

Per adres Griffie
Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
info@griffie.rotterdam.nl

10 oktober 2022

DEN HAAG
BETREFT
BEHANDELD DOOR
REFERENTIE

Oeververbinding Rotterdam
Rogier Krabbendam
VNO/20221010

VNO-NCW WEST

Malietoren

Bezuidenhoutseweg 12
Postbus 93073
2509 AB Den Haag

T 070 349 08 15
www.vno-ncwwest.nl
info@vno-ncwwest.nl

Betreft: Recente ontwikkelingen, oeververbinding noord- en zuidoever Rotterdam

T.a.v. de leden van de Commissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat

Geachte commissieleden,

Voor VNO-NCW West staat de bereikbaarheid van Rotterdam en de regio Rijnmond centraal. Investerings in infrastructuur die bijdragen aan deze doelstelling genieten onze steun en die van onze leden. Er dient oog te zijn voor zowel de binnenstedelijke mobiliteit en bereikbaarheid als de regionale en zelfs landelijke effecten op het openbaar vervoer en wegverkeer. Met name voor het regionaal en landelijk wegverkeer lijken de thans voorgestelde maatregelen onderbelicht te zijn gebleven.

Stadsverbinding Rotterdam

De oeververbinding dient de noord- en zuidoever van de stad zo goed mogelijk te verbinden, om een bijdrage te leveren aan brede welvaart, de kansen voor inwoners, werkgelegenheid en het vestigings- en ondernemersklimaat met name ook voor de zuidoever.

Op basis van de beslisinformatie concludeert VNO-NCW West:

1. De grootste bijdrage van de oeververbinding wordt geleverd aan de noodzakelijke OV-Schaalsprong d.m.v. een tunnel.
2. Voor een autoverbinding is de tunnel verbinding ook de meest betrouwbare optie en wordt de grootste bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid van de stad, noord – zuid verbinding.
3. Het belang van de scheepvaart (zee en binnenvaart) in Rotterdam is groot. Daarom staat het voorkomen van hinder en garanderen van nautische veiligheid centraal, bij het vaststellen van een voorkeursalternatief in de keuze tunnel of brug.
4. De ruimtelijke inpassing van een brug bij de oeveraanlanding lijkt complex.

Op basis van deze vier afwegingspunten, willen wij met u delen dat onze voorkeur uitgaat naar de aanleg van een multimodale metrotunnel.

Wij kijken terug op twee bijzondere weken sinds de publicatie van de beslisinformatie en de bekendmaking van het voorkeursalternatief van het Rotterdamse College. Deze bekendmaking heeft ons overvallen. We lichten dit graag toe, mede ter onderbouwing van het door ons aangegeven voorkeursalternatief en vanuit de langdurige betrokkenheid aan het Omgevingsberaad.

Participatie binnen het Omgevingsberaad Oeververbindingen regio Rotterdam

De MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is, zoals u bekend, een groot onderzoek naar manieren om de regio Rotterdam in de toekomst bereikbaar te houden. De deelnemers aan het Omgevingsberaad Oeververbindingen regio Rotterdam hebben geparticipeerd op basis van 5 geformuleerde hoofddoelen en 6 maatregelen die daaraan bijdragen.

Dit is een intensief en zorgvuldig traject geweest, waarbij de verschillende fasen van de MIRT-verkenning stap voor stap zijn doorlopen. Hoewel de verkenning opgedeeld was in 4 deelstudies, heeft het Omgevingsberaad altijd het integrale karakter van de MIRT-verkenning en de hoofddoelen voor ogen gehouden. Het ging en gaat om een integrale afweging en een gezamenlijk advies m.b.t. de Oeververbinding, de A16/Van Brienoordbrug én de Algeracorridor.

Mede op basis van de op 27 september 2022 gepubliceerde beslisinformatie stond het Omgevingsberaad op het punt om haar advies af te ronden. Dit zorgvuldige proces werd helaas doorkruist door een aantal Gemeenten die vroegtijdig met een voorkeursalternatief naar buiten kwamen en wel op basis van één van de deelstudies. Dit heeft de totstandkoming van het algehele advies verstoord en de van tevoren afgesproken spelregels en volgorde van zaken zijn daarmee niet gebillijkt.

Het advies van het Omgevingsberaad is bedoeld om betrokken te worden bij de beoordeling van de alternatieven en diende zo bij te dragen aan het, door de vier initiatiefnemers van deze MIRT-verkenning, te formuleren en vast te leggen concept-bestuursovereenkomst Voorkeursalternatief. Wij zien nu dat er gekozen is om af te wijken van de afgesproken route. Daarmee is het participatieproces niet afgerond en vragen wij ons af wat er nu staat te gebeuren met het advies van het Omgevingsberaad. Wij vragen de leden van de commissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat hiervan nota te nemen. Inwoners, het bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties hebben veel tijd en moeite besteed binnen het participatieproces, het betrachten van enige zorgvuldigheid voor dit proces was op prijs gesteld.

