

Projectplan pre-verkenningsfase Oeververbindingen regio Rotterdam

CONCEPT d.d. 220217

CONCEPT

Inhoudsopgave

1	Achtergrond en aanleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Oeververbindingen regio Rotterdam	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Doel van de beoogde MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam	4
2.3	Samenhangende opgaven	4
2.4	Oplossingsrichtingen	5
3	Doel en beoogd resultaat van de pre-verkenningsfase	6
3.1	Doel van de pre-verkenningsfase	6
3.2	Beoogd resultaat	6
3.3	Gebiedsafbakening	6
4	Aanpak en planning van de pre-verkenningsfase	7
4.1	Uitgangspunten voor de aanpak	7
4.2	Aanpak pre-verkenningsfase	8
4.3	Aanpak "Scope-uitwerking"	9
4.4	Aanpak "Zicht op bekostiging"	11
4.5	Aanpak Communicatie en participatie	12
4.6	Aanpak Projectorganisatie MIRT-verkenning	13
4.7	Synthese in MIRT-producten	13
4.7.1	Startdocument MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam	13
4.7.2	Projectplan MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam	14
4.8	Raakvlakken andere projecten, processen, studies en (beleids)visies	14
4.9	Planning	14
5	Organisatie en begroting	15
5.1	Ambtelijke organisatie	16
5.2	Bestuurlijke organisatie	17
5.3	Communicatie	17
5.4	Begroting pre-verkenningsfase	17

1 Achtergrond en aanleiding

1.1 Aanleiding

In het BO MIRT (december 2017) hebben rijk en regio afgesproken om een pre-verkenningsfase te starten ter voorbereiding van een startbeslissing voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. In deze pre-verkenningsfase worden onder meer de scope, de bekostiging en de eventuele voorfinanciering nader uitgewerkt. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van beschikbare informatie. Tevens wordt de MIRT-verkenning organisatorisch voorbereid. Door de inhoudelijke en organisatorische voorbereiding is een vliegende start mogelijk, waardoor de MIRT-verkenning wordt versneld.

De MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam richt zich op de volgende samenhangende opgaven: het oplossen van NMCA-knelpunten op de Van Brieneoord– Algeracorridor/A16-A15, NMCA-knelpunt stedelijk OV; metro en tram, verstedelijking, stedelijke leefkwaliteit en kansen voor mensen. Oplossingsrichtingen die in samenhang worden onderzocht zijn: multimodale oeververbindingen, ontwikkeling toplocaties en verstedelijking en het (H)OV-netwerk in de stad.

Dit projectplan beschrijft de opzet van de pre-verkenningsfase voor de Oeververbindingen regio Rotterdam.

1.2 Leeswijzer

Dit projectplan beschrijft de aanpak van de pre-verkenningsfase voor de Oeververbindingen regio Rotterdam. Hoofdstuk 2 beschrijft de hoofdlijnen van de scope van een te starten MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, zoals die vorig jaar door rijk en regio gezamenlijk zijn uitgewerkt. Hoofdstuk 3 geeft doel en beoogde resultaten van de pre-verkenningsfase weer. Hoofdstuk 4 beschrijft de aanpak en planning en hoofdstuk 5 de organisatie en begroting van de pre-verkenningsfase.

2 Oeververbindingen regio Rotterdam

2.1 Inleiding

In de voorbereiding van het BO MIRT (december 2017) hebben rijk en regio gezamenlijk de hoofdlijnen van de scope van een te starten MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam uitgewerkt. Deze hoofdlijnen van de scope vormen het vertrekpunt voor de pre-verkenningfase en worden daarom in dit hoofdstuk beknopt beschreven.

2.2 Doel van de beoogde MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

Het centrale doel van de beoogde MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is het ontwikkelen van een voorkeursalternatief voor het oplossen van NMCA-knelpunten op de A16/A15 Van Brienoord- en Algeracorridor en het binnenstedelijk OV-netwerk van Rotterdam, in relatie tot de verdere (OV-gerelateerde) verstedelijking van de Rotterdamse regio, het vergroten van de sociaal-economische kansen voor mensen en het verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit.

De verkenning moet een belangrijke bijdrage leveren aan versterking van de agglomeratiekracht van de zuidelijke Randstad en moet inspelen op de gewenste mobiliteitstransitie in de regio Rotterdam Den Haag. Daarmee wordt ook de bereikbaarheid van banen voor bewoners van Rotterdam-Zuid aanmerkelijk vergroot.

2.3 Samenhangende opgaven

Vanuit de hierboven beschreven doelstelling bevat een aantal samenhangende opgaven:

Oplossen van NMCA-knelpunt Van Brienoord-Algeracorridor (A16/A15)

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

Oplossen van NMCA-knelpunten stedelijk OV: metro en tram

Bij verdere groei van de stad groeit het gebruik van het openbaar vervoer en krijgen het binnenstedelijke tramnet, de tramverbindingen over de Erasmusbrug en het centrale deel van het metronet in oost-westrichting en noord-zuidrichting rondom Beurs (metrokruis) te kampen met capaciteitsknelpunten. De NMCA 2017 laat zien dat deze knelpunten in de referentiesituatie al bij hoge en lage groei optreden. Deze problematiek wordt nog eens versterkt door de verdichting van de binnenstad.

Verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot agglomeratiekracht

De stedelijke ontwikkeling van Rotterdam in de binnenstad, Stadionpark, MerweVierhavens, Erasmus Universiteit/Rivium/Brainpark, de omvangrijke regionale woningbouwopgave en bijbehorende groei van het aantal inwoners, en de ontwikkeling van de mainport zijn cruciaal voor versterking van de agglomeratiekracht in de zuidelijke Randstad. Daarbij spelen ook opgaven om innovatieve bedrijvigheid en Next Economy te faciliteren. Investerings in bereikbaarheid zijn randvoorwaardelijk voor deze ontwikkelingen.

Verbeteren van stedelijke leefkwaliteit

Verbeteren van stedelijke leefkwaliteit is een belangrijke opgave binnen het plangebied. Dit betreft vergroening, ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit, geluid en inpassing van infrastructuur. Rotterdam kent een aantal stedelijke wegen met hoge verkeersintensiteiten. Het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van hinder zoals geluidsoverlast voor de bewoners is een opgave van de verder verdichtende stad.

Vergroten van kansen voor mensen

De toegang van mensen tot de arbeidsmarkt en onderwijs wordt beïnvloed door de bereikbaarheid. De mate waarin banen en onderwijsvoorzieningen binnen een acceptabele reistijd kunnen worden bereikt is daarbij bepalend. De bereikbaarheid van banen voor de inwoners van Rotterdam Zuid is momenteel onder andere beperkt vanwege de beperkte OV-structuur. Daarbij gaat het om banen in de stedelijke centra en ook in de maakindustrie. Het verbeteren van de bereikbaarheid vergroot de keuzemogelijkheden en stelt iedereen in staat een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de regio.

2.4 Oplossingsrichtingen

Om de geschetste opgaven aan te pakken zal de beoogde MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam drie oplossingsrichtingen in samenhang uitwerken en beoordelen: multimodale oeververbindingen, de ontwikkeling toplocaties en verstedelijking en het (H)OV-netwerk in de stad.

Multimodale Oeververbindingen

Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag constateert dat een uitbreiding van de (capaciteit van) oeververbindingen essentieel is. Hierbij gaat het zowel om het op een andere manier benutten van de bestaande verbindingen als om het nadenken over nieuwe verbindingen. Een **nieuwe multimodale oeververbinding, in combinatie met het versterken van het HOV-netwerk**, biedt mogelijkheden om de infrastructurele knelpunten op te lossen én biedt kansen voor de gebiedsontwikkelingen in de omgeving. Binnen de scope van deze opgave zijn **drie alternatieven** (zoekgebieden) voor oeververbindingen te benoemen:

- Feijenoord-Kralingen/De Esch,
- Ridderkerk-Krimpen aan den Lek (Oostflank) en
- Stadshavens Rotterdam (Waalhaven-MerweVierhavens).

Ontwikkeling toplocaties en verstedelijking

Rotterdam houdt rekening met een woningbouwopgave van circa 50.000 woningen binnen bestaand stedelijk gebied. Deze opgave is gekoppeld aan bestaande OV-netwerken zoals de lijn Den Haag-Rotterdam-Dordrecht en de lijn Schiedam-Rotterdam-Capelle. Met een “stad op twee oevers” is Rotterdam onderdeel van de metropoolregio Rotterdam Den Haag, onderling verbonden met een hoogwaardig netwerk van verbindingen. Gebieden zoals de Rotterdamse binnenstad, Stadionpark en MerweVierhavens/Makersdistrict en de Erasmus Universiteit/Brainpark/Rivium zijn als (toekomstige) economische toplocaties benoemd. De ontwikkeling van deze gebieden met gemengde programma’s is al volop gaande. De verdere doorontwikkeling van deze gebieden, gelegen langs het bestaande HOV-netwerk, vergt bijbehorende investeringen in bereikbaarheid.

(H)OV-netwerk in de stad

Om het (H)OV-netwerk in de stad te verbeteren worden de capaciteit van bestaande lijnen vergroot en het netwerk uitgebreid. Nieuwe rivierkruisende OV-verbindingen kunnen het metrokruis en de bestaande tramverbindingen ontlasten. Zo wordt Rotterdam Zuid, waar de bereikbaarheid van banen achterblijft, ook beter aangehaakt op het stedelijk en regionaal openbaar vervoer.

3 Doel en beoogde resultaten van de pre-verkenningsfase

3.1 Doel van de pre-verkenningsfase

De pre-verkenningsfase moet beslisinformatie opleveren op basis waarvan het BO MIRT najaar 2018 een besluit kan nemen over de start van een MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

Dat betekent dat de pre-verkenningsfase in elk geval informatie moet opleveren over:

1. Scope-uitwerking:

De scope-uitwerking is erop gericht om de meest kansrijke alternatieven (en varianten) te identificeren vanuit het oogpunt van doelbereik (bijdrage aan de opgaven verstedelijking, oplossen van NMCA-knelpunten hoofdwegen en NMCA-knelpunt metro, stedelijke leefkwaliteit en kansen voor mensen) en haalbaarheid (draagvlak, techniek en omvang investeringen).

2. Zicht op bekostiging:

De MIRT-spelregels schrijven voor dat er voor het starten van een MIRT-verkenning “zicht op bekostiging” moet zijn. Dit betekent dat er zicht moet zijn op dekking van 75% van de geschatte investeringskosten. In de pre-verkenningsfase wordt inzichtelijk gemaakt wat de (mogelijke) bijdrage is van de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning en verkent mogelijkheden voor innovatieve bekostiging en financiering (publiek en/of privaat) van de verschillende alternatieven.

3. Communicatie en participatie:

In de MIRT-verkenning is communicatie en participatie cruciaal om te komen tot goede, gedragen afweging van alternatieven. De stakeholders moeten daarbij in de juiste rol en op het juiste moment worden betrokken. In de pre-verkenningsfase wordt uitgewerkt op welke wijze burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties bij de MIRT-verkenning worden betrokken.

4. Projectorganisatie MIRT-verkenning

Om na de Startbeslissing zonder te veel tijdverlies van pre-verkenning over te gaan naar de MIRT-verkenning wordt binnen de pre-verkenningsfase de projectorganisatie voor de MIRT-verkenning uitgewerkt (inclusief producten, bemensing en middelen)

In hoofdstuk 4 (Aanpak en fasering) wordt uitgewerkt op welke wijze deze doelen worden bereikt. Naast het doel van het leveren van beslisinformatie, is een belangrijk nevendoeel van de pre-verkenningsfase het benutten van mogelijkheden tot versnelling van de MIRT-verkenning. Doordat in de pre-verkenningsfase belangrijke elementen van de MIRT-verkenning worden uitgewerkt en gedegen worden voorbereid, is het de verwachting dat de doorlooptijd van de MIRT-verkenning korter kan zijn dan gebruikelijk.

3.2 Beoogd resultaat

Het beoogd resultaat van de pre-verkenningsfase bestaat uit

1. **Startdocument** MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam op basis waarvan het BO MIRT in het najaar van 2018 een startbeslissing kan nemen.
2. **Projectplan** MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam op basis waarvan een “soepele” overgang van de preverkenning naar MIRT-verkenning mogelijk is.

3.3 Gebiedsafbakening

Het plangebied van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam strekt zich uit van het westelijk havengebied (Waal-Eemhaven/Stadshavens tot aan Ridderkerk/Krimpen aan de Lek en van de A15 tot aan de A20. Het studiegebied beslaat het gebied rond de Ruit van Rotterdam, inclusief de uitlopers daarvan en het westelijk deel van de Krimpenerwaard.

4 Aanpak en planning van de pre-verkenningsfase

4.1 Uitgangspunten voor de aanpak

De pre-verkenningsfase is er op gericht om de beslisinformatie voor een startbeslissing op te leveren en kansen te benutten om door een gedegen voorwerk de doorlooptijd van de MIRT-verkenning te beperken. Dit hoofdstuk beschrijft de aanpak om die doelen te realiseren. In de opzet van de pre-verkenningsfase wordt een aantal uitgangspunten gehanteerd.

Een pre-verkenningsfase is geen MIRT-verkenning, maar kan wel zorgen voor vliegende start

Een MIRT-verkenning start formeel met een startbeslissing in het BO MIRT. De pre-verkenningsfase is er opgericht die startbeslissing voor te bereiden. De pre-verkenningsfase is dus geen onderdeel van de MIRT-verkenning. Wel biedt de pre-verkenningsfase goede mogelijkheden om door gedegen uitwerking van de scope en een eerste analyse van doelbereik en haalbaarheid van alternatieven te zorgen voor een “vliegende start” van de MIRT-verkenning. Hierdoor kan met name in de eerste twee fasen van de MIRT-verkenning (startfase en analytische fase) naar verwachting aanzienlijk tijd- en kwaliteitswinst worden bereikt.

Benutten van bestaand onderzoek, kwalitatieve analyses en expert judgement centraal

Er is al veel onderzocht over de opgaven en oplossingsrichtingen die in de MIRT-verkenning worden uitgewerkt. In de pre-verkenningsfase zal de kennis en informatie uit bestaande onderzoeken worden gestructureerd en geanalyseerd. Daarbij wordt de pre-verkenningsfase ook benut om de bestaande inzichten te delen (joint-fact-finding) en daar waar nodig aanvullen kennis te ontwikkelen, zodat de betrokken partijen op hetzelfde informatieniveau komen.

Afstemmen met aanpalende onderzoeken, projecten en processen is cruciaal

De beoogde MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam maakt deel uit van het Gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Binnen dit programma wordt nadrukkelijk afgestemd met de andere projecten, met name de Werkplaats Metropolaan OV, Ruimte en Duurzaamheid en de (beoogde) MIRT-verkenning regio Den Haag CID-Binckhorst. Maar ook andere projecten en processen, zoals bijvoorbeeld de Verstedelijkingsalliantie, gemeentelijke, regionale visie en programma's voor mobiliteit, ruimte en gebiedsontwikkeling etcetera. Daarbij is het in de pre-verkenningsfase zowel van belang kennis uit deze trajecten te benutten, maar ook om inzichtelijk maken welke raakvlakken (kaders) van belang zijn voor de MIRT-verkenning.

In dit stadium gerichte participatie en communicatie

In een MIRT-verkenning is een goed proces van participatie en communicatie cruciaal. In de pre-verkenningsfase zal dat proces worden uitgewerkt. Vanzelfsprekend is in de pre-verkenningsfase zelf communicatie en participatie ook aan de orde. In de pre-verkenningsfase zal dit traject vooral gericht zijn op het ophalen en structureren van kennis en informatie en in veel mindere mate om het verkennen van belangen. De participatie in de pre-verkenningsfase zal daarom vorm krijgen via “expert-meetings” met vertegenwoordigers van overheden, kennisinstellingen en/of koepelorganisaties en niet via bijeenkomsten of participatietrajecten met burgers, ondernemers, belangenorganisaties.

De communicatie in de pre-verkenningsfase zal beperkt blijven tot het gericht informeren van betrokkenen over de fase waarin de voorbereiding van de MIRT-verkenning zich bevindt, met een doorkijk naar een mogelijk vervolg en de betrokkenheid van partijen daarin. Het initiatief voor die communicatie ligt bij de deelnemende gemeenten, MRDH, provincie en rijk. Vanuit het de projectorganisatie zal ondersteuning plaatsvinden door het beschikbaar stellen van communicatieboodschappen.

4.2 Aanpak pre-verkenningfase

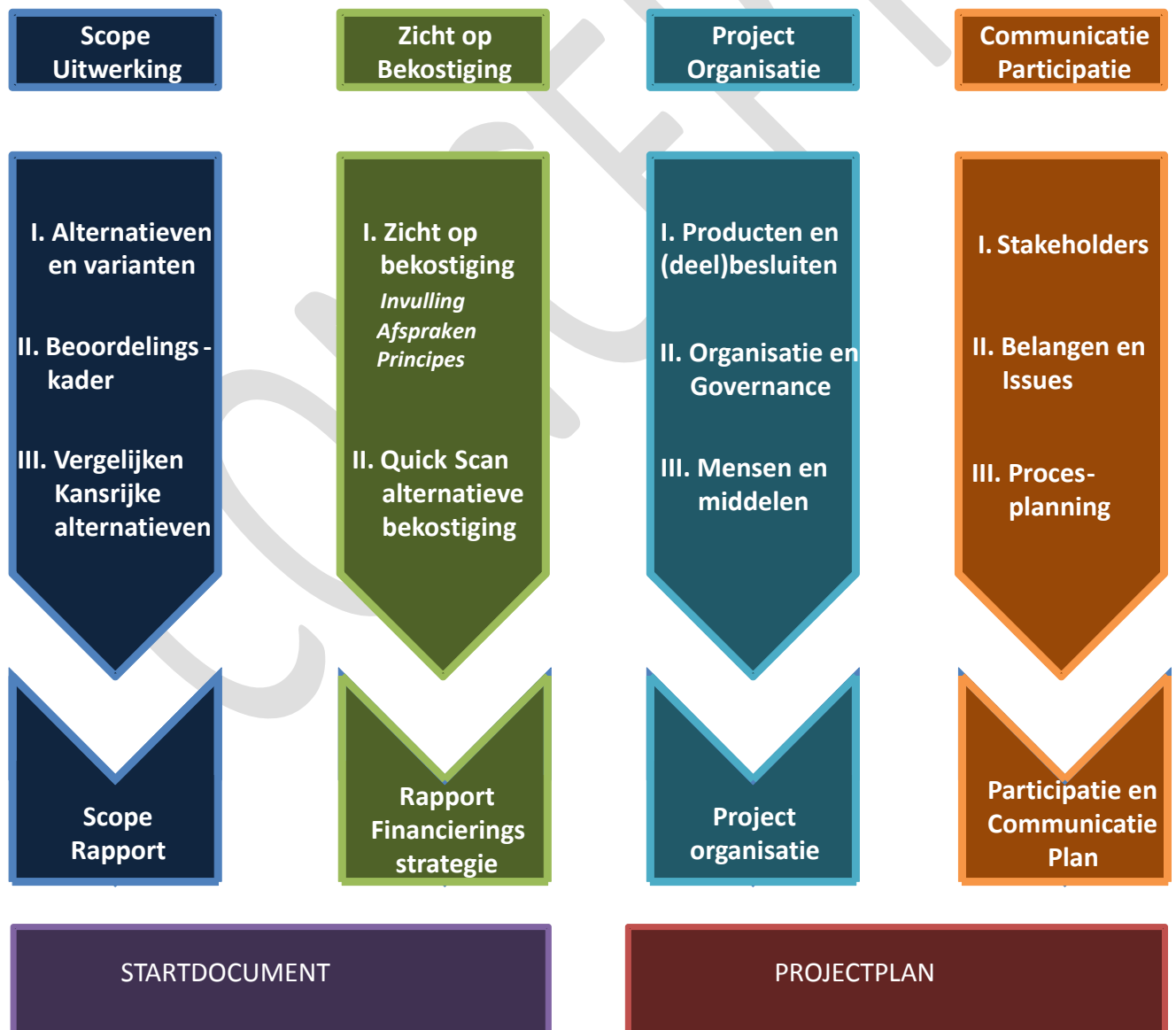
In hoofdstuk 3 is het centrale doel van de pre-verkenningfase, het opleveren van beslisinformatie, uitgewerkt in vier thema's:

- Scope-uitwerking
- Zicht op bekostiging
- Communicatie en Participatie
- Projectorganisatie

In de pre-verkenningfase wordt per thema de beslisinformatie uitgewerkt en vastgelegd in een product. Deze deelproducten vormen de bouwstenen voor de eindproducten van de pre-verkenningfase: het Startdocument en het Projectplan MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

Onderstaand schema geeft de aanpak om te komen tot deze producten weer.

Schema aanpak pre-verkenningfase



4.3 Aanpak “Scope-uitwerking”

4.3.1 Doel

De scope-uitwerking is in de pre-verkenningfase gericht op het vanuit een gedegen probleemanalyse, identificeren en concretiseren van de meest kansrijke alternatieven (en varianten) en waar mogelijk reduceren van het aantal alternatieven (en varianten). Daarbij staan met name doelbereik (in welke mate dragen alternatieven en varianten bij aan de opgaven zoals geformuleerd in hoofdstuk 2) en haalbaarheid (vanuit het oogpunt van bijvoorbeeld draagvlak, techniek en omvang investeringen).

4.3.2 Aanpak

I) Uitwerken mogelijke oplossingsrichtingen in alternatieve/varianten

De MIRT-verkenning zal zich richten op drie oplossingsrichtingen (zie hoofdstuk 2):

- Multimodale oeververbindingen
- (H)OV in de stad
- Ontwikkeling van toplocaties en verstedelijking

In de pre-verkenningfase worden deze oplossingsrichtingen gecombineerd en geconcretiseerd in onderscheidende alternatieven (en varianten).

Multimodale oeververbindingen

In de voorbereiding van het BO MIRT zijn drie alternatieven (zoekgebieden) voor de Oeververbinding Rotterdam geïdentificeerd:

- Feijenoord-Kralingen/De Esch,
- Ridderkerk-Krimpen aan den Lek (Oostflank) en
- Stadshavens Rotterdam (Waalhaven-MerweVierhavens).

In pre-verkenningfase worden deze alternatieven nader uitgewerkt, inclusief een “benuttingsalternatief” dat inzichtelijk maakt in hoeverre aanpassingen aan bestaande oeververbindingen bijdragen kan aan de opgaven.

Voor elk van de alternatieven zijn verschillende varianten denkbaar. Deze varianten kunnen onderling verschillen in bijvoorbeeld ligging van de oeververbinding in het zoekgebied of “multimodaliteit” van de oeververbinding. Deze multimodaliteit heeft betrekking op auto, (H)OV en fiets. In de pre-verkenningfase worden de meest voor de hand liggende, onderscheidende varianten van de verschillende alternatieven geïdentificeerd. Daarmee geconcretiseerd hoe de multimodale oeververbindingen kunnen bijdragen aan de oplossingsrichting *(H)OV in de stad*.

Ontwikkeling toplocaties en verstedelijking

Er is een belangrijke wederkerige relatie tussen de investeringen in een multimodale oeververbinding en de ontwikkeling van toplocaties en verstedelijking. In de pre-verkenningfase wordt uitgewerkt op welke wijze deze relatie wordt uitgewerkt in de MIRT-verkenning.

Korte termijn aanpak

Er zal worden bezien of met snel te realiseren maatregelen een bijdrage geleverd kan worden aan de benoemde opgaven via beter benutten, voor zover dit al niet elders gebeurt, bijvoorbeeld in de Werkplaats Metropolitaan OV.

II) Uitwerken beoordelingskader

In de pre-verkenningfase wordt het beoordelingskader uitgewerkt op basis waarvan de effecten van de alternatieven (en varianten) in de MIRT-verkenning worden bepaald en onderling vergeleken.

In het beoordelingskader worden (mede op basis van het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag) criteria opgenomen die inzichtelijk maken hoe de alternatieven scoren op:

- Doelbereik/beoogde effecten: bijdrage aan de opgaven verstedelijking, oplossen van NMCA-knelpunten hoofdwegen en NMCA-knelpunten stedelijk OV, stedelijke leefkwaliteit en kansen voor mensen.
- Duurzaamheid/klimaat
- Adaptiviteit en Robuustheid
- Inpasbaarheid/technische haalbaarheid
- Neveneffecten (bijvoorbeeld) milieueffecten
- Financiële effecten (MKBA)
- (Maatschappelijk) draagvlak
-

III) Vergelijking meest kansrijke alternatieven/varianten

In de pre-verkenningsfase wordt gezien of het aantal alternatieven (en varianten) kan worden beperkt door te focussen op de meest kansrijke en haalbare alternatieven.

Daarom worden de alternatieven/varianten beoordeeld op

- Probleemoplossend vermogen / doelbereik:
In hoeverre dragen alternatieven/varianten bij aan de opgaven: verstedelijking, oplossen van NMCA-knelpunten hoofdwegen en NMCA-knelpunt metro, stedelijke leefkwaliteit en kansen voor mensen.
- Onoverkomelijke belemmeringen en/of “show stoppers”:
In hoeverre zijn alternatieven niet of zeer beperkt haalbaar bijvoorbeeld vanwege het ontbreken van draagvlak of onevenredige hoge kosten etc.

De effectbeoordeling zal in de pre-verkenningsfase een globaal karakter hebben, voornamelijk op basis van bestaand gegevensmateriaal, kengetallen, expertjudgement en een globale berekening van de verkeers- en vervoerseffecten.

4.3.3 Resultaat Scope Uitwerking

Het resultaat van de scope uitwerking is het “Scoperapport Oeververbindingen regio Rotterdam”. Dit rapport kent de volgende inhoudsopgave:

Scoperapport Oeververbindingen regio Rotterdam
I. Mogelijke alternatieven en varianten: ligging, modaliteiten beschrijving invloedsgebied
II. Effectbepaling Alternatieve en Varianten (globaal)
II.1 Probleemoplossend vermogen/doelbereik van de alternatieven
- Verkeerseffecten hoofdwegen (eerste inzichten)
- Verkeerseffecten OV (eerste inzichten)
- Effecten gebiedsontwikkeling (globaal)
- Effecten stedelijk leefmilieu (globaal)
- Bereikbaarheid toplocaties (eerste inzichten)
- Effecten kansen voor mensen (eerste inzichten)
II.2 Haalbaarheid Alternatieven en Varianten
- Omvang investeringen (globaal)
- Draagvlak (kwalitatief)
III. Vergelijking Alternatieven en varianten
IV. Conclusies en aanbevelingen: Nader te onderzoeken alternatieven/varianten in de MIRT-Verkenning oeververbindingen Rotterdam.

4.4 Aanpak “Zicht op bekostiging”

4.4.1 Doel

De MIRT-spelregels schrijven voor de start van een MIRT-verkenning “zicht op bekostiging” moet zijn. Dit betekent dat er zicht moet zijn op “dekking” van 75% van de geschatte investeringskosten. In de pre-verkenningsfase wordt inzichtelijk gemaakt welke bijdragen de initiatiefnemers voor de MIRT-verkenning leveren aan “zicht op bekostiging” en hoe de afspraken hierover kunnen worden vastgelegd. Daarnaast worden de mogelijkheden voor innovatieve bekostiging en financiering (publiek en/of privaat) in beeld gebracht voor de verschillende alternatieven.

4.4.2 Aanpak

I. Zicht op bekostiging

Het ligt voor de hand dat zicht op bekostiging wordt geleverd door de meest direct betrokken overheden, te weten het rijk, de gemeente Rotterdam, MRDH en de provincie Zuid-Holland. Maar gezien de breedte van opgaven lijken ook andere domeinen (en dus ook andere ministeries zoals BZK en SZW) op de bekostiging te kunnen worden aangesproken.

Om de zicht op bekostiging te bieden zetten de partijen in de pre-verkenningsfase de volgende stappen:

I.1 Gezamenlijke invulling zicht op 75% bekostiging:

De partijen verkennen intern hun mogelijkheden voor (reservering van de) bijdrage aan zicht op bekostiging.

I.2 Afspraken zicht op bekostiging vastleggen

Wanneer helder is hoe gezamenlijk de “75% zicht op bekostiging” wordt ingevuld, maken zij afspraken over de wijze waarop de gemaakte reserveringen voldoende hard zijn.

I.3 Afspraken principes voor de strategie voor uiteindelijke bekostiging

Partijen ontwikkelen gezamenlijk principes voor de strategie om te komen tot de uiteindelijke (toekomstige) bekostiging van de oeververbindingen.

II. Quick Scan innovatieve bekostiging

De gemeente Rotterdam en het Ministerie van IenW hebben afgelopen periode samen mogelijkheden voor innovatieve vormen van bekostiging en financiering van infrastructuur in beeld gebracht. Daarbij is de oeververbinding in de Rotterdamse regio als casus gebruikt. In een tweetal workshops is verkend welke denkbare opties voor innovatieve vormen van bekostiging en financiering van infrastructuur het meest kansrijk kunnen zijn. Op basis van criteria haalbaarheid, effectiviteit en toepasbaarheid elders, zijn kansrijke opties voor innovatieve financiering en/of bekostiging geselecteerd te weten:

- Een gemeentelijk mobiliteitsfonds;
- Het combineren van investeringen in infrastructuur met gebiedsontwikkeling;
- Het uitwerken van een Rijkssamenwerkingsprogramma Binnenstedelijke Gebiedstransformatie: Next Level Aanpak;
- Prijsprikkels;
- Werk met werk maken

In het BO MIRT is afgesproken om deze kansrijke opties in een vervolg te verdiepen en te verbreden in een rijk-regio kennisontwikkelingsprogramma “innovatieve bekostiging en financiering van infrastructuur”. Dit kennisprogramma kan worden ondergebracht bij het leerplatform MIRT. Tevens is afgesproken deze verdiepende studie onder te brengen in de (pre-)verkenningsfase Oeververbindingen Rotterdamse regio.

4.4.3 Resultaat Zicht op bekostiging

Het resultaat van de uitwerking is het “rapport Bekostiging- en Financieringsstrategie Oeververbindingen Rotterdam”.

Dit rapport kent de volgende inhoudsopgave:

Inhoudsopgave Rapport Bekostigings- en Financieringsstrategie Oeververbindingen	
I.	Afsprakenkader “zicht op bekostiging”
II.	Principes strategie uiteindelijke bekostiging oplossing
III.	Aanpak kansrijke opties quick scan alternatieve bekostiging

4.5 Aanpak Communicatie en participatie

4.5.1 Doel

Om zowel deze MIRT-verkenning als het uiteindelijke project goed te laten functioneren, is het belangrijk stakeholders in de juiste rol en op het juiste moment te betrekken. In de pre-verkenningfase wordt uitgewerkt op welke wijze burgers, bedrijven en belangenorganisaties bij de MIRT-verkenning worden betrokken

4.5.2 Aanpak

I. Identificeren stakeholders

In de eerste stap van het uitwerken van het communicatie- en participatietraject worden de belangrijkste stakeholders geïdentificeerd, waar relevant gekoppeld aan de verschillende alternatieven. Op voorhand lijken de volgende stakeholders van belang:

- Overheden
- Belangenorganisaties/Bedrijfsleven
- Maatschappelijke organisaties
- Burgers
-

II. Uitwerken belangen, issues en rollen van de verschillende stakeholders

Voor elk van de stakeholders wordt ingeschat wat hun belang zal zijn bij de (verschillende alternatieven van de) Oeververbindingen, welke issues er te verwachten zijn en welke formele en informele rol deze stakeholders in het proces kunnen/moeten vervullen.

III. Opstellen procesplanning

Op basis van de stakeholder en issues-analyse wordt een procesplan opgesteld, waarin expliciet wordt gemaakt wanneer welke stakeholders met welk doel en op welke wijze betrokken:

- meeweten,
- meedenken,
- meepraten,
- meewerken
- meebeslissen

4.5.3 Resultaat

Het resultaat van de uitwerking is het “Communicatie en Participatieplan”. Dit plan kent de volgende inhoudsopgave:

Inhoudsopgave Communicatie en Participatieplan	
I.	Doel van participatie
II.	Stakeholderanalyse: belangen, issues en rollen
III.	Omgevingsmanagement
IV.	Communicatiestrategie
V.	Activiteiten en planning

4.6 Aanpak Projectorganisatie MIRT-verkenning

4.6.1 Doel

Om na een Startbeslissing zonder te veel tijdverlies over te gaan naar de MIRT-verkenning wordt in de pre-verkenningfase de projectorganisatie voor de MIRT-verkenning uitgewerkt (inclusief producten, bemensing en middelen).

4.6.2 Aanpak

I. Uitwerken belangrijkste producten en (deel)besluiten in de verkenning

Vanuit de inhoudelijke scope-uitwerking wordt geïdentificeerd wat de belangrijkste producten zijn die in de MIRT-verkenning moeten worden opgeleverd met het oog op welke besluiten en welke activiteiten moeten worden ondernomen om die producten tijdig te leveren.

II. Opzetten organisatiestructuur (incl. uitbestedingsplan) en governance

Op basis van de noodzakelijke producten en activiteiten wordt een (ambtelijke) organisatiestructuur uitgewerkt. Daarbij wordt expliciet aangeven welke producten worden uitbesteed en hoe deze uitbesteding zal worden georganiseerd (uitbestedingsplan).

Vanuit het inzicht in te nemen besluiten, wordt de bestuurlijke governance uitgewerkt.

III. Concretiseren benodigde mensen en middelen

Hierin wordt geconcretiseerd welke personele inzet (fte's) nodig is in de MIRT-verkenning en vanuit welke organisaties deze formatie wordt geleverd. Daarnaast worden een begroting opgesteld.

4.6.3 Resultaat

Het resultaat van de uitwerking is een organisatieplan voor de MIRT-verkenning

4.7 Synthese in MIRT-producten

De uitwerking van de producten zoals die is weergegeven in de voorgaande paragrafen, wordt gecombineerd tot twee "MIRT-producten" die van belang zijn voor de formele beslissing te starten met de MIRT-verkenning.

4.7.1 Startdocument MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

Het startdocument vormt de basis voor de te nemen startbeslissing door het BO MIRT. Het vormt dus de cruciale beslisinformatie om het besluit te kunnen nemen.

Het startdocument kent de volgende inhoudsopgave:

Inhoudsopgave Startdocument	
1.	Achtergrond en aanleiding MIRT-verkenning
2.	Doel, opgaven en oplossingsrichtingen
a.	Doel
b.	Gebiedsafbakening
c.	Opgaven
d.	Oplossingsrichtingen
e.	Meekoppelkansen
f.	Raakvlakken
g.	Draagvlak
h.	Zicht op bekostiging
3.	Aanpak en fasering
a.	Fasering
b.	Planologisch-juridische kaders
4.	Organisatie
a.	Initiatiefnemers
b.	Betrokken partijen
c.	Participatie en communicatie
d.	Besluitvorming
5.	Financiën

4.7.2 Projectplan MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam

Het projectplan beschrijft de aanpak, organisatie, sturing en beheersing van het project.

Het projectplan bevat de volgende onderdelen:

Inhoudsopgave projectplan
1. Achtergrond en aanleiding van het project
2. Activiteitenplan
3. Proces- en besluitvormingsplan
4. Participatie- en communicatie
5. Projectorganisatie
6. Capaciteit en middelen
7. Inkoopstrategie
8. Beheersplan

4.8 Raakvlakken andere projecten, processen, studies en (beleids)visies

De MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam heeft sterke relaties met andere projecten uit het Gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en de onderzoeken en (beleids)visies die zijn uitgevoerd voor (delen) de Rotterdamse regio en aangrenzende regio's. In de pre-verkenningsfase zullen deze projecten, studies en (beleids)visies zoveel mogelijk benut worden als kaders voor de MIRT-verkenning en als kennisbronnen voor de ontwikkeling van alternatieven en het beoordelingskader.

- Verstedelijkingsalliantie
- Werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid
- Pre-verkenning Den Haag
- MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag
- Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH
- Studie Regionaal wegennet MRDH
- Programma aansluitingen HWN/OWN
- Gebiedsuitwerking Voorne-Putten
- Stedelijk Verkeersplan Rotterdam
- OV-visie Rotterdam
- Gebiedsvisie Stadionpark / Masterplan Feyenoord City
- Strategische visie Krimpenerwaard
- GVVP Schiedam
- Afspraken viersporigheid en IC-stop Schiedam
- PM: relevante plannen Capelle, Krimpen, Ridderkerk e.d.

4.9 Planning

Deze fasering van deze pre-verkenningsfase wordt opgebouwd overeenkomstig de eerste stappen van de spelregels behorend bij een MIRT-verkenning. Hierin worden onderscheiden:

1. Startfase (4 maanden)

In de Startfase wordt het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning opgesteld. Hierin worden opgaven, oplossingsrichtingen en beoordelingskader nader geconcretiseerd, wordt de projectorganisatie (mensen, middelen, governance) opgetuigd en wordt een procesaanpak vormgegeven, inclusief een communicatie- en participatieplan.

2. Analytische fase (8 maanden)

In de analytische fase worden de opgaven en oplossingsrichtingen gecombineerd tot alternatieven. Deze alternatieven bestaan uit combinatie van infrastructuurle maatregelen en modellen voor gebiedsontwikkeling. Op basis van een eerste (globale) beoordeling van de alternatieven vindt een eerste “zeefmoment” plaats: besluitvorming over de selectie van de meest kansrijke alternatieven. Deze worden in de volgende fasen verder uitgewerkt.

3. Beoordelingsfase (8 maanden)

In de beoordelingsfase worden de kansrijke alternatieven verder uitgewerkt en beoordeeld op doelbereik, kosten/baten (MKBA) en milieu-effecten. Op basis hiervan vindt het tweede “zeefmoment” plaats waarin het voorkeursalternatief wordt geformuleerd.

4. Besluitvorming, de vaststelling van de Voorkeursbeslissing

In deze laatste fase wordt besloten op welke wijze het voorkeursalternatief formeel-juridisch wordt verankerd en hoe (onderdelen van) het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt richting uitvoering. Dit kan bijvoorbeeld door het starten van een planuitwerking en/of het sluiten van convenanten.

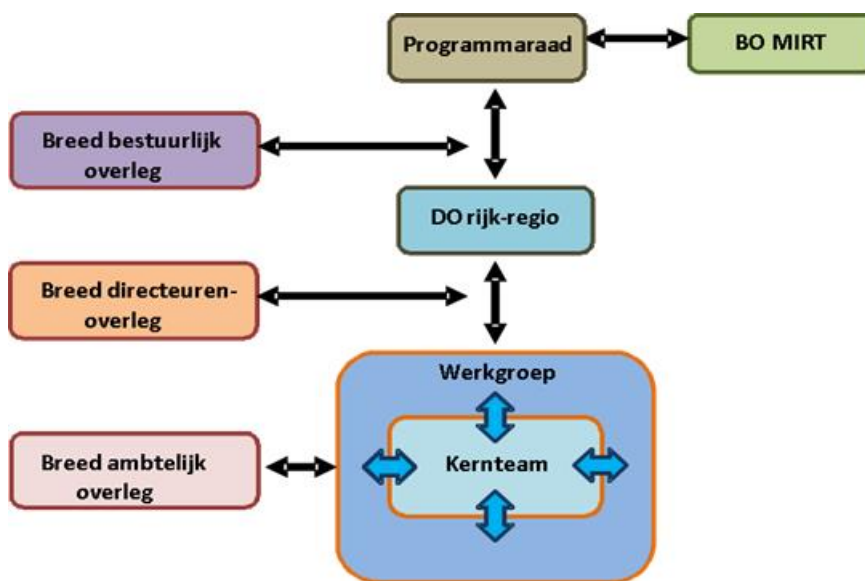
De pre-verkenning behelst een groot deel van fase 1 Startfase, waarbij de aanpak en de projectorganisatie van de MIRT-verkenning wordt voorbereid in het Projectplan. Tevens wordt een eerste, globaal (meer kwalitatief) deel van fase 2 uitgevoerd, de Analytische fase. Hierbij zit een doorkijk naar de te starten MIRT-verkenning en het zicht op bekostiging in het Startdocument.

De planning van de pre-verkenningsfase gaat uit van instemming van het BO MIRT begin maart met dit projectplan, waarna in maart de pre-verkenningsfase kan starten. Het eind van de pre-verkenningsfase is voorzien op het moment dat het BO MIRT een formeel startbesluit neemt (eind oktober/begin november).

	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov
Start pre-verkenningsfase									
Scope uitwerking									
Zicht op bekostiging									
Communicatie/Participatie									
Projectorganisatie									
Startdocument									
Projectplan									
Bestuurlijke Advies Groep									
BO MIRT									

5 Organisatie en begroting

De organisatie die in dit hoofdstuk wordt voorgesteld, heeft alleen betrekking op de pre-verkenningsfase. Het uitwerken van de organisatie van de verkenning is onderdeel van de opgave voor de pre-verkenningsfase (zie paragraaf 4.6).



5.1 Ambtelijke organisatie

De pre-verkenningsfase is gericht op het voorbereiden van de besluitvorming over de MIRT-verkenning en het zorgen voor een soepele overgang van pre-verkenningsfase naar de MIRT-verkenning. Omdat te bereiken is gekozen voor een beknopte ambtelijke organisatie die er op gericht is “hands on” de beschikbare kennis en informatie te ontsluiten, kennishiaten te signaleren en te zorgen dat de in deze fase noodzakelijke ontbrekende kennis wordt ontwikkeld. Om dit bereiken wordt een ambtelijke organisatie opgetuigd die bestaat uit een kernteam en een werkgroep.

Het **kernteam** is verantwoordelijk voor de oplevering van de producten: tijdig, van voldoende kwaliteit en binnen budget. Het kernteam bestaat uit een projectleider pre-verkenningsfase (0,5 fte), een projectondersteuner (0,4 fte) en vertegenwoordigers van de initiatiefnemers voor de MIRT-verkenning: de gemeente Rotterdam, IenW, provincie Zuid-Holland en MRDH (elk 0,2 fte).

Om de producten van de pre-verkenningsfase te realiseren, functioneren “rond” het kernteam een **werkgroep**. Deze werkgroep bestaat uit medewerkers van de bij de pre-verkenningfase betrokken organisaties. Dat betreft in elk geval de gemeenten Schiedam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Ridderkerk, de RET, ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam. Daarnaast participeert een brede vertegenwoordiging van het Rijk: Naast het ministerie van I&W (Wegen en OVS), het ministerie van BZK, het ministerie van EZK en Rijkswaterstaat RWS WNZ. Op basis van hun kennis en expertise kunnen koepelorganisaties en belangenorganisaties worden gevraagd te participeren.

Vanuit de werkgroep worden, onder leiding van een van de leden van het kernteam, werkteams samengesteld die de benodigde kennis en informatie voor de producten opleveren en/of die externe studies begeleiden, deelnemen aan werksessies etc. Deze werkteams zijn dus “los-vaste” samenwerkingsverbanden die zodra “de klus is geklaard” weer worden ontbonden. De deelnemende partijen worden geacht “naar rato” capaciteit te leveren voor de werkteams. Op onderdelen zal inhuur van externe expertise wenselijk zijn.

Om de betrokken organisaties goed aangehaakt te houden bij de inhoudelijke voortgang vindt enkele malen een **breed ambtelijk overleg** plaats. Daarbinnen zijn alle organisaties met een vertegenwoordiger vertegenwoordigd. Deze vertegenwoordiger draagt zorg voor de verdere aanhaking van zijn achterban.

De formele ambtelijke aansturing van het project vindt plaats via het MIRT DO rijk-regio waarin directeuren van MRDH, provincie, gemeente Rotterdam (en Den Haag) en rijksdirecteuren zijn vertegenwoordigd. Dit DO laat zich adviseren door een **breed directeuren overleg** waarin alle organisaties met een vertegenwoordiger op management niveau zijn vertegenwoordigd.

5.2 Bestuurlijke organisatie

De bestuurlijke aansturing in de pre-verkenningsfase vindt plaats door de initiatiefnemers in afstemming met de Programmaraad van het Gebiedsprogramma Rotterdam Den Haag. De bestuurlijk vertegenwoordiger van de gemeente Rotterdam is in de programmaraad portefeuillehouder van de pre-verkenning. Om de bestuurders die niet direct vertegenwoordigd zijn in de programmaraad te informeren, wordt tijdens de pre-verkenningsfase een of tweemaal een **breed bestuurlijk overleg** georganiseerd onder leiding van de portefeuillehouder preverkenning.

Het formele besluit tot de start van de MIRT-verkenning wordt genomen in het BO MIRT. De exacte verhouding tussen Programmaraad en **BO MIRT** wordt verder uitgewerkt in de governance van het gebiedsprogramma.

5.3 Communicatie

Met uitzondering van de bovengenoemde communicatie binnen het project zal in pre-verkenningsfase geen intensief communicatietraject met de omgeving worden belegd. Het uitwerken van een communicatie- en participatieplan voor de MIRT-verkenning is onderdeel van de opgave van de pre-verkenningsfase. Het staat de deelnemende partijen vanzelfsprekend vrij om zelf de gewenste communicatie met hun achterban te verzorgen. Vanuit het projectteam zal ondersteuning plaatsvinden door het beschikbaar stellen van communicatieboodschappen, van belang is immers dat een eensluidende communicatieboodschap wordt uitgedragen.

5.4 Begroting pre-verkenningsfase

Het werkbudget voor de pre-verkenningsfase wordt geraamd op ca € 240.000.

Dit bedrag is globaal opgebouwd uit de volgende posten:

- | | |
|--|-----------|
| • Externe advieskosten
<i>(ondersteuning ontwerp alternatieven/varianten en globale effectbepaling, participatieplan, quick scan alternatieve financiering etc)</i> | € 120.000 |
| • Externe projectleiding | € 80.000 |
| • Proceskosten
<i>(ondersteuning werksessies, zaalhuur, catering bij bijeenkomsten etc)</i> | € 10.000 |
| • Productiekosten rapportages
<i>(lay-out ontwerp, drukkosten etc)</i> | € 10.000 |
| • Onvoorzien | € 20.000 |

Deze kosten worden opgebracht door de initiatiefnemers: gemeente Rotterdam, I&W, provincie Zuid-Holland MRDH en IenW. Elke initiatiefnemer draagt een kwart van de kosten.