

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
[www.zuid-holland.nl](http://www.zuid-holland.nl)

Datum  
27 september 2022

Ons kenmerk  
PZH-2022-815275533  
DOS-2020-0005221

Bijlagen  
1

Aan Provinciale Staten

**Onderwerp**

Beslisinformatie MIRT-verkenning Oeververbindingen regio  
Rotterdam

Geachte Statenleden

In deze brief geven wij u toelichting op de vaststelling van het presentatie rapport beslisinformatie van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Dit rapport, aangevuld met de onderliggende deelrapporten, achten wij voldoende om in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 10 november a.s. een Voorkeursvariant vast te stellen. Een samenvatting van de beslisinformatie is in de bijlage opgenomen als presentatie rapport beslisinformatie. Dit rapport is ook gepubliceerd op de website van de MIRT-verkenning ([www.oeververbindingen.nl](http://www.oeververbindingen.nl)) op 27 september 2022.

Aanleiding MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

De regio Rotterdam blijft de komende jaren groeien. De stad Rotterdam heeft een grote woningbouwopgave, waarvan ca. 25.000 tot ca. 35.000 nieuwe woningen in de Oostflank een onderdeel zijn. Het realiseren van goede bereikbaarheid en mobiliteit is randvoorwaardelijk. In de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is onderzocht wat er nodig is om knelpunten in het verkeer en het openbaar vervoer in de regio Rotterdam op te lossen en om groei mogelijk te maken zodat de stad en regio bereikbaar, leefbaar en aantrekkelijk blijven.

Wat ging hieraan vooraf?

Met onze brief van 21 juni 2021 bent u geïnformeerd over de vaststelling van de Notitie Kansrijke Oplossingen van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. De provincie Zuid-Holland is, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de gemeente Rotterdam, initiatiefnemer van deze MIRT-verkenning. Voor de uitwerking van de Algeracorridor (zie hieronder bij de zes voorgenomen maatregelen) zijn ook de gemeenten Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard betrokken. In deze MIRT-verkenning zijn vijf hoofddoelen geformuleerd:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid via de weg;

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

Tevens zijn zes voorgenomen maatregelen benoemd:

1. Een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam;
2. Een treinstation Stadionpark;
3. Een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV-)verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom;
4. Een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV-)verbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel;
5. Maatregelen op de A16 tussen het knooppunt Terbregseplein en knooppunt Ridderkerk;
6. Maatregelen op de Algeracorridor.

#### Uitwerking van de maatregelen

Na de vaststelling van de Notitie Kansrijke Oplossingen is gewerkt aan de uitwerking van de zes voorgenomen maatregelen in deelalternatieven (Zeef 2). Het resultaat is een verkenningenrapport, een participatierapport en ondersteunende deelrapporten. waarvan de "presentatierapport beslisinformatie" als samenvatting in de bijlage is toegevoegd. Het verkenningenrapport en het participatierapport zijn nagenoeg afgerond en zullen op het Bestuurlijk Overleg MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam op 3 oktober a.s. vastgesteld en gepubliceerd worden. De inhoud van het presentatierapport beslisinformatie verandert daarmee niet meer. De maatregelen zijn getoetst op effectiviteit en aan de hoofddoelen van de MIRT-verkenning. Belangrijke onderdelen zijn verder:

- Plan-m.e.r. (milieu effect rapportage);
- Maatschappelijke kosten-batenanalyse;
- Kostenuitwerking.

De uitwerking van de alternatieven binnen de zes voorgenomen maatregelen zijn terug te vinden in drie onderdelen:

- Deelstudie nieuwe oeververbinding en HOV-verbinding Kralingse Zoom-Zuidplein;
- Deelstudie A16;
- Deelstudie Algeracorridor.

