

2250-7

Startbeslissing

Rotterdam Vooruit

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	4
2.1. Scope	4
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 overheder:	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. doorstroming 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 mobiliteitsysteem 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 en de indeling naar deelgebieden is weergegeven in onderstaande kaart.

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 vervolprocedure 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 vóórdat 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 duotrekker 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 vervolgtraject 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, Drechtsteden, 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 hún

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) besprekpunten 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 verfijnd 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.