

Nota van Antwoord

Zienswijzen en adviezen Notitie Reikwijdte en Detailniveau
MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam



Colofon

Uitgegeven door: gemeente Rotterdam en provincie Zuid-Holland.

Het projectteam MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam heeft deze Nota van Antwoord (hierna NvA) opgesteld op basis van input van de samenwerkende partijen: gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De DCMR heeft als adviseur van het bevoegd gezag opmerkingen gemaakt en akkoord gegeven op de opzet en inhoudelijke lijn in de NvA en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De opmerkingen van DCMR zijn verwerkt in deze NvA.

juli 2020

Inhoud

Nota van Antwoord

1. Inleiding	9
1.1 Leeswijzer Nota van Antwoord	10
1.2 Adviezen	10
1.3 Manier van behandelen zienswijze	11
2. Veelvoorkomende vragen en opmerkingen	13
3. Beantwoording zienswijzen per thema	15
3.1 Steun voor maatregelen om bereikbaarheid te verbeteren	16
3.2 Keuze zoekgebied, verstedelijking en toekomstvisie	16
3.2.1 Keuze zoekgebied	16
3.2.2 Verstedelijking regio Rotterdam	17
3.2.3 Verstedelijking en mobiliteit	17
3.2.4 Toekomstvisie	18
3.3 Nut en noodzaak, alternatieven en invulling bouwstenen	19
3.3.1 Nut en Noodzaak van de MIRT-verkenning – waarom zijn er maatregelen nodig?	19
3.3.2 Wonen en werken liever dichterbij elkaar	20
3.3.3 Andere oplossingen in plaats van de maatregelen in de MIRT-verkenning regio Rotterdam	20
3.3.4 Bypass Algeracorridor	22
3.3.5 Ontsluiting Spijkenisse	23
3.3.6 Alternatieve invullingen van de MIRT-verkenning	23
3.3.7 Innovatieve invulling maatregelen	24
3.3.8 Bouwsteen Oeververbinding – type en locatie	25
3.3.9 Bouwsteen Oeververbinding – welke modaliteiten?	25
3.3.10 Bouwsteen Oeververbinding – fietsen	25
3.3.11 Bouwsteen OV – Maastunnel	26
3.3.12 Bouwsteen OV – treinstation Stadionpark	26
3.3.13 Bouwsteen OV – metro	26
3.3.14 Samenhang bouwstenen	28
3.3.15 Slimme combinaties of meekoppelkansen	28
3.3.16 Kansen Krimpenerwaard	29

3.4 Procedure en besluitvorming	29	3.6.19 Modal shift – verdeling verschillende vervoerswijzen	46
3.4.1 Besluitvorming: hoe ziet die eruit?	29	3.6.20 Fietsverbindingen	47
3.4.2 Belangen ondernemers en inwoners	30	3.7 Milieueffecten	48
3.4.3 Partijen in de besluitvorming – MRDH	30	3.7.1 Geluid	48
3.4.4 Vrijwillige m.e.r.-procedure maar niet vrijblijvend	31	3.7.2 Luchtkwaliteit	48
3.4.5 Vervolg op de huidige m.e.r.-procedure	31	3.7.3 Lichthinder	49
3.4.6 Social Impact Assesment	31	3.8 Stedelijke leefkwaliteit	49
3.5 Beoordelings-systeem en werkwijze in het MER	32	3.8.1 Hoe stedelijke leefkwaliteit in beeld brengen	49
3.5.1 Betrekken andere ontwikkelingen (autonome ontwikkelingen)	32	3.8.2 Gezondheid	50
3.5.2 Samenhang met gebiedsontwikkeling Feyenoord City	32	3.8.3 Kansen benutten	50
3.5.3 Gehanteerde aannames	32	3.8.4 Inpassen oeververbinding	50
3.5.4 Eerder uitgevoerd onderzoek	33	3.8.5 Effecten op de beeldkwaliteit	50
3.5.5 Ladder van Verdaas	33	3.8.6 Behoud faciliteiten en groen	51
3.5.6 Beleidskader	34	3.8.7 Stedelijke leefkwaliteit versus bereikbaarheid	51
3.5.7 Zoekgebied	34	3.8.8 Natuur en leefbaarheid	51
3.5.8 Invloedsgebied	34	3.8.9 Aantrekkelijke woonomgeving en groen in de wijk	51
3.5.9 Referentiejaar	34	3.8.10 Effecten op het strandje en de afmeervoorzieningen De Esch	51
3.5.10 MER eerder opstellen	34	3.9 Overige milieueffecten	52
3.5.11 Beoordelingskader	35	3.9.1 Effecten door andere projecten	52
3.5.12 Weging criteria	36	3.9.2 Klimaat en duurzaamheid	52
3.5.13 Effectbepaling	36	3.9.3 CO2-uitstoot alternatieven	52
3.5.14 Effecten per wijk	37	3.9.4 Compensatie CO2-uitstoot	53
3.6 Verkeer en bereikbaarheid	37	3.9.5 Effecten op natuur en groen o.a. Polder De Esch	53
3.6.1 Bereikbaarheid regio in de aanlegfase en daarna	37	3.9.6 Effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie	53
3.6.2 Verkeershinder nu en na realisatie	38	3.9.7 Effecten op bodem	54
3.6.3 Overlast door werkzaamheden	38	3.9.8 Effecten op water	54
3.6.4 Vragen over en suggesties voor de verkeerstudie	39	3.9.9 Effecten op scheepvaart	54
3.6.5 Suggesties voor de verkeerstudie - Algeracorridor	39	3.9.10 Effecten op verkeersveiligheid	55
3.6.6 Noodzaak maatregelen op de Van Brienoordcorridor	40	3.9.11 Effecten op externe veiligheid – vervoer over water en spoor	55
3.6.7 Verkeer op de Van Brienoordcorridor	40	3.9.12 Effecten op waterveiligheid	55
3.6.8 Weefvakken Van Brienoordcorridor	41	3.9.13 Effecten op bereikbaarheid bij calamiteiten	55
3.6.9 Concrete voorstellen herinrichting Van Brienoordcorridor	41	3.9.14 Effecten in de aanlegfase	56
3.6.10 OV-verbinding Zuidplein – Kralingse Zoom	42	3.10 Overige onderwerpen: financiële aspecten, fasering en parkeren	56
3.6.11 Verkeersmodel : invoer en uitkomsten	42	3.10.1 Kosten en baten – berekeningswijze	56
3.6.12 Maatregelenpakketten Algeracorridor	43	3.10.2 Kosten en baten – welke kosten en baten?	56
3.6.13 Maatregelen Kralingseplein	44	3.10.3 Budget aanleg maatregelen	57
3.6.14. Kortetermijnmaatregelen en mogelijke invulling maatregelen Algeracorridor	44	3.10.4 Innovatieve bekostiging	57
3.6.15 Probleemversterkers op de Algerabrug	44	3.10.5 Compensatie/planschade	57
3.6.16 Maatregelen Algerabrug	45	3.10.6 Fasering – nautische maatregelen	57
3.6.17 Mogelijke problemen na aanpassing Algerabrug	46	3.10.7 Fasering – uitkomsten kostenbatenanalyse	57
3.6.18 Fietsbrug naast de Algerabrug	46	3.10.8 Bedrijfsactiviteiten in het plangebied	58

3.10.9 Fasering – samenloop met realisatie andere projecten	58
3.10.10 Parkeren en OV-zones	58
3.10.11 Parkeerterrein Feijenoordstadion	58
3.10.12 Milieuvriendelijke aandrijving	58
3.10.13 Kabels en leidingen	59
3.10.14 Tekstuele aanpassingen NRD	59

4. Beantwoording zienswijzen participatieaanpak

61

4.1 Verzoek betrekken	62
4.2 Participatieproces tot nu toe	62
4.3 Concept-participatieaanpak	63
4.4 Omgevingsberaad	64
4.5 Convenant	64
4.6 Routekaart	65
4.7 Digitale meningspeiling	65
4.8 Aanbestedingsprocedure onderzoekbureaus	65
4.9 Informatie in de MIRT-verkenning	65
4.10 Betrekken van doelgroepen bij de MIRT-verkenning	66

5. Reactie op advies Commissie m.e.r.

67

5.1 Hoofdpunten van het advies	68
5.2 Reactie op hoofdpunten van het advies	68
5.3 Specifieke punten uit het advies	69

6. Wijzigingen aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de Participatieaanpak en de Routekaart

70

Bijlagen	77
Begrippenlijst	77
Verwijzingen per zienswijzen	79

1. Inleiding

De regio Rotterdam groeit en wordt drukker. Er zijn veel waterwegen in het gebied, maar het aantal bestaande oeververbindingen is relatief gering. Dit geeft steeds vaker problemen: files en overvolle OV-lijnen. Ook komen er in de regio Rotterdam veel woningen bij tot 2040, alleen in Rotterdam al 50.000. Om als regio te kunnen blijven groeien, is multimodale bereikbaarheid belangrijk. Het doel van deze MIRT-verkenning is: Rotterdam en regio goed bereikbaar, nu en in de toekomst. De initiatiefnemers: de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en het Rijk werken hier samen aan. Een pakket aan maatregelen dat in deze MIRT-verkenning uitgewerkt wordt (zie hieronder), moet zorgen dat inwoners en bezoekers zich soepel kunnen verplaatsen, de regio zich economisch ontwikkelt en mensen meer kansen krijgen, bijvoorbeeld op de arbeidsmarkt. We (de hiervoor genoemde initiatiefnemers) onderzoeken aan de hand van de vijf hoofddoelen, zes maatregelen.

Vijf hoofddoelen:

Het verbeteren van de bereikbaarheid via de weg.

- Het verbeteren van de bereikbaarheid met het OV.
- Het mogelijk maken van verstedelijking (wonen en economische toplocaties).
- Het verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit.
- Meer kansen voor mensen.

Uit de pre-verkenning is gebleken dat onderstaande zes maatregelen het meest bijdragen aan de vijf hoofddoelen. De maatregelen zijn:

- Een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam.
- Een treinstation Stadionpark.
- Een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom.
- Een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel.
- Maatregelen op de A16 Van Brienenoordcorridor.
- Maatregelen op de Algeracorridor.

Met de resultaten uit de verkenning kiezen we de invulling van de maatregelen (Voorkeursbeslissing). Voor het onderdeel Algeracorridor beslissen de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel hierover mee. Zij dragen voor dat deel bij aan de bekostiging.

De Voorkeursbeslissing leggen we vast in een bestuursovereenkomst. Ook leggen we delen van de Voorkeursbeslissing vast in de omgevingsvisies van de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Om de besluitvorming te ondersteunen, stellen we een milieueffectrapport (MER) op.

De gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland zijn bevoegd gezag voor de omgevingsvisies en dus ook in de m.e.r.-procedure. De DCMR voert namens de gemeente en provincie de bevoegd gezag taken uit.

Hoe breed (reikwijdte) en diep (detailniveau) het onderzoek gaat, staat in de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). De NRD geeft aan wat we gaan onderzoeken en hoe we het onderzoek in de MIRT-verkenning gaan doen. Het is de eerste stap in de m.e.r.-procedure.

Voor meer informatie over de initiatiefnemers of de MIRT-verkenning kunt u terecht op de website van de MIRT-verkenning www.oeververbindingen.nl.

1.1 Leeswijzer Nota van Antwoord

Het concept van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) heeft van 9 januari t/m 19 februari 2020 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon iedereen een zienswijze indienen. We bedanken iedereen voor het indienen van een zienswijze en het op deze manier meedenken met de MIRT-verkenning.

Er zijn in totaal 145 reacties (zienswijzen) met verschillende vragen, voorstellen of meningen binnengekomen. In deze Nota van Antwoord (NvA) geven we zo goed mogelijk antwoord op de reacties. De Nota van Antwoord gaat niet apart in op elke zienswijze en alle vragen. De vragen hebben we ingedeeld naar verschillende thema's. Vragen, voorstellen en meningen die op elkaar lijken hebben we gebundeld en samen beantwoord. De definitieve NRD en de participatieaanpak zijn op meerdere punten aangepast ten opzichte van de concept-NRD. Dat hebben we gedaan op basis van de zienswijzen.

Een aantal onderwerpen komt in meerdere zienswijzen terug.

Deze onderwerpen bespreken we in hoofdstuk 2. In deze Nota van Antwoord reageren we daarna per thema op de ingebrachte zienswijzen op de concept NRD (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 gaan we in op de zienswijzen die gaan over de participatie-aanpak. Het advies van de Commissie m.e.r. bespreken we in hoofdstuk 5. De Nota geeft antwoord op de gestelde vragen en gaat in op de suggesties voor aanpassing van de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. De punten uit de zienswijzen die aanleiding geven om de NRD en de participatieaanpak aan te passen, staan in hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord.

1.2 Adviezen

We hebben een aantal partijen in de regio benaderd en om advies op de NRD gevraagd. We hebben advies gevraagd aan de in de wet aangewezen adviseurs. Dit zijn de Inspectie Leefomgeving en Transport, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Ook hebben we advies gevraagd aan de gemeenten in de regio, maar ook bijvoorbeeld het Havenbedrijf en de waterschappen en de gebiedscommissies.

De volgende partijen in de regio hebben we om advies gevraagd:

- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
- Ministerie van Landbouw, Natuur & Voedselkwaliteit (LNV – regiodirectie)
- Rijksdienst voor het cultureel Erfgoed
- Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam BOOR
- [Commissie m.e.r. – advies gepubliceerd op 27 maart 2020](#)
- Gemeente Barendrecht
- Gemeente Capelle aan den IJssel
- Gemeente Krimpen aan den IJssel
- Gemeente Krimpenerwaard
- Gemeente Ridderkerk
- Havenbedrijf Rotterdam
- Havenmeester Rotterdam (namens Rijkshavenmeester)
- Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
- Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond
- Waterschap Hollandse Delta

Deze partijen hebben – behalve de ILT en het Ministerie van LNV – een reactie gegeven op de NRD.

De gebiedscommissies, wijkraden en wijkcomités van de gemeente Rotterdam zijn door de wethouder Mobiliteit, Jeugd en Taal – namens het College van Burgemeester en Wethouders – om een advies gevraagd. Door twaalf commissies, raden en comités is hier gehoor aan gegeven.

De punten uit de reacties van deze organisaties behandelen we in deze Nota van Antwoord samen met de andere zienswijzen.

1.3 Manier van behandelen zienswijze

Iedere zienswijze heeft een registratienummer gekregen. Dit nummer is met de ontvangstbevestiging naar de indiener verstuurd. In deze NvA verwijzen we naar deze registratienummers om de privacy van de indiener te waarborgen. In de bijlage staat een tabel met daarin bij ieder registratienummer de verwijzing naar de genummerde antwoorden. Zo kunnen indieners terugvinden waar het antwoord op zijn of haar zienswijze te vinden is.

De Nota van Antwoord gaat niet apart in op elke zienswijze en alle vragen. De vragen hebben we ingedeeld naar verschillende thema's. Vragen, voorstellen en meningen die op elkaar lijken hebben we gebundeld en samen beantwoord. Enkele van de ontvangen zienswijzen zijn zeer uitgebreide voorstellen of plannen. Omdat deze voorstellen soms bijzonder gedetailleerd zijn, biedt deze Nota van Antwoord geen ruimte voor een volledige inhoudelijke reactie. We waarderen de inspanningen die gedaan zijn voor deze voorstellen en plannen en bekijken ook in het verdere onderzoekstraject welke (onderdelen) meegenomen kunnen worden in het verdere onderzoek.

In **hoofdstuk 2** van de Nota van Antwoord gaan we in op de vragen en opmerkingen die veel voorkomen in de ontvangen zienswijzen.

In **hoofdstuk 3** worden de zienswijzen per thema beantwoord. De thema's zoals die in de NvA aan de orde komen zijn:

1. Steun voor maatregelen om bereikbaarheid te verbeteren
2. Keuze zoekgebied, verstedelijking en toekomstvisie
3. Nut en noodzaak, alternatieven en invulling bouwstenen
4. Procedure en besluitvorming
5. Beoordelingssystematiek en werkwijze in het MER
6. Verkeer en bereikbaarheid
7. Milieueffecten
8. Stedelijke leefkwaliteit
9. Overige milieueffecten
10. Overig onderwerpen: financiële aspecten, fasering en parkeren

Elk thema bespreken we in een aparte paragraaf. Aan het begin van een paragraaf geven we een korte inleiding op het thema. Daarna geven we een antwoord op de zienswijzen. Er is zo volledig mogelijk antwoord gegeven, er is niet alleen maar verwezen naar stukken. Indieners hoeven hierdoor niet voortdurend deze stukken te raadplegen.

Omdat bij de NRD ook de concept participatieaanpak als bijlage ter inzage is gelegd, beantwoorden we in **hoofdstuk 4** de zienswijzen die betrekking hebben op de participatie-aanpak.

In **hoofdstuk 5** geven we een reactie op het advies van de Commissie m.e.r.

Ten slotte geven we in **hoofdstuk 6** een overzicht van de wijzigingen die we in de NRD en de participatieaanpak hebben doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen.

2. Veelvoorkomende vragen en opmerkingen



In dit hoofdstuk bespreken we een aantal algemene punten die in meerdere reacties naar voren kwamen. De NRD is blijkbaar niet voldoende duidelijk over deze thema's of de keuzes in de NRD roepen een reactie op. In deze Nota van Antwoord verduidelijken we deze punten of lichten we de keuzes verder toe.

In de opsomming hieronder leest u de punten die in meerdere van de zienswijzen zijn aangedragen. We geven tussen haakjes aan in welke paragraaf we op dit punt in gaan.

- In meerdere zienswijzen spreken de indieners zich uit vóór maatregelen om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. (paragraaf 3.1);
- Een deel van de indieners vraagt zich af of en waarom de nieuwe oeververbinding wel echt nodig is (paragraaf 3.3.1);
- Indieners van een deel van de zienswijzen vragen om een visie op de mobiliteit te ontwikkelen in de MIRT-verkenning. Zij vragen de bestuurders om na te denken over toekomstgerichte OV-verbindingen, gedragsbeïnvloeding en het weren van auto's uit de steden (paragraaf 3.2.4);
- Indieners geven in de zienswijzen verschillende andere oplossingen om de bereikbaarheid te vergroten. Deze zouden in plaats van de maatregelen moeten komen die in de MIRT-verkenning worden onderzocht (paragraaf 3.3.3);
- In meerdere zienswijzen staan mogelijke manieren om de maatregelen verder in te vullen. Soms zijn dit aanvullingen op de bouwstenen in de NRD, soms zijn dit andere bouwstenen (paragraaf 3.3.6);
- Ook stellen indieners vragen over de plek van de oeververbinding: is de locatie tussen Kralingen en Feijenoord wel de beste locatie? Wordt het een brug of een tunnel (paragraaf 3.2.1 en paragraaf 3.3.8)?
- Indieners willen graag weten voor welk soort vervoer de oeververbinding straks geschikt is: auto's of juist OV of ook voor fietsers en voetgangers (paragraaf 3.3.9)?
- Veel mensen die een zienswijze hebben ingestuurd maken zich zorgen om de stedelijke leefkwaliteit (onder andere geluid en luchtkwaliteit). Geluid bespreken we in paragraaf 3.7.1, luchtkwaliteit in paragraaf 3.7.2 en in paragraaf 3.8 gaan we uitgebreid in op stedelijke leefkwaliteit.

- Indieners geven aan dat bij een aantrekkelijke woonomgeving groen en natuur hoort. Zij maken zich zorgen over de effecten van de maatregelen hierop (paragraaf 3.8.8 en 3.9.5);
- Ook zijn er veel mensen die zich afvragen hoe de nieuwe oeververbinding goed in de bestaande omgeving ingepast kan worden (paragraaf 3.8.4);
- In meerdere zienswijzen vragen indieners aandacht voor de effecten op de scheepvaart van een nieuwe oeververbinding (paragraaf 3.9.9);
- Een groot deel van de indieners wil graag betrokken worden bij de verdere invulling van de MIRT-verkenning (paragraaf 4.1);
- Ook zijn er meerdere ideeën aangedragen om de participatieaanpak verder in te vullen (paragraaf 4.3).

3. Beantwoording zienswijzen per thema



In dit hoofdstuk bespreken we per thema de vragen en opmerkingen uit de zienswijzen.

3.1 Steun voor maatregelen om bereikbaarheid te verbeteren

Verschillende indieners geven in hun zienswijze aan positief te staan tegenover maatregelen die een verbeterde bereikbaarheid van de regio Rotterdam mogelijk moeten maken.

Antwoord

We hebben veel positieve reacties ontvangen over het starten van deze MIRT-verkenning. Deze steun onderstreept het belang om de bereikbaarheid via de weg en het OV in de regio Rotterdam te verbeteren. En daarmee verstedelijking te faciliteren, stedelijke leefkwaliteit te verbeteren en kansen voor mensen te vergroten.

3.2 Keuze zoekgebied, verstedelijking en toekomstvisie

In deze paragraaf gaan we in op de vragen en opmerkingen uit de zienswijzen die gaan over de keuze voor het zoekgebied en de besluitvorming daarover. Ook gaan we in deze paragraaf in op de zienswijzen die gaan over verstedelijking en een toekomstvisie.

3.2.1 Keuze zoekgebied

Indieners vragen zich af waarop de keuze voor het zoekgebied is gebaseerd. Waarom ligt het zoekgebied voor de oeververbinding op de locatie Kralingen-Feijenoord en niet tussen Ridderkerk en Krimpen aan den IJssel of meer richting Krimpen aan den IJssel? Is één oplossing wel reëel voor een complex stedelijk en regionaal mobiliteitsprobleem? Een aantal indieners pleit voor een (extra) oeververbinding in zoekgebied oost-oost. Ook zijn er indieners die aandachtspunten aandragen voor de situatie in Ridderkerk, mocht hier een oeververbinding komen.

Antwoord

De MIRT-verkenning volgt op de uitkomsten van het onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (2017). Het eindrapport van dit onderzoek is te vinden op www.oeververbindingen.nl/publicaties. Uit dit onderzoek bleek dat een uitbreiding van het aantal en de capaciteit van de oeververbindingen in Rotterdam en de regio essentieel is voor het bereikbaar houden van de regio.

Tijdens de pre-verkenning hebben we onderzocht op welke locaties (zoekgebieden) een nieuwe oeververbinding het meeste bijdraagt aan de vijf hoofddoelen. Er zijn drie zoekgebieden voor een nieuwe oeververbinding beoordeeld:

- 'West' bij Stadshavens Rotterdam (Waalhaven-Merwe-Vierhavens),
- 'Oost' tussen Kralingen en Feijenoord en
- 'Oost-oost' tussen Ridderkerk en Krimpenerwaard.

De conclusies van het onderzoek naar deze drie zoekgebieden zijn samengevat in paragraaf 3.2 van de NRD en in uitgebreider vorm opgenomen in bijlage 4 bij de NRD.

In 2019 hebben de bestuurders op basis van onderzoek in de [pre-verkenning](#) gekozen voor de combinatie van de volgende maatregelen het meest bijdraagt aan de vijf doelstellingen (zie ook hoofdstuk 1 van deze NvA):

- een nieuwe multimodale oeververbinding (fiets, openbaar vervoer, auto) tussen Kralingen en Feijenoord;
- een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom;
- een HOV-bus tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel en;
- een treinstation Stadionpark en;
- maatregelen op de Algeracorridor en;
- maatregelen op de A16/Van Brienenoordcorridor.

