenburg	Postbus 1023	3180 AA	Rozenburg
Gemeente Vlaardingen	Postbus 1002	3130 EB	Vlaardingen
Gemeente Binnenmaas	Postbus 5455	3299 ZH	Maasdam
Gemeente Oud-Beijerland	Postbus 2003	3260 EA	Oud-Beijerland
Gemeente Korendijk	Postbus 3708	3265 ZG	Piershil
Gemeente Strijen	Postbus 5881	3290 EA	Strijen
Gemeente Cromstrijen	Postbus 7400	3280 AE	Numansdorp
Gemeente 's-Gravendeel	Postbus 5126	3295 ZG	's-Gravendeel
Gemeente Westland	Postbus 150	2670 AD	Naaldwijk
Gemeente Westvoorne	Postbus 550	3235 ZH	Rockanje
Gemeente Delft	Postbus 78	2600 ME	Delft
Gemeente Midden-Delfland	Postbus 1	2636 ZG	Schippluizen
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Postbus 1	2640 AA	Pijnacker
Gemeente Alblasterdam	Postbus 2	2950 AA	Alblasterdam
Gemeente Dordrecht	Postbus 8	3300 AA	Dordrecht
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht	Postbus 34	3340 AA	Hendrik-Ido-Ambacht
Gemeente Papendrecht	Postbus 11	3350 AA	Papendrecht
Gemeente Sliedrecht	Postbus 16	3360 AA	Sliedrecht
Gemeente Zwijndrecht	Postbus 15	3330 AA	Zwijndrecht
Gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel	Postbus 100	2910 AC	Nieuwerkerk aan den IJssel
Gemeente Moordrecht	Postbus 100	2840 AA	Moordrecht
Gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle	Postbus 30	2760 AA	Zevenhuizen
Regionaal:			
Stadsgebied Haaglanden	Postbus 66	2501 CB	Den Haag
Stadsregio Rotterdam	Postbus 21051	3001 AB	Rotterdam
Provincies:			
Provincie Zuid-Holland	Postbus 90602	2509 LP	DEN HAAG

Overheden	Postbus	Postcode	Plaats
Ministeries:			
Ministerie Verkeer & Waterstaat	Postbus 20901	2500 EX	Den Haag
Ministerie VROM	Postbus 20951	2500 EZ	Den Haag
Ministerie LNV Directie Regionale zaken West	Postbus 19143	3501 DC	Utrecht
Hoogheemraadschap/waterschap:			
Hoogheemraadschap van Rijnland	Postbus 156	2300 AD	Leiden
Hoogheemraadschap van Delfland	Postbus 3061	2601 DB	Delft
Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard	Postbus 4059	3006 AB	Rotterdam
Waterschap De Hollandse Delta	Postbus 4103	2980 GC	Ridderkerk
De Unie van Waterschappen	Postbus 93218	2509 AE	Den Haag

C. Randstad Urgent contract 27-8-2008



REGIO ROTTERDAM EN HAVEN: DUURZAAM BEREIKBAAR (MIRT-VERKENNING RUIT ROTTERDAM)

DOEL

Het project REGIO ROTTERDAM EN HAVEN: DUURZAAM BEREIKBAAR (MIRT-Verkenning Ruit Rotterdam) heeft 2 doelen. Ten eerste het opstellen van een breed gedragen, integrale multimodale visie op de bereikbaarheid van de regio Rotterdam. Ten tweede het vormgeven van een pakket maatregelen en financieringsafspraken, waarmee de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit worden gehaald en een duurzame bereikbaarheid van het stedelijk gebied en de Rotterdamse haven op lange(re) termijn worden gegarandeerd. De verkenning naar de 2e ontsluiting van de haven is integraal onderdeel van deze verkenning. De resultaten van de Business Case Nieuwe Waterwegverbinding van de private partijen worden meegenomen in deze Verkenning Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar. Hetzelfde geldt voor de resultaten van het Project Mainport Corridor Zuid (PMZ). Het Masterplan dat deze verkenning zal opleveren krijgt in formele zin de status van een vastgestelde verkenning of het MIRT-spelregelkader. Dit houdt in dat voor alle concrete projecten, dus ook voor een 2e ontsluiting van de haven, en maatregelen die uit dit Masterplan volgen direct een MIRT-planstudie (of vergelijkbaar proces) kan starten.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat en

Jeannette Baijau, portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

- Ten behoeve van het Bestuurlijk MIRT overleg in het voorjaar 2009 een tussenrapportage op te stellen met de hoofdlijnen van het Masterplan en een opsomming van (mogelijke) besprekingspunten voor het najaarsoverleg 2009;
- Vaststellen van het Masterplan Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar in het najaar van 2009. De verkenning van de 2e ontsluiting van de haven van Rotterdam maakt deel uit van dit Masterplan. Het Masterplan heeft de status van vastgestelde verkenning conform MIRT spelregelkader. Een pakket van maatregelen en bijbehorende financieringsafspraken maken onderdeel uit van het Masterplan. Besluitvorming hierover zal plaatsvinden in het bestuurlijk najaarsoverleg in 2009 over het MIRT 2010;
- Op basis van de resultaten van deze verkenning afspraken te maken over de start van planstudies in het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2009;
- Opleveren van de planstudie 2e ontsluiting haven Rotterdam begin 2012, onder de voorwaarde dat het Voorkeursbesluit Kabinet en de bespreking in de Tweede Kamer eind 2009 plaatsvinden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- Als projectminister op te treden namens de Rijkspartijen;
- De afspraken m.b.t. dit project namens de Rijksoverheid uit te voeren;
- De samenhang te bewaken met andere gerelateerde Randstad Urgent en MIRT-projecten;
- de verbetering van de bovenstaande bereikbaarheidsproblematiek op te nemen in de Mobiliteitsaanpak.

De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam verbindt zich daartoe:

- Op te treden namens de regio;
- De afspraken m.b.t. dit project namens de regio uit te voeren/te bewerkstelligen dat deze door de regionale en lokale overheden worden uitgevoerd;
- Draagvlak te creëren in de regio voor het Masterplan Rotterdam Duurzaam Bereikbaar.

De ambassadeur van dit project is Hans Huys in 't Veld

PROJECTOMSCHRIVING

Het uitvoeren van een MIRT-Verkenning, uitmondend in het Masterplan Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar, met multimodaliteit, Integraliteit en duurzaamheid als uitgangspunten. Een gedragen beeld van de problematiek en daarbij behorende oplossingen en afspraken over een gezamenlijk financieringsprogramma maken onderdeel uit van het Masterplan. Een door betrokken partijen gedragen basis bieden voor het nemen van besluiten over het vervolg in de vorm van planstudies. De MIRT-Verkenning zal conform het gedachtegoed van de Commissie Everdijng worden uitgevoerd.

AANLEIDING

Uit de Landelijke Markt en CapaciteitsAnalyse (LMCA) wegen is gebleken, dat de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit (NoMo) op de Ruit van Rotterdam zonder extra maatregelen niet worden gehaald. Daarbij is ervan uitgegaan, dat de geplande wegenprojecten (zoals de A4 Delft – Schiedam, de A13/16 en de A15 MaVa) zijn gerealiseerd en Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) is ingevoerd. Tijdens het bestuurlijk overleg van oktober 2007 hebben de bestuurders gesteld dat de bereikbaarheidsproblematiek rond Rotterdam prioritair is voor de Zuidvleugel en vraagt om integrale, multimodale en gebiedsgerichte benadering.

Daarbij komt dat de eenzijdige ontsluiting van de Rotterdamse haven via de weg kwetsbaar te noemen is. De Verkenning 2e ontsluiting van de haven Rotterdam is in 2007 opgenomen in het Randstad Urgent programma. De te maken keuzes hier omtrent hebben een zeer grote invloed op de verdere ontwikkelingen binnen de regio Rotterdam. Juist om een integrale benadering te bewerkstelligen is de Verkenning 2e ontsluiting haven Rotterdam onderdeel van deze MIRT-Verkenning. Deze brede aanpak moet leiden tot een breder draagvlak en tijdwinst in de volgende fasen.

De Stadsregio en de gemeente Rotterdam hebben hun ruimtelijk beleid en het verkeers- en vervoersbeleid vastgelegd in het RR2020, de Stadsvisie, het RVVP en VVPR. Hierin staan economische sterke stad en regio aantrekkelijk zijn om te wonen en goede bereikbaarheid centraal.

Met onder andere de bovenstaande bouwstenen, de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte als basis is een plan van aanpak voor een MIRT verkenning Ruit Rotterdam opgesteld dat in mei 2008 is in het bestuurlijk overleg over het MIRT is vastgesteld.

DOEL

De MIRT-Verkenning Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar zal de eerste echte MIRT-Verkenning worden die in gezamenlijkheid wordt uitgevoerd. Het doel van deze MIRT-Verkenning is om te komen tot:

- een gedragen beeld van het probleem en de oplossingsrichtingen met multimodaliteit, Integraliteit en duurzaamheid als uitgangspunt;
- een helder beeld van de kosten en de (maatschappelijke) baten van de oplossingen en zicht op financiering hiervan;
- voorbereiden van aansluitend planstudie- en besluitvormingstraject op basis van 'samen slagvaardig kiezen';
- een beeld van de belangrijkste milieueffecten (strategische milieu beoordeling).

Kortom de MIRT-Verkenning moet leiden tot één bestuurlijke voorkeur en een helder beeld over het vervolgproces incl. een gezamenlijk financieringsprogramma: "op weg naar een regionaal MIRT".

SCOPE

Het onderzoeksgebied betreft voornamelijk het gebied ter grootte van de Stadsregio Rotterdam en het Westland. De definitieve gebiedsafbakening zal bij de probleemanalyse nader en in gezamenlijkheid worden vastgesteld. Aan de scope van deze verkenning wordt ten opzichte van het bestuurlijk vastgestelde plan van aanpak de bereikbaarheidsproblematiek A20-oost toegevoegd. Uit de netwerkanalyse Zuidvleugel en de LMCA wegen is gebleken dat dit wegvak voor de lange termijn een knelpunt is. Nu de MIRT-Verkenning Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar is gestart, is het niet efficiënt om een verkenning naar de A20 als separate studie uit te voeren.

De volgende beleidsplannen en visies vormen het startkader voor deze verkenning:

- Nota Mobiliteit, ABW en Mobiliteitsaanpak VerW;
- Nota Ruimte, Randstad 2040;
- Stadsvisie 2030, RR 2020, Havenplan 2020;
- Uitvoeringsagenda RVP (stadsregio), VVPR (gemeente), PVP (provincie);
- Beleidsbrief Duurzame mobiliteit (gemeente Rotterdam).

SAMENHANG

De MIRT-Verkenning Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar hangt samen met een scala aan lopende projecten en studies, met name de Randstad Urgent projecten A4 Delft – Schiedam, de A13/16 en de A15 Maasvlakte – Vaanplein.

In de MIRT-Verkenning worden deze projecten die nu nog in studie zijn als gerealiseerd beschouwd. Er sprake van samenhang met 2 andere MIRT-Verkenningen die opgestart zullen worden, te weten de MIRT-Verkenning Haaglanden en de MIRT-Verkenning Rotterdam – Antwerpen.

Binnen de stadsregio en gemeente is samenhang met de andere Randstad Urgent projecten in de regio Rotterdam zoals PMR, Stadshavens, Containertransierum en de planstudie Pleinweg (Stadsweg Zuid), de verkenning Bundels op Noord en het Binnenstadsplan.

RESULTAAT

Het beoogde resultaat is uiteindelijk het halen van de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit en een duurzame bereikbaarheid voor het stedelijk gebied en een robuuste ontsluiting van de haven te garanderen op de lange termijn.

DIENSTREGELING

De MIRT-Verkenning Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar is 3e kwartaal 2008 gestart.

- Inventarisatie denkbeelden en ontwikkelingsrichtingen (3e en 4e kwartaal 2008);
- Uitwerken scenario's en effectbepaling (1e en 2 kwartaal 2009);
- Opstellen Masterplan (2e en 3e kwartaal 2009);
- Bestuurlijke behandeling en vaststellen van het Masterplan Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar in het vierde kwartaal van 2009;
- Besluitvorming over maatregelenpakket en financieringsafspraken in bestuurlijk najaarsoverleg MIRT 2010 (najaar 2009);
- Planstudie 2e ontsluiting haven Rotterdam (begin 2012).

FINANCIERING

Het rijk en de betrokken regionale overheden dragen gezamenlijk zorg voor dekking van de kosten van de MIRT verkenning. In het Bestuurlijk Najaarsoverleg in 2009 over het MIRT 2010 zullen financieringsafspraken worden gemaakt over het maatregelenpakket.

ORGANISATIE

Deelnemers aan de MIRT-Verkenning zijn:

- het Rijk (VerW, VROM, EZ, LNV, Financien);
- de regio (stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam, provincie Zuid Holland);
- overigen (het Havenbedrijf Rotterdam, nader te selecteren bedrijven en burgers).

Er zal gebruik worden gemaakt van de ARKO-systematiek en het 4B-model.

Kern van het 4B-model is dat naast Bestuurders en Bureaucraten (ambtenaren) Burgers en Bedrijven worden benaderd om mee te denken over het probleem en de oplossingsrichtingen en daar ook in te participeren.

SLOTBEPALINGEN

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

De minister van Verkeer en Waterstaat

Namens het dagelijks bestuur
van de stadsregio Rotterdam,
de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer

Camiel Eurlings

Jeannette Baljeu

Vastgesteld op 27 oktober 2008

D. Aanvullende Startbeslissing MIRT-verkenning

Rotterdam Vooruit

Regio Rotterdam en Haven: duurzaam bereikbaar

AANVULLENDE STARTBESLISSING

Opgesteld door: **Projectdirectie Sneller&Beter**

08-05-2009

INHOUDSOPGAVE

1. Aanleiding en urgentie van de opgave	3
1.1. Inleiding	3
1.2. Opgave	4
1.3. Doel verkenning	4
2. Gebiedsgerichte aanpak	5
2.1. Scope	5
2.2. Keuze formeel kader: vorm verkenning	6
2.3. Inhoudelijke clusters	7
3. Trekkerschap, rol- en taakverdeling	8
3.1 Trekkerschap en verantwoordelijkheden	8
3.2 Betrokken partijen en organisatie	9
4. Draagvlak, consultatie en participatie	9
4.1. Betrokken actoren	9
4.2. Vormgeving participatieproces	9
4.3. Breed overleg decentrale overheden	10
4.4. Maatschappelijke en koepelorganisaties	10
4.5. Publieksparticipatie	10
5. Planning en doorlooptijd	11

1. Aanleiding en urgentie van de opgave

1.1. Inleiding

Uit verkeersprognoses blijkt dat de Ruit van Rotterdam (de snelwegen rond Rotterdam) ondanks alle maatregelen die reeds voorzien zijn in de periode 2020-2040 nog steeds niet voldoet aan de normen die daarvoor gesteld zijn t.a.v. doorsstroming en goede bereikbaarheid. Daarom is in het MIRT-overleg van 31 oktober 2007 door de wethouder Verkeer en Vervoer van Rotterdam als portefeuillehouder verkeer en vervoer van de stadsregio Rotterdam en de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM en gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Zuid-Holland afgesproken om in 2008 een verkennende gebiedsgerichte studie te starten naar oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek op de Ruit van Rotterdam, in combinatie met de binnenstedelijke bereikbaarheid van Rotterdam en de ontsluiting van de haven. De minister van VenW heeft aangegeven de aanpak van deze problematiek als prioriteit te beschouwen voor de Zuidvleugel. Om een duurzame bereikbaarheid van de Rotterdamse regio te garanderen, zijn vooral op de (middel)lange termijn aanvullend forse investeringen in een robuust mobiliteitsstelsel noodzakelijk.

Op 27 oktober 2008 hebben de portefeuillehouder verkeer en vervoer en de minister van VenW als bestuurlijk trekkerduo de formele start gemarkeerd van de uitvoering van een (MIRT)verkenning naar mogelijke oplossingen van deze problematiek door ondertekening van het Randstad Urgent contract. De MIRT verkenning moet eind 2009 leiden tot één bestuurlijke voorkeur van rijk, regio en provincie in combinatie met een breed gedragen beeld van het probleem en de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio tot 2040 met multimodaliteit, integraliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt. Een pakket van maatregelen en bijbehorende financieringsafspraken maken onderdeel uit van het Masterplan. Besluitvorming hierover zal plaatsvinden in het bestuurlijk najaarsoverleg in 2009 over het MIRT 2010.

De formele besluiten aan rijkszijde worden genomen door de minister van VenW in overeenstemming met de minister van VROM.

In april 2008 is het advies van de Commissie 'Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten' (Commissie VBI) verschenen. De Commissie VBI bepleit een drastische aanpassing van het werken aan infrastructurele projecten. Het kabinet heeft de aanbevelingen van de Commissie VBI integraal overgenomen en in oktober 2008 het Actieplan Sneller en Beter naar de Tweede Kamer toegezonden. In dit actieplan staan een groot aantal acties opgenomen gericht op de implementatie van de adviezen van de Commissie VBI. Eén van de acties is gericht op het uitvoeren van nieuwe verkenningen conform de aanbevelingen van de Commissie VBI. Gezien het belang dat wordt gehecht aan het project Ruit Rotterdam is besloten om de reeds in 2008 gestarte verkenning zoveel mogelijk langs deze lijnen uit te voeren. Daarbij wordt aangetekend dat, aangezien het huidige juridische kader nog niet in lijn is met de 'sneller en beter' aanpak, daarbij gezocht moet worden naar een zorgvuldige combinatie van het oude en het nieuwe regime. Zolang er geen nieuw regime is zal voldaan moeten worden aan de vigerende wetgeving.

Conform de Sneller en Beter aanpak wordt als startpunt van de verkenning daarom alsnog een startbeslissing genomen. Dit document geeft invulling daaraan en beoogt een aanvulling te zijn op het reeds in oktober 2008 ondertekende Randstad Urgent-contract. Dit is ook in lijn met de afspraak, gemaakt in het BO MIRT en bevestigd in een brief aan de Tweede Kamer, dat de verkenning Ruit Rotterdam conform het advies van de Commissie wordt uitgevoerd. Deze startbeslissing is afgestemd met alle direct betrokken partijen, te weten het Ministerie van VenW en VROM, de Provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Gemeente Rotterdam.

De startbeslissing is onder meer gebaseerd op en verder uitgewerkt in het plan van aanpak Rotterdam Vooruit, d.d. 17 november 2008 en de daarbij behorende bijlagen. Verder zijn de meeste recente inzichten en ontwikkelingen erin verwerkt. Hoewel de vorm waarin deze

startbeslissing is gegoten de opbouw volgt die is neergelegd in het MIRT spelregelkader en in de Sneller&Beter aanpak wordt beoogd, kan het zijn dat het voor een startbeslissing te hanteren format in de nabije toekomst nog wordt aangepast.

1.2 Opgave

De Stadsregio en de gemeente Rotterdam hebben hun ruimtelijk beleid en het verkeers- en vervoersbeleid vastgelegd in het RR2020, de Stadsvisie, het RVVP en VVPR. Hierin staan een economisch sterke stad en regio die aantrekkelijk zijn om te wonen, een verbetering van de internationale concurrentiepositie en goede bereikbaarheid centraal. De noodzaak van een goede bereikbaarheid in deze regio wordt ook onderschreven o.m. door analyses en adviezen van de OESO en de commissie Kok. Uit deze en andere analyses blijkt dat er juist grote zorgen zijn ten aanzien van de bereikbaarheid in deze regio.

Uit de Landelijke Markt en Capaciteits Analyse (LMCA) wegen is gebleken, dat de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit (NoMo) op de Ruit van Rotterdam zonder extra maatregelen niet worden gehaald. Daarbij is ervan uitgegaan, dat de geplande wegenprojecten (zoals de A4 Delft – Schiedam, de A13/16 en de A15 MaVa) zijn gerealiseerd en Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) is ingevoerd.

Daarbij komt dat er grote zorgen zijn ten aanzien van de eenzijdige ontsluiting van de Rotterdamse haven en daarmee de kwetsbaarheid van de achterlandverbindingen. De afwikkeling van het wegverkeer van en naar de haven verloopt thans voornamelijk via de A15.

Vanuit de ambities van duurzaamheid zoals die zijn vastgesteld in het regeerakkoord en de visie van de gemeente Rotterdam op Duurzaamheid (Rotterdam Climate Initiative) moet duurzaamheid ook een belangrijke pijler worden van de oplossing. Het gaat daarbij om duurzaamheid in ecologische zin, maar de oplossing zal ook robuust en toekomstvast moeten zijn.

De te maken keuzes voor het oplossen van deze problematiek hebben een zeer grote invloed op de verdere ontwikkelingen binnen de regio Rotterdam. Omgekeerd zijn de ruimtelijke ambities in deze regio medebepalend voor de aard en omvang van de druk op het netwerk. Politiek-bestuurlijk is de wens geuit om de bereikbaarheidsproblematiek rond Rotterdam door middel van een integrale, multimodale en gebiedsgerichte benadering in kaart te brengen en op te lossen. Deze brede aanpak moet bovendien leiden tot een breder draagvlak en tijdswinst in de volgende fasen.

1.3 Doel verkenning

Doel van de MIRT-Verkenning Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar is om te komen tot:

- een gedragen beeld van het probleem en de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio tot 2040 met multimodaliteit, integraliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt;
- een helder beeld van de kosten en de (maatschappelijke) baten van de oplossingen, zicht op financiering van de maatregelen en de (publieke) ambities en mogelijkheden van PPS;
- een beeld van de belangrijkste milieueffecten (in de vorm van een planMER);
- voorbereiden van aansluitend planuitwerking- en besluitvormingstraject op basis van 'samen slagvaardig kiezen'.

Kortom de MIRT-Verkenning moet leiden tot één bestuurlijke voorkeur en daarmee één voorkeursalternatief en een helder beeld over het vervolgproces incl. een gezamenlijk financieringsprogramma. De bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit moeten worden gehaald en een duurzame bereikbaarheid van het stedelijk gebied en de Rotterdamse haven op lange(re) termijn worden gegarandeerd.

2. Gebiedsgerichte aanpak

2.1 Scope

De MIRT-verkenning heeft niet tot doel om een breder kader te stellen aan alle lopende planprocessen en daarmee een heroverweging te forceren. In tegendeel, deze planprocessen hebben hun eigen traject doorlopen en moeten nu voorvarend tot uitvoering worden gebracht. De MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit veronderstelt daarom een aantal projecten als zijnde uitgevoerd en begint de analyse vanuit dit gegeven. Concreet gaat het dan om de volgende projecten:

- MIRT-planstudieprojecten (tevens Randstad Urgent)
 - A4 Delft – Schiedam
 - A13-16
 - A 15 MaVa

- Randstad Urgent projecten
 - PMR (2e maasvlakte)
 - Container Transferium Rotterdam
 - Waterveiligheid 'centraal Holland'
 - Integrale gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder
 - Havengerelateerd bedrijventerrein
 - Ruggengraat voor Natuur en Recreatie
 - Stadshavens Rotterdam

- Bestuurlijke afspraken
 - Top 6 Programma aansluitingen

De volgende beleidsplannen en visies zijn uitgangspunten voor deze verkenning:

- Nota Mobiliteit, ABvM en Mobiliteitsaanpak VenW;
- Nota Ruimte, Randstad 2040;
- Stadsvisie 2030, RR 2020, Havenplan 2020;
- Uitvoeringsagenda RVVP (stadsregio), VVPR (gemeente), PVVP (provincie);
- Beleidsbrief Duurzame mobiliteit (gemeente Rotterdam).

Er is sprake van samenhang met 2 andere MIRT-Verkenningen die opgestart zijn, te weten de MIRT-Verkenning Haaglanden en de MIRT-Verkenning Antwerpen - Rotterdam (VAR).

Gebiedsafbakening

Het betreft een integrale verkenning binnen een omvangrijk studiegebied, bestaande uit de Stadsregio Rotterdam, het Westland, en de Hoeksche Waard. Daarnaast is er een sterke relatie met Haaglanden en Drechtsteden, zodat deze gebieden ook in de studie worden betrokken. Binnen het studiegebied is er een aantal deelgebieden met ieder een eigen identiteit/karakteristiek en opgave.

Aan de scope van deze verkenning wordt ten opzichte van het bestuurlijk vastgestelde plan van aanpak de bereikbaarheidsproblematiek A20-oost (Terbregse plein - Gouda) toegevoegd. Uit de netwerkanalyse Zuidvleugel en de LMCA wegen is gebleken dat dit wegvak voor de lange termijn een knelpunt is.

Het studiegebied is weergegeven in onderstaande kaart.



Planhorizon

Als planhorizon voor deze verkenning geldt de periode 2020-2040.

Thema's en modaliteiten

De inhoudelijke scope van de studie is gericht op verschillende onderdelen relevant bij het oplossen van de geconstateerde problematiek voor personen- en goederenvervoer. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van de haven en stad & regio met de vervoermodaliteiten (weg, rail en water), prijsbeleid (anders betalen voor mobiliteit), ruimtelijke inrichting, parkeerbeleid en natuurontwikkeling.

2.2 Keuze formeel kader: vorm verkenning

Op basis van bovenstaande uitwerking van de opgave die centraal staat in de verkenning Rotterdam Vooruit kan geconcludeerd worden dat hier sprake is van een integrale gebiedsopgave. Het gaat hier namelijk om een complexe opgave met meerdere doelen en meerdere betrokkenen die moeilijk vooraf zijn af te bakenen en die bestuurlijke en sectorale grenzen doorsnijden en waar sprake is van ruimtelijke ingrepen met mogelijk grote omgevingseffecten. Daartoe dient een helder en robuust afwegingskader te worden gemaakt in de verkenningfase, waarbij een groot aantal stappen doorlopen moet worden om te komen tot een voorkeursbeslissing. Deze voorkeursbeslissing zal gebaseerd zijn op een verkenningenrapport en zal worden uitgewerkt in het Masterplan Rotterdam Vooruit zoals dat in oktober 2009 moet zijn afgerond. In het Masterplan zal de bestuurlijke voorkeur worden vastgelegd. Het Masterplan kent een voorkeursrichting op programma-niveau en heeft drie inhoudelijke lagen:

- a. een breed gedragen visie op een duurzame bereikbaarheid van de stad, haven en regio;
- b. projecten waarvoor het zinvol is om die verder uit te werken, in een verdiepende verkenning fase. Bij een dergelijke verdiepende verkenning is het probleem helder, maar is er nog onvoldoende beeld/keuze van de oplossingsrichting;
- c. projecten die door kunnen naar de planuitwerking, waarvoor er dus een breed gedragen voorkeur is en waarvoor afspraken worden gemaakt over bekostiging en tijdshorizon van realisatie.

Pas na het afronden van de verkenning in de vorm van een besluit over één of meerdere voorkeursalternatieven kan worden besloten tot het starten van de planuitwerkingsfase

Kern van de verkenningsfase is het trechteringsproces: van veel alternatieven trechteren naar een voorkeursbeslissing met één voorkeursalternatief. Daartoe wordt gestart met een creatief proces, waarbij alle betrokken actoren participeren langs de lijnen zoals vastgesteld in deze startbeslissing. In deze creatieve, meer analytische, fase van de verkenning wordt een beperkt aantal alternatieven en mogelijke oplossingsrichtingen geselecteerd.

De meest kansrijke alternatieven worden vervolgens beoordeeld en getoetst, inclusief afweging van verschillende vervoersmodaliteiten. Ook in deze fase vindt een participatieproces met burgers en stakeholders plaats. De volgende onderzoeken en analyses zullen worden verricht:

- een verkeers- en vervoersanalyse;
- een gebiedsverkenning;
- een alternatievenonderzoek;
- een milieueffectenstudie in de vorm van plan-MER
- een MKBA
- een financiering- en bekostigingsstudie.

Gezien het eerder genomen besluit om in oktober 2009 reeds te komen tot een Masterplan waarin alle resultaten van bovenstaande onderzoek zijn samengebracht en waarbij een bestuurlijke voorkeur met de bijbehorende financieringsafspraken wordt uitgewerkt en het gegeven dat in dit stadium nog niet helder is of een structuurvisie noodzakelijk is, wordt het besluit tot eventuele formele verankering in een structuurvisie op een later tijdstip genomen. Feitelijk worden echter alle stappen genomen die behoren bij een structuurvisietraject. Indien wenselijk is het dus mogelijk om in korte tijd een vertaalslag te maken vanuit het Masterplan naar een structuurvisie. In een bestuursovereenkomst zullen afspraken worden gemaakt over de vervolgprocedure en het formeel vaststellen van een voorkeursalternatief of onderdelen daarvan in een structuurvisie als afsluitend onderdeel van de verkenningsfase. Resultaat van de verkenningsfase kan dus zijn dat er meerdere vervolgprojecten en derhalve meerdere voorkeursalternatieven uit komen. Nadere besluitvorming over het eventueel alsnog formeel doorlopen van een structuurvisietraject dient gelijk met de vaststelling van het Masterplan genomen te worden, zodat geen vertraging in het besluitvormingsproces ontstaat.

Parallel aan de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit maakt de Provincie Zuid-Holland de Provinciale Structuurvisie. Verder lopen de MIRT-verkenningen Haaglanden, Holland-Rijnland en de Verkenning Antwerpen-Rotterdam. Met deze projecten vindt regelmatig afstemming plaats.

2.3 Inhoudelijke clusters

Om de verschillende analyses efficiënt te doorlopen is gekozen voor meerdere clusters van werkzaamheden waaraan afzonderlijke werkgroepen zijn opgehangen:

- Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling
- Kwaliteit en duurzaamheid
- Plan-MER
- Financieel-economische analyse
- Omgeving en Communicatie

Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling

Gericht op inventarisatie van belangrijke ontwikkelingen voor de regio. De regio wordt bekeken vanuit de verschillende deelgebieden, met ieder hun eigen identiteit, functie en ruimtelijke ontwikkeling. Daaruit volgt een ruimtelijk-economisch beeld van het gehele onderzoeksgebied regio Rotterdam.

Daarnaast is inzicht nodig in het functioneren van het netwerk, identificatie van de grootste knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen om deze knelpunten aan te pakken.

Kwaliteit en duurzaamheid

Gericht op het identificeren van oplossingsrichtingen met multimodaliteit, integraliteit, duurzaamheid en toekomstvastheid.

Plan-MER

De plan-m.e/r helpt om het milieubelang op basis van juiste informatie volwaardig af te wegen voordat er een besluit wordt genomen. In deze milieueffectrapportage staan alle te verwachten milieueffecten van de mogelijk oplossingen voor de verbetering van de bereikbaarheid overzichtelijk bij elkaar. Daarbij wordt alle formele stappen doorlopen die horen bij een plan-m.e.r.

Economie en financiën

In dit financieel-economische spoor gaat het om uitwerking van het investeringsprogramma, het uitvoeren van een maatschappelijke kosten batenanalyse en onderzoek naar mogelijke bekostigings- en financieringsconstructies, inclusief PPS.

Omgeving en Communicatie

Op dit onderwerp wordt afzonderlijk ingegaan in hoofdstuk 4.

3. Trekkerschap, rol- en taakverdeling

3.1 Trekkerschap en verantwoordelijkheden

Als opdrachtgevers namens alle betrokken partijen treden op: de minister van Verkeer en Waterstaat en de Portefeuillehouder verkeer en vervoer van de stadsregio Rotterdam.

Als ambassadeur van de Verkenning treedt Hans Huis in 't Veld op.

De Minister van VenW heeft daarbij de volgende verantwoordelijkheden:

- optreden als projectminister namens de rijkspartijen;
- uitvoeren van de afspraken m.b.t. dit project namens de rijksoverheid;
- bewaken van de samenhang met andere gerelateerde Randstad Urgent en MIRTprojecten;
- opnemen van de verbetering van de in deze verkenning benoemde bereikbaarheidsproblematiek in de Mobiliteitsaanpak.

De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam heeft de volgende verantwoordelijkheden:

- optreden namens de regio;
- uitvoeren van de afspraken m.b.t. dit project namens de regio, c.q. bewerkstelligen dat deze door de regionale en lokale overheden worden uitgevoerd;
- creëren van draagvlak in de regio voor het Masterplan Rotterdam Duurzaam Bereikbaar.

De gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Zuid-Holland is geen duottrekker in de zin van Randstad Urgent, maar maakt als derde initiatiefnemer en participant in het proces deel uit van het opdrachtgeversoverleg. De gedeputeerde heeft de volgende verantwoordelijkheden:

- optreden namens de gebieden buiten de kaderwetgebieden;
- uitvoeren van de afspraken m.b.t. dit project namens de provincie;
- bewaken samenhang op Zuidvleugelniveau;
- bewaken van de samenhang met de Integrale Provinciale Structuurvisie.

Gezien de verwachte ruimtelijke gevolgen van deze verkenning is voorzien in afstemming met de minister van VROM. Voor zover deze verkenning zal leiden tot ruimtelijke ingrepen verband houdend met rijksinfrastructuur zal de minister van VenW en de minister van VROM gezamenlijk als bevoegd gezag optreden.

De formele besluiten aan rijkszijde worden genomen door de minister van VenW in overeenstemming met de minister van VROM.

Integrale afstemming tussen rijkspartijen ten aanzien van verkenningen vindt plaats via het Directeurenoverleg MIRT.

3.2. Betrokken partijen en organisatie

De verkenning wordt uitgevoerd door een projectgroep die bestaat uit medewerkers van de betrokken organisaties en externe inhuur en staat onder leiding van een projectdirecteur. De projectgroep wordt aangestuurd door een regiegroep. In de regiegroep nemen alle direct betrokken partijen deel, te weten het Ministerie van VenW en VROM, Rijkswaterstaat, Provincie Zuid Holland, Stadsregio Rotterdam, Gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam en Stadsregio Haaglanden.

Verder vindt afstemming plaats met de projectverantwoordelijken van andere relevante verkenningen die in de Zuidvleugel worden uitgevoerd: Haaglanden, Rotterdam-Antwerpen, Holland Rijnland.

Tevens is voorzien in kwaliteitsborging en reflectie door te werken met een reflectiegroep en reviewteams.

De reflectiegroep wordt ingesteld om te monitoren of het project als geheel aan de doelstellingen en ambities voldoet en richt zich dus met name op het Masterplan. De reflectiegroep wordt voorgezeten door de ambassadeur van de verkenning. In de reviewteams nemen deskundigen plaats die op basis van hun expertise reflectie kunnen bieden op de inhoudelijke resultaten en procesaanpak binnen de diverse te onderscheiden deeltrajecten/werkgroepen.

4. Draagvlak, consultatie en participatie

4.1. Betrokken actoren

Om te zorgen dat het besluitvormingsproces wordt versneld en verrijkt is passende participatie van de omgeving een voorwaarde. Conform het advies van de Commissie VBI wordt in de verkenningsfase gestreefd naar een brede en vroegtijdige participatie.

Bij de Verkenning is een breed aantal doelgroepen betrokken:

- Overheden;
- bestuurders (wethouders, gedeputeerden etc.);
- raadsleden, statenleden etc.
- ambtenaren;
- experts (verkeerskundigen, planologen etc.);
- bewoners van de Rotterdamse regio en stad;
- verkeersdeelnemers/ gebruikers mobiliteitsdiensten (kunnen dezelfde zijn als bewoners);
- maatschappelijke organisaties;
- bewonersorganisaties, koepels van scholen, zorg, werkgevers, werknemers, ANWB etc;
- aanbieders van mobiliteitsdiensten (bijv. OV-bedrijven.)

4.2 Vormgeving participatieproces

Zoals eerder aangegeven zijn direct betrokken partijen vertegenwoordigd in een regiegroep, waardoor maximaal invloed op het besluitvormingsproces kan worden uitgeoefend.

De (inhoudelijke) betrokkenheid van decentrale overheden, maatschappelijke en koepelorganisaties, bedrijfsleven en burgers zal gewaarborgd moeten worden via enerzijds de (formele) inspraakprocedures en anderzijds het participatieproces.

Naast inhoudelijke betrokkenheid gaat het daarbij ook om het verkrijgen van commitment voor de visie en het investeringsprogramma van het uiteindelijke Masterplan bij de belangrijkste stakeholders in de omgeving van Rotterdam Vooruit (overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven/ burgers). Mogelijk kunnen stakeholders eigen verantwoordelijkheid nemen op onderdelen.

Voor de vormgeving van de stakeholders en omgevingsrelaties worden de volgende trajecten onderscheiden:

- breed overleg decentrale overheden;

- overleg maatschappelijke en koepelorganisaties.

De verschillende groepen actoren (inclusief contactpersonen), hun positie, belang en rol worden z.s.m. in een stakeholderanalyse uitgewerkt. E.e.a. op basis van de belangrijkste issues (bereikbaarheid haven, ontsluiting economische ontwikkelingen en kansrijke gebieden, positie en rol van OV, etc.) die spelen. Belangrijk is om daarbij de relatie tussen participatie en besluitvorming gedurende het hele traject t.a.v. de verschillende stakeholders scherp in beeld te brengen. Dit zal uitmonden in een participatieplan, waarin aangegeven wordt wie op welke wijze en welke momenten betrokken wordt bij de nadere uitwerking van de verkenning en hoe zich dit verhoudt tot het besluitvormingstraject. Het participatieplan zal in lijn zijn met het gedachtegoed van *Inspraak Nieuwe Stijl* (INS) en de aanbevelingen hieromtrent van het Expertisecentrum Publieksparticipatie.

4.3 Breed overleg decentrale overheden

Afhankelijk van de vorm en inhoud van het Masterplan en het investeringsprogramma (alleen Rijksinfra of ook andere maatregelen zoals regionale OV- en wegverbindingen) zijn decentrale overheden onderdeel van de formele besluitvorming. Dit kan zowel vanuit wet- en regelgeving (bestemmingsplannen, Wro, etc.) of vanuit bijdrage aan de bekostiging het geval zijn.

Het is daarnaast zinvol de (gezamenlijke) ambities en randvoorwaarden van de diverse overheden voorafgaand aan een vervolgetraject inzichtelijk te maken en indien mogelijk te bekrachtigen. Hiervoor wordt een breed overleg decentrale overheden ingesteld, al dan niet gebruikmakend van bestaande overlegstructuren.

Twee niveaus zijn in dit traject van belang: individuele gemeenten (en desgewenst deelgemeenten) en (formele) regionale samenwerkingsverbanden (Hoeksche Waard, SRR, Drechtsbeden, Westland en – deels - Hollands Midden).

Vanaf eind februari 2009 is een Breed Overleg Overheden van start gegaan.

4.4 Maatschappelijke en koepelorganisaties

Door het betrekken van deze partijen ontstaat inzicht in deze belangen, standpunten en in het maatschappelijk draagvlak van de resultaten van deze verkenning. Daarnaast is veel (locale en specifieke) kennis aanwezig die het project kan versterken. Het gaat hierbij dus om vertegenwoordigers vanuit een breed maatschappelijk veld: bedrijfsleven, werknemers, natuur- en milieubelangen, vervoersbelangen en consumentenbelangen/ gebruikersbelangen. Deze organisaties kunnen een dubbelrol spelen: onderdeel van de inspraak c.q. participatie en onderdeel van een mogelijke coalitie. Waar nodig wordt, in samenspraak met de betreffende belangenorganisatie, het bedrijfsleven geïnformeerd/betrokken. Voorbeelden van mogelijk te betrekken maatschappelijke organisaties zijn VNO-NCW, MKB-Nederland, ANWB, FNV, Bouwend Nederland, Stichting Natuur en Milieu, Zuid-Hollandse Milieufederatie, Deltalinqs, KvK, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, KNV, OV-organisaties en Deltalinqs.

4.5 Publieksparticipatie

Publieksparticipatie leidt niet alleen tot versnelling en verrijking van de besluitvorming maar ook tot meer doorwerking van de inbreng, meer tevredenheid over het proces en meer draagvlak voor uiteindelijke besluiten. Kortom: een beter besluitvormingsproces. Passende publieksparticipatie is dan ook een voorwaarde om te komen tot een gedragen en robuust besluit. Er zijn meerdere niveaus van participatie denkbaar en vele methoden beschikbaar. Hoe meer impact van het plan op de omgeving, hoe meer beleidsruimte en hoe meer bestuurlijk commitment voor publieksparticipatie hoe hoger het ambitieniveau van het participatietraject. Voor de verkenning Rotterdam Vooruit wordt op dit punt een hoog ambitieniveau wenselijk geacht. Dat wil zeggen dat het publiek niet alleen geïnformeerd en geconsulteerd wordt, maar dat intensieve betrokkenheid mogelijk is en wordt gestimuleerd. Dat betekent niet alleen invloed op oplossingsrichtingen en de uitwerking daarvan, maar ook consultatie over nut en noodzaak en de daaraan voorafgaande probleemanalyse. Met dit type participatietraject is de kans op bruikbare inbreng, doorwerking van de resultaten in het besluit, draagvlak van het publiek en een snel planproces groot.

Op 9 februari is de Burgerraadpleging Rotterdam Vooruit daadwerkelijk van start gegaan. Gedurende deze brede publieksparticipatie worden inwoners in de regio gevraagd naar hun knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, welke oplossingen zij zien en wat men belangrijk vindt voor de ontwikkeling van de regio. Daarvoor wordt een grote verscheidenheid van instrumenten ingezet. Een interactieve website staat daarbij centraal. Parallel hieraan start in april 2009 ook het planMER-traject waarbij overheden, belangenorganisaties en inwoners worden geraadpleegd, conform de daarbij behorende formele procedures.

5. Planning en doorlooptijd

Fase 1: september – december 2008

- Voorbereiding en procesinrichting
- Start met opstellen inhoudelijke bouwstenen

Fase 2: januari – april 2009

- Ontwikkeling van beleidsopties/alternatieven
- Participatieproces: inwoners, gebruikers en maatschappelijke organisaties beoordelen en geven hun visie op de knelpunten en dragen ideeën aan voor mogelijke oplossingen
- Opleveren van een tussenrapportage ten behoeve van het Bestuurlijk MIRT overleg in het voorjaar 2009, met de hoofdlijnen van het Masterplan en een opsomming van (mogelijke) bespreekpunten voor het najaarsoverleg 2009.

Resultaat: Gemeenschappelijk beeld over de knelpunten in de regio en een eerste aanzet voor mogelijke oplossingsrichtingen.

Fase 3: april – juni 2009

- Verfijnen en ordenen beleidsopties/alternatieven en afweging
- Beleidsopties of oplossingsrichtingen worden verrijkt en verrijnd op:
 - Duurzaamheid; voldoen de oplossingen aan de gestelde eisen op het gebied van toekomstvastheid en milieu?
 - Maatschappelijke kosten en baten; leveren de oplossingen genoeg op, afgezet tegen de kosten?
 - Een panel dat een representatieve afspiegeling van de (deel)regio's vormt, beoordeelt en weegt de oplossingsrichtingen.
 - Belangenorganisaties en het bedrijfsleven brengen hun visie en mening in.
 - Betrokken overheden brengen hun visie en mening in.

Resultaat: de oplossingsrichtingen worden scherper en realistischer geformuleerd.

Fase 4: juli - september 2009

- De aangescherpte oplossingsrichtingen worden doorgerekend en gerangschikt:
 - Kosten en baten worden vastgesteld (MKBA)
 - Effecten op natuur en milieu worden vastgesteld (planMER)
 - Welke bijdrage aan de duurzame verbetering van de bereikbaarheid bieden de oplossingsrichtingen?
 - Wat zijn mogelijkheden voor bekostiging en financiering?
 - Welk draagvlak is er voor de verschillende oplossingsrichtingen/alternatieven?
 - Opstellen van het Masterplan

Resultaat: set van gezamenlijke, gedeelde en effectieve oplossingsrichtingen.

Najaar 2009

Besluitvorming door de betrokken bestuurders en het vaststellen van het Masterplan 'Rotterdam Vooruit', inclusief afspraken over financiering.

Afspraken maken over het vervolgtraject en verdere afwikkeling van het besluitvormingstraject.