Kaders van de MIRT-verkenning

In 2018 is er een pre-verkenning gedaan, daarin zijn drie zoekgebieden onderzocht. Uit het onderzoek is vervolgens gekomen dat het zoekgebied tussen Feijenoord en Kralingen en De Esch het beste is. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat vervolgens dat er een brug of een tunnel komt tussen Feijenoord/IJsselmonde en Kralingen/De Esch. Op 9 januari 2020 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) officieel gepubliceerd. In de NRD staat wat er wordt onderzocht voor de 6 maatregelen en hoe dit onderzoek wordt gedaan. Dit zijn de kaders waarbinnen het Omgevingsberaad heeft geopereerd.

Binnen het vorige College en Gemeenteraad bestond brede consensus over de wens om een metrotunnel aan te leggen. In het coalitieakkoord werden, door het huidige college, de hoofddoelen van de MIRT-verkenning bevestigd en de wens voor een metro herhaald (zie blz. 31 'Wij zetten daarbij in op een metroverbinding'). Het is derhalve opmerkelijk dat het college nu kiest voor een brug en dit

presenteert als zijnde de enige realistische optie. Daarmee lijken alle andere onderzochte varianten en maatregelen als 'onrealistisch' te worden bestempeld.

Wij delen de grote zorgen van het Havenbedrijf Rotterdam, Deltalinqs en Koninklijke Binnenvaart Nederland m.b.t. de nautische veiligheid. Samen met TLN en evofenedex concluderen wij daarnaast dat de voorgestelde brug niet afdoende bijdraagt aan het oplossen van de knelpunten op de A16/Van Brienenoordbrug en de Algeracorridor. Het verdient aanbeveling dat de stad Rotterdam bij haar keuze voor een voorkeursalternatief ook oog heeft voor deze samenhang. Met andere woorden de samenhang tussen de verschillende deelstudies en alle hoofddoelen en maatregelen van de MIRT-verkenning.

Samengevat: Rotterdam focust op de stadsverbinding, dat is begrijpelijk vanuit het perspectief van de noodzakelijke ontwikkeling op Zuid. Dit lijkt echter niet de toekomstige bereikbaarheid van stad en haven in breder verband en voor de langere termijn, te borgen.

Financiële middelen Oeververbinding

De Startbeslissing geeft duidelijk de doelstellingen en kaders aan van de MIRT-verkenning 'Oeververbindingen regio Rotterdam'. Een van de spelregels voor de MIRT-verkenning is dat minimaal 75% van de financiering beschikbaar moet zijn voor de meest waarschijnlijke oplossing. Er is destijds een meest waarschijnlijk pakket van maatregelen benoemd met een totaal budget van naar schatting 640 miljoen euro. Zodoende heeft het Rijk 200 miljoen euro en de regio 280 miljoen euro gereserveerd. Gezamenlijk: 480 miljoen euro, 75% van 640 miljoen euro. Dit bedrag kan uiteraard nog worden aangepast omdat het ging om een schatting en de verkenning nog moest starten.

De financiering vindt plaats binnen de meerjareninvesteringsprogramma's van de gemeente Rotterdam, MRDH en provincie Zuid-Holland. Bekostiging van de Oeververbinding vanuit het Rijk vindt volgens de Startbeslissing plaats onder het Besluit Infrastructuurfonds. Bij de start van de MIRT-verkenning waren de toenmalige MIRT-spelregels nog van kracht en vond financiering plaats vanuit het Infrastructuurfonds binnen de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit is gewijzigd per 1 juli 2021 door de inwerkingtreding van de Wet Mobiliteitsfonds. De bekostiging van de Oeververbinding vindt echter nog steeds plaats vanuit het Mobiliteitsfonds (met een bredere reikwijdte zelfs dan voorheen dan het Infrastructuurfonds).

De wethouder heeft nu aangegeven dat de financiering moet komen uit de 7,5 miljard uit het landelijk coalitieakkoord 2022-2026 voor het verbeteren van bereikbaarheid van woningbouwprojecten, waarvan thans nog ongeveer 6 miljard resteert. Het gaat daarbij om extra geld binnen het Mobiliteitsfonds, dat te gebruiken is om de komende tien jaar te zorgen voor een goede ontsluiting voor nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. Deze middelen bestonden nog niet ten tijde van de Startbeslissing en de start van de MIRT-verkenning. Ook is er nergens tijdens de MIRT-verkenning duidelijk gemaakt dat de Oeververbinding alleen nog maar uit deze extra middelen zou kunnen worden gefinancierd, hetgeen ook niet het geval lijkt te zijn. Het lijkt erop dat de inschatting van dit college nu is om de financiering van de stadsverbinding direct te koppelen aan én te beperken tot deze extra middelen die beschikbaar zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid van binnenstedelijke woningbouwprojecten binnen het Mobiliteitsfonds.

Conclusie

Wij onderschrijven hierbij graag nogmaals het advies voor het realiseren van een toekomstbestendige tunnel-oeververbinding met oog voor de bereikbaarheid van de hele regio op lange termijn. Een multimodale metrotunnel draagt daarbij het meeste bij aan het realiseren van de hoofddoelen bij de start van de MIRT-verkenning. Moge duidelijk zijn dat immer voor ogen staat, dat wat goed en veilig is voor stad, haven, haar inwoners en bedrijven.

Hoogachtend,

Audrey Keukens

voorzitter VNO-NCW West

Mai Elmar

voorzitter VNO-NCW Rotterdam & Rijnmond