Daarom onderzoeken we deze maatregelen in de MIRT-verkenning. We hebben nog niet gekozen voor een brug of een tunnel of voor welke vervoersvormen de oeververbinding zal zijn.

Omdat er gekozen is voor zoekgebied oost en er dus geen oeververbinding in zoekgebied Oost-oost komt, is er geen aanleiding om maatregelen te treffen in Ridderkerk.

De bestuurders hebben in de [Startbeslissing](#) vastgelegd dat met de zes maatregelen een

toekomstige oeververbinding in zoekgebied Oost-Oost en West niet onmogelijk wordt gemaakt. De reden hiervan is dat de bereikbaarheid van de regio Rotterdam op lange termijn wellicht verdere uitbreidingen van het aantal oeververbindingen vraagt. Die eventuele verdere uitbreidingen zijn geen onderdeel van deze MIRT-verkenning.

Wilt u meer lezen? Dat kan in NRD paragraaf 3.1, [Resultatennota pre-verkenning, 21 november 2018](#) en [Addendum resultatennota pre-verkenning, mei 2019](#).

3.2.2 Verstedelijking regio Rotterdam

Indieneren vragen aandacht voor een evenwichtige opbouw van de woningbouw en bedrijvigheid. Zij vragen om voldoende ruimte voor sociale woningbouw en kleinschalige bedrijvigheid.

Antwoord

De groei en de verstedelijking van de regio gaat over meer dan alleen de bouw van woningen. Een goed functionerende regio vraagt ook om voldoende werklocaties, scholen, groen, voorzieningen enzovoorts. Als we spreken over verstedelijking dan gaat het om al deze functies, niet alleen over woningen.

Deze MIRT-verkenning gaat over een pakket aan maatregelen dat moet zorgen dat inwoners en bezoekers zich soepel kunnen verplaatsen, de regio zich economisch kan ontwikkelen en mensen meer kansen krijgen. De betere bereikbaarheid zorgt voor voorwaarden die nodig zijn voor de andere doelen zoals de verstedelijking. Een goede inpassing van de infrastructuur kan ook bijdragen aan deze doelen.

In de MIRT-verkenning onderzoeken we de verstedelijkingsmogelijkheden zelf niet. De MIRT-verkenning gaat niet over het realiseren van de woningbouwopgave van de betrokken gemeenten. De woningbouwplannen en bereikbaarheidsmaatregelen beïnvloeden elkaar wel. Met een goede bereikbaarheid kan de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling worden verbeterd en kan een groter woningbouwprogramma gerealiseerd worden. Andersom is het woningbouwprogramma wel van invloed op het aantal verkeersbewegingen en het aantal gebruikers van het openbaar vervoer. De verschillende maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren (inclusief de oeververbinding) moeten ervoor zorgen dat mensen sneller

kunnen reizen. Daardoor komen er meer banen, onderwijslocaties en andere voorzieningen binnen bereik. Bestaande gebieden en nieuwe ontwikkelingslocaties worden zo beter bereikbaar. De gemeente Rotterdam streeft bijvoorbeeld naar een evenwichtige opbouw van de woningvoorraad, zodat er voor alle doelgroepen voldoende woningen beschikbaar zijn. Bij nieuwbouwprojecten geldt daarom een principe verdeling: 20% zijn sociale huurwoningen, 30% middensegment, 30% hoger segment en 20% topsegment. Op deze manier worden in de gemeente Rotterdam woningen voor alle inkomensgroepen gebouwd.

3.2.3 Verstedelijking en mobiliteit

Indieneren wijzen erop dat bij de omvangrijke woningbouwopgave (50.000 woningen in Rotterdam tot 2040) goed moet worden nagedacht over de mobiliteit: als bewoners vanaf het begin over hoogwaardig OV en fietsverbindingen kunnen beschikken zal dat leiden tot minder autogebruik.

Indieneren geven aan dat, gelet op de woonopgaven in Capelle aan den IJssel en in Krimpen aan den IJssel, er wat betreft automobieliteit extra druk op het onderliggende wegennet zal komen.

Antwoord

Een van de vijf doelstellingen van de MIRT-verkenning is het faciliteren van de bouwopgave (verstedelijking). Het onderzoeken van de relatie tussen de verstedelijking en mobiliteitsvraag is daarom nadrukkelijk onderdeel van deze MIRT-verkenning. De alternatieven beoordelen we in zeef 1 en zeef 2 hier ook op (zie ook NRD paragraaf 3.4.2, 3.5.1, 3.6.1 en 5.1). We nemen de suggestie van de indieneren dus mee in het onderzoek.

Parallel aan de MIRT-verkenning werkt de gemeente Rotterdam aan een visie voor het gebied tussen Alexander en Zuidplein. Deze visie is een gebiedsuitwerking van de omgevingsvisie Rotterdam. Afwegingen in de visie maakt de gemeente Rotterdam in samenhang met de uitkomsten van de MIRT-verkenning.

We kijken in de verkenning ook naar (verkeers) effecten op het onderliggend wegennet. Als uit het onderzoek in de verkenning blijkt dat hier betekenisvolle ongewenste effecten op de verkeersdoorstroming ontstaan, bespreken de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning dit samen met de betrokken gemeenten.

3.2.4 Toekomstvisie

Indieneren vragen om een duidelijke en eenduidige lange termijnvisie op de (verkeers) problematiek in de regio. Zij vragen een visie op de mobiliteitstransitie (een toekomstgerichte OV-verbinding, gedragsbeïnvloeding en het weren van auto's uit de stad). Inclusief de nodige verschuivingen in vervoersmodaliteiten, waarbij toepassing van innovatieve systemen van transport moet worden onderzocht.

Antwoord

Het opstellen van een integrale toekomstvisie voor het studiegebied behoort niet tot de scope van de MIRT-verkenning. Dit is een taak van de bevoegde gezagen, in dit geval de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. In de provinciale omgevingsvisie en in de omgevingsvisie Rotterdam wordt de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in samenhang bekeken en worden afwegingen gemaakt op het gebied van mobiliteit, woningbouw, natuur, milieu en leefbaarheid. Daarmee sluit de MIRT-verkenning dus aan bij bestaand beleid en bestaande visies.

Een voorbeeld van een bestaande visie is de provinciale omgevingsvisie. Daarin staan zes richtinggevendende ambities in de fysieke leefomgeving centraal die, in onderlinge samenhang, de kaders vormen waarbinnen de provincie ruimte geeft:

1. Naar een klimaatbestendige delta,
2. Naar een nieuwe economie: the next level,
3. Naar een levendige meerkernige metropool,
4. Energievernieuwing,
5. Best bereikbare provincie en
6. Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Op het gebied van bereikbaarheid staat in de provinciale omgevingsvisie de opgave 'Bevorderen van een goede en veilige bereikbaarheid, met een mobiliteitsnetwerk dat keuzevrijheid biedt en aansluit op de behoeften van reizigers en vervoerders' centraal. Om dat voor elkaar te krijgen zet de provincie onder meer in op de beleidskeuzes 'Adequaat aanbod openbaar vervoer', 'Compleet mobiliteitsnetwerk' en 'Provinciale infrastructuur op orde'.

In het gespreksdocument Veranderstad, [op weg naar de omgevingsvisie van de gemeente Rotterdam](#) is geconstateerd dat in het invloedsgebied van de MIRT-verkenning (groot gebied tussen station Alexander, een brede

zone langs de A16, Feyenoord City tot aan Zuidplein) veel opgaven en doelstellingen bij elkaar komen. Daarom wordt voor dit gebied een specifieke gebiedsuitwerking gemaakt. Deze gebiedsuitwerking loopt qua planning gelijk op met de MIRT-verkenning, zodat afwegingen tussen mobiliteit, leefbaarheid en verstedelijking in samenhang gemaakt kunnen worden.

In het MER beschrijven we van welke (toekomst) visie op het plangebied we uitgaan, zoals ook geadviseerd door de Commissie m.e.r. Ook geven we aan op welk beleid deze visie is gebaseerd. In het MER onderzoeken we of de maatregelen die we willen nemen passen binnen de bestaande toekomstvisies van de verschillende gemeenten. In het onderzoek in de MIRT-verkenning kijken we of de oplossingen robuust zijn voor toekomstige ontwikkelingen.

We delen de mening dat toekomstgericht OV nodig is. Bijvoorbeeld in de OV-visie Rotterdam 2018 – 2040 is al verder uitgewerkt wat dit betekent voor de ontwikkeling van het OV-netwerk.

Uit de pre-verkenning blijkt dat de regio Rotterdam in de toekomst nog meer dan nu zal vastlopen op het gebied van autoverkeer en OV. Alleen inzetten op gedragsbeïnvloeding kan deze knelpunten niet oplossen. Alleen inzetten op OV en fiets is ook niet voldoende om de regionale bereikbaarheidsproblemen op te lossen. We onderzoeken daarom samenhangende maatregelen voor OV en auto en fiets.

We schenken op een aantal manieren aandacht aan de mobiliteitstransitie, namelijk:

- Het ligt nog niet vast hoe de oeververbinding eruit komt te zien. Eén van de alternatieven die we onderzoeken is een oeververbinding voor alleen OV, fietsers en voetgangers.
- We onderzoeken in de verkenning wat de effecten op de maatregelen zijn van een grotere transitie van auto naar andere vervoersvormen. In een impactanalyse in het MER gaan we hier nader op in. Dit doen we door een 'impactanalyse mobiliteitstransitie' uit te voeren waarbij we bijvoorbeeld uitgaan van veranderend gedrag (meer gebruik van fiets en OV).
- We kijken in deze MIRT-verkenning naar innovaties die de mobiliteit vlotter, veiliger en duurzamer maken, maar op zichzelf de bereikbaarheidsopgave niet oplossen.

Eén van die innovaties zou kunnen zijn om auto's eerder aan de randen van de stad op te vangen op hubs met alternatief (openbaar) vervoer.

3.3 Nut en noodzaak, alternatieven en invulling bouwstenen

In deze paragraaf gaan we in op de vragen en opmerkingen uit de zienswijzen over nut en noodzaak van de maatregelen. Ook reageren we op de zienswijzen die andere maatregelen dan nu in de MIRT-verkenning zitten aandragen en de zienswijzen over andere invullingen van de maatregelen. Tot slot beantwoorden we de zienswijzen waarin kansen zijn aangedragen.

3.3.1 Nut en Noodzaak van de MIRT-verkenning – waarom zijn er maatregelen nodig?

Indieners twijfelen aan de wenselijkheid en de toekomstvastheid van de MIRT-verkenning en de oeververbinding. Worden de knelpunten wel opgelost met een nieuwe oeververbinding en de overige maatregelen? Ze wijzen daarbij onder andere op de effecten op natuur, kwaliteit leefomgeving, fijnstof, CO2 en geluid. De noodzaak van een goede bereikbaarheid wordt wel gedeeld.

Antwoord

Er wordt al jaren onderzoek gedaan naar het oplossen van het vastlopen van het verkeer op de wegen in de regio en het voller worden van het OV-systeem en het fietsnetwerk. Uit het MIRT-onderzoek [Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag](#) uit 2017 blijkt dat de regio economische groei en banen misloopt, waardoor haar economische vitaliteit bedreigd wordt. Investeren in de bereikbaarheid is een voorwaarde om de 'agglomeratievoordelen' van de regio te benutten.

De [Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse \(NMCA\) 2017](#) en de analyses in het MIRT-onderzoek laten ook zien dat er op het wegennet binnen de metropoolregio (potentiële) knelpunten op zullen gaan optreden. Congestie op een aantal (rijks)wegen in de regio, waaronder de A16, speelt hierin een grote rol. Ook op de Algeracorridor moet een knelpunt worden opgelost. Verschillende studies (bijvoorbeeld de studie '[Herontwerp Brienoord- en Algeracorridor](#)') laten zien dat

de Algeracorridor een hardnekkig knelpunt in het wegennet is.

In de [NMCA 2017](#) zijn de vervoersvraag en de vervoerscapaciteit op een aantal belangrijke OV-verbindingen met elkaar vergeleken. Voor Rotterdam blijkt hieruit dat:

- het binnenstedelijke tramnet en de tramverbindingen over de Erasmusbrug en;c
- het centrale deel van het metronet (metrokruis) in oost-westrichting (Kralingse Zoom-Marconiplein) en noord-zuidrichting (Wilhelminaplein-Beurs) te kampen krijgen met doorstromingsknelpunten (tram) en capaciteitsknelpunten (tram en metro).

Het doel van deze MIRT-verkenning is om die mobiliteitsknelpunten (weg en OV) op te lossen. Want een goede bereikbaarheid draagt bij aan de economische vitaliteit en vergroot de internationale concurrentiepositie van de regio. Bereikbaarheid is daarbij ook een middel om de verstedelijking te faciliteren, de stedelijke leefkwaliteit te verbeteren en de kansen voor mensen te vergroten.

De maatregelen die daarbij onderzocht worden zijn een nieuwe HOV-verbinding van Zuidplein naar Kralingse Zoom, een nieuwe HOV-verbinding van Zuidplein naar Centraal Station door de Maastunnel en een nieuw treinstation Stadionpark.

Uit de onderzoeken in de pre-verkenning blijkt daarnaast dat een uitbreiding van de (capaciteit van de) oeververbindingen in de regio Rotterdam voor het behouden van een goede regionale bereikbaarheid essentieel is. Een oeververbinding levert een goede bijdrage aan het oplossen van de knelpunten. In de MIRT-verkenning onderzoeken we verschillende alternatieven voor de invulling van de oeververbinding. We onderzoeken onder andere een oeververbinding (tunnel en brug) met autoverkeer en OV en fiets, maar ook een oeververbinding (als tunnel of brug) met alleen OV en fiets.

Ook onderzoeken we maatregelen op de Van Brienoordcorridor en de Algeracorridor om het NMCA-knelpunt op de Van Brienoordcorridor en het knelpunt op de Algeracorridor op te lossen.

Het totale pakket aan maatregelen dat we in deze MIRT-verkenning uitwerken moet toekomstgericht en -bestendig zijn, passend bij de ingezette

mobiliteitstransitie. In deze MIRT-verkenning kijken we daarom hoe we de infrastructuur gereed kunnen maken voor meerdere typen oplossingen in de toekomst (flexibiliteit inbouwen).

Om de mogelijke milieueffecten goed te onderzoeken stellen we een MER op. In het MER gaan we in op de probleemanalyse. Daarin wordt helder beschreven welke problemen moeten worden opgelost. We doen onderzoek naar (onder meer) de effecten op de natuur, kwaliteit leefomgeving, fijnstof, CO2 en geluid met een reikwijdte en detail niveau, zoals in de NRD staat omschreven. We doen ook onderzoek naar het effect van de maatregelen op de leefomgeving, o.a. door het uitvoeren van een belevingswaardeonderzoek. Hiermee willen we in beeld brengen wat het karakter van bijvoorbeeld de wijk De Esch bepaalt. Op die manier kunnen we beoordelen of en hoe de belevingswaarden kunnen worden behouden.

3.3.2 Wonen en werken liever dicht bij elkaar Indieners vragen zich af of het niet effectiever (en goedkoper) is om werken en wonen dichtbij elkaar te brengen.

Antwoord

In de regio Rotterdam wordt geprobeerd om werken en wonen dichtbij elkaar te brengen. Met name door nieuwe woningen binnenstedelijk te bouwen op locaties met een mix van woon-, werk- en voorzieningenfuncties nabij hoogwaardig openbaar vervoer. Juist in een compacte stad is goede bereikbaarheid een essentiële voorwaarde om de stad goed te laten functioneren. Het is dus niet of werken en wonen dichtbij elkaar brengen, of bereikbaarheid verbeteren, maar we moeten beide doen.

Eén van de doelstellingen van deze verkenning is om kansen voor mensen te vergroten. Daarmee bedoelen we het creëren van gelijke mogelijkheden voor alle inwoners om deel te nemen aan de samenleving. Om die doelstelling te realiseren, streven we naar een goede reistijd naar geschikte banen en onderwijsinstellingen voor alle bewoners.

Op dit moment zijn er verschillen tussen gebieden als het gaat om de bereikbaarheid van werk. Bijvoorbeeld er zijn vanuit Rotterdam-Zuid relatief weinig banen goed bereikbaar ten opzichte van andere Rotterdamse wijken,

waardoor de baankansen daar geografisch beperkt zijn. Er is sprake van 'vervoersarmoede' (bron: [Resultatennota pre-verkenning](#)).

Voor het MER onderzoeken we hoe de maatregelen bijdragen aan het realiseren van de doelstelling 'kansen voor mensen'. De opgave is vooral gericht op de bewoners van kwetsbare buurten, met name binnen het gebied van het Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ) (zie NRD pagina 24). In het MER maken we de doelstellingen concreter, zodat duidelijk is wanneer er wel of niet aan wordt voldaan.

3.3.3 Andere oplossingen in plaats van de maatregelen in de MIRT-verkenning regio Rotterdam

Meerdere indieners dragen diverse oplossingen aan voor de knelpunten in de regio Rotterdam of voor knelpunten die niet bij deze MIRT-verkenning horen. Indieners dragen de volgende andere oplossingen aan:

- een tunnel van de N3 naar de N210;
- een autoveerdienst tussen Stormpolder en Bolnes;
- een derde Van Brienoordbrug in plaats van een nieuwe oeververbinding in de nabijheid van de Van Brienoordbrug;
- invoer van rekeningrijden;
- een sneltram over de Van Brienoordbrug;
- een studie naar hoogwaardig interstedelijk openbaar vervoer;
- nieuwe metrolijnen zoals tussen CS en Zuidplein die doorgetrokken wordt naar Beverwijk en de Drechtsteden;
- de tramlijnen op de kruisingen Posthumalaan/Wilhelminakade en Schiedamse dijk/vasteland ongelijkvloers laten kruisen;
- het op meerdere plaatsen ondertunnelen van de Nieuwe Maas voor zowel lokaal/regionaal als internationaal spoor;
- realisatie van een aftakking C-lijn Metro van Capelle naar Krimpen aan de IJssel;
- ontmoedigen van doorgaand verkeer vanaf en naar de Ring via de Maastunnel;
- e-lane over de Pleinweg en de 's-Gravendijkwal;
- innovatieve alternatieven zoals uitbreiden van opstapplaatsen rond de ring van Rotterdam (zgn. MobiStar-of-Rotterdam), gebruik van een personal rapid transport (PRT) systeem met geautomatiseerde bediening en het slim sturen van verkeerstromen.

Antwoord

In verschillende studies die de afgelopen jaren zijn verricht, komt steeds naar voren dat er regionale bereikbaarheidsproblemen optreden aan de oostkant van Rotterdam. De oplossing ligt in het bieden van een alternatief voor het stedelijke en regionale verkeer door nieuwe (stedelijke) multimodale oeververbindingen. In de pre-verkenning en de startfase van de verkenning is onderzoek gedaan naar het effect van een oeververbinding in drie verschillende zoekgebieden. Daaruit is gebleken dat een multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord (zoekgebied Oost) in combinatie met vijf andere maatregelen het meest bijdraagt aan het realiseren van de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, verstedelijking, kansen voor mensen en stedelijke leefkwaliteit.

Deze MIRT-verkenning in de Rotterdamse regio maakt onderdeel uit van het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Binnen het programma MoVe zijn er 3 programmalijnen en enkele projecten (gebiedsuitwerkingen en verkenningen) zoals:

- Schaalprong Metropolaan OV en Verstedelijking (Oude Lijn)
- Een studie naar maatregelen om de bereikbaarheid op Voorne-Putten te verbeteren
- Een studie naar verbetering van de OV-verbindingen Zoetermeer-Rotterdam en Den Haag
- de Korte Termijn Aanpak voor de kortetermijnmaatregelen van de Algeracorridor en de Maastunnel.

Zie voor meer informatie de website van het programma [MoVe](#).

Er wordt geen nader onderzoek gedaan naar oplossingen die niet direct bijdragen aan de geformuleerde doelstellingen. De oplossingen die door de indieners zijn aangereikt vallen daarom buiten de scope van deze MIRT-verkenning. We zullen deze niet nader onderzoeken. We gaan hieronder kort in op de ingebrachte oplossingen.

Een tunnel van de N3 naar de N210 is geen doelmatige oplossing (te duur voor wat het oplost) voor de knelpunten op de Algeracorridor en de A16 en maakt daarom geen onderdeel uit van deze MIRT-verkenning. Vergelijkbare oplossingen zijn o.a. onderzocht in de verkenning Rotterdam Vooruit. Daarbij zijn aantasting van het Groene Hart, vermindering van het leefklimaat in de

gemeenten langs het tracé en het beperkte oplossende vermogen voor de knelpunten op de Algera- en Brienenoordcorridor naar voren gekomen als redenen om dit niet verder te onderzoeken.

Een (vaar)verbinding tussen Stormpolder (Krimpen aan den IJssel) en Bolnes/Ridderkerk maakt geen onderdeel uit van deze MIRT-verkenning. Bij de Startbeslissing is de keuze gemaakt om een oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord (zoekgebied Oost) verder uit te werken. En niet in het zoekgebied 'Oost-oost'. Daarom wordt er ook geen onderzoek gedaan naar een vaarverbinding op die plek. Vervoer over water biedt bovendien onvoldoende capaciteit en oplossend vermogen om de knelpunten waar de verkenning op gericht is op te lossen.

Een derde Van Brienenoordbrug nemen we niet mee in de MIRT-verkenning. In de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding is – op basis van de resultaten van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit – aangegeven dat een derde Van Brienenoordbrug (als autosnelweg) en A38 (als autosnelweg) niet verder worden onderzocht als oplossingsrichting. In verschillende studies die de afgelopen jaren zijn verricht, komt steeds naar voren dat er regionale bereikbaarheidsproblemen zijn aan de oostkant van Rotterdam. De oplossing ligt in het bieden van een alternatief voor het stedelijke en regionale verkeer door nieuwe (stedelijke) multimodale oeververbindingen.

Met alleen gedragsbeïnvloeding (bijvoorbeeld rekeningrijden) kunnen de bereikbaarheidsknelpunten niet worden opgelost. Uit o.a. het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag is gebleken dat de bereikbaarheidsproblemen aan de oostkant van de Rotterdamse regio moeten worden aangepakt door versterking van de bestaande oeververbindingen én ontwikkeling van nieuwe multimodale oeververbindingen.

Ook het slim sturen van verkeersstromen (verkeersmanagement) zit niet in de scope van te onderzoeken maatregelen, omdat dit op zichzelf niet voldoende oplossing biedt voor het bereikbaarheidsprobleem. Wel kijken we aan het einde van de eerste fase van de verkenning (zeef 1) en tweede fase (zeef 2)

hoe we het doelbereik van de alternatieven kunnen optimaliseren door bijvoorbeeld verkeersmanagement als oplossing toe te voegen (zie ook NRD 5.2.1).

We doen onderzoek naar een nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en een HOV-busverbinding tussen Zuidplein en CS door de Maastunnel. Deze maatregel heeft als doel bij te dragen aan het oplossen van de knelpunten in het openbaar vervoer op de Erasmusbrug (tram) en op de bestaande metrolijnen. We kijken niet naar:

- een sneltram over de bestaande Van Brienenoordbrug: dit zou ten koste gaan van de doorstroming voor auto's en is daarmee geen oplossing voor de knelpunten.
- Interstedelijk of internationaal openbaar vervoer en het doortrekken of aanleggen van andere metrolijnen in de regio. Dit is onderzocht in Schaalprong MOVV en de OV-studie Zoetermeer en in de pre-verkenning. Voor de HOV-verbinding Kralingse Zoom – Zuidplein wordt wel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor metro.
- Ongelijkvloers laten kruisen van de bestaande tramlijnen op de kruisingen Posthumalaan/Wilhelminakade en Schiedamse dijk/vasteland omdat we in de MIRT-verkenning de bestaande OV-verbindingen niet verder onderzoeken.
- een metroverbinding van Capelle naar Krimpen aan den IJssel, omdat uit de pre-verkenning is gebleken dat een oeververbinding in zoekgebied Oost in combinatie met een HOV-verbinding Kralingse Zoom-Zuidplein het meeste bijdraagt aan de doelstellingen van deze verkenning (zie paragraaf 3.2.1.)
- het verbeteren van de (inter)nationale spoorinfrastructuur wordt onderzocht in de Schaalprong Metropolaan OV en Verstedelijking.
- Als mogelijke invulling van de bouwsteen Maastunnel is in de NRD een HOV-buslijn door de Maastunnel op de corridor Zuidplein – Rotterdam Centraal opgenomen. In de MIRT-verkenning onderzoeken we de exacte invulling van dit concept. Onderzoek naar de e-lane maakt geen onderdeel uit van de MIRT-verkenning.
- We kijken in de verkenning naar innovaties die de mobiliteit vlotter, veiliger en duurzamer maken maar op zichzelf de bereikbaarheidsopgave niet oplossen.

Eén van die innovaties zou kunnen zijn om auto's eerder aan de randen van de stad op te vangen op goede knopen/hubs met alternatief (openbaar) vervoer.

3.3.4 Bypass Algeracorridor

Indiener heeft een alternatief bedacht voor de maatregelen op de Algeracorridor: namelijk een bypass vanaf de Krimpenerwaard via de Stormpolder naar Capelle aan den IJssel.

Antwoord

Het door indiener aangedragen alternatief 'bypass' heeft naar verwachting de volgende effecten:

- Het verkeer tussen Krimpen/Krimpenerwaard naar de A16 wordt in de voorgestelde zienswijze afgewikkeld via een voorgestelde nieuwe bypass. Die bestaat uit:
 - Een nieuwe weg tussen de N210 ter hoogte van Riviumboulevard (Capelle) en de N210 ter hoogte van de Grote Kruising (Krimpen). Deze weg komt door Rivium, Kralingse Veer en Stormpolder.
 - Een nieuwe brug over de Hollandse IJssel.
- De nieuwe bypass zorgt voor:
 - een toename van verkeer door bestaand bebouwd gebied Rivium, Kralingse Veer en Stormpolder. Dat zorgt daar naar verwachting voor een negatief effect voor geluid en lucht en barrière werking. Ook legt de bypass ruimtebeslag in een gebied dat nu andere functies heeft (woningen, groen, bedrijvigheid).
 - een robuuster netwerk. Door het toevoegen van nieuwe infrastructuur incl een nieuwe (extra) brug over de Hollandse IJssel ontstaat er een extra ontsluiting van de Krimpenerwaard. In geval van incidenten en calamiteiten biedt dit een extra mogelijkheid.
- De bypass heeft ook effect op de huidige Algeracorridor en zorgt daar naar verwachting voor:
 - Een verlaging van de verkeersintensiteiten tussen de Grote Kruising en de aansluiting met de Riviumboulevard, zowel in de spits als per etmaal. De knelpunten bij Capelseplein en Algerabrug worden hierdoor verminderd en de reistijd op de Algeracorridor af neemt met een zelfde orde grootte als bij het pakket

'opwaarderen corridor' zoals in de vorige fase van de verkenning is onderzocht. De verlaging van intensiteiten heeft ook een positief effect op lucht en geluid in de omliggende wijken.

- Bij de Grote Kruising (waar de bypass aansluit op de N210) is geen afname van verkeersintensiteiten te verwachten. Daarvoor blijven maatregelen nodig. Bij het Kralingseplein is ook geen afname van verkeersintensiteiten te verwachten.
- De kosten van de nieuwe verbinding zijn – doordat het een nieuwe weg en nieuwe brug bevat – aanzienlijk hoger dan het treffen van maatregelen op de huidige corridor.

In de Startbeslissing en NRD is er van uitgegaan dat oplossingen voor de Algeracorridor gezocht wordt op de corridor zelf. Onderzoek uit de vorige fase heeft aangetoond dat dit mogelijk is. De ingediende zienswijze gaat uit van een oplossing buiten de corridor, het betreft een nieuwe bypass. Op basis van de bovenstaande effecten zijn we van mening dat de voordelen (robuuste oplossing, minder verkeer op huidige Algeracorridor) niet opwegen tegen de nadelen (nieuwe doorsnijding door bestaande gebieden, aanzienlijk hogere kosten). Bovendien is in een vorige fase al gekeken naar een nieuwe oeververbinding die o.a. de problematiek op de Algeracorridor oplost. Op basis van dat onderzoek hebben we besloten een oplossing te zoeken op de huidige Algeracorridor. Binnen de MIRT-verkenning wordt gekeken naar één nieuwe oeververbinding, namelijk die tussen Feijenoord en Kralingen. We herbevestigen dat de oplossing voor de Algeracorridor op de corridor zelf gezocht wordt en nemen de bypass niet mee in het vervolg van de MIRT-verkenning.

Alleen indien uit de MIRT-verkenning zou blijken dat de maatregelen op de huidige Algeracorridor onvoldoende zijn om het verkeersknelpunt op te lossen, kan alsnog verder onderzoek worden gedaan naar de bypass.

3.3.5 Ontsluiting Spijkenisse

Indieners missen in de MIRT-verkenning aandacht voor de verkeersproblemen aan de zuidwestkant van Rotterdam, een oeververbinding voor een goede ontsluiting tussen Hoogvliet en Spijkenisse en het achterland.

Antwoord

Uit de pre-verkenning en de aanvullende onderzoeken in de startfase van de verkenning is gebleken dat de problematiek op de Van Brienenoordcorridor oplosbaar is met een pakket maatregelen, waaronder een oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord en maatregelen op de A16 Van Brienenoordcorridor zelf. Maatregelen aan de zuidwestkant van Rotterdam zijn niet nodig om dit knelpunt op te lossen en maken daarom geen onderdeel uit van deze verkenning. Wel onderzoeken we wat de effecten van de maatregelen zijn op het verkeersnetwerk binnen de regio.

Binnen het programma MoVe wordt gekeken naar de bereikbaarheid van Voorne Putten.

Meer informatie hierover vindt u in de [gebiedsuitwerking Bereikbaarheid Voorne Putten en Haven Rotterdam](#).

3.3.6 Alternatieve invullingen van de MIRT-verkenning

Indieners dragen in de zienswijzen diverse varianten aan. Zo verzoeken zij bijvoorbeeld om het meenemen van de volgende varianten:

- het ondertunnelen van de Olympiaweg zodat daar bovenop kantoren of woningen gebouwd kunnen worden;
- doorgaand verkeer door tunnels op de belangrijke tracés zoals Statenweg/'s Gravendijkwal/Maastunnel, Maastunnel/Dorpsweg, Maastunnel/Pleinweg/Vaanweg en Hofplein/Schiekade/Schieweg;
- verdiepte ligging van de Abram van Rijckevorselweg;
- herziening van de Honingerdijk-Oostzeedijk naar een groene straat met langzaam verkeer;
- een aansluiting van en naar Capelle aan den IJssel op de beoogde oeververbinding bij De Esch, bijvoorbeeld door het opwaarderen van het Toepad.

Ook verzoeken indieners te kijken naar:

- een betere benutting van de Willemsbrug;
- parkeergarages en P+R faciliteiten aan de zuidkant van Rotterdam zodat gebruikers daarvan vervolgens gemakkelijk via het openbaar vervoer hun weg kunnen vervolgen;
- minder frequent openen van de Algerabrug, bijvoorbeeld met een aangepast bedieningsregime of een kantelsluis.

Antwoord

Uit de uitkomsten van de pre-verkenning bleek dat een oeververbinding in zoekgebied Oost het meest bijdraagt aan de projectdoelstellingen. Uit [eerdere onderzoeken](#) is gebleken dat een nieuwe oeververbinding nodig is om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. De oeververbinding moet ook een bijdrage leveren aan het oplossen van het autoknelpunt op de A16 Van Brienenoordcorridor en het knelpunt op de Algeracorridor.

In de MIRT-verkenning brengen we door middel van een verkeersstudie de effecten van verschillende bouwstenen op de verkeerstromen en de belasting van het wegennet in beeld. Daarbij kijken we naar de intensiteiten op de nieuwe verbindingen en naar de verandering van de intensiteiten op de aansluitende wegen en de vertraging op deze wegen. We onderzoeken ook of de veranderende verkeerstromen als gevolg van de maatregelen uit de MIRT-verkenning op het onderliggend wegennet (bijvoorbeeld de in de eerste opsomming genoemde wegen zoals de Abram van Rijckevorselweg, de Olympiaweg, Honingerdijk/Oostzeedijk of de andere genoemde wegen) aanleiding zijn voor aanvullende maatregelen. Deze varianten zijn geen aparte bouwsteen. Maar als uit onderzoek blijkt dat aanvullende maatregelen nodig en wenselijk zijn, kunnen de genoemde maatregelen worden bekeken. Maar wellicht zijn er ook andere oplossingen denkbaar.

Betere benutting van de Willemsbrug volstaat niet om de knelpunten op de weg (A16 en Algeracorridor) en in het OV (metro en tram) op te lossen. Uit het eerdere onderzoek is gebleken dat daarvoor een combinatie van maatregelen nodig is, waaronder een nieuwe oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord en een HOV verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom en tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel. In de pre-verkenning werd duidelijk dat deze combinatie van maatregelen ook het meeste bijdraagt aan de andere hoofdoelen voor de MIRT-verkenning, te weten mogelijk maken van verstedelijking, verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit en vergroten van kansen voor mensen. Met een nieuwe oeververbinding kan de verdeling van het verkeer over de (bestaande en nieuwe) oeververbindingen wel geoptimaliseerd worden. Dit vervolgonderzoek maakt geen deel uit van deze verkenning.

P+R/Parkeergarages zijn geen losse bouwstenen omdat ze op zichzelf niet voldoende oplossing bieden voor het bereikbaarheidsprobleem. Wel kijken we aan het einde van de eerste fase van de verkenning (zeef 1) en tweede fase (zeef 2) hoe we het doelbereik van de alternatieven kunnen optimaliseren door dit type oplossingen toe te voegen (zie ook NRD 5.2.1).

De aanpak op de Algeracorridor op de lange termijn is gericht op een toekomstbestendige oplossing van de problematiek op het gebied van doorstroming. Vooruitlopend daarop worden maatregelen voorbereid die al op korte termijn voor substantiële verbetering zorgen.

Kortetermijnmaatregelen voor de Algeracorridor vallen buiten de scope van de MIRT-verkenning en worden in een apart traject opgepakt: de Korte Termijn Aanpak in het programma [MoVe](#). Het optimaliseren van het bedieningsregime van de Algerabrug valt ook onder de Korte Termijn Aanpak. Het is een maatregel die sowieso kan worden uitgevoerd en lange termijn maatregelen niet in de weg staan.

In de NRD beschrijven we de relatie tussen de korte- en langetermijnmaatregelen en leggen we uit dat de kortetermijnmaatregelen buiten de scope van de MIRT-verkenning vallen.

3.3.7 Innovatieve invulling maatregelen

Als mogelijke invulling van de bouwsteen oeververbinding noemen indieners, naast de conventionele vervoersmiddelen, ook innovatieve concepten. Bijvoorbeeld aanleggen van lightrail, inzetten van autonoom vervoer, autonoom bestuurd oplossingen (zoals de Parkshuttle in Capelle aan den IJssel of een personal rapid transfer systeem).

Antwoord

Voor de HOV-verbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein wordt gekeken naar innovatieve OV-oplossingen, bijvoorbeeld monorail of systemen met autonome besturing (zie NRD paragraaf 5.1.2, Bouwstenen OV).

De snelheid en capaciteit van de huidige Parkshuttle is ontoereikend voor het oplossen van de knelpunten van deze verkenning en daarom valt het doortrekken van de Parkshuttle als HOV-verbinding Kralingse Zoom – Zuidplein buiten deze verkenning.

3.3.8 Bouwsteen Oeververbinding – type en locatie

Indieners geven aan dat zij van een brug meer overlast verwachten dan van een tunnel en pleiten daarom voor de aanleg van een tunnel. Indieners verwachten van een brug meer hinder op geluid en luchtkwaliteit. Ook geven indieners aan dat een tunnel minder beperkingen oplevert voor de scheepvaart.

Indieners hebben vragen of suggesties over waar de oeververbinding komt te liggen.

Antwoord

We onderzoeken in deze MIRT-verkenning zowel een brug als een tunnel. Er is nog geen keuze gemaakt.

In het zoekgebied is ruimte om te variëren op de ligging van een oeververbinding: meer richting de A16 Van Brienenoordbrug of binnen het zoekgebied juist meer naar het westen. Naast wegverkeer kijken we welke HOV-verbinding kan worden gerealiseerd, om de OV-knelpunten op te lossen en bij te dragen aan de andere doelstellingen. Daarbij kijken we naar verschillende invullingen van het OV-systeem: bus, tram, metro of daarvan afgeleide innovatieve OV-concepten. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden voor langzaam verkeer (fiets en voetgangers). Deze vervoerswijzen onderzoeken we in verschillende combinaties voor een oeververbinding (brug en tunnel).

In het eerste deel van de verkenning bekijken we wat de meest logische locaties van een brug of een tunnel zijn, gelet op bijvoorbeeld belemmeringen van de vaarweg, doorvaartbreedte, locaties van (boven- of ondergrondse) aanlandingen in het zoekgebied en de mogelijkheden om de brug of tunnel in te passen in de omgeving. Ook wordt beoordeeld wat de effecten zijn van deze locaties op bijvoorbeeld leefomgeving en hinder voor scheepvaart (nautiek).

In het MER brengen we de (mogelijke) effecten van een oeververbinding op de leefomgeving zo goed mogelijk in beeld. Denk daarbij aan de effecten voor geluid en luchtkwaliteit en landschap en ecologie. Ook kijken we naar hinder in de aanlegfase.

3.3.9 Bouwsteen Oeververbinding – welke modaliteiten?

Indieners verzoeken bij de invulling van de bouwsteen “Oeververbinding over de Maas” niet naar een variant met auto maar alleen naar varianten met OV en fiets en voetganger te kijken. Mocht er toch een variant met auto worden onderzocht dan zou deze in ieder geval ook een goede fiets-voetverbinding moeten zijn.

Indieners geven aan dat er geen draagvlak is voor een oeververbinding voor alleen gemotoriseerd verkeer.

Antwoord

Voor de nieuwe oeververbinding onderzoeken we in deze MIRT-verkenning wegverkeer, een HOV-verbinding en de mogelijkheden voor langzaam verkeer (fiets en voetgangers). Deze vervoerswijzen (modaliteiten) onderzoeken we in verschillende – nader te bepalen – combinaties voor de oeververbinding (brug en tunnel). We sluiten op voorhand geen vervoerswijzen of combinaties van vervoerswijzen uit. Mogelijkheden voor twee nieuwe oeververbindingen worden niet onderzocht. De mogelijkheden voor langzaam verkeer (fiets en voetgangers) nemen we mee in iedere mogelijke invulling van de bouwsteen oeververbinding. We passen de beschrijving van de bouwsteen oeververbinding aan in de NRD in paragraaf 5.1.1.

3.3.10 Bouwsteen Oeververbinding – fietsen

Indieners vragen aandacht voor het hellingspercentage van de nieuwe oeververbinding en de fietsbrug op de Algeracorridor.

Antwoord

Het hellingspercentage van een nieuwe oeververbinding nemen we mee in het ontwerp van een nieuwe oeververbinding en bij het ontwerp van een eventuele fietsbrug op de Algeracorridor. Het hellingspercentage is afhankelijk van welke vervoerstypen over de brug gaan: fietsen stelt andere eisen dan alleen auto's.

3.3.11 Bouwsteen OV – Maastunnel

Indieners uiten hun zorgen over de bouwsteen Maastunnel. Wat betekent het om hier een HOV-verbinding van te maken. Is het niet beter om de huidige situatie (een autoverbinding met bus) door de Maastunnel te behouden?

Antwoord

In de MIRT-verkenning kijken we naar een hoogwaardige busverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel. Deze maatregel heeft als doel bij te dragen aan het oplossen van de knelpunten in het openbaar vervoer op de Erasmusbrug en verlichting te geven op de bestaande metrolijnen. De inpasbaarheid en de effecten op het stedelijke OV en wegennet van de concrete invulling van de maatregel onderzoeken we in de MIRT-verkenning.

3.3.12 Bouwsteen OV – treinstation Stadionpark

Indieners wijzen op het nut van een treinstation bij Stadionpark vanwege de bereikbaarheid via openbaar vervoer. Zij vragen het volgende:

- onderzoek te doen naar het effect op het totale vervoerssysteem van de regio
- onderzoek te doen naar de evenementensituatie
- aan te geven of het station Stadionpark een van de stations Zuid of Lombardijen vervangt
- bij de realisatie van station Stadionpark rekening te houden met een toekomstige aantakking van een railverbinding (lightrail of metro) met Ridderkerk, Alblasserdam, Papendrecht, Sliedrecht of Ridderkerk, Hendrik Ido Ambacht en Zwijndrecht.
- breed te kijken naar de kansen die een Intercitystation heeft op het totale vervoerssysteem van de regio.

Antwoord

In de MIRT-verkenning doen we onderzoek naar de effectiviteit en effecten van de maatregelen op OV. We doen onderzoek naar het best passend OV-systeem (zoals HOV-bus, tram, metro) waarbij we kijken naar de veranderende reizigersvraag, bediening, frequentie, reistijd, capaciteit, aantal haltes (inclusief locaties en afstanden tussen haltes), route, inpassing in het bestaande OV-systeem en ruimtelijke inpassing. Herstructurering van bestaande lijnen is geen onderdeel van de MIRT-verkenning. We kijken wel naar de inpassing in het bestaande OV-systeem en/of aanpassingen nodig zijn om de maatregelen goed te laten functioneren. Tot slot kijken we ook naar de toekomstvastheid van de maatregelen.

We onderzoeken verschillende varianten voor de treinen die bij treinstation Stadionpark kunnen stoppen (6, 8 of 12 sprinters per uur of Intercity) en nemen daarbij de gevolgen van een regulier bediend treinstation Stadionpark op de inpassing in de totale dienstregeling mee, inclusief de gevolgen voor station Zuid en Lombardijen.

3.3.13 Bouwsteen OV – metro

Meerdere indieners benoemen ideeën en aandachtspunten voor de invulling van de bouwsteen OV specifiek voor de metro.

Deze ideeën en aandachtspunten zijn:

- als het plan voor een metroring van de metro Rotterdam, een principebesluit van de raad, nog actueel is, dan is de verbinding Kralingse Zoom-Zuidplein daar een onderdeel van en dan zijn tram of bus geen optie. Met een ringlijn is er gelijk een alternatieve route in het geval van calamiteiten;
- werk met een 3-fasen-aanpak voor de metro. Namelijk:
 - Fase 1: metro tussen Kralingse Zoom en Karel de Stoute Plein (Charlois), gekoppeld aan (vooralsnog) de plannen voor FC, Hart van Zuid en Erasmus.
 - Fase 2: uitbreiding metro vanaf Kralingse Zoom in noordelijke richting (Hoofdweg, Terbregge, Alexander) gekoppeld aan een omvangrijk woningbouwprogramma langs de A16 en de Boszoom.
 - Fase 3: uitbreiding van de metro in Noord-westelijke richting (Sluisjesdijk, MH4H en Schiedam) gekoppeld aan de herontwikkeling van de oude Stadshavens (grootschalige woningbouw in oude havengebieden).
- ontsluiting van de wijk Feijenoord met het OV door sneltram of metro die stopt bij Entrepotgebied zodat ouderen makkelijker kunnen blijven reizen;
- de realisatie van een nieuw metrostation bij Waalhaven tussen Slinge en Rhooen;
- metrostation Beurs, de enige overstapmogelijkheid van noord-zuid naar oost-west, is al jaren een bottleneck;
- onderzoek de mogelijkheid om de metroverbinding door te trekken naar De Esch;
- ga uit van de op dit moment in Rotterdam gangbare nieuwste metrovoertuigen met een gemiddelde snelheid van 40 km/u;
- Een nieuwe metrolijn vanaf station Kralingse Zoom onder de Maas door naar het Feyenoord stadion met een aansluiting naar het Zuidplein.

En als dat niet kan dan zijn er vanaf de noordoever twee bestaande openbaar vervoer lijnen die in aanmerking komen om te worden doorgetrokken naar de zuidoever. Dit zijn vanuit de Esch tramlijn 21/24 en vanuit het metrostation Kralingse Zoom de ParkShuttle;

- het doortrekken van de (bestaande) metrolijnen in de regio.

Antwoord

Het uitgangspunt voor deze verkenning is de effecten onderzoeken van één nieuwe oeververbinding (zie ook [‘Beslistekst 16 juli 2019’](#) op www.oeververbindingen.nl). De voorgestelde uitwerking in drie-fasen betekent op de lange termijn twee nieuwe oeververbindingen. Dit maakt geen deel uit van de scope van deze verkenning.

De gemeenteraad van de gemeente Rotterdam heeft in een motie gevraagd om een metroverbinding in een tunnel te onderzoeken. Dat gaan we doen. Daarnaast zijn er partijen in de gemeenteraad die de ambitie hebben uitgesproken om in de toekomst toe te werken naar een metro-ring. Er is geen vastgesteld plan of beleid voor een dergelijke metro-ring. De scope van deze MIRT-verkenning gaat niet over deze metro-ring.

In de [Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse \(NMCA, 2017\)](#) zijn de vervoersvraag en de vervoerscapaciteit op een aantal belangrijke verbindingen met elkaar vergeleken. Hieruit blijkt dat:

- het binnenstedelijke tramnet en de tramverbindingen over de Erasmusbrug en;
 - het centrale deel van het metronet (metrokruis) in oost-westrichting (Kralingse Zoom-Marconiplein) en noord-zuidrichting (Wilhelminaplein-Beurs).
- te kampen krijgen met doorstromingsknelpunten (tram) en capaciteitsknelpunten (tram en metro).

Het doel van deze MIRT-verkenning is om ook die knelpunten op te lossen. Voor de oeververbinding wordt in deze MIRT-verkenning gekeken naar wegverkeer, een vrijliggende HOV-verbinding en de mogelijkheden voor langzaam verkeer (fiets en voetgangers). Deze vervoerswijzen onderzoeken we in verschillende combinaties voor een brug of tunnel.

We onderzoeken een metroverbinding tussen de Kralingse Zoom en het Zuidplein, een nieuwe HOV-verbinding van Zuidplein naar Centraal

Station door de Maastunnel en een nieuw station Stadionpark. In de MIRT-verkenning onderzoeken we de effectiviteit en de effecten van de maatregelen op het totale netwerk in de regio en de aansluiting op het bestaande OV-systeem. Tijdens de verkenning kijken we ook naar de toekomstvastheid van de maatregelen. We zoeken naar het best passend systeem waarbij we kijken naar (toekomstige) reizigersvraag. In de verkenning onderzoeken we bijvoorbeeld de gevolgen van verschillende verstedelijkingsscenario's aan de oostkant van Rotterdam.

Aanpassingen aan de bestaande tramlijnen of -haltes zijn geen onderdeel van de MIRT-verkenning. We kijken wel naar de inpassing in het bestaande OV-systeem en of aanpassingen nodig zijn om de maatregelen goed te laten functioneren. Een halte bij Entrepotgebied onderzoeken we niet. Wel brengen we in beeld wat de effecten van de maatregelen op de bredere omgeving (stad en regio) zijn. Daarbij wordt ook duidelijk hoe de bereikbaarheid van bijvoorbeeld de wijk Feijenoord zich ontwikkelt.

Nieuwe metrostations op het bestaande netwerk, zoals Waalhaven, behoren niet tot de scope van deze verkenning.

De snelheid en capaciteit van de huidige Parkshuttle is ontoereikend voor het oplossen van de knelpunten van deze verkenning en valt daarom buiten deze verkenning.

In de beoordeling van de metrovariant kijken we naar de geboden kwaliteit: betrouwbare infra, hogere snelheid en frequentie. De gemiddelde snelheid op het huidige metronet als totaal ligt zoals indiener aangeeft dichtbij 40 km/u. Maar dat komt omdat in deze gemiddelde snelheid ook de RandstadRail, Hoekse Lijn en Albrandswaard zitten. Deze brengen het gemiddelde omhoog. Voor een realistische benadering voor een metroverbinding in stedelijk gebied gaan we daarom uit van gemiddeld 35 km/u.

De ideeën die zijn aangereikt en buiten de scope van deze verkenning vallen beantwoorden we hier verder niet.

3.3.14 Samenhang bouwstenen

Indiener vraagt naar de onderlinge samenhang van de bouwstenen en naar de onderlinge beïnvloeding van de modaliteiten (vervoerswijzen). Indiener vraagt zich ook af of de relevante organisaties (zoals RET, NS) worden betrokken in de verkenning.

Antwoord

In de MIRT-verkenning onderzoeken we welke invullingen van de bouwstenen wel of niet mogelijk zijn. Daarbij betrekken we inderdaad partijen als de RET, NS en ProRail. ProRail voert binnen de MIRT-verkenning specifieke analyses naar treinstation Stadionpark uit. Deze partijen worden gevraagd om hun expertise en kennis in te brengen. De onderlinge samenhang bewaken we door de maatregelen binnen dezelfde MIRT-verkenning uit te werken. In het MER kijken we naar de onderlinge samenhang en onderlinge beïnvloeding van bouwstenen en modaliteiten.

3.3.15 Slimme combinaties of meekoppelkansen

Indieners reiken een aantal projecten en/of initiatieven aan die misschien slim te combineren zijn met het proces en de maatregelen van de MIRT-verkenning. Dit noemen we ook wel meekoppelkansen. Deze projecten en/of initiatieven zijn:

- Faunapassages in de N210
- Versterken groen in de wijk en versterken groene corridor
- Transferia met aansluiting op het OV
- Aangepaste route voor tram 25 richting Barendrecht
- Instellen van een groene golf om de doorstroming te bevorderen en luchtkwaliteit te verbeteren
- Een kleine afslag (op-/afrit) naar perceel van deze indiener zodat zij niet meer de steile stoep naar de Lekdijk als enige uitweg hebben in noodsituaties en verbreding van de sloot die zijn perceel scheidt van het perceel waarover de geplande weg komt
- Meenemen duurzaamheidsopties bij aanpassingen ondergrondse infrastructuur zoals de aanleg van het Warmtenet en het buizenet voor de Stadsverwarming
- Aanlegplaatsen van de fast ferry beter bereikbaar maken met de fietsverbinding
- Rekening houden met zonthermische monorails in de Krimpenerwaard
- Koppeling met de gebiedsontwikkeling Alexandrium

- Plannen die in het kader van het Denk & Doe mee fonds zijn ingediend, namelijk hoe 2 wijken in Capelle aan de IJssel verbonden kunnen worden en hoe geluids- en luchtverlast verminderd kunnen worden
- Mogelijkheden voor recreatie en toerisme bij realisatie van een eventuele brug, zoals winkelruimtes onder het brugdek.

Antwoord

In de MIRT-verkenning kijken we ook naar zogeheten 'meekoppelkansen'. Dit zijn maatregelen die niet tot de projectscope behoren maar de uitvoering van maatregelen bijvoorbeeld efficiënter maken, goed passen bij de behalen doelen en/of een duidelijke meerwaarde c.q. win win zijn bij het realiseren van de maatregel. In de MIRT-verkenning worden meekoppelkansen in beeld gebracht en afgewogen of en waar (binnen of buiten MIRT-verkenning) deze nader worden uitgewerkt. Hieraan kunnen acties voor de indiener of andere partijen verbonden zijn.

Een maatregel of ontwikkeling wordt werkelijk een meekoppelkans als zowel de projectorganisatie als de verantwoordelijke bestuurders er positief over besluiten. Voorwaarden om positief te besluiten zijn:

- er zijn bekostigingsmogelijkheden;
- er is een partij die zich hard maakt voor het realiseren van de kans en;
- het past bij randvoorwaarden vanuit de MIRT-verkenning zoals acceptabele consequenties voor de planning en het behalen van de doelen.

Mogelijke meekoppelkansen die vanuit de initiatiefnemers of vanuit de omgeving (bijvoorbeeld via participatie) worden aangedragen, worden geïnventariseerd. We stellen een groslijst op. In de Notitie Kansrijke Oplossingen wordt de stand van zaken op dat moment weergegeven. Gedurende de MIRT-verkenning wordt deze groslijst uitgewerkt naar kansrijke meekoppelkansen.

De in de zienswijzen aangedragen hierboven opgenomen potentiële meekoppelkansen nemen we mee. Zij staan op de 'groslijst meekoppelkansen'.

Naast potentiële meekoppelkansen staan er in de opsomming ook initiatieven die we niet als meekoppelkans zien, maar waar het project wel raakvlakken mee heeft. Denk bijvoorbeeld aan

de Gebiedsontwikkelingen en – uitwerkingen zoals Feyenoord City, Hart van Zuid, Brainpark, Rivium, Kralingse Zoom, de gebiedsuitwerking verstedelijking A-Z en ontwikkeling van de Krimpenerwaard. Met deze projecten en programma's verkennen wij de (inhoudelijke en procesmatige) raakvlakken en zoeken we naar eventuele synergiekansen.

Plannen die eerder in het kader van het Denk & Doe mee fonds zijn ingediend kunnen nu niet worden meegenomen als meekoppelkansen, omdat in de MIRT-verkenning eerst wordt onderzocht welke effecten op geluid optreden. In een eventuele vervolprocedure wordt vervolgens duidelijk of en welke geluidsmaatregelen we nemen.

3.3.16 Kansen Krimpenerwaard

Naast de in de MIRT-verkenning genoemde maatregelen voor de Algeracorridor zien indieners ook andere kansen voor de Krimpenerwaard te weten:

- a. woonvisie;
- b. betere afstemming van openbaar vervoerverbindingen;
- b. bevordering van deelautogebruik;
- c. verbetering van de veerverbindingen;
- d. verbetering van de organisatie en dienstregeling waterbus;
- e. streekpromotie.

Antwoord

In de pre-verkenningsfase hebben de gemeenten Krimpenerwaard, Krimpen a/d IJssel en de provincie Zuid-Holland de “Studie Gebiedsbod Krimpenerwaard” opgesteld en op 7 mei 2019 aangeboden aan de opdrachtgevers voor de verkenning van de oeververbinding. Het Gebiedsbod is een plan voor verdere verstedelijking: het schetst een toekomstbeeld van het gebied. Het Gebiedsbod is o.a. te vinden op de website van de MIRT-verkenning. Het maken van een woonvisie voor de Krimpenerwaard maakt geen onderdeel uit van deze MIRT-verkenning.

De kansen voor veerdiensten onderzoeken we als onderdeel van de bouwsteen maatregelenpakket ‘verandering van vervoerwijze’ voor de Algeracorridor. Hierbij kijken we naar mogelijkheden voor voet- en fietsveren en optimalisatie van de veren over de Hollandsche IJssel, maar niet naar een autoveerdienst tussen Krimpen aan den IJssel

en Ridderkerk. Bij het doorontwikkelen van de bouwstenen doen we onderzoek naar de effectiviteit van aanpassingen aan of uitbreidingen van de veerdiensten. Als daaruit blijkt dat dit bijdraagt aan het oplossen van de knelpunten op de Algeracorridor, onderzoeken we in de eerste fase van de verkenning (zeef 1) welke effecten er te verwachten zijn.

3.4 Procedure en besluitvorming

In deze paragraaf gaan we in op de vragen en opmerkingen uit de reacties die gaan over hoe de besluitvorming gaat en hoe belangen van inwoners worden meegewogen. Ook gaan we in op de procedure.

3.4.1 Besluitvorming: hoe ziet die eruit?

Indieners vragen hoe de besluitvorming eruit komt te zien. Wie stuurt er op de samenhang tussen alle projecten en programma's die raakvlakken hebben met de MIRT-verkenning en hoe daarbij wordt omgegaan met belanghebbenden, hun belangen en democratische besluitvorming. Is er een projectmanager of zijn er meerdere? Indieners vragen ook hoe de aanpak van de MIRT-verkenning past bij de Omgevingswet, vindt participatie wel conform de Omgevingswet plaats? Wat is de relatie tussen de MIRT-verkenning en de Omgevingsvisies?

Antwoord

De gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, het Rijk en de MRDH zijn de initiatiefnemers en nemen gezamenlijk besluiten over de maatregelen die in deze verkenning worden onderzocht. De bestuurders van deze vier partijen nemen aan het einde van de MIRT-verkenning op grond van alle informatie de Voorkeursbeslissing. Voor het onderdeel Algeracorridor beslissen de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel hierover mee. Zij dragen voor dat deel bij aan de bekostiging.

De MIRT-verkenning staat onder leiding van één projectmanager die namens de initiatiefnemers leiding geeft aan het projectteam. Er is geen meervoudige projectleiding. De samenhang en raakvlakken met andere projecten en programma's brengt het projectteam zo goed mogelijk in kaart.

Waar het projecten en programma's van dezelfde initiatiefnemers betreft stemmen we deze op elkaar af. Ook met initiatieven vanuit andere organisaties zoeken we afstemming. De omgevingsmanager is het vaste aanspreekpunt van de MIRT-verkenning voor alle mensen en organisaties uit de omgeving.

Aan het einde van de MIRT-verkenning ligt er een verkenningenrapport met daarin de informatie waarop bestuurders hun keuze voor de Voorkeursbeslissing mede kunnen baseren. In een MER onderzoeken we de milieueffecten van verschillende maatregelen en hun varianten. De Commissie m.e.r. geeft over dit MER een advies als onafhankelijk adviseur. Bestuurders betrekken deze milieuinformatie bij hun besluiten over de uit te werken alternatieven. Zoals ook is aangegeven in de reactie op het advies van de Commissie m.e.r. (zie hoofdstuk 5 van deze NvA), vindt de beoordeling plaats aan de hand van geconcretiseerde doelen en criteria op basis waarvan (combinaties van) maatregelen worden geselecteerd. Zo is duidelijk waar de beslissing door bestuurders op is gebaseerd.

De gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland zijn bevoegd gezag voor de gemeentelijke en provinciale omgevingsvisies en daarmee ook in deze m.e.r.-procedure. Dat komt doordat de m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor de (partiële) herziening van deze omgevingsvisies. Omdat de gemeente en provincie initiatiefnemer én bevoegd gezag zijn, voert de DCMR de taken namens de bevoegde gezagen uit.

In de provinciale omgevingsvisie en in de omgevingsvisie Rotterdam wordt de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in samenhang bekeken en worden afwegingen gemaakt op het gebied van mobiliteit, woningbouw, natuur, milieu en leefbaarheid. In het document '[De Veranderstad, Op weg naar de Rotterdamse omgevingsvisie](#)' van de gemeente Rotterdam is geconstateerd dat in het invloedsgebied van de MIRT-verkenning (grotweg het gebied tussen station Alexander, een brede zone langs de A16, Feyenoord City tot aan Zuidplein) veel opgaven en doelstellingen bij elkaar komen. Daarom wordt voor dit gebied een specifieke gebiedsuitwerking gemaakt. Deze gebiedsuitwerking loopt gelijk op met de MIRT-verkenning, zodat afwegingen tussen mobiliteit, leefbaarheid en verstedelijking in

samenhang gemaakt kunnen worden. De MIRT-verkenning voeren we uit volgens de Omgevingswet, met een sterke focus op participatie. Dat betekent dat we – vanaf het begin van de pre-verkenning – omwonenden en belanghebbenden op verschillende manieren informeren en betrekken. Hoe we dat doen, staat beschreven in de participatieaanpak. Tijdens de pre-verkenning en de startfase van de verkenning heeft er participatie met de omgeving plaatsgevonden, bijvoorbeeld door informatiebijeenkomsten, ateliersessies en op maat gesprekken met allerlei belanghebbenden. Het proces en de resultaten zijn vastgelegd in het '[Participatierapport MIRT-verkenning beginkapitaal Oeververbindingen regio Rotterdam](#)' juli 2019. Dat rapport is openbaar en was onderdeel van de beslisinformatie die heeft geleid tot de bestuurlijke keuze voor het zoekgebied Oost in juli 2019. Bij de omgevingsvisies geven we aan hoe de omgeving (burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen) is betrokken en wat we met de input hebben gedaan.

3.4.2 Belangen ondernemers en inwoners

Indieners verzoeken binnen de geformuleerde maatregelen de belangen van de ondernemers en inwoners, ook van die in de Krimpenerwaard, mee te nemen.

Antwoord

Wij nemen de belangen van ondernemers en inwoners, ook van die in de Krimpenerwaard, mee in de MIRT-verkenning. Door in gesprek te gaan met de omgeving proberen we een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de belangen van o.a. bewoners en ondernemers. Daarnaast biedt de participatieaanpak allerlei vormen van participatie voor belanghebbenden om voor hun belang op te komen. In deze participatieaanpak vragen we ook experts uit de omgeving om mee te kijken bij de onderzoeken, dit noemen we joint fact finding.

3.4.3 Partijen in de besluitvorming – MRDH

Indiener vraagt zich af wat de rol van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is in deze verkenning.

Antwoord

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is één van de vier initiatiefnemers van de MIRT-verkenning en beslist dus mee.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag bestaat uit een samenwerkingsverband van 23 gemeenten die samen het bestuur van de MRDH vormen. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is o.a. opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de 23 regiogemeenten. Bestuurders uit de 23 gemeenten vormen het [bestuur](#).

3.4.4 Vrijwillige m.e.r.-procedure maar niet vrijblijvend

Indieners wijzen erop dat hoewel de m.e.r.-procedure vrijwillig wordt gevolgd wel alle procedurele stappen moeten worden doorlopen.

Antwoord

We zullen de volgende procedurele stappen in de m.e.r.-procedure doorlopen. Deels zijn deze stappen al doorlopen, en deels gaan we deze nog nemen. De al genomen stappen zijn:

- Kennisgeving voornemen en participatie
- Bevoegd gezag vraagt advies over reikwijdte en detailniveau aan burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen en Commissie m.e.r. (vrijwillige stap)
- Bevoegd gezag stelt reikwijdte en detailniveau vast

De nog te nemen stappen zijn:

- Opstellen van het MER
- Ter inzage leggen van het MER en het ontwerp van de Omgevingsvisies
- Advies vragen aan de Commissie m.e.r.
- Vaststellen Omgevingsvisies met het MER als bijlage
- Monitoring

In de NRD (paragraaf 2.1.3) staat dat het bevoegd gezag ook de wettelijke adviseurs (zoals waterschappen, het Havenbedrijf Rotterdam, de omliggende gemeentes, de veiligheidsregio, de GGD) en de onafhankelijke Commissie m.e.r. heeft gevraagd om een advies op de NRD. Deze partijen worden later ook gevraagd een advies uit te brengen over het MER.

3.4.5 Vervolg op de huidige m.e.r.-procedure

Indiener vraagt zich af of er na de verkenning nog m.e.r.- (beoordelings)-plichtige besluiten genomen zullen worden, en of voor de te nemen besluiten nog een afzonderlijke m.e.r.-procedure wordt gevolgd.

Antwoord

Er zijn meerdere redenen waarom er een m.e.r.-procedure gevolgd kan worden. Bijvoorbeeld omdat uit de Wet milieubeheer een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht blijkt. Een reden om een m.e.r.-procedure te doorlopen is om te zorgen voor een zorgvuldige besluitvormingsprocedure waarbij je gebruikt maakt van alle waarborgen in de m.e.r.-procedure.

De Voorkeursbeslissing en de Omgevingsvisies zijn kaderstellend voor vervolgbesluiten die, gelet op de aard en omvang van de maatregelen, vrijwel zeker m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn. Ondanks dat we dit nog niet helemaal zeker weten doorlopen we nu de m.e.r.-procedure en stellen we een MER op.

Na de Voorkeursbeslissing kijken we of de maatregelen inderdaad m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn en er bij de besluiten in de uitwerking van de maatregelen weer een m.e.r.-procedure nodig is. Als deze m.e.r.-procedure nodig is, zullen we die doorlopen. De tekst in de NRD paragraaf 2.1.2 verduidelijken we.

3.4.6 Social Impact Assessment

Indiener verzoekt naast het opstellen van plan-MER ook een Social Impact Assessment uit te voeren om ook te kijken naar de sociale effecten en impact van het besluit.

Antwoord

In het MER onderzoeken we de effecten van de alternatieven en beschrijven we de aangegeven omgevingsaspecten. We doen geen aparte Social Impact Assessment. In het MER kijken we namelijk ook naar sociale aspecten. Eén van de doelstellingen van deze verkenning is het vergroten van kansen voor mensen. Daarbij gaat het om het creëren van gelijke mogelijkheden voor alle inwoners om deel te nemen aan de samenleving. Binnen de Rotterdamse regio is vooral de toegang tot laaggeschoolde arbeid een aandachtspunt. Dit is een opgave die zicht richt op de bewoners van kwetsbare buurten, binnen het gebied van het Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ). De toegang tot het mobiliteitssysteem (financieel en wat je ervoor moet kunnen) is voor diverse groepen bewoners een probleem. Al is de toegang tot mobiliteit op orde, dan vormt de reistijd naar geschikte banen en onderwijsinstellingen voor bepaalde groepen een probleem. Het maatregelenpakket moet ervoor

zorgen dat mensen makkelijker en eenvoudiger bij een groter aantal banen en onderwijsinstellingen (MBO, HBO & universiteit) kunnen komen. Daarmee vergroot het de kansen voor mensen. In de NRD is beschreven hoe we beoordelen of deze doelstelling wordt bereikt (paragraaf 6.2).

3.5 Beoordelings-systeematiek en werkwijze in het MER

In deze paragraaf gaan we in op de vragen en opmerkingen uit de reacties die gaan over de werkwijze in het MER. Zo gaan we in op de relatie met andere ontwikkelingen in het gebied, het zoekgebied, het te hanteren referentiejaar en de manier van beoordelen.

3.5.1 Betrekken andere ontwikkelingen (autonome ontwikkelingen)

Indieners geven aan dat er niet alleen naar de deelprojecten binnen de MIRT-verkenning moet worden gekeken maar ook naar andere ontwikkelingen in de nabijheid ervan. Zoals Brainpark, Erasmuscampus en Het Nieuwe Rivium.

Antwoord

We willen in het MER de effecten van de maatregelen zo goed en zuiver mogelijk bepalen. Daarom wordt de situatie mét maatregelen vergeleken met de situatie zonder maatregelen. Daarvoor kijken we naar de huidige situatie en naar de situatie in het verwachte jaar dat de maatregelen kunnen zijn gerealiseerd, in dit geval 2030. Maar ook zonder de maatregelen in deze verkenning vinden er tussen nu en 2030 ontwikkelingen plaats. Dat noemen we autonome ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen die wel voldoende concreet zijn en het moet aannemelijk zijn dat ze ook gaan plaatsvinden. In het MER beschrijven we welke autonome ontwikkelingen zijn meegenomen. Om goed te kunnen bepalen wat de maatregelen betekenen voor bijvoorbeeld fietsers brengen we dus in beeld wat de huidige situatie is, wat de situatie mét autonome ontwikkelingen is en vergelijken we die met de situatie mét maatregelen.

We houden rekening met de 'autonome ontwikkelingen' in het gebied, zoals het Nieuwe Rivium, de verlegging van Bosdreef,

de plannen voor Brainpark, Kralingse Zoom en Erasmuscampus. We voeren een impactanalyse uit naar de effecten van extra woningbouwplannen aan de oostkant van de stad.

3.5.2 Samenhang met gebiedsontwikkeling Feyenoord City

Indieners verzoeken rekening te houden met het vastgestelde Masterplan Feyenoord City. Zij vragen om de consequenties van een al dan niet doorgaan van de bouw van een nieuw Feyenoord stadion in beeld te brengen. Indieners geven daarnaast aan dat omdat Feyenoord City onderdeel is van de referentiesituatie de verkeersstudie zoals deze is uitgevoerd voor het MER Feyenoord City gebruikt kan worden.

Antwoord

Feyenoord City is een relevante gebiedsontwikkeling voor de oeververbinding, zie ook NRD paragraaf 3.5. We houden rekening met deze ontwikkeling inclusief een nieuw stadion. Inmiddels is er een ontwerp bestemmingsplan vastgesteld. Daarmee hoort het bij de 'autonome ontwikkelingen'. We onderzoeken geen situatie zonder Feyenoord City.

In het ontwerp-bestemmingsplan Feyenoord City wordt tussen het nieuwe Stadion en de Veranda rekening gehouden met een eventuele toekomstige oeververbinding. Dit betekent overigens niet dat de oeververbinding per sé op deze locatie komt. In de MIRT-verkenning moet nog bepaald worden welke tracés onderzocht worden. Het zoekgebied voor de oeververbinding is daarbij groter dan het plangebied van Feyenoord City. Tracés buiten het plangebied van Feyenoord City gaan we dus ook onderzoeken. In de MIRT-verkenning maken we gebruik van de inzichten uit de verkeersstudie van Feyenoord City.

3.5.3 Gehanteerde aannames

Indieners gaan in op de gehanteerde aannames in de NRD. Zij noemen concreet

- door de transformatie van kantoor- en bedrijfspanden naar woningen bij Brainpark en Rivium aan de Noordkant neemt de groei van de werkgelegenheid af in plaats van toe;
- worden auto's in de toekomst inderdaad schoner? Ook elektrisch vervoer kent uitstoot – bijvoorbeeld fijn stof en geluid.

Antwoord

In het MER en de onderliggende onderzoeksrapporten geven we aan welke aannames zijn gebruikt bij de onderzoeken, ook de aannames ten aanzien van verkeer en verkeerssamenstelling in de toekomst.

De transformatie van kantoor- en bedrijfspanden naar woningen (bijvoorbeeld bij Brainpark en Rivium) betekent niet automatisch een afname van het aantal arbeidsplaatsen. Nu is er ook leegstand en bijvoorbeeld aan de noordzijde van Rivium is nog ruimte om arbeidsplaatsen toe te voegen (bron: gemeente Capelle). De sociaal economische gegevens stemmen we af met de gemeente Capelle.

3.5.4 Eerder uitgevoerd onderzoek

Indieners dragen aan dat moet worden gekeken naar eerder uitgevoerd onderzoek en vergelijkbare projecten in Nederland. Zij noemen concreet:

- “Milieueffecten herontwerp Brienoord- en Algeracorridor: tussenrapport Plan-MER. Delft, CEP, 2011”. De conclusie uit dat onderzoek was dat een oeververbinding naar De Esch een groot probleem en moeilijk oplosbaar was.

Ook wijzen indieners erop dat er in binnen- en buitenland voorbeelden zijn van vergelijkbare projecten.

Antwoord

Onder andere op basis van het door indieners genoemde onderzoek uit 2011 is in 2013 de “Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding” vastgesteld. Hierin is vastgelegd dat het openbaar vervoer van en naar Rotterdam Zuid en de doorstroming aan de oostflank van Rotterdam (Van Brienoord- en Algeracorridor) voorrang moeten krijgen en in samenhang aangepakt moeten worden om de bereikbaarheid te verbeteren. De hoofdconclusie voor het onderdeel ‘Herontwerp Alger- en Brienoordcorridor’ was “dat op de lange termijn de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem op de nationale Brienoordcorridor ligt in het bieden van een alternatief voor het stedelijke en regionale verkeer. Dit kan door op termijn twee nieuwe oeververbindingen voor dit verkeer in de Oostflank te realiseren”.

In de Rijksstructuurvisie is ook aangegeven dat in het voorjaar 2011 is besloten dat Rijk en regio in het kader van het Bereikbaarheidspakket

Zuidvleugel tot en met 2023 prioriteit geven aan de realisatie van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) en vervolgens aan de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – knooppunt Gouwe. Door het ontbreken van zicht op bekostiging, en deels door onduidelijkheid over gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, waren er geen mogelijkheden om voor 2024 de projecten Herontwerp Brienoord- en Algeracorridor en Kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid te realiseren. Ook is aangegeven dat “zodra er zicht is op bekostiging, wordt verder gewerkt aan de voorbereiding van een besluit over de realisatie van deze nieuwe oeververbindingen”.

De huidige MIRT-verkenning bouwt voort op deze Rijksstructuurvisie en de onderzoeken die daaraan ten grondslag hebben gelegen. Voor zover de informatie uit deze onderzoeken nog relevant en actueel is, zal die worden betrokken bij het opstellen van het MER.

Uiteraard zijn er – in binnen- en buitenland – voorbeelden van vergelijkbare projecten. Waar mogelijk maken we gebruik van die ervaringen, bijvoorbeeld door ingenieursbureaus in te schakelen die ervaring hebben met vergelijkbare vraagstukken. Tegelijkertijd is ieder project uniek en kent de Rotterdamse regio zijn eigen dynamiek. Daarnaast is het altijd belangrijk om rekening te houden met de belanghebbenden en hun specifieke belangen. Daarom streven we niet naar een blauwdruk, maar naar een op maat gemaakte oplossing voor dit vraagstuk.

3.5.5 Ladder van Verdaas

Indiener vraagt hoe rekening is gehouden met de zogenoemde Ladder van Verdaas.

Antwoord

De Ladder van Verdaas is een systematiek die gebruikt wordt bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen voor een verkeersprobleem. De ladder is een manier om eerst te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden, door het toepassen van andere oplossingen. Deze oplossingen vormen samen de zeven tredes van de ladder:

- ruimtelijke ordening;
- prijsbeleid;
- openbaar vervoer;
- mobiliteitsmanagement;
- optimalisatie van het openbaar vervoer of

betere benutting van, aanpassing aan de bestaande infrastructuur;

- pas als al deze opties onvoldoende soelaas bieden, is uitbreiding met nieuwe infrastructuur aan de orde.

Uit de verkenning Rotterdam Vooruit (2008-2011) en het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag (2016-2017) is steeds gebleken dat een uitbreiding van de (capaciteit van de) oeververbindingen nodig is. De andere stappen van de ladder van Verdaas zijn niet voldoende om de knelpunten volledig op te lossen. We kijken wel naar de mogelijke bijdragen van de andere stappen. Bijvoorbeeld door te zorgen voor afstemming tussen verstedelijking en bereikbaarheid. Ook onderzoeken we vraagbeïnvloeding (op de Algeracorridor). OV maatregelen zijn onderdeel van de MIRT-verkenning.

3.5.6 Beleidskader

Indieners wijzen erop dat in paragraaf 6.4. Beleidskaders, wet- en regelgeving van de NRD geen melding wordt gemaakt van

- het benodigde wettelijke kader voor het beprizen van het wegverkeer op een corridor op wegen in het algemeen en op die van gemeenten of provincie in het bijzonder
- Schone Lucht Akkoord, de Koersnota Schone Lucht en de Rotterdamse MobiliteitsAanpak (RMA)

Antwoord

De in de NRD opgenomen beleidskaders en wet- en regelgeving is geen limitatieve lijst. In het MER geven we een nadere beschrijving van de relevante beleidskaders en wet- en regelgeving.

3.5.7 Zoekgebied

Indiener krijgt de indruk dat niet in het hele zoekgebied wordt gezocht naar een geschikte locatie voor een oeververbinding.

Antwoord

De breedte van het zoekgebied is opgenomen in de kaarten die in de NRD zijn opgenomen, onder andere in figuur 10. Het zoekgebied is hier gearceerd weergegeven. Binnen dit zoekgebied wordt gezocht naar de beste locatie voor een oeververbinding.

3.5.8 Invloedsgebied

Indiener geeft aan dat er voor de effecten naar een groter gebied gekeken moet worden dan alleen de directe omgeving van de oeververbinding.

Antwoord

Dit gaan we voor het MER doen. We maken een onderscheid tussen het gebied waar de maatregelen worden getroffen en het zogenoemde invloedsgebied. Het invloedsgebied is het gebied waarbinnen mogelijke omgevingseffecten optreden en we de effecten onderzoeken. Dat invloedsgebied is inderdaad groter dan het gebied waar de maatregelen worden getroffen. In het MER geven we aan welk invloedsgebied is gehanteerd. Het gebied kan per milieuaspect anders zijn.

3.5.9 Referentiejaar

Indieners zijn van mening dat in het MER meer dan één referentiejaar moet worden opgenomen. Maar dat bijvoorbeeld ook een doorkijk moet worden gegeven voor de periode na 2040.

Antwoord

Voor de onderzoeken houden we 2030 als referentiejaar aan om de milieueffecten te bepalen. Hier is voor gekozen omdat we verwachten dat de maatregelen uit de MIRT-verkenning, zoals de multimodale oeververbinding, dan gereed en in gebruik zijn. Daarnaast wordt de toekomstvastheid van de oplossing en bijbehorende milieueffecten in 2040, ruwweg 10 jaar na ingebruikname, doorgerekend.

3.5.10 MER eerder opstellen

Indieners verzoeken het MER eerder in de MIRT-verkenning op te stellen.

Antwoord

We stellen het MER op gedurende de MIRT-verkenning, niet pas aan het einde ervan. We doen dit in twee fasen die we ook wel zeef 1 en zeef 2 noemen.

In de te fase van de verkenning (de analytische fase, zeef 1) doen we reeds onderzoek naar milieueffecten. Om de hoeveelheid onderzoek te beperken worden de bouwstenen globaal en op onderscheidend vermogen met elkaar vergeleken in plaats van zeer gedetailleerd (zinvolle effectbepaling).

In de tweede fase, de beoordelingsfase (zeef 2), gaan we verder de diepte in met uitgebreid milieuonderzoek naar de kansrijke oplossingen.

Al deze informatie (dus zowel uit de eerste fase (zeef 1) als uit de tweede fase (zeef 2) komt in het MER te staan. Deze werkwijze volgt uit de [Handreiking MIRT-verkenning van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#).

3.5.11 Beoordelingskader

Indieners hebben een aantal suggesties voor en vragen over het beoordelingskader. Dit zijn:

- waarom is gekozen voor deze zeven-methodiek?;
- hoe wordt het criterium “kosteneffectief” in de eerste zeef naar kansrijke oplossingen gehanteerd;
- neem in de eerste zeef ook verbetering van de leefomgeving (leefbaarheid en milieu) op;
- neem in de eerste zeef ook doelbereik op (hoe de bouwstenen bijdragen aan de doelstellingen)
- neem metingen mee in de beoordeling, dus niet alleen model-uitkomsten;
- verduidelijk ‘knelpunt weg’ in zeef 1 zodat duidelijk is dat het gaat om de Van Brienenoord- en de Algeracorridor;
- hoort het onderdeel nautiek niet als apart thema of onder het thema rivierkunde thuis;
- het effect op de morfologie van de rivier niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief beoordelen en daarbij aandacht te besteden aan de benodigde dekking op de zinkerpakketten;
- beoordeel de effecten van de voorgenomen maatregelen op de aanwezige ondergrondse transportinfrastructuur, transportleidingen en drinkwaterproductielocatie;
- het aspect ‘afvalwaterketen’ opnemen in het beoordelingskader;
- het aspect ‘trillingen’ opnemen in het beoordelingskader;
- wat wordt bedoeld met ‘waardebeleving’ in zeef 2?

Antwoord

Het is een gebruikelijke werkwijze in MIRT-projecten om in twee stappen te trechteren van veel bouwstenen naar één voorkeursalternatief. In deze MIRT-verkenning trechteren we ook in twee stappen: zeef 1 en zeef 2. In deze twee stappen doen we steeds gedetailleerder onderzoek.

In zeef 1 (dit noemen we ook wel de analytische fase) kijken we meer op hoofdlijnen en naar doelbereik (hoe de bouwstenen bijdragen aan de doelstellingen). We trechteren in deze stap van veel oplossingsrichtingen naar een beperkt aantal alternatieven.

In zeef 2 (dit noemen we ook wel de beoordelingsfase) doen we gedetailleerder onderzoek. We trechteren in deze stap van een beperkt aantal alternatieven naar het voorkeursalternatief. Deze trechtering is op basis van een kosten-batenanalyse, het MER en de relevante criteria die voor handen zijn.

Deze stappen van ‘zeef 1’ en ‘zeef 2’ staan in de MIRT-systematiek en worden in de [Handreiking MIRT-verkenningen](#) uitgebreid beschreven.

Deze aanpak is ook voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam passend en maakt een verantwoorde, systematische afweging mogelijk.

Voor de kosteneffectiviteit van de maatregelen onderzoeken we in de eerste zeef of de bouwstenen een redelijke verhouding hebben tussen de mate van doelbereik en de kosten. Het gaat er daarbij vooral om dat de verschillen tussen de bouwstenen duidelijk worden. In zeef 2 voeren we een maatschappelijke kostenbaten analyse uit (zie ook NVA paragraaf 3.8.1 en NRD H6).

In zeef 1 kijken we naar de effecten van de bouwstenen op een aantal criteria. We kijken in zeef 1 ook naar doelbereik. We kijken naar zowel het probleemoplossend vermogen van de bouwstenen op de bereikbaarheidsknelpunten en naar de doelstellingen ‘faciliteren verstedelijking’, ‘kansen voor mensen’ en ‘stedelijke leefkwaliteit’ (zie paragraaf 3.8 van de Nota van Antwoord).

Bij het opstellen van het MER concretiseren we de beoordelingscriteria. Dit leggen we vast in het MER. Om de onderzoekslast te beperken worden de bouwstenen in zeef 1 globaal en op onderscheidend vermogen met elkaar vergeleken, in plaats van zeer gedetailleerd. Dit wordt ook wel zinvolle effectbepaling benoemd. Voor deze beoordeling doen we kwalitatieve en waar nodig kwantitatieve analyses. In paragraaf 6.1 van de NRD staat dit per ongeluk verkeerd opgeschreven (tweemaal ‘kwalitatieve’, moet zijn: kwalitatieve en waar nodig kwantitatieve analyses). We passen dit aan in de NRD.

In zeef 2 (de beoordelingsfase) gaan we verder de diepte in met uitgebreider milieuonderzoek naar de kansrijke oplossingen. Al deze informatie (dus de informatie uit de eerste zeef en de informatie uit de tweede zeef) komt in het MER.

Het milieueffectenonderzoek baseren we niet op nieuwe verkeersmetingen. Voor het bepalen van de milieueffecten van de maatregelen maken we gebruik van (verkeers)modellen, die op basis van eerdere verkeersmetingen zijn. Die modellen worden gebruikt om gedrag en effecten van maatregelen in de toekomst te voorspellen, met de onzekerheden die daarmee samenhangen. Toekomstige (verkeers) situaties kunnen we nog niet meten, maar alleen modelleren. We betrekken waarnemingen en metingen ‘uit het veld’ (bijvoorbeeld telcijfers) om de modellen vooraf zo in te richten dat ze zo goed mogelijk overeenkomen met de werkelijkheid. Ook in de expertmeetings kijken we naar de input en de werking van de modellen.

In tabel 5 (beoordelingskader zeef 1) voegen we toe dat het bij ‘knelpunten weg’ gaat om het oplossen van NMCA-knelpunt Van Brienenoordcorridor en knelpunt Algeracorridor.

Nautiek is onder het thema techniek geplaatst omdat het van invloed kan zijn op de technische haalbaarheid van een oplossing. Nautische aspecten en de doorvaart voor scheepvaart zijn belangrijke onderzoeksaspecten bij de oeververbinding. In de eerste fase (analytische fase / zeef 1) en in de tweede fase (beoordelingsfase / zeef 2) onderzoeken we dit. We onderzoeken ook de nautische aspecten van een tunnel, zoals de benodigde vaardiepte. Dit voegen we toe in de tabel zeef 2 in de NRD.

We voegen in de NRD ‘kwalitatief’ toe aan de beoordeling bij ‘morfologie’. Voor de kansrijke oplossingen kijken we naar morfologische effecten. Daarbij zal de minimaal te borgen dekking van aanwezige zinkerpakketten (in of op de waterbodem liggende kabels en leidingen) als aandachtspunt worden meegegeven.

In de verkenning onderzoeken we of er zogenoemde ‘showstoppers’ zijn voor bepaalde alternatieven, zoals de aanwezige kabels en leidingen en de drinkwaterproductielocatie. We bekijken dus of er onoverkomelijke bezwaren zijn om een alternatief uit te kunnen voeren, of dat er grote verschillen zijn tussen alternatieven. Dit maakt onderdeel uit van het onderzoek naar technische haalbaarheid en maakbaarheid in zeef 2 van de verkenning. We voegen dit toe aan de technische haalbaarheid en maakbaarheid in paragraaf 6.2.3 in de NRD zodat duidelijk

is dat dit op hoofdlijnen wordt bekeken in de verkenning.

We voegen in de NRD ‘afvalwaterketen’ toe aan het thema ‘waterkwaliteit’. We verwachten dat dit mogelijk onderscheidend is bij de inpassing van de oeververbinding en onderzoeken het daarom kwalitatief. We voegen in de NRD ‘trillingen’ toe aan het thema ‘geluid en trillingen’. We verwachten dat dit mogelijk onderscheidend is bij de uitwerking van de OV-maatregelen en onderzoeken het daarom kwalitatief.

We doen onderzoek naar het effect van de maatregelen op de leefomgeving, o.a. door het uitvoeren van een belevingswaardeonderzoek in de analytische fase. Met dit belevingswaardeonderzoek willen we in beeld brengen wat het karakter van bijvoorbeeld de wijk De Esch bepaalt. Op die manier kunnen we beoordelen of en hoe dit kan worden behouden. Het woord ‘waardebeleving’ halen we weg uit de beschrijving van zeef 2 in de NRD, omdat het belevingswaardeonderzoek in de analytische fase (zeef 1) wordt uitgevoerd.

3.5.12 Weging criteria

Indieners vragen aan te geven welke weging wordt gehanteerd in de beoordeling en duidelijk aan te geven bij het besluit als bepaalde belangen ondergeschikt zijn beoordeeld.

Antwoord

In het MER geven we, conform het advies van de Commissie m.e.r., aan hoe we de criteria hebben gehanteerd. We leggen in het MER vast hoe de beoordeling ervan heeft plaatsgevonden.

De bestuurders nemen een besluit onder andere aan de hand van de informatie in het MER en de kosten-batenanalyse. Daarbij zullen zij een afweging maken tussen verschillende, mogelijk conflicterende, belangen. Hoe deze afweging plaatsvindt komt niet in het MER maar in de onderbouwing van het besluit van de bestuurders.

3.5.13 Effectbepaling

Indieners vragen de effecten in beeld te brengen van:

- de groei van de mobiliteit (auto, OV en fiets);
- de doorstroming voor de Van Brienenoordcorridor door een nieuwe aansluiting van de Krimpenerwaard op de A16 en door een nieuwe metro-of tramtunnel onder de Maas in Rotterdam;

- het effect op het onderliggende wegennet van de verschillende ontwikkelplots van Feyenoord City;
- verschillende OV-modaliteiten op het totale OV-netwerk en daarbij te kijken naar de kansen voor de ontwikkelingen van de stad;
- de oeververbinding op Charlois en daarbij ook in te gaan op de positieve gevolgen.

Antwoord

Bij het bepalen van de milieueffecten brengen we in het MER de effecten van groei van de mobiliteit door de maatregelen in beeld. We gaan in het MER ook in op de effecten op de omgeving. We maken een onderscheid tussen het gebied waar de maatregelen worden getroffen en het invloedsgebied. Het invloedsgebied is het gebied waarbinnen we de effecten onderzoeken. Dat invloedsgebied is inderdaad groter dan het gebied waar de maatregelen worden getroffen. In het MER geven we aan welk invloedsgebied is gehanteerd.

In de MIRT-verkenning onderzoeken we het effect van de maatregelen op het onderliggende wegennet. We onderzoeken niet het effect van de ontwikkelplots van Feyenoord City. De ontwikkeling van Feyenoord City zit wel als uitgangspunt in de modellen.

Herstructurering van het OV, zoals aanpassingen van bestaande lijnen, valt niet in de scope van de verkenning. We onderzoeken wel welke aanpassingen aan het bestaande netwerk en lijnvoering nodig zijn om de maatregelen van de verkenning goed te laten functioneren. De invloed van de maatregelen op de OV-bereikbaarheid van stad en regio nemen we als criterium op in de NRD in zeef 2, onder probleemoplossend vermogen knelpunten stedelijk OV.

3.5.14 Effecten per wijk

Indieners geven aan blij te zijn dat ook voor de Algeracorridor een m.e.r.-procedure wordt doorlopen en verzoeken om uitkomsten op wijkniveau.

Antwoord

Het milieubelang willen we volwaardig in de besluitvorming betrekken. Daarom worden de milieugevolgen van de maatregelen, ook op de Algeracorridor, in een MER in beeld gebracht. In het MER beoordelen we de (milieu)gevolgen op drie niveaus, namelijk op het lokale, stedelijk en

regionaal niveau. Daarbij maken we indien nodig ook de effecten op wijkniveau inzichtelijk.

3.6 Verkeer en bereikbaarheid

In deze paragraaf gaan we in op de vragen en opmerkingen uit de reacties die gaan over verkeer en bereikbaarheid. We gaan in op de bereikbaarheid voor de auto op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, bereikbaarheid met het openbaar vervoer, fiets en voetganger en de maatregelen op de Algeracorridor. Ook gaan we in op verkeersmodellen en de modal shift.

3.6.1 Bereikbaarheid regio in de aanlegfase en daarna

Indieners geven aan dat bereikbaarheid van haar locaties voor vracht- en personenverkeer van belang is. Bedrijven zijn afhankelijk van een goed functionerend logistiek netwerk en stelt dat bij (uitvoering van) de maatregelen op de A16 Van Brienenoordcorridor en de Algeracorridor, de obstructie van wegverkeer zo sterk mogelijk gereduceerd moet worden. Ook wordt de suggestie aangedragen om de Algerabrug en de Van Brienenoordbrug voor, tijdens en na de werkzaamheden te ontlasten, tijdelijk of duurzaam meer goederen via het spoor of de binnenvaart te vervoeren.

Antwoord

Eén van de doelen van deze MIRT-verkenning is het oplossen van het NMCA-knelpunt op de Van Brienenoordcorridor en het knelpunt op de Algeracorridor. We onderschrijven het belang van een goede bereikbaarheid van bedrijven en werklocaties in de regio, ook die van indieners, in de aanlegfase. Dat neemt niet weg dat hinder niet voorkomen kan worden tijdens de werkzaamheden in de aanlegfase. Wat die werkzaamheden zullen zijn, in welke periode die zullen worden uitgevoerd en of indieners hiervan specifiek last zal ondervinden, is op dit moment nog niet bekend. In de MIRT-verkenning kijken we globaal naar hinder in de aanlegfase zodat we kunnen onderzoeken of alternatieven op dit onderwerp van elkaar verschillen.

In de planuitwerking kijken we naar de bereikbaarheid in de aanlegfase, als de locatie van de maatregelen bekend is en het ontwerp gemaakt is. Dan hebben we meer zicht op de planning van de werkzaamheden en op benodigde (verkeers) maatregelen tijdens de bouwperiode. We maken in de planuitwerking gebruik van de [‘Minder Hinder’-aanpak van Rijkswaterstaat](#).

Vervoer van goederen via het spoor of het water zijn goede aanvullingen maar deze zijn veelal niet afdoende in capaciteit en niet altijd mogelijk in herkomst en bestemming van de goederen.

3.6.2 Verkeershinder nu en na realisatie

Indieners maken zich zorgen over verkeershinder na realisatie van de oeververbinding. Op dit moment is er al verkeershinder en staan de wegen in de spits regelmatig vast. Bijvoorbeeld de IJsselmondse Randweg (s104) en de rotonde bij de Kreekhuizenlaan. Ook de dubbele rotonde Kreekhuizenlaan (s126) / Groeninx van Zoelenlaan & Olympiaweg (s105) / Adriaan Volkerlaan (s126) zijn in de spits regelmatig verstopt. Ook staan er dagelijks files in de Brainparken om de Kralingse Zoom op te komen. Ook loopt het vast tussen de Kralingse Zoom en Abram van Rijkevorselweg.

Als er extra verkeer bijkomt door de realisatie van de oeververbinding, moet er ook iets aan deze wegen gebeuren. Indieners vrezen voor de afwenteling van verkeer van de oeververbinding op de secundaire wegen (zoals De Kralingse Zoom, 's Gravenweg, Burgemeester Oudlaan, Kralingseweg) en door De Esch. Ook vragen zij zich af wat de verkeerseffecten zijn voor Ridderkerk, vooral op de Rotterdamseweg (s105), Oostdijk en Verbindingsweg.

Een indiener verzoekt om eerst een definitieve ontsluitingsweg aan te leggen vanaf de rotonde 'Carpe Diem' naar de dijk ('De Noord') zodat tijdens de bouwperiode het industriegebied 'Stormpolder' bereikbaar blijft.

Antwoord

Het is bekend dat het verkeer in de spitsperioden vertraging ondervindt op genoemde wegen. Het klopt dat de realisatie van een nieuwe oeververbinding voor de varianten met autoverkeer effect zal hebben op de verkeersstromen en de verkeersdruk op wegen in de directe omgeving van de oeververbinding. De oeververbinding is nadrukkelijk bedoeld

voor stedelijk verkeer en niet voor doorgaand verkeer. We onderzoeken ook varianten van de oeververbinding zonder autoverkeer.

In de verkeersstudie in de MIRT-verkenning onderzoeken we ook wat de effecten zijn van de oeververbinding-bouwstenen op de doorstroming op het hoofdwegennet, andere delen van het onderliggende wegennet en het gebruik van het OV. Daarbij kijken we ook naar de hoeveelheid verkeer op de nieuwe verbindingen, naar de verandering van de intensiteiten op de aansluitende wegen en de vertraging op deze wegen. In de MIRT Verkenning onderzoeken we ook de mogelijkheden om de doorstroming op de A16 te verbeteren zodat ook het doorgaande verkeer goed doorstroomt op de autosnelweg.

Tot slot onderzoeken we of door de maatregelen uit de MIRT-verkenning de verkeersstromen op het onderliggend wegennet veranderen en of die verandering aanleiding geeft voor aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld op het Kralingseplein. De bouwstenen en eventuele aanvullende maatregelen onderzoeken we in het MER op effecten en effectiviteit.

In het maatregelenpakket 'opwaarderen corridor' wordt ook gekeken naar een verbindingsweg tussen de Lekdijk en de N210. Die maatregel – in de zienswijze specifiek ingevuld als ontsluitingsweg vanaf de rotonde 'Carpe Diem' naar de dijk ('De Noord') – wordt dus verder onderzocht in de MIRT-verkenning.

3.6.3 Overlast door werkzaamheden

Indieners geven aan overlast door werkzaamheden te verwachten door het plaatsen van bushaltes aan beide kanten van de N210 tussen brug en kruispunt (bij de Grote Kruising).

Antwoord

De door indieners genoemde nieuwe bushaltes zijn onderdeel van het project Grote Kruising. De werkzaamheden vallen niet binnen deze MIRT-verkenning. Wij brengen uw reactie onder de aandacht van de gemeente Krimpen aan den IJssel.

3.6.4 Vragen over en suggesties voor de verkeerstudie

Indieners hebben een aantal concrete vragen over en suggesties voor de verkeerstudie:

- Als de oeververbinding gebruikt wordt door autoverkeer, hoeveel auto's, vrachtauto's en bussen komen er dan per dag overheen?
- Verbetert de bereikbaarheid Erasmus Universiteit vanuit Rotterdam-Zuid wel?
- Via welke route reist het verkeer dat gebruikt maakt van de oeververbinding op de Noordoever en de Zuidoever verder?
- Hoe wordt de oeververbinding en de aanrijroutes in het gebied Feijenoord City ingepast? Wat is het effect op de verkeersstromen in IJsselmonde?
- Blijft het verkeer rondom Pernis wel goed doorstromen?
- Hoe wordt sluipverkeer en de daardoor veroorzaakte overlast voorkomen?
- Hoeveel procent van het auto-, vrachtauto- en busverkeer over de Van Brienoordbrug gaat straks de oeververbinding gebruiken?
- Kunnen de weefvakken – zoals die nu op de Noordoever en de Zuidoever aanwezig zijn – deze extra verkeersstroom aan?
- Waar komt het verkeer vandaan en gaat het naartoe?
- Is er budget en plek om –indien nodig– weefvakken aan te passen, om de extra verkeersstroom wel aan te kunnen?
- Worden er wel berekeningen gedaan?

Antwoord

We kunnen nu nog geen volledig antwoord geven op de gestelde vragen. De vragen zijn onderwerp van het verkeerskundige onderzoek dat we in de MIRT-verkenning gaan uitvoeren. Deze studie bouwt voort op de [studie uit de pre-verkenning](#). In de verkeersstudie onderzoeken we de effecten van de oeververbinding op de verkeersstromen en de belasting van het wegennet voor zowel de autosnelwegen als het stedelijk en regionale wegennet. We kijken in de berekeningen naar personen- en vrachtauto's, openbaar vervoer en fietsers. Daarbij wordt gekeken naar de herkomst en bestemming van het verkeer. We onderzoeken onder andere de reistijdwinst en/ of er extra sluipverkeer ontstaat.

3.6.5 Suggesties voor de verkeerstudie - Algeracorridor

Indieners geven een aantal vragen en suggesties voor de verkeerstudie:

- De Grote kruising bij de Algerabrug wordt alleen ontlast van verkeer dat vanuit de Stormpolder naar Krimpen aan de Lek wil. Om hoeveel autobewegingen gaat dit per dag en op welke uren? Ontstaat er niet een nieuwe opstopping op en naar de rotonde bij Carpe diem?
- Komt er niet meer overlast van auto's in en door Kralingseveer door de maatregelen?
- Besteed aandacht aan de samenhang in het gehele verbetertraject Algeracorridor, dus korte en lange termijn.
- Het traject voor de Algeracorridor moet noordwaarts met de verbinding naar de A20 en oostwaarts met de N219 tot aan de A20 worden uitgebreid, omdat dit deel van het netwerk reeds onder druk staat door de voorziene ontwikkelingen in het omliggende gebied.
- Vergroot het invloedgebied. Het gebied waarop de doorstroming van belang is, moet niet beperkt blijven tot de Grote Kruising, de Algerabrug en het Capelseplein. Maar moet ook het Kralingseplein en de verdere doorstroming op de N210 richting de Krimpenerwaard omvatten.
- Breng in beeld of de maatregelen Algeracorridor voldoende zijn voor de verwachte toename in het autoverkeer.

Antwoord

We kunnen nu nog geen volledig antwoord geven op de gestelde vragen bijvoorbeeld over of de maatregelen op de Algeracorridor voldoende zijn en of er geen nieuwe opstoppingen ontstaan. De vragen kunnen pas worden beantwoord na het verkeerskundige onderzoek dat we in de MIRT-verkenning gaan uitvoeren.

Deze MIRT-verkenning in de Rotterdamse regio maakt onderdeel uit van het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Binnen het programma [MoVe](#) zijn er 3 programmalijnen en enkele projecten (gebiedsuitwerkingen en verkenningen). Een daarvan is de Korte Termijn Aanpak voor de kortetermijnmaatregelen op de Algeracorridor. Zie voor meer informatie de website van het programma MoVe. De kortetermijnmaatregelen vallen buiten de scope van de MIRT-verkenning. In de NRD nemen wij expliciet op dat de kortetermijnmaatregelen buiten de scope van de MIRT-verkenning vallen

en beschrijven we de relatie tussen de korte- en lange termijnmaatregelen. We passen dit aan in de NRD in H3.3.

Bij het realiseren van de kortetermijnmaatregelen wordt door de verantwoordelijke gemeenten in de gaten gehouden of deze al dan niet een blokkade vormen voor toekomstige mogelijkheden. De kortetermijnmaatregelen en de MIRT-verkenning vallen allebei onder het programma MoVe (zie ook paragraaf 3.3.3 van deze NvA).

Hieronder gaan we in op de relatie tussen de korte- en langetermijnmaatregelen.

Uit het onderzoek aan het begin van deze MIRT-verkenning (begin 2019) bleek dat de knelpunten op de Algeracorridor op te lossen zijn door het nemen van maatregelen op de Algeracorridor zelf en/of maatregelen gericht op een verandering van vervoerswijze. Voor het oplossen van het knelpunt zijn geen maatregelen noord- en oostwaarts (N219) richting de A20 nodig.

Het invloedgebied kiezen we zo, dat de (verkeers) effecten in het gebied om de maatregelen uit de MIRT-verkenning heen meegenomen worden in het onderzoek. Kralingsveer, Kralingsplein en de N210 richting Krimpenerwaard maken hier onderdeel vanuit als er (verkeers)effecten zijn. Als blijkt dat er nieuwe verkeersknelpunten ontstaan, bespreken de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning dit samen met de betrokken gemeenten bij de Algeracorridor.

De in de NRD opgenomen bouwstenen onderzoeken we in de MIRT-verkenning op hun effectiviteit. In de verkenning onderzoeken we ook wat de effecten van deze bouwstenen zijn op de doorstroming op het hoofdwegennet, andere delen van het onderliggende wegennet en het gebruik van het openbaar vervoer. Daarbij horen ook bijvoorbeeld de Grote Kruising en het Kralingseplein.

In de MIRT-verkenning onderzoeken we of de veranderende verkeersstromen door de maatregelen uit de MIRT-verkenning op het onderliggend wegennet aanleiding geven voor aanvullende maatregelen. Naast de bouwstenen worden in het MER ook eventuele aanvullende maatregelen onderzocht op effecten en effectiviteit.

3.6.6 Noodzaak maatregelen op de Van Brienoordcorridor

Indieners vragen zich af of een oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord de knelpunten op de A16 Van Brienoordcorridor oplost. Zijn de maatregelen op de Van Brienoordbrug nog nodig?

Antwoord

Uit de pre-verkenning blijkt dat door realisatie van een nieuwe oeververbinding tussen De Esch en Feijenoord de verkeersbelasting op de A16 afneemt. Het lost echter niet het hele verkeersknelpunt op de Van Brienoordcorridor op.

Het effect van de realisatie van een nieuwe oeververbinding op het verkeer op de A16 is ook afhankelijk van de uiteindelijke locatie en de inrichting ervan. Zo doen we in de verkenning ook onderzoek naar een optie van een oeververbinding uitsluitend voor (hoogwaardig) openbaar vervoer (en dus niet voor wegverkeer). Het effect van een dergelijke variant op het autoverkeer op de Van Brienoordcorridor/A16 zal klein zijn. Daarom doen we in deze verkenning onderzoek naar (infrastructuur)maatregelen op de Van Brienoordcorridor/A16 die het verkeersknelpunt beduidend kunnen verminderen.

3.6.7 Verkeer op de Van Brienoordcorridor

De verkenning moet volgens indieners een voldoende ruime geografische scope hebben. De Van Brienoordcorridor maakt onderdeel uit van de rijksweg A16. De belasting op dit wegvak wordt bepaald door interregionaal verkeer. De knelpunten op de A16 hangen sterk samen met de aansluiting A15 IJsselmondse Knoop, en van zuid naar noord met de samenvoeging A16/A15/A38, zowel op de hoofd- als parallelrijbanen. De ruit van rijkswegen om Rotterdam vormt een essentieel onderdeel van de ontsluiting van de stad. Ook lokaal en regionaal verkeer verplaatst zich over de ruit. Indieners uiten ook de wens om het gebied van Dutch Fresh Port vanuit Nieuw Reijerwaard direct met een extra uitrit op de A16 aan te sluiten.

Een van de indieners vraagt om een lagere snelheid op de A16 Van Brienoordcorridor.

Een van de indieners verzoekt rekening te houden met de MIRT-verkenning van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem.

Antwoord

In de pre-verkenning is [onderzoek](#) gedaan naar mogelijke oplossingen voor knelpunten in de Van Brienoordcorridor. Uit dit onderzoek blijkt dat de problematiek in zuidelijke richting wordt veroorzaakt door het weefvak tussen de Van Brienoordbrug en knooppunt Ridderkerk en dat deze problematiek nauw samenhangt met de verkeersafwikkeling stroomafwaarts van dit weefvak, op de A15, richting Europoort. In de MIRT-verkenning onderzoeken we de mogelijke oplossingen in beide richtingen (noord-zuid en zuid-noord). We houden daarbij rekening met de MIRT-verkenning van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem.

Ook onderzoeken we de wisselwerking tussen veranderingen in het verkeer op de A16 en op het lokale wegennet. En ook nemen we het gebruik van aansluitingen in ons onderzoek mee. Lokale ontwikkelingen zoals de Dutch Fresh Port nemen we mee in het onderzoek, zie ook paragraaf 3.5.1 van de NRD. Flankerende maatregelen voor effecten van deze lokale ontwikkelingen nemen we echter niet mee.

We gaan op voorhand niet uit van een lagere maximumsnelheid aangezien daar geen noodzaak toe is vanuit wet- en regelgeving.

3.6.8 Weefvakken Van Brienoordcorridor

Om de problematiek op de Van Brienoordcorridor op te lossen, benadrukken indieners het belang van het aanpakken van de weefvakken. Zowel het weefvak direct na de Van Brienoord, het weefvak van A16/A20 ten zuiden van het Terbregseplein (weefvak Noord) en het weefvlak in de afslag naar Barendrecht/Europoort/Zierikzee.

Antwoord

Het studiegebied van de verkenning is de A16 tussen de knooppunten Terbregseplein en Ridderkerk. Wij delen het beeld dat het weefvak direct ten zuiden van de Brienoordbrug en het stroomafwaarts daarvan gelegen weefvak richting de A15 in het knooppunt Ridderkerk een knelpunt vormen en dat deze weefvakken in hoofdzaak bijdragen aan het knelpunt op de Van Brienoordcorridor. We onderzoeken in de MIRT-verkenning maatregelen op de A16 rond de Van Brienoordbrug en richting A15 in beide richtingen. We kijken nu niet naar het weefvak A16/A20 omdat we eerst de effecten van de realisatie van de A16 Rotterdam afwachten.

De scope en reikwijdte van de verkenning gaan verder dan alleen herinrichting van weefvakken. We brengen ook meer grootschalige maatregelen, zoals het (anders) scheiden van verkeersstromen van de A16 en A15, in beeld. Het is mogelijk dat een combinatie van grotere (infrastructuur)maatregelen en herinrichting van rijbanen tot het gewenste effect leiden. Als het onderzoek is afgerond nemen de bestuurders een besluit over de maatregelen.

3.6.9 Concrete voorstellen herinrichting Van Brienoordcorridor

Indieners doen een aantal concrete voorstellen voor de herinrichting van de Van Brienoordcorridor. Deze voorstellen zijn:

- de fietsstrook op de brug en de busstroken nabij de op- en afritten bij afslag Feyenoord en Oud IJsselmonde opheffen en geschikt maken voor lokaal autoverkeer tussen noord- en zuidoever. Fietsers en brommers kunnen via een pontje naast de brug (en later via nieuwe oeververbinding) en een nieuwe snelle waterverbinding van bijv. Oud IJsselmonde naar Feyenoord City en Centrum;
- oplossen van de oorzaak van de files op de A15 richting zuid door het aanpassen van de afslag Barendrecht, die is nu eenbaans;
- de opritten van de Brienoordbrug zo aanpassen dat er 1 baan is voor verkeer dat direct na de Brienoord weer afrit neemt. Verkeer vanaf de S107 dat rechtsaf de Brienoord neemt, zou moeten beschikken over een oprit voor lokaal verkeer. Deze dient te worden gesitueerd aan de rechterzijde van de A16 parallelbaan en uitkomend op de rechterrijstrook van de A16. Bovendien dient parallelbaan weer te bestaan uit twee rijstroken over het viaduct. Waarbij de rechterrijstrook samengaat met de oprit voor lokaal verkeer en doorloopt naar de afrit Feyenoord. De linkerrijstrook van de parallelbaan dient dan samen te gaan met de twee rijstroken van de huidige oprit. Door deze opzet ontstaat een betere splitsing van het lokale verkeer en betere voorsortering van het verkeer naar afrit Feyenoord en doorgaand op de A16. Eenzelfde opzet kan ook worden gecreëerd bij de oprit van de Brienoord aan de zuidzijde;
- Na de boog van de van Brienoord brug richting Feijenoord een extra rijstrook aanleggen met een vlot lopende bocht.

Antwoord

Het anders organiseren van verkeersstromen voor doorgaand en stedelijk verkeer in de Van Brienoordcorridor onderzoeken we in het verkeerskundig onderzoek in de MIRT-verkenning. Het aanpassen van de inrichting van parallelbanen op de A16, de mogelijkheden op de A15 tussen Ridderster en Vaanplein en benodigde aanpassingen aan op- en afritten zijn onderdeel van de maatregelen die we hierin meenemen. Uit de onderzoeken in de verkenning volgt welke combinatie van maatregelen het meest effectief is.

3.6.10 OV-verbinding Zuidplein – Kralingse Zoom

Indieners vragen zich af hoe een snelle OV-verbinding tussen Zuidplein en de Kralingse Zoom eruit komt te zien. Wegen zijn al overvol waardoor een aparte busbaan of trambaan lastig te realiseren is, ondergrondse aanleg zou goed zijn. Ook het OV (metro) zit vaak al overvol.

Antwoord

Een van de doelen van de MIRT-verkenning is het verbeteren van de bereikbaarheid en oplossen van de knelpunten (onder andere) in het OV. We weten nog niet hoe de snelle OV-verbinding eruit komt te zien. We onderzoeken in de verkenning nog diverse mogelijkheden voor de OV-verbinding (zoals bus, tram, metro, ondergronds, bovengronds, diverse tracés). Daarbij kijken we naast het effect op OV ook naar het effect op het autoverkeer. In de verkenning bekijken we of de maatregelen robuust zijn voor toekomstige ontwikkelingen. Dat doen we door bijvoorbeeld de gevolgen van verschillende verstedelijkingsscenario's aan de oostkant van Rotterdam te onderzoeken.

3.6.11 Verkeersmodel : invoer en uitkomsten

Bij het modelleren van alle verkeersbewegingen is het voor indieners niet duidelijk of er sprake is van een integraal model van nationaal, regionaal, binnenstedelijk en onderliggend netwerk in buurten, waarin auto, openbaar vervoer, (snel)fiets en voet samen geanalyseerd worden.

Indieners vragen aandacht voor de input en de uitkomsten van de gehanteerde rekenmodellen. Een goede input van gegevens in het model bijvoorbeeld vanuit het naastgelegen verkeersmodel inclusief de lang termijnontwikkelingen in/rond Alexander, Capelle a/d IJssel, Krimpen a/d IJssel en de Krimpenerwaard is belangrijk om goede uitkomsten te krijgen. Een te florissante

rekenkundige uitkomst voor het autoverkeer kan leiden tot een te rooskleurig beeld van de milieueffecten. En omgekeerd leidt een rekenkundige onderschatting van de HOV-maatregelen tot een onjuist negatief milieueffect.

Antwoord

Wij onderschrijven het belang dat een goede en zorgvuldige opbouw van de te gebruiken verkeersmodellen belangrijk is om de toekomstige verkeersintensiteit goed te voorspellen. Om de effecten op de verschillende netwerkdelen (autosnelwegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen) zo goed en nauwkeurig mogelijk in te schatten zetten we meerdere verkeersmodellen in.

Voor het rijkswegennet betreft dit het NRM (Nieuw Regionaal Model). Dit model wordt jaarlijks geactualiseerd naar de laatste ontwikkelingen en inzichten. Effecten op gemeentelijke en provinciale wegen worden met regionale verkeersmodellen inzichtelijk gemaakt. Voor deze MIRT-verkenning zetten we hiervoor het [V-MRDH model](#) in. Het V-MRDH model is recent geactualiseerd naar versie 2.6. Hierin zijn ook het onderliggend (stedelijk) netwerk voor alle modaliteiten en de interactie daarvan met de nationale hoofdnetwerken opgenomen.

Voordat deze modellen worden ingezet toetsen we deze eerst extra op actualiteit en passen we ze waar nodig aan. Hierbij worden onder andere de gemeenten (Krimpenerwaard, Capelle en Krimpen) betrokken.

De verkeersmodellen zijn ontwikkeld op basis van historische ontwikkelingen en gedrag uit het verleden. Deze ontwikkelingen worden doorgetrokken naar de toekomst. Daarbij wordt rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkeling (de groei van arbeidsplaatsen en inwoners / woningen, kosten voor auto en OV gebruik en autobezit). Vervolgens gebruiken we het verkeersmodel om verkeersprognoses te maken (verkeersbelasting van wegen in toekomstjaren zoals 2030/2040) voor verschillende situaties.

Ten slotte kunnen we vermelden dat bij de berekening van milieueffecten altijd wordt gerekend met de hoge groeiscenario's. Deze scenario's kennen een sterke economische ontwikkeling wat zijn weerslag heeft op het aantal

verplaatsingen dat per etmaal wordt verricht over alle vervoerswijzen, waaronder dus de auto. Op deze wijze wordt er wat betreft de milieueffecten gerekend met een worst-case scenario waardoor onderschatting van eventuele milieueffecten wordt voorkomen.

Op 27 mei 2020 heeft de projectorganisatie een (digitale) masterclass over de mobiliteitsanalyse met het verkeersmodel V-MRDH georganiseerd. Daarin is meer uitleg gegeven over het verkeersmodel. Deze masterclass is terug te kijken via www.oeververbindingen.nl.

3.6.12 Maatregelenpakketten Algeracorridor

Indieners pleiten voor het volwaardig meenemen in het onderzoek van de twee bouwstenen Algeracorridor. Indieners vragen in te zetten op een maatregelenpakket met de focus op de verandering van de vervoerswijze, zoals betalen voor toegang tot de Algeracorridor, promoten van het OV, optimalisatie van veerdiensten (door bijvoorbeeld een waterbushalte Rivium en Kralingseplein of optimalisatie van de Hollandsche IJsselveren of een autoveerdienst tussen Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk), het verbeteren van de fietsroutes en fietsenstallingen, het uitbreiden van de Parkshuttle met haltes ter hoogte van de wijken Capelle West en 's-Gravenland en het vergroten van de parkeer capaciteit metrostation Capelsebrug.

Ook vragen indieners naar een verdergaande herinrichting van de Grote Kruising, namelijk door bijvoorbeeld:

- een ongelijkvloerse kruising op het kruispunt CG. Roosweg, Nieuwe Tiendweg en Industrierweg;
- een tunnel of een fly-over bij de grote kruising in Krimpen a/d IJssel richting Krimpenerwaard – Capelle a/d IJssel waardoor het doorgaande verkeer maar ook het lokale verkeer ongehinderd kan doorrijden.

Antwoord

De twee bouwstenen Algeracorridor werken we in de te fase van de MIRT-verkenning verder uit. De maatregelenpakketten onderzoeken we op effectiviteit en effecten op de knelpunten op zowel auto, OV als fiets. Bij de samenstelling van kansrijke alternatieven is een combinatie van maatregelen uit beide maatregelenpakketten denkbaar. De [eindrapportage probleemanalyse en oplossingsrichtingen Algeracorridor](#) is de basis van wat wij in de verkenning verder uitwerken. In de NRD zijn de maatregelen beknopt weergegeven.

De aanpassing van de Grote Kruising is onderdeel van de bouwsteen 'maatregelenpakket opwaarderen corridor' en wordt dus verder onderzocht in deze verkenning. Daarbij wordt ook gekeken naar de invulling hiervan. De huidige reconstructie van de Grote Kruising valt buiten de scope van de MIRT-verkenning. Deze reconstructie wordt nu uitgevoerd en is onderdeel van een gemeentelijke project en hangt samen met noodzakelijk onderhoud aan de N210.

Het maatregelenpakket 'verandering van vervoerwijze' is één van de bouwstenen van de Algeracorridor. Het richt zich in het bijzonder op het openbaar vervoer en de fiets. We onderzoeken welke OV-maatregelen nodig zijn (en of dit bijvoorbeeld een uitbreiding van de Parkshuttle zou kunnen zijn). Uit het onderzoek in de pre-verkenning is naar voren gekomen dat gedragsbeïnvloeding (bijvoorbeeld door vraagbeïnvloeding of prijsinstrumenten) één van de mogelijke maatregelen zou kunnen zijn om het knelpunt Algeracorridor op te lossen. In de verkenning gaan we verder onderzoeken of en in hoeverre dit een oplossing biedt voor het knelpunt en of het maakbaar en realiseerbaar is. Daarbij wordt conform het beoordelingskader breed gekeken naar de effecten van dergelijke maatregelen. In het verkeersmodel wordt gerekend met de toekomstige mobiliteitsvraag naar verplaatsingen, onder andere op basis sociaal-economische gegevens (groei van bevolking, aantal woningen, arbeidsplaatsen) en verschillende groeiscenario's.

Als onderdeel van dit maatregelenpakket wordt ook onderzoek gedaan naar de parkeer capaciteit bij metrostation Capelsebrug, als mogelijke invulling van de genoemde OV-maatregelen.

De kansen voor veerdiensten onderzoeken we als onderdeel van het maatregelenpakket 'verandering van vervoerwijze' voor de Algeracorridor. Hierbij kijken we naar mogelijkheden voor voet- en fietsveren en optimalisatie van de Hollandsche IJsselveren. Bij het verder ontwikkelen van de bouwstenen doen we onderzoek naar de effectiviteit van aanpassingen aan of uitbreidingen van de veerdiensten. Als daaruit blijkt dat dit bijdraagt aan het oplossen van de knelpunten op de Algeracorridor, onderzoeken we in de eerste fase van de verkenning (zeef 1) welke effecten er te verwachten zijn.

In de NRD vullen we de bouwsteen Algeracorridor aan met de mogelijkheden voor voet- en fietsveren en de optimalisatie van de Hollandsche IJsselveren.

We kijken niet naar een autoveerdienst tussen Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk, omdat dit geen verandering van vervoerwijze betekent en een alternatieve oeververbinding Oost-oost biedt. In 2019 hebben we op basis van onderzoek in de [pre-verkenning](#) gekozen voor een oeververbinding in het zoekgebied Oost (Kralingen – Feijenoord).

Een waterbushalte bij Rivium wordt niet toegevoegd als mogelijke invulling van het maatregelenpakket 'verandering van vervoerwijze', omdat dit inmiddels geregeld is via de nieuwe concessie voor 'Personenvervoer over Water Drechtsteden – Rotterdam'. Daarin wordt vanaf 2022 ook Rivium aangedaan door de waterbus.

3.6.13 Maatregelen Kralingseplein

Indieners vragen om het Kralingseplein als aparte bouwsteen mee te nemen in de MIRT-verkenning. Ook doen zij een voorstel voor een kortetermijnverbetering van de doorstroming op het Kralingseplein. Dit kan zijn het realiseren van een tweede voorsorteermogelijkheid aan Capelse zijde van het Kralingseplein tussen het benzinstation Tango en het Kralingseplein voor de oprit A16 richting Utrecht.

Antwoord

Het oplossen van de problematiek op het Kralingseplein is geen doel in deze MIRT-verkenning.

Uit de resultaten van de startfase van de MIRT-verkenning blijkt dat maatregelen op het Kralingseplein niet noodzakelijk zijn om de knelpunten op de Van Brienenoord- en Algeracorridor op te lossen. We onderzoeken in de MIRT-verkenning wel het effect van de veranderende verkeersstromen o.a. op het Kralingseplein. We kijken in de verkenning dus wel naar (verkeers)effecten op het onderliggend wegennet, waaronder ook op het Kralingseplein, waar verschillende verkeersstromen samenkomen. Als uit het onderzoek in de verkenning blijkt dat hier betekenisvolle ongewenste effecten op de verkeersdoorstroming ontstaan, bespreken de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning dit samen met de betrokken gemeenten.

3.6.14. Kortetermijnmaatregelen en mogelijke invulling maatregelen Algeracorridor

Indieners stellen een aantal maatregelen voor. Deze maatregelen zijn:

- een transferium / P+R langs de N210 in de Zuidwesthoek van de Krimpenerwaard, bijvoorbeeld bij Ouderkerk aan den IJssel of Lekkerkerk of Krimpen aan den IJssel te maken. Mensen uit Capelle en Rotterdam zouden er dan ook gebruik van kunnen maken om te recreëren in de Loet en mogelijk kan de P+R ook gebruikt worden voor mensen die de snelbus naar Utrecht willen nemen of voor andere functies;
- opwaardering van de bussen naar R-net-kwaliteit te kijken naar de gehele lijn.

Antwoord

In de MIRT-verkenning onderzoeken we langetermijnoplossingen voor na 2030. De kortetermijnmaatregelen vallen buiten de scope van de MIRT-verkenning en vallen onder de Korte Termijn Aanpak. Het verplaatsen van de P+R en het opwaarderen van de bussen naar R-net-kwaliteit zijn kortetermijnmaatregelen die onder de Korte Termijn Aanpak maar buiten de MIRT-verkenning vallen.

3.6.15 Probleemversterkers op de Algerabrug

Indieners geven punten die de problemen lijken te versterken op de Algerabrug. Dit zijn:

- de toe- en afvoerwegen en de wisselstrook; mogelijk dat een ongelijkwaardige kruising aan de voet van de Algerabrug in Krimpen aan den IJssel voor een grote toename van de doorstroming kunnen zorgen. Zeker als dan de middelste 2 banen uitsluitend door doorgaand verkeer gebruikt zouden worden.
- het invoegen vanaf de wisselstrook en/of de Ketensedijk. Misschien zou het helpen deze invoegstrook te verlengen, liefst tot aan de uitvoegstrook richting Nieuwerkerk aan den IJssel.

Antwoord:

Uit het verkeerskundig onderzoek uit de pre-verkenning blijkt dat het voor het autoverkeer vooral knelt in de avondspits vlak voor de Algerabrug / Ketensedijk. De herinrichting van kruispunten op de Algeracorridor is een potentiële maatregel. Deze zit ook het maatregelenpakket 'Opwaarderen Corridor'.

Ook het aanpassen van de inrichting van het Capelseplein en het weggedeelte tussen Algerabrug en Capelseplein wordt in de verkenning onderzocht. We onderzoeken de maatregelen in de verkenning op effectiviteit en effecten op de knelpunten voor de auto, openbaar vervoer en fiets.

3.6.16 Maatregelen Algerabrug

Indiëners geven aan dat er iets moet gebeuren aan de Algerabrug, maar stellen vragen bij het nut van de in de NRD beschreven bouwstenen vragen zich af hoe deze aanpassingen eruit gaan zien. Zij geven daarbij punten waar naar gekeken zou moeten worden:

- een betere doorstroming;
- een Algeratunnel ipv een Algerabrug;
- een tweede Algerabrug;
- of een nieuwe brug wel vier rijstroken moet bevatten voor het auto- en busverkeer en een strook voor fietsers en voetgangers. Voor die fietsers en voetgangers dient op beide oevers een liftgebouw gebouwd te worden, van waaruit zij hun weg kunnen vervolgen;
- de doorstroming van de Algerabrug naar het Kralingseplein (voldoende rijstroken) en eventuele aanvullende maatregelen op het Kralingseplein;
- aanpassingen aan de aansluitende infrastructuur;
- realisatie van een aftakking C-lijn Metro van Capelle naar Krimpen aan de IJssel;
- beprijzen corridor
- het Capelseplein en de afrit Abram van Rijckevorselweg;
- een vrachtwagenverbod op de Algerabrug;
- trajectcontrole;
- of motorfietsen toegang geven tot de aparte rijstrook voor bussen de doorstroming bevordert;
- Toepassing van een personal rapid transfer systeem (autonoom bestuurde OV-oplossing) op de Algerabrug.

Antwoord

We onderzoeken in de verkenning verschillende maatregelen op de Algeracorridor. We kiezen voor een integrale aanpak omdat uit onderzoek is gebleken dat dit noodzakelijk is om de verkeersdoorstroming op de Algeracorridor voor de lange termijn op te lossen. Daarom zoeken wij in de verkenning ook naar oplossingen op de kruispunten voor en na de Algerabrug. We onderzoeken op de huidige corridor:

- of het aanpassen van de Algerabrug naar vier rijstroken voor de auto een oplossing voor de verkeersproblematiek op de Algeracorridor is;
- wat er nodig is om de verbinding voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

Het startpunt daarbij is het aanpassen van de huidige Algerabrug. Mocht blijken dat dit niet kan dan wordt vervangen van de Algerabrug onderzocht. We onderzoeken niet de mogelijkheden van een tunnel of een tweede Algerabrug. Uit het onderzoek zal blijken welke maatregelen het meest een bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersdoorstroming. Deze maatregelen worden vervolgens onderdeel van de Voorkeursbeslissing.

Uit het onderzoek in de pre-verkenning is naar voren gekomen dat gedragsbeïnvloeding (bijvoorbeeld met vraagbeïnvloeding of prijsinstrumenten) één van de mogelijke maatregelen zou kunnen zijn om het knelpunt Algeracorridor op te lossen. Dit maakt onderdeel uit van het onderzoek, waarbij conform het beoordelingskader breed wordt gekeken naar de effecten van dergelijke maatregelen.

We kijken in de verkenning naar (verkeers)effecten op het aansluitende wegennet, waaronder het Kralingseplein. Als uit het onderzoek blijkt dat hier ongewenste effecten op de verkeersdoorstroming ontstaan, bespreken de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning dit samen met de betrokken gemeenten.

De volgende ideeën zijn geen onderdeel van het te onderzoeken maatregelenpakket voor de MIRT-verkenning.

- Toegang verlenen aan motorfietsen tot de fietsbrug/doelgroepenstrook past niet binnen de huidige wet- en regelgeving.
- Het instellen van een vrachtwagenverbod maakt geen onderdeel uit van het te onderzoeken maatregelenpakket op de Algeracorridor omdat veel logistieke bedrijven in de omgeving afhankelijk zijn van deze verbinding.
- Handhavingsmaatregelen maken geen onderdeel uit van de bouwstenen omdat de weg altijd zo ingericht moet worden dat de maximale snelheid voor de weggebruiker logisch en herkenbaar is. Bovendien is handhaving een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie en niet van de wegbeheerder.
- Volledig nieuwe OV-systemen, zoals een personal rapid transfer systeem op de Algerabrug.

3.6.17 Mogelijke problemen na aanpassing Algerabrug

- Indiëners geven aan dat het opheffen van het knelpunt op de Algerabrug leidt tot een toename van het verkeer:
- op de N219 en de S127;
- in Capelle (langs wijken zoals 's Gravenland en Fascinatio);
- over het kruispunt bij de Van Beethovenlaan, dit kruispunt kent nu alleen problemen als het verkeer op de Abram van Rijckevorselweg vaststaat met negatieve gevolgen voor omwonenden. Nieuwe knelpunten kunnen zich ook gaan voordoen binnen de aangrenzende woonwijken, in het bijzonder Middelwatering. Indiëners zien deze punten bij voorkeur in de NRD opgenomen.

Antwoord

In de MIRT-verkenning onderzoeken wij onder meer of de verkeersstromen veranderen en of dat aanleiding geeft voor aanvullende maatregelen. Dit geldt ook voor de Algeracorridor. We nemen dit punt op in de NRD in hoofdstuk 5.1.4.

3.6.18 Fietsbrug naast de Algerabrug

Indiëners adviseren om een eventuele nieuwe –niet te hoge– fietsbrug over de IJssel goed aan te laten sluiten op de fietspaden in noordelijke richting naar Rotterdam Alexander en westelijke richting naar Rivium en Rotterdam centrum. Verplaatsing naar het oosten van de fietsbrug betekent omrijden voor een deel van de fietsers uit Krimpen en zal het fietsen niet bevorderen. Over de precieze gebruikers van deze fietsbrug verschillen indiëners van mening: mag de fietsbrug ook worden gebruikt door bromfietsen en scooters en motoren?

Antwoord

Een nieuwe fietsbrug is een maatregel die we in de verkenning verder uitwerken en onderzoeken. Uit de verkenning moet blijken of de huidige capaciteit voldoet. Het goed laten aansluiten op bestaande fietsinfrastructuur maakt daar onderdeel van uit. Ook kijken we daarbij naar de mogelijkheden om de fietsverbindingen aantrekkelijker te maken. Het hellingspercentage van een nieuwe oeververbinding nemen we mee in het ontwerp van een eventuele fietsbrug op de Algeracorridor. Het hellingspercentage is afhankelijk van welke vervoerstypen over de brug gaan: fietsen stelt andere eisen dan alleen auto's. Een verlaging van de Algerabrug is daarbij niet aan de orde gezien de benodigde doorvaarthoogte.

Bij het uitwerken en onderzoeken van de fietsbrug kijken we naar de gewenste inrichting en welk verkeer er gebruik van kan maken. Daarbij hanteren we de wettelijke kaders (zoals de Wegenverkeerswet). Die staat motoren op het fietspad niet toe.

3.6.19 Modal shift – verdeling verschillende vervoerswijzen

Indiëners adviseren om niet alleen te kijken naar probleemoplossend vermogen (knelpunten weg en HOV) maar ook naar de mate waarin kan worden voorzien in mobiliteitstransitie. Indiëners geven aan dat duidelijk moet worden welke keuzes kunnen zorgen voor terugdringing van autoverkeer en versterking van de modal shift (meer OV, fiets en voet). Door deze verandering van vervoerswijze ontstaat meer ruimte voor groen, wonen, leven en werken. Daaruit moet volgen welk voorkeursalternatief gekozen moet worden om groei van het autoverkeer te stoppen. Daarnaast dient onderzocht te worden voor welke periode de oeververbinding nodig is, rekening houdend met trends in de stedelijke mobiliteit (belangrijker worden OV) en mogelijkheden tot ontmoedigen van autoverkeer.

Een van de indiëners geeft aan dat het [KIM onderzoek](#) niet als basis kan dienen voor het bepalen van de modal shift.

Een indiëner benadrukt dat modal-shift ook een belangrijke rol moet gaan spelen bij het terugdringen van auto's in woonwijken en niet alleen voor de binnenstad (City-Lounge).

Antwoord

Uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag (2017) blijkt dat versterking van het OV in combinatie met verbetering van de verkeerscirculatie voor de auto nodig is om de knelpunten op te lossen. Alleen maatregelen die het OV extra stimuleren of het mobiliteitsgedrag veranderen zijn niet toereikend. Naast een multimodale oeververbinding met autoverkeer wordt in de verkenning, in navolging van de [aangenomen motie](#) in de gemeenteraad van Rotterdam, ook een tunnel en een brug met alleen OV uitgewerkt en beoordeeld. Naast deze bouwstenen met alleen OV worden innovatieve, slimme en duurzame mobiliteitsconcepten onderzocht. In een impactanalyse in het MER gaan we hier op in, bijvoorbeeld door een 'impactanalyse mobiliteitstransitie' waarbij we

uitgaan van veranderend gedrag (meer fiets- en OV-gebruik). We onderzoeken in de verkenning dus wel wat de effectiviteit en effecten van de maatregelen zijn bij een grotere transitie van auto naar andere modaliteiten. De MIRT-verkenning heeft niet tot doel om het autoverkeer te stoppen of aan te wakkeren.

Voor de doelstelling 'verbetering stedelijke leefkwaliteit' kijken we onder andere naar de bijdrage van de maatregelen aan het autoluw maken van de binnenstad (City Lounge). Door doorgaand autoverkeer van en naar de binnenstad te ontmoedigen en ruimte te geven voor verblijven, fietsers, voetgangers en OV zal het aantal verkeersbewegingen in de gehele stad mogelijk worden teruggedrongen. Waaronder in de omliggende woonwijken, waar zich de hoofdinvalsroutes richting het centrum bevinden.

3.6.20 Fietsverbindingen

Indieners benadrukken het belang van goede fietsverbindingen. Het stimuleren van een actieve vervoerswijze vergroot de leefbaarheid en gezondheid. Ook heeft het vervoer per fiets gunstige effecten op de verkeerscongestie voor auto's en de daardoor veroorzaakte effecten. De voorgenomen auto- en/of OV-maatregelen kunnen een bedreiging zijn voor bestaande fietsverbindingen, zowel evenwijdig aan als kruisend.

Zij vragen aandacht voor:

- een volwaardige en prominente rol voor de fiets bij de nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord & op de Algeracorridor met voldoende fietsparkeerplaatsen;
- verbetering van de benutting en doorstroming van het fietsverkeer als oplossingsmogelijkheid opnemen;
- een goed verlichte en beveiligde snelfietsverbinding, goed ingepast in het Rotterdamse fietsnetwerk;
- kruisingsvrije doorgaande fietsroutes;
- drie kruisende fietsverbindingen die de mogelijkheid moeten geven om naar noord en zuid op het fietspad van de nieuwe oeververbinding te komen. Deze drie zijn: langs Abraham van Rijckevorselweg bij kruising met Kralingse Zoom, verbinding Toepad-Honingerdijk en route Ridderkerk-R'dam centrum bij Korte Stadionweg in de buurt;

- de effecten van de fiets zoals vermindering van luchtvervuiling en emissies, ruimtebeslag, geluidhinder en veiligheid;
- de rol van de fiets als onderdeel van de oplossing voor het knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor;
- suggesties voor de aansluitingen van fietsverbindingen aan de noordoever en de zuidoever.

Antwoord

De regio Rotterdam is voor noord-zuidverkeer afhankelijk van een beperkt aantal oeververbindingen die de gebieden ten noorden en zuiden van de Nieuwe Maas/ Hollandsche IJssel met elkaar verbinden. Het uitgangspunt is een goed functionerend en robuust mobiliteitssysteem, zodat de regio Rotterdam goed bereikbaar is met zowel openbaar vervoer, fiets als auto. Ook kan de fiets bijdragen aan een betere stedelijke leefkwaliteit, vertaald in milieukwaliteit en ruimtelijke kwaliteit.

We onderzoeken de mogelijkheden voor langzaam verkeer – fiets en voetgangers – in de MIRT-verkenning. Daarbij kijken we ook naar inpassing en het kruisen van bestaande infrastructuur (die een obstakel kunnen zijn voor fietsers en voetgangers). Ook kijken we of we in de fietsroutestructuur rond de oeververbinding verbeteringen kunnen aanbrengen om de oeververbinding optimaal te laten functioneren voor de fiets.

Uit de pre-verkenning blijkt dat aandeel korte afstand-verplaatsingen die nu met de auto op de van Brienenoordbrug plaatsvinden gering is. Als deze met de fiets zouden gaan verlicht dit de problematiek in de corridor maar een klein beetje. En dat is onvoldoende om het knelpunt op te lossen. Het knelpunt in het weefvak Feijenoord blijft aanwezig. De rol van de fiets wordt dus niet onderzocht als onderdeel van de oplossing voor het knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor.

We onderzoeken daarbij combinaties van modaliteiten via verschillende uitvoeringen van de oeververbinding. De aangedragen suggesties voor de aansluitingen van fietsverbindingen aan de noordoever en de zuidoever betrekken we daarbij.

Voor het aanpakken van de knelpunten op de Algeracorridor kijken we onder andere naar verbeteringen van fietsroutes en fietsenstallingen om de kwaliteit voor de fiets te vergroten.

3.7 Milieueffecten

In deze paragraaf gaan we in op de vragen en opmerkingen uit de binnengekomen zienswijzen die gaan over de mogelijke milieueffecten van de maatregelen die we onderzoeken in de MIRT-verkenning.

3.7.1 Geluid

Indieners vragen nadrukkelijk aandacht voor de effecten op geluid van de maatregelen en geluidsoverlast na realisatie van de maatregelen.

Antwoord

Een van de vijf doelstellingen van deze MIRT-verkenning is dat het pakket aan maatregelen moet bijdragen aan een betere stedelijke leefkwaliteit (zie ook nota van antwoord paragraaf 3.8). In de NRD is dat vertaald naar milieukwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Bij milieukwaliteit gaat het om de effecten op geluid en luchtkwaliteit.

In het MER brengen we de effecten van de maatregelen op geluid in beeld. Daarbij kijken we naar de geluidbelasting, het aantal (ernstig) gehinderden en de (ernstig) slaapverstoorden brengen we in beeld. De uitkomsten presenteren we ook op kaart, zodat we de alternatieven met elkaar kunnen vergelijken. We toetsen of het aannemelijk is dat de alternatieven aan de wettelijke normen voor geluid kunnen voldoen.

3.7.2 Luchtkwaliteit

Indieners vragen nadrukkelijk aandacht voor de luchtkwaliteit na realisatie van de maatregelen. Indieners vragen hierbij ook in te gaan op fijnstof en ultrafijnstof. Ze vragen of er wordt gestreefd naar de WHO-advieswaarden.

Antwoord

Een van de vijf doelstellingen van deze MIRT-verkenning is dat het pakket aan maatregelen moet bijdragen aan een betere stedelijke leefkwaliteit (zie ook nota van antwoord paragraaf 3.8). In de NRD is dat vertaald naar milieukwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Bij milieukwaliteit gaat het om de effecten op geluid en luchtkwaliteit. We brengen in het MER de effecten van de maatregelen op luchtkwaliteit in beeld.

De verandering van de luchtkwaliteit wordt berekend door te kijken naar de concentraties van stoffen zoals CO₂, NO₂, fijnstof (PM_{2.5}, PM₁₀) en roet. We kijken niet naar PM_{0,1} (ultrafijnstof). Hiervoor zijn nog geen wettelijke normen.

De onderzoeken zijn kwantitatief en modelmatig. De uitkomsten worden in het MER ook op kaart gepresenteerd. De alternatieven vergelijken we onderling. We kijken op welke plekken een verbetering of verslechtering van de luchtkwaliteit plaatsvindt. De effecten van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit toetsen we aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit, dat is het wettelijke kader waaraan in ieder geval moet worden voldaan.

Tegelijkertijd streven we naar schonere lucht, met minder schadelijke stoffen in de lucht dan wettelijk is toegestaan. Dit streven betekent echter niet dat aan de WHO-advieswaarden moet worden voldaan. We onderzoeken in deze MIRT-verkenning ook maatregelen voor OV en fiets. Dat is ook in lijn met de [Rotterdamse Mobiliteitsaanpak \(RMA\)](#) en het [Schone Lucht Akkoord](#). De gemeente Rotterdam maakt, als onderdeel van de RMA, werk van het stimuleren van fietsgebruik. Door de diverse overheden (Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen) wordt daarnaast gewerkt aan onder meer vergroening van de industrie, verduurzaming van de landbouw, schonere brandstoffen en stimuleren van elektrisch rijden. Met dit gehele pakket aan maatregelen wordt gestreefd naar een betere luchtkwaliteit in heel Nederland, toewerkend naar de WHO-advieswaarden.

Daarnaast heeft de MIRT-verkenning als doel de stedelijke leefkwaliteit te verbeteren. Dat betekent o.a. dat we er naar streven dat het pakket aan maatregelen leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit in de Rotterdamse regio. Verbetering van het totaal kan ook lokale verslechtering betekenen. Voor iedere locatie geldt echter dat we altijd moeten voldoen aan de wettelijke normen. Om deze doelstelling te onderzoeken worden de verschillende oplossingen onderling vergeleken en onderzoeken we waar de kansen en mogelijkheden voor verbeteringen liggen.

3.7.3 Lichthinder

Indiener vraagt aandacht voor lichtoverlast (koplampen, openbare verlichting, VRI's, straatmeubilair).

Antwoord

De door de indiener genoemde aspecten zijn te gedetailleerd om in deze verkenningsfase uit te werken. Deze aspecten onderzoeken we in de planuitwerking.

3.8 Stedelijke leefkwaliteit

We geven in deze paragraaf antwoord op de zienswijzen die gaan over de stedelijke leefkwaliteit. We reageren ook op de zienswijzen over inpassing.

3.8.1 Hoe stedelijke leefkwaliteit in beeld brengen

Indiener geeft aan het initiatief voor een betere bereikbaarheid te omarmen wanneer het aantoonbaar leidt tot een meetbare en significante verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, onder meer ten aanzien van verkeersdruk, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid en verblijfskwaliteit. Indiener geeft aan dat zij echter vrezen dat de verschuiving van verkeersstromen (lokaal) leidt tot verslechtering van de leefkwaliteit in plaats van een verbetering.

Woonwijken zoals De Esch en IJsseldijk, Goudriaanhof en Pernis en de Veranda worden al omringd door drukke wegen. De indiener vrezen door de nieuwe oeververbinding aantasting van natuur en lokaal groen, overlast onder andere door zwerfafval en een verslechtering van de geluidssituatie en luchtkwaliteit.

Een deel van de indiener vraagt om die reden om de effecten op de leefkwaliteit in beeld te brengen op verschillende schaalniveaus.

Ook wordt gevraagd duidelijk te maken bij de beoordeling van deze effecten waar minimale wettelijke norm volstaat en waar naar verbetering wordt gestreefd. Mag de kwaliteit van de leefomgeving verslechteren zolang de wettelijke norm gehaald wordt?

Een indiener vraagt te voorkomen dat het voorkeursalternatief het 'minst slechte' alternatief is, zonder dat een verbetering wordt gerealiseerd.

Antwoord

Het verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit is een van de vijf doelstellingen van deze MIRT-verkenning. In de NRD staat dat we voor de doelstelling 'verbetering stedelijke leefkwaliteit' kijken naar:

1. Verbetering milieukwaliteit: kwantitatief onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit.
2. Verbetering ruimtekwaliteit, gedefinieerd als:
 - Bijdrage van de ingreep aan het autoluw maken van de binnenstad (City Lounge)/ binnenstedelijke locaties
 - Verblijfskwaliteit, onder andere in de aanlandingsgebieden (mate van barrièrewerking, impact op ruimtelijke kwaliteit door inpassingen beoogde maatregelen).

Voor het beoordelen van milieukwaliteit maken we in het MER onderscheid tussen drie schaalniveaus: lokaal, stedelijk en regionaal. Voor alle drie deze niveaus geldt dat minimaal moet worden voldaan aan de wettelijke normen. Voor het regionale niveau (gehele plangebied) streven we naar een verbetering t.o.v. de referentiesituatie. Verbetering van het totaal kan ook lokale verslechtering betekenen.

Naar aanleiding van de zienswijzen en het advies van de commissie m.e.r. kijken we in de analytische fase (zeef 1) voor de beoordeling van de doelstelling stedelijke leefkwaliteit naar de volgende aspecten:

- Verbetering milieukwaliteit en verbetering ruimtekwaliteit, zoals in de NRD beschreven (kwalitatief, deels kwantitatief),
- Inpasbaarheid,
- Omgevingsaspecten (op basis van het belevingswaardeonderzoek).

In de beoordelingsfase (zeef 2) voor het MER hanteren we een bredere (dan in de NRD opgenomen) definitie van stedelijke leefkwaliteit:

- Verbetering milieukwaliteit en verbetering ruimtekwaliteit, zoals in de NRD beschreven
- Vanuit het thema 'Woon- en leefmilieu', naast geluid en luchtkwaliteit, ook gezonde leefomgeving.
- De thema's 'Ecologie' (vanwege de zienswijzen over natuur, polder de Esch, groengebieden) 'Landschap en cultuurhistorie' (alleen de aspecten landschappelijke waarde, visuele kwaliteit en beleving) en 'Inpasbaarheid'.

Dit passen we ook aan in de NRD in paragraaf 3.4.2 en in het beoordelingskader in hoofdstuk 6. Voor het uitvoeren van deze beoordeling worden de methodes zoals aangegeven in de NRD verder uitgewerkt en zal o.a. de methode van 'ontwerpend onderzoek' worden gebruikt.

Per schaalniveau concretiseren we in het MER de doelstelling 'verbetering stedelijke leefkwaliteit'. In de MIRT-verkenning onderzoeken we ook waar de kansen en mogelijkheden voor verbeteringen liggen. De concretisering van de doelstelling richten we op de aspecten die kwantificeerbaar zijn (milieuaspecten, gezonde leefomgeving). De kwalitatieve aspecten (ruimtekwaliteit, inpasbaarheid, ecologie, landschap) worden niet op deze manier vooraf geconcretiseerd.

3.8.2 Gezondheid

Indiener vindt gezondheid een belangrijk aspect. Zij maken zich zorgen over de volksgezondheid in de regio en vrezen verslechtering ervan door de realisatie van de maatregelen.

Antwoord

We kijken in de MIRT-verkenning ook naar de effecten op gezondheid/gezonde leefomgeving. Daarbij kijken we naar zowel de kwantitatieve beoordeling van de milieueffecten als naar een bredere kwalitatieve beschouwing. Daarbij nemen we gezondheidsbevordering (bewegen, ontmoeten, ontspannen) mee. De exacte methode en wie we daarbij betrekken werken we samen met de GGD Rotterdam-Rijnmond uit en beschrijven we in het MER.

3.8.3 Kansen benutten

Indiener vraagt aandacht voor de effecten van de MIRT-verkenning op de grote verkeersassen op Zuid (Strevelsweg, Pleinweg) en de kansen die dit biedt voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit (City Lounge op Zuid) en het vergroenen van de buitenruimte.

Antwoord

In deze MIRT-verkenning onderzoeken we of de maatregelen ruimtelijk inpasbaar zijn en wat de effecten zijn op de bestaande infrastructuur. Ook kijken we of er meekoppelkansen zijn bij de maatregelen die onderzocht worden.

3.8.4 Inpassen oeververbinding

Meerdere indieneren vragen zich af waar de maatregelen zoals de oeververbinding precies komen. Zijn de oeververbinding, de op- en afritten als het een brug wordt en de aanrijroutes wel in te passen? Het is een gebied met bestaande (fragiele) bebouwing, natuur en volkstuinten. Indieneren vinden dat er geen woningafbraak mag plaatsvinden. Ook vragen indieneren zich af hoe de oeververbinding in te passen is bij het nieuw te bouwen stadion Feyenoord City.

Antwoord

We onderzoeken in de MIRT-verkenning de precieze aanlanding en de inpassing van nieuwe infrastructuur en het aanpassen van bestaande infrastructuur. We onderzoeken een aantal verschillende locaties, daarbij proberen we zoveel mogelijk rekening te houden met bestaande bebouwing, natuur (zoals polder de Esch en Eiland van Brienoord) en bijvoorbeeld volkstuincomplexen. We kunnen nu nog niet aangeven of er bijvoorbeeld woningen gesloopt moeten worden.

Bij het inpassen van een nieuwe oeververbinding en andere (infrastructurele) maatregelen is het woon- en leefmilieu een belangrijk thema. Denk daarbij aan aspecten als geluid, luchtkwaliteit en gezonde leefomgeving. We onderzoeken ook de effecten op de verblijfskwaliteit. Daaronder valt hoeveel barrièrewerking er ontstaat en wat het gevolg is voor de ruimtelijke kwaliteit. Deze aspecten zullen we ook in het onderzoek betrekken bij de realisatie van een oeververbinding bij het eventuele nieuwe stadion.

3.8.5 Effecten op de beeldkwaliteit

Indiener vraagt om adequaat kwantitatief onderzoek naar de invloed van de oeververbinding op de beeldkwaliteit van het bestaande gebied, zoals de woonwijken en het natuurgebied achter de Nesserdijk en met name de verkeersafwikkelingsdelen, bijvoorbeeld Kralingse Zoom en Abram van Rijckevorselweg). Indiener vraagt om impact-impressietekeningen vanuit woongebieden in diversen richtingen.

Antwoord

We gaan visualisaties maken om daarmee de inpassing van de oeververbinding beter te kunnen beoordelen.

3.8.6 Behoud faciliteiten en groen

Indiener geeft aan dat het voor de wijk essentieel is dat faciliteiten en groen binnen de wijk beschikbaar blijven. Als deze verplaatst zouden moeten worden, dan moeten deze in de directe nabijheid terugkomen. Zeker gelet op de verstedelijkingsdoelstelling zijn de faciliteiten meer dan noodzakelijk.

Antwoord

In de ontwerp-omgevingsvisie van de gemeente Rotterdam is geconstateerd dat in het invloedsgebied van de MIRT-verkenning (grofweg het gebied tussen station Alexander, een brede zone langs de A16, Feyenoord City tot aan Zuidplein) veel opgaven en doelstellingen bij elkaar komen. Daarom wordt voor dit gebied een specifieke gebiedsuitwerking gemaakt. Deze gebiedsuitwerking loopt gelijk op met de MIRT-verkenning, zodat afwegingen tussen mobiliteit, leefbaarheid en verstedelijking in samenhang gemaakt kunnen worden. Het gaat daarbij ook om (groen)voorzieningen.

3.8.7 Stedelijke leefkwaliteit versus bereikbaarheid

Indieners geven aan dat de doelstelling verbetering stedelijke leefkwaliteit ondergeschikt lijkt aan de bereikbaarheidsdoelstellingen.

Antwoord

Deze MIRT-verkenning is in beginsel een bereikbaarheidsproject, maar wel een met bredere doelstellingen dan alleen het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. Het is niet zo dat maatregelen die onderzocht worden alleen getoetst worden op effectiviteit van bereikbaarheid. In de NRD is het beoordelingskader met de gehele set van criteria terug te vinden in hoofdstuk 6 (zeef 1 en zeef 2).

3.8.8 Natuur en leefbaarheid

Indiener vraagt om aandacht voor de belangen natuur en leefbaarheid.

Antwoord

Verbetering stedelijke leefkwaliteit en natuur zijn aspecten die onderdeel uitmaken van het beoordelingskader waaraan de maatregelen getoetst worden.

3.8.9 Aantrekkelijke woonomgeving en groen in de wijk

Indieners vragen aandacht voor de leefbaarheid van Kralingen-Crooswijk en De Esch als aantrekkelijke woonomgeving, het groene karakter van de wijk is daarbij van belang. Een indiener vraagt om een ondubbelzinnige garantie te krijgen op nakoming van de bestaande afspraken omtrent leefklimaat uit het bestemmingsplan van woonwijk Leonidas.

Antwoord

In de MIRT-verkenning onderzoeken we de effecten op natuur en landschap. We doen ook onderzoek naar het effect van de maatregelen op de leefomgeving, o.a. door het uitvoeren van een belevingswaardeonderzoek. Hiermee willen we in beeld brengen wat het karakter van bijvoorbeeld de wijk De Esch bepaalt. Op die manier kunnen we beoordelen of en hoe de belevingswaarden kunnen worden behouden.

In deze fase van het project kan de gevraagde ondubbelzinnige garantie op nakoming van de bestaande afspraken omtrent leefklimaat uit het bestemmingsplan van woonwijk Leonidas niet worden afgegeven, omdat in de MIRT-verkenning de maatregelen verder worden uitgewerkt en de effecten daarvan (o.a. op de leefkwaliteit) nog in beeld worden gebracht. In paragraaf 3.8.1 is beschreven hoe de stedelijke leefkwaliteit wordt onderzocht.

3.8.10 Effecten op het strandje en de afmeervoorzieningen De Esch

Indiener vraagt zich af wat de gevolgen van de maatregelen zijn voor het strandje en de afmeervoorzieningen grenzend aan de wijk De Esch.

Antwoord

Uit de onderzoeken die we gaan doen in deze MIRT-verkenning moet blijken of en welke gevolgen er zijn voor het strandje en de afmeervoorzieningen. Dat is nu nog niet bekend.

3.9 Overige milieueffecten

In deze paragraaf gaan we in op de zienswijzen die gaan over de effecten door andere projecten, klimaat en duurzaamheid, veiligheid, scheepvaart, water, bodem, natuur en landschap en cultuurhistorie.

3.9.1 Effecten door andere projecten

Indiener maakt zich zorgen over de effecten van de sanering en ontwikkeling van het voormalige EMK-terrein (Stormpolderdijk).

Indiener vraagt wat de gevolgen voor auto's en fietsers zijn van de uitbreiding van de parkshuttle in Rivium.

Indiener vraagt om bij de transformatie van Brainpark 1 tot een gemengd stedelijk milieu te zorgen voor een leefbaar gebied. Dat betekent volgens indiener dat er een betere verbinding moet komen tussen Brainpark 1 en de Erasmus Universiteit en bij voorkeur Kralingse Zoom bijvoorbeeld in de vorm van een stadsboulevard.

Antwoord

Deze MIRT-verkenning gaat over een pakket aan maatregelen dat moet zorgen dat inwoners en bezoekers zich soepel kunnen verplaatsen, de regio zich economisch ontwikkelt en mensen meer kansen krijgen.

De MIRT-verkenning gaat niet over de sanering van het voormalige EMK-terrein.

De vernieuwing van het vervoersysteem en de uitbreiding van de infrastructuur voor de Parkshuttle op Het Nieuwe Rivium maken geen onderdeel uit van deze MIRT-verkenning, maar worden uitgevoerd door de gemeente Capelle aan den IJssel. De effecten van deze maatregelen onderzoeken we niet in de MIRT-verkenning.

De MIRT-verkenning gaat niet over de transformatie van Brainpark 1.

3.9.2 Klimaat en duurzaamheid

Indieners geven aan dat duurzaamheid en klimaatbestendigheid in de MIRT-verkenning nadrukkelijk(er) onderzocht moeten worden. Rotterdam zet in haar beleid in op duurzaamheid en klimaat. Dat betekent volgens indieners ook auto's mijden uit de binnenstad en een sterk

(regionaal) OV-netwerk. Het betekent zorgen voor een goede leefkwaliteit binnen de ring. En het betekent kiezen voor oplossingen met perspectief op de lange termijn.

Antwoord

We hebben nog geen keuze gemaakt voor het type oeververbinding (brug of tunnel), ook niet voor de modaliteiten die hier gebruik van gaan maken. We hebben voor de HOV-verbinding ook nog geen keuze gemaakt tussen metro, tram of bus. Het uiteindelijke Voorkeursalternatief moet bijdragen aan de doelen van het project (zie paragraaf 3.4 van de NRD). Klimaat en duurzaamheid zijn geen hoofddoelen van het project. Wel besteden we op de volgende manier aandacht aan klimaat en duurzaamheid:

Milieueffecten zijn onderdeel van het beoordelingskader van Zeef 1. Hier wordt gekeken of de alternatieven in principe uitvoerbaar zijn binnen de wet- en regelgeving. Alternatieven die niet uitvoerbaar zijn binnen de wettelijke kaders, vallen af bij Zeef 1. Vervolgens zijn in Zeef 2 duurzaamheid, klimaatbestendigheid en verbetering stedelijke leefkwaliteit onderdeel van het beoordelingskader. Waar dit nodig is, onderzoeken we dit kwantitatief. Gedurende de gehele verkenning, is er een werkspoor waarin de kansrijke meekoppelkansen ten aanzien van duurzaamheid worden onderzocht. Zie paragraaf 3.3.15 van deze NvA voor een gedetailleerde toelichting van het traject Meekoppelkansen binnen de MIRT-verkenning. Zo staat in hoofdstuk 5 van de NRD beschreven dat we in het ontwerpproces aandacht besteden aan het klimaat en mogelijkheden op het gebied van duurzaamheid. Daarnaast beoordelen we in het MER ook in welke mate de alternatieven een bijdrage leveren aan de Klimaatbestendige Stad.

3.9.3 CO₂-uitstoot alternatieven

Indieners hebben vragen bij de beoordeling van de CO₂-uitstoot van de alternatieven. Zij stellen dat de criteria 'flexibiliteit voor toekomstige ontwikkelingen' en 'bijdrage aan klimaatbestendige stad' belangrijker zijn dan de vraag of de bouwlogistiek CO₂-neutraal kan. Indieners geven aan dat de keuze voor de oplossingen ook getoetst moet worden aan reductie van de CO₂-uitstoot.

Antwoord

Het totale pakket aan maatregelen dat in deze MIRT-verkenning uitgewerkt wordt moet toekomstgericht en –bestendig zijn, passend bij de mobiliteitstransitie en klimaatveranderingen. In deze verkenning kijken we daarom hoe we de infrastructuur gereed kunnen maken voor meerdere typen oplossingen in de toekomst (flexibiliteit inbouwen). We denken na over flexibeler vormgeven van maatregelen om daarmee veranderingen in de toekomst makkelijker mogelijk te maken. Deze criteria vinden wij dus zeker belangrijk.

Een manier om te meten of beoordelen hoe duurzaam een alternatief is, is door te kijken naar de CO₂-uitstoot ervan. Bij de beoordeling in zeef 2 brengen we van de kansrijke alternatieven in kaart wat de effecten zijn op de CO₂-uitstoot. We verwachten dat het in die fase in het project de meeste informatie geeft. In zeef 1 is CO₂-uitstoot geen beoordelingscriterium, het is in die fase naar verwachting niet onderscheidend tussen oplossingen. In de NRD voegen we CO₂-uitstoot toe als beoordelingscriterium zeef 2.

3.9.4 Compensatie CO₂-uitstoot

Gezien de huidige milieuproblematiek en de slappe veengrond in de Krimpenerwaard lijkt het indier een goed idee om in de Krimpenerwaard een significant deel van de polder te gebruiken voor het aanleggen van nieuw bos om zo de CO₂-problematiek aan te pakken.

Antwoord

Het is aan de gemeenten in de Krimpenerwaard samen met de provincie om een oordeel te vormen over het grondgebruik in de Krimpenerwaard. Deze verbinding in zoekgebied oost-oost is afgefallen. Dit soort maatregelen in de Krimpenerwaard vallen buiten de scope van deze MIRT-verkenning.

3.9.5 Effecten op natuur en groen o.a.

Polder De Esch

Indieners geven aan dat zij blauw en groen belangrijk vinden als het gaat over de kwaliteit van de leefomgeving. Polder De Esch vervult een belangrijke functie binnen de Rotterdamse Groene Corridor. Dat geldt ook voor het stukje rivierdijk (Nesserdijk/Schaardijk) tussen De Esch en de Brienoordbrug. Net als De Plantage – aangelegd als wandelpark voor de stadsbewoners.

Indieners wensen dat onderzocht wordt wat de gevolgen zijn voor de groene ecologische corridor Eiland van Brienoord via het park Oude Plantage tot en met Kralingse Bos waar

De Esch en de volkstuincomplexen en de Joodse begraafplaats aan het Toepad deel van uitmaken. Deze corridor wordt nu reeds doorsneden door de Abram van Rijckevorselweg en staat onder druk door ontwikkelingen bij het Excelsiorstadion en de EUR-Campus Woudestein. Een bovengrondse oeververbinding betekent een nieuwe doorsnijding. Indieners achten dat een actuele flora- en fauna-inventarisatie nodig is.

Antwoord

We onderzoeken de effecten op natuur maar ook op landschap. In zeef 1 kijken we of alternatieven onoverkomelijke effecten hebben op natuur, milieu en leefbaarheid waardoor alternatieven afvallen. Vervolgens doen we in zeef 2 een gedetailleerder onderzoek naar effecten op natuur. We kijken naar het effect op beschermde gebieden, effecten op beschermde soorten en effect op biodiversiteit. Ook doen we onderzoek naar de effecten op landschap.

Polder De Esch en Eiland van Brienoord zijn groene gebieden. Ze zijn onderdeel van het NatuurNetwerk Nederland (NNN-gebied) midden in het stedelijk gebied. We kijken naar de effecten op deze gebieden.

3.9.6 Effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie

Indieners geven aan dat de effecten op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het MER moeten worden onderzocht. Dit onderzoek kan deels kwantitatief.

Antwoord

We beschrijven in het MER de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. Daaronder rekenen we ook historische structuren en monumenten. Vervolgens geven we de effecten van de alternatieven hierop. Ook gaan we in het MER in op de visuele kwaliteit en beleving van de alternatieven. Dit wordt vooral kwalitatief beschreven en we zorgen voor visualisaties. De archeologische waarden worden via het Archeologische Informatie Systeem (ARCHIS) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in beeld gebracht. Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek van de gemeente Rotterdam betrekken we bij het onderzoek, zij zijn ook om advies gevraagd op de NRD.

3.9.7 Effecten op bodem

Indieners wijzen op de slappe ondergrond en hoge kweldruk en de risico's bij werkzaamheden voor bestaande bebouwing en de mogelijke beperkingen die de ondergrond heeft voor de mogelijke maatregelen.

Antwoord

Bij het verder uitwerken van de bouwstenen in de MIRT-verkenning en de daarop volgende projectfasen nemen we de ondergrond en eventuele gevolgen ervan mee. Zowel voor de bestaande bebouwing als voor de mogelijke maatregelen.

3.9.8 Effecten op water

Indieners verzoeken om de eventuele gevolgen voor de waterbergingskwaliteit, waterkwaliteit, grondwater, afvalwaterketen en het waterpeil te onderzoeken en negatieve effecten te compenseren.

Antwoord

In zeef 2 van de MIRT-verkenning onderzoeken we voor de kansrijke oplossingen de waterkwantiteit (kwel, grondwaterstand, oppervlaktewatersysteem) en de waterkwaliteit (grond- en oppervlaktewater). Ook brengen we eventuele wijzigingen in de afvoercapaciteit in beeld. In de fase na de verkenning – de planuitwerking of gedetailleerdere planvormingsfase – kijken we meer in detail naar de effecten en eventuele mitigerende of compenserende maatregelen die nodig zijn.

3.9.9 Effecten op scheepvaart

Indieners wijzen erop dat een nieuwe oeververbinding goed moet worden ingepast gelet op scheepvaart. Zij vragen zich af of een brug wel mogelijk is (technisch maar ook gelet op de regelgeving), bijvoorbeeld of de benodigde breedte wel kan worden gerealiseerd door de noodzakelijke inpassing van een beweegbaar gedeelte. Gezien de bebouwde en bedrijfsmatige omgeving vraagt dat om een grondige nautische studie van de mogelijke locaties en uitvoering (zowel brug als tunnel worden onderzocht). Punten van aandacht daarbij zijn de hoogte van de doorvaart die nodig is voor grootschalige constructies en stromingen in de bocht en toegenomen kans op aanvaringen met een eventuele brug en de verwachte drukte op het water. Ook wordt het openingsregime van de Algerabrug en sluiscomplex genoemd.

Antwoord

Nautiek is één factor in een breder scala van aspecten bij de afweging over de ligging van een eventuele brug.

In de pré-verkenning is op basis van de nautische randvoorwaarden en richtlijnen gekeken of deze randvoorwaarden en richtlijnen een haalbare oplossing voor een brug binnen het zoekgebied belemmeren. Op basis van een risico-inventarisatie zijn we nagegaan of de nautische aspecten binnen het zoekgebied zouden leiden tot nautisch-technische of financieel onhaalbare varianten. Ook is in de pré-verkenning gekeken of de nautische condities in het zoekgebied voldoende gunstig zijn om het zoekgebied in de volle breedte te handhaven. Conclusie in de pré-verkenning was dat er op nautisch gebied wel serieuze aandachtspunten zijn, maar geen zekere showstoppers zijn voor de aanleg van een brug.

In het onderzoek – om te komen tot realistische alternatieven – voor een oeververbinding speelt de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer een nadrukkelijke rol. We houden daarbij rekening met de grootst mogelijke schepen die hier varen, ook als deze maar incidenteel voorkomen. In Zeef 1 van de MIRT-verkenning verfijnen we het nautisch onderzoek. Op basis van de regelgeving, richtlijnen en