Deze uitwerking begint per voorgenomen maatregelen met het samenvattend beschrijven van de alternatieven/varianten, resultaten van het onderzoek en onze conclusies. Nadrukkelijk stellen wij met onze conclusies geen voorkeursalternatief vast. Dat gebeurt zoals eerder in deze brief vermeld in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 10 november a.s. Voor nagenoeg alle onderdelen hebben wij geconcludeerd dat er voldoende beslisinformatie is om in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 10 november a.s. een voorkeursalternatief vast te stellen. Daar waar nog informatie ontbreekt,

bijvoorbeeld voor de keuze tussen brug of tunnel en omdat aanvullend onderzoek nog niet is afgerond, staat dat apart bij de onderdelen weergegeven. Deze informatie zal in ieder geval tijdig beschikbaar zijn.

#### Deelstudie Nieuwe oeververbinding en HOV-verbinding Kralingse Zoom – Zuidplein

##### *Alternatieven:*

Voor de HOV-verbinding Kralingse Zoom – Zuidplein en een nieuwe oeververbinding zijn zes alternatieven uitgewerkt en onderzocht:

1. tramkwaliteit via een brug voor tevens langzaam verkeer op locatie West (tussen de Nesserdijk in De Esch en de 2<sup>e</sup> Rosestraat/ Putselaan op Zuid);
2. tramkwaliteit via een brug voor tevens langzaam verkeer op locatie Bocht A (tussen de Nesserdijk in De Esch en de Burgerhoutstraat/Olympiaweg op Zuid);
3. tramkwaliteit via een brug voor tevens autoverkeer en langzaam verkeer op locatie Bocht B (tussen de Nesserdijk in De Esch en de Stadionrotonde/ Coen Moulijnweg op Zuid);
4. metrokwaliteit via een tunnel met optioneel een separate tunnel voor langzaam verkeer op locatie Bocht A (tussen de Nesserdijk in De Esch en de Burgerhoutstraat/Olympiaweg op Zuid);
5. metrokwaliteit via een tunnel voor tevens autoverkeer en langzaam verkeer op locatie Bocht B (tussen de Nesserdijk in De Esch en de Stadionrotonde/ Coen Moulijnweg op Zuid);
6. tramkwaliteit via een tunnel voor tevens langzaam verkeer op locatie Bocht A (tussen de Nesserdijk in De Esch en de Burgerhoutstraat/Olympiaweg op Zuid).

In de alternatieven is een metro telkens gecombineerd met een tunnel, aangezien brugopeningen te verstoring zijn voor een metro. De inpassing van de metro is ondergronds (-1). Een tramverbinding kan zowel via een brug (maaiveld of +1) als tunnel (ondergronds op -1).

##### *Resultaat onderzoek:*

- *Tram- versus metrokwaliteit:*
  - Metrokwaliteit ontlast het knelpunt in het stedelijk OV bij het metrokruis meer dan tramkwaliteit (op het drukste punt -16 à -17% versus -9 à -10%). Samen met een frequentieverhoging van de bestaande metro (geen onderdeel van de verkenning) kan de bezetting worden teruggebracht naar 100% in de spits.
  - Een verbinding met metrokwaliteit leidt bij de gehanteerde uitgangspunten tot ongeveer 35.000 instappers per etmaal. In het drukste uur van de spits zit de metro voor 30% vol; een lagere frequentie en/of korter materieel volstaat. Een HOV-tramverbinding leidt tot ongeveer 20.000 instappers per etmaal. De bezetting is 80%. Uitbreiding is onder andere mogelijk door gekoppeld te rijden (meerdere trams aan elkaar).
  - Zowel tram- als metrokwaliteit zorgt voor een vergroting van de bereikbaarheid in Rotterdam Zuid van banen (met circa 1,5 à 3%) en onderwijs (met 2 à 3%).

- De tramalternatieven maken een verstedelijking van 26.000 woningen mogelijk langs de knopen op de Oostflank en metro 32.000.
- Kosteninschattingen voor zo ver nu bekend bedragen voor tramkwaliteit investeringskosten van €1,4 à 1,8 mld. Voor metrokwaliteit betreft dit investeringskosten van €2,5 à 3,8 mld. De MKBA-waarden (kosten/baten- ratio) variëren tussen 0,3 en 0,5.
- *Wel/geen autoverbinding:* Van een autoverbinding via de nieuwe oeververbinding zullen circa 15.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken. Dit betreft voornamelijk stedelijk verkeer vanuit de Willemsbrug (-8%) en de Van Brienoordbrug (-4%). Het zorgt voor een robuuster autonetwerk door meer verbindingen en capaciteit om de Maas te kruisen. Een autoverbinding draagt nauwelijks bij aan de doelstellingen verstedelijking en kansen voor mensen.
- *Locatie:* Voor de OV-doelstelling blijkt de locatie van de oeververbinding nauwelijks onderscheidend. Voor langzaam verkeer biedt locatie Bocht A de meeste potentie door de centrale ligging in de gebiedsontwikkeling (9.000 fietsers per etmaal), gevolgd door locatie West (6.500 fietsers per etmaal) en tenslotte locatie Bocht B (3.500 fietsers per etmaal). Met uitzondering van een boortunnel is de inpasbaarheid van een oeververbinding op alle locaties complex en heeft een negatieve impact op de leefomgeving. Bij een brug op locatie West geldt dit in versterkte mate.
- *Brug versus tunnel:* Zoals bovenstaand beschreven is de keuze voor metro gekoppeld aan een tunnel. Bij de keuze voor HOV-tramkwaliteit kan de keuze gemaakt worden tussen brug of tunnel. Op het vlak van bereikbaarheid biedt een tunnel meer betrouwbaarheid dan een brug in verband met brugopeningen. Een brug kan aantrekkelijker zijn voor fietsers en voetgangers in relatie tot sociale veiligheid. Ten aanzien van stedelijke leefkwaliteit geldt dat de inpassingsopgave van bruggen complexer is dan tunnels, door de inpassing van de aanlandingen op de oevers en de oeveraanpassing bij De Esch die alle brugvarianten vragen. Nautisch gezien kleven er bezwaren aan een brug. De tot nu toe onderzochte brugopties (zowel lage als hoge bruggen) op alle drie locaties zijn niet vlot en veilig te passeren voor alle mogelijke schepen die hier kunnen passeren. Voor locatie West en Bocht A is aanvullend onderzoek nodig om te beoordelen of een brugverbinding op deze locaties nautisch veilig kan worden gerealiseerd en wat de impact op het gebruik van de vaarweg is.

*Onze conclusies:*

Voor de keuze tussen brug en tunnel (bij HOV tramkwaliteit) wordt nog gewerkt aan aanvullende beslisinformatie met betrekking tot nautische onderdelen. De resultaten zijn op dit moment nog niet beschikbaar.

Wij stellen vast dat op basis van de beschikbare beslisinformatie bij de voorbereiding van besluitvorming over een voorkeursalternatief uit kan worden gegaan van:

- het realiseren van een nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein op basis van (HOV) tramkwaliteit. Daarbij dient in ogenschouw te worden genomen dat de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag verantwoordelijk is over de exploitatie van het

openbaar vervoer (tram, bus en metro) in Rotterdam. Over brug of tunnel loopt dus nog aanvullend nautisch onderzoek.

Wel menen wij dat het randvoorwaardelijk is voor de verstedelijkingsstrategie (tot 35.000 woningen in de Oostflank), het levert een goede bijdrage aan het oplossen van het Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en verbetert de bereikbaarheid van banen en onderwijs (kansen voor mensen). De NMCA is een analyse op nationaal niveau en analyseert de mogelijke, toekomstige vervoersknelpunten op wegen, vaarwegen, spoorwegen en in het regionaal openbaar vervoer.

Het is adaptief in relatie tot de verdere groei van de agglomeratie (doorkoppeling zoals naar Alexanderpolder, verdere uitbreiding van capaciteit). Bovenstaande geldt ook voor de metro alternatieven die op enkele doelstellingen (bereikbaarheid, kansen voor mensen) zelfs een grotere bijdrage leveren. Uit het onderzoek blijkt verder dat de bezetting bij metro laag is en de investeringskosten bij tram ruim 1 miljard lager. Een relatief lage MKBA waarden zijn voor HOV projecten acceptabel.

- een oeververbinding die ook geschikt is voor langzaam verkeer. Dit levert een significante bijdrage aan de doelstellingen (bereikbaarheid, kansen voor mensen, verstedelijking).

- de onwenselijkheid van een autoverbinding en richting te geven aan de voorbereiding van besluitvorming over een voorkeursalternatief op dit onderdeel. Een autoverbinding is niet op alle oeververbindingen te realiseren (locaties west, tunnel bocht A). Hiernaast draagt een autoverbinding niet significant bij aan de doelstellingen van de MIRT-Verkenning.

#### HOV-busverbinding Zuidplein – Centraal Station via de Maastunnel:

Deze maatregel bouwt voort op de Korte Termijn Aanpak HOV-Maastunnel met verbetering van de busverbinding tussen Zuidplein en Centraal Station en het verkeersexperiment ter verbetering van de luchtkwaliteit waarbij rijstroken vrijvallen voor busverkeer. De oplossing voor de lange termijn gaat uit van een frequentieverhoging van 8 naar 12 bussen per uur. Deze frequentieverhoging is alleen mogelijk indien maatregelen ten aanzien van tunnelveiligheid (kunnen) worden getroffen. De uitkomsten dit tunnelveiligheidsonderzoek zijn nog niet bekend.

#### *Varianten:*

Voor de HOV-busverbinding Zuidplein – Centraal station zijn de volgende varianten onderzocht:

- Route op Zuid: via de Carnissessesingel of de Pleinweg.
- Aansluiting van het EMC-Dijkzigt: via een lus in de busroute of een snelle loopverbinding met loopband.

#### *Resultaat onderzoek:*

- Een snelle en hoogfrequentere bus over het Maastunneltracé heeft fors meer instappers dan de huidige bus door de wijk. Op het knelpunt bij het metroassenkruis

is het effect minimaal. Voor verstedelijkingsplannen in het centrum leidt het tot meer keuzemogelijkheden.

- *Route op Zuid:* De route over de Carnissesingel heeft meer instappers dan over de Pleinweg. Door behoud van haltes in Oud Charlois en Carnisse leidt deze route tot de grootste impuls van het aantal banen dat vanuit de focuswijken binnen 45 min bereikbaar is met het openbaar vervoer.
- *Aansluiting EMC-Dijkzigt:* De halte direct bij EMC leidt tot meer instappers op de halte Dijkzigt, maar is erg verstorend voor verkeersafwikkeling op de kruising Rochussenstraat. De halte op de 's Gravendijkwal (met snelle loopverbinding naar EMC) zorgt voor meer instappers op het gehele tracé en is een meer betrouwbare verbinding.
- De investeringskosten voor de HOV-busverbinding zijn ca. 30 mln., wat vooral de realisatie van de voetgangerstunnel voor de loopverbinding naar EMC betreft. Dit is exclusief eventuele kosten voor tunnelveiligheidsmaatregelen.

#### *Onze conclusies:*

De beslisinformatie over tunnelveiligheid van de Maastunnel vanuit de gemeente Rotterdam ontbreekt op dit moment nog. Dit is randvoorwaardelijk voor besluitvorming over HOV-Maastunnel. Alhoewel de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag gaat over de exploitatie van het busvervoer en in overleg met het stadsvervoerbedrijf RET en de gemeente Rotterdam over routes kunnen wij ons vinden in het voorstel om op basis van de beslisinformatie bij de voorbereiding van besluitvorming over een voorkeursalternatief uit te gaan van het opvoeren van de frequentie naar 12x per uur via de route Carnissesingel en een halte op de 's-Gravendijkwal in combinatie met een loopverbinding 's-Gravendijkwal – EMC / metrostation Dijkzigt.

#### Treinstation Stadionpark:

Station Rotterdam Stadion wordt nu alleen gebruikt bij evenementen in de Kuip. Het plan is om van dit station een permanent bediend station te maken voor zes Sprinters per uur per richting. In het Bestuurlijk Overleg MIRT dit najaar wordt ook besloten over de start van de MIRT-verkenning Oude Lijn en Knopen. Onderdeel van die verkenning is doorontwikkeling naar CitySprinterstation met onder andere een ambitievariant van 12 CitySprinters per uur. Als onderdeel van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is tevens naar de toekomstvastheid voor doorontwikkelingen gekeken.

#### *Alternatieven:*

Voor het Sprinterstation kan gekozen worden met een station met:

1. één eindlandperron
2. twee eilandperrons

#### *Resultaat onderzoek:*

- Het nieuwe station past binnen de ambities voor verstedelijking. Het station Stadionpark kan een betere bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid faciliteren en

daarmee de kansen voor mensen verbeteren. Het verwachte aantal in- en uitstappers is 8.000 à 10.000 waarvan de helft nieuwe reizigers.

- *Alternatief 1 versus alternatief 2:* Alternatief 1 is bouwkundig makkelijker te realiseren. Alternatief 2 biedt meer mogelijkheden voor evenementenvervoer en reizigersvervoer. De bandbreedte van de investeringskosten is €124 à 188 mln. voor alternatief 1 of €137 à 211 mln. voor alternatief 2, exclusief een optionele loopverbinding bij een ondergrondse HOV-halte naar de treinperron(s).
- *Doorontwikkeling:* Met beperkte aanpassingen is een doorontwikkeling van het Sprinterstation naar CitySprinterstation met 8 CitySprinters per uur mogelijk. Voor de ambitievariant van station Stadionpark met 12 CitySprinters per uur is het ontwerp niet toekomstvast. Het station en de infrastructuur moeten daarvoor worden omgebouwd. In de nog te starten MIRT-verkenning Oude Lijn en Knopen kan nog worden onderzocht of hiervoor optimalisaties mogelijk zijn. Tijdens de planuitwerking van het Sprinterstation worden regelmatige go/ no go momenten ingebouwd in relatie tot de voortgang van de MIRT-verkenning Oude Lijn en Knopen. Hiermee worden ondoelmatige onderzoekskosten zo veel mogelijk beperkt.

*Onze conclusies:*

Wij stellen voor om op basis van de beslisinformatie bij de voorbereiding van besluitvorming over een voorkeursalternatief uit te gaan van een Station Stadionpark dat geschikt is voor doorontwikkeling tot 8 Citysprinters per uur per richting. Uit het onderzoek is tevens duidelijk geworden dat dit Station niet toekomst vast is voor uitbreiding tot 12 Citysprinters per uur per richting.

Wij constateren dat er een belangrijke afhankelijkheid is met de nog te starten MIRT Verkenning Oude Lijn bestaat. Daar wordt de exacte invulling van de schaa sprong (Citysprinter met 8x of 12x per uur) uitgewerkt en besloten. Wij stellen voor om er bij de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam ter voorbereiding op besluitvorming van een voorkeursalternatief uit te gaan, dat de planuitwerking niet wacht op de uitkomsten van de MIRT Verkenning Oude Lijn maar wordt gestart op basis van de scope uit deze MIRT Verkenning (station voor 8x per uur per richting). De verwachting is dat hier bij afronding van de MIRT-verkenning Oude Lijn (ca twee a drie jaar) definitieve duidelijkheid wordt gegeven over de invulling van de schaa sprong en dus of er inderdaad aan het passende station wordt gewerkt. Vanuit o.a. de gebiedsontwikkelingen (Feyenoord City) is er echter noodzaak nu door te pakken, deze investering heeft een aanjagende en versnellende werking, wachten betekent ook vertraging in die ontwikkeling.

De afgesproken reserveerde middelen in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2018 voor deze investeringskosten van deze onderdelen tezamen bedragen 258 mln. Dat is veel minder dan de nu berekende investeringskosten die boven de 1,5 miljard bedragen.

### Deelstudie A16

De A16 is nu het drukste stuk snelweg van Nederland: dagelijks passeren circa 250.000 weggebruikers de Van Brienoordbrug. Afhankelijk van een hoge of lage economische groei nemen de verlieskosten door congestie in 2040 toe tot minimaal €10 en maximaal €50 mln. per jaar. De A16 Van Brienoordcorridor vervult voor verschillende soorten verkeer een rol: voor doorgaand verkeer dat de regio Rotterdam passeert, voor verkeer met een herkomst *of* bestemming in de regio én voor stedelijk verkeer met een herkomst *en* bestemming in de regio.

### *Alternatieven:*

Voor de A16 Van Brienoordcorridor zijn drie alternatieven uitgewerkt en onderzocht:

- A. Optimaliseren en bescheiden capaciteit toevoegen:  
Op korte trajectdelen de toevoeging van een extra rijstrook aan de A16 en aanpassing van het weefvak bij aansluiting Feijenoord.
- B. Omleiden kritische verkeersstromen:  
Op korte trajectdelen de toevoeging van een extra rijstrook aan de A16, ten zuiden van de Van Brienoordbrug het grootschaliger uit elkaar halen van verkeersstromen en op de A15 een doorsteek van hoofdrijbaan naar parallelrijbaan tussen Barendrecht en Vaanplein.
- C. Systeem vereenvoudigen door rijbanen samen te voegen:  
Samenvoegen van hoofd- en parallelbanen over langere afstanden.

### *Resultaat onderzoek:*

Alle drie alternatieven leiden tot een verbeterde doorstroming op de A16 Van Brienoordcorridor. Het knelpunt wordt aanzienlijk teruggebracht en de verkeersveiligheid verbetert. De drie alternatieven zijn nauwelijks onderscheidend ten aanzien van verkeerseffecten, verstedelijking, stedelijke leefkwaliteit en milieueffecten. Alternatief A en B zijn sterk vergelijkbaar en maatregelen zijn deels uitwisselbaar. Alternatief C is het duurst en onderscheid zich van A en B doordat het invoegen van een vrachstrook waarschijnlijk niet mogelijk is.

De voorlopige kosteninschatting is dat de investeringskosten om en nabij €200 mln. liggen +/-25%.

Afhankelijk van een laag of hoog economisch toekomstscenario liggen de MKBA waarden (kosten/baten-ratio) voor alternatief 1 op respectievelijk 1,0 of 3,7, voor alternatief 2 op 0,9 of 3,2 en voor alternatief 3 op 0,5 of 2,5.

### *Onze conclusies:*

Wij stellen voor om bij de voorbereiding van de besluitvorming over een voorkeursalternatief uit te gaan van alternatief A (zie presentatierapportage beslisinformatie). Uit de beslisinformatie blijkt dat alle alternatieven een significante bijdrage leveren aan het oplossen van het NMCA knelpunt. Voor andere doelen en effecten zijn de alternatieven niet of nauwelijks onderscheidend. Alternatief A vraagt de minste investering. De berekende investeringskosten blijven binnen de door de



initiatiefnemers afgesproken reserveerde middelen in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2018 en 2019 (200 mln).

#### Deelstudie Algeracorridor

Op de Algeracorridor staan in zowel de ochtend- als avondspits files in beide richtingen. Deze zijn tijdens de ochtendspits het grootst vanuit de Krimpenerwaard richting Rotterdam en tijdens de avondspits in omgekeerde richting. In 2040 nemen de reistijden, ondanks maatregelen op de korte termijn, toe tot twee á drie keer de optimale reistijd. De Algerabrug bevat één rijstrook per rijrichting en een wisselstrook die benut wordt voor het verkeer in de spitsrichting. In de huidige situatie wordt de wisselstrook niet optimaal gebruikt. Ook kan een aantal kruispunten op de Algeracorridor de verkeersstromen niet goed verwerken. Naast knelpunten op het gebied van wegverkeer, zijn er ook knelpunten ten aanzien van OV (met name veroorzaakt door de files) en voor fietsverkeer (met name door barrièrewerking door de Algeracorridor en de Hollandsche IJssel).

#### *Alternatieven:*

Voor de Algeracorridor zijn de volgende alternatieven uitgewerkt en onderzocht:

- 1A. Behoud huidige capaciteit Algerabrug, aanpassing Capelseplein op maaiveld, beperkte aanpassing aansluiting Ketensedijk/Nijverheidsstraat en met fietsmaatregelen maximaal inzetten op mobiliteitstransitie. Fietsmaatregelen betreffen een ongelijkvloerse kruising bij de IJsselmondselaan, een fietstunnel bij de Grote Kruising en een nieuwe langzaam verkeersverbinding over de Hollandsche IJssel.
- 1B. Behoud huidige capaciteit Algerabrug, aanpassing Capelseplein met een onderdoorgang, opheffen aansluiting Ketensedijk/Nijverheidsstraat en fietsmaatregelen. Fietsmaatregelen betreffen een fietsverbinding bij de IJsselmondselaan en een nieuwe langzaam verkeersverbinding over de Hollandsche IJssel.
- 2A. Aanpassing Algerabrug met 4x1 rijstrook en een losse brug voor langzaam verkeer, aanpassing Capelseplein met een fly-over en opheffen aansluiting Ketensedijk/Nijverheidsstraat.
- 2B. Nieuwe Algerabrug met 2x2 rijstroken en verbinding voor langzaam verkeer, aanpassing Capelseplein met een onderdoorgang en opheffen aansluiting Ketensedijk/Nijverheidsstraat.

De alternatieven 1B, 2A, en 2B bevatten een snelheidsverlaging op de Abram van Rijckevorselweg tussen het Capelseplein en de Van Beethovenlaan van 70 km/u naar 50 km/u. Bij alle alternatieven wordt de huidige gelijkvloerse fietsoversteek bij het Capelseplein aangepast naar een fietstunnel.

#### *Resultaat onderzoek:*

- Met het maximaal benutten van de beschikbare capaciteit op de Algerabrug kan de doorstroming voldoende verbeteren. Alternatief 1B geoptimaliseerd met extra

rijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting zorgt voor een forse reductie van de reistijden ten opzichte van de referentiesituatie in 2040. Alternatief 1A verbetert de doorstroming niet. De alternatieven 2A en 2B zorgen ook voor een sterke verbetering van de doorstroming en zorgen voor extra robuustheid voor de toekomst. Deze zijn echter technisch complex, zorgen voor veel hinder in de aanlegfase en zijn aanzienlijk duurder.

- Een nieuwe langzaam verkeersverbinding tussen Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel wordt naar verwachting goed gebruikt (circa 5.800 fietsers per etmaal) en zorgt voor minder auto's op de Algerabrug (circa 2% per etmaal - 1.000 voertuigen). Ook draagt het bij aan kansen voor mensen en een verbetering van de bereikbaarheid van OV. De verbinding is niet noodzakelijk om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen.
- *Kosten:* De kosteninschattingen voor de alternatieven 1A en 1B bedragen respectievelijk €67 en €62 mln. met een bandbreedte van +/-25%. De kosten voor alternatief 2A en 2B bedragen respectievelijk €152 en €217 tot 277 mln. met een bandbreedte groter dan 25% en waarbij een verhoging van de Algerabrug en aanbruggen niet is meegenomen.
- De MKBA waarden (kosten/baten-ratio) betreffen voor alternatief 1A > 2,0, alternatief 1B > 4,0, alternatief 2A > 2,0 en alternatief 2B > 1,0.

#### *Onze conclusies:*

Wij stellen voor om bij de voorbereiding van besluitvorming over een voorkeursalternatief uit te gaan van alternatief 1B "geoptimaliseerd". Dit alternatief zorgt voor een goede doorstroming op de Algeracorridor, scoort op de MKBA veruit het best en functioneert even goed als alternatief 2. De knelpunten bij de kruisingen worden opgelost en de wegcapaciteit (en wisselstrook) van de Algerabrug wordt beter benut. Het vraagt een minder grote investering dan alternatieven 2A en 2B en is technisch minder complex. De berekende investeringskosten blijven binnen de door de initiatiefnemers afgesproken reserveerde middelen in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2018 en 2019 (68 mln).

Voor de vervolgitwerking van een langzaam verkeersverbinding moet er nog een separaat besluit worden genomen.

Het blijkt dat deze langzaam verkeersverbinding een goede bijdrage kan leveren aan het oplossend vermogen van 1B maar daarvoor niet randvoorwaardelijk is. De maatregel moet echter op hetzelfde niveau als andere maatregelen van 1B uitgewerkt worden om een definitiever inzicht in impact, kosten en consequenties (nautiek, inpassing, etc.) te krijgen. Om voldoende door te kunnen pakken met de urgente andere maatregelen van 1B lijkt het logisch dit in separate trajecten te doen.

#### Participatie

De MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam kent een uitgebreide participatieaanpak, die in juli 2020 na instemming van de projectpartners als onderdeel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is vastgesteld door GS van Zuid-Holland en B&W van Rotterdam. De participatieaanpak is in samenwerking (participatie) met de

initiatiefnemers en de omgeving ontwikkeld. Aan het eind van de analytische fase (maart 2021) is de participatieaanpak geëvalueerd en geactualiseerd voor de beoordelingsfase. Een verschil is dat in de beoordelingsfase actiever is ingezet op het betrekken van een grotere diversiteit aan stakeholders, zoals jongeren, bewoners op Zuid en ondernemers. Naast informeren is hier via het belevingswaardenonderzoek en de digitale meningspeiling invulling aan gegeven.

In de participatieaanpak is een brede groep aan stakeholders betrokken. Voor iedereen die zich betrokken voelt was participatie op verschillende niveaus georganiseerd:

- participeren (meedoen) via expertsessies Nautiek en het omgevingsberaad,
- consulteren (meedenken) via participatiegroepen per deelstudie, belevingswaardeonderzoek, digitale meningspeiling, ambtelijke en bestuurlijke sessies en één-op-één consultatie in op-maat-gesprekken, en
- informeren via de website [Oeververbindingen.nl](https://oeververbindingen.nl), webinars, nieuwsbrieven, (digitale) vragenuurtjes en inloop- en informatiebijeenkomsten.

Het participatierapport dient als beslisinformatie voor het te kiezen Voorkeursalternatief en is een bijlage van het Verkenningenrapport.

#### Vervolg

Als u naar aanleiding van bovenstaande nog vragen heeft zijn wij graag bereid om e.e.a. nader toe te lichten in de commissie Bereikbaarheid en Energie. Het Bestuurlijk Overleg MIRT vindt plaats op 10 november a.s. Daarna zult u geïnformeerd worden over de resultaten. Besluitvorming door Provinciale Staten zal aan de orde zijn bij besluiten over de provinciale Omgevingsvisie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

wnd. secretaris,

plv. voorzitter,

ir. J.C. van Ginkel MCM

drs. J.N. Baljeu

#### **Bijlagen:**

- Presentatierapport beslisinformatie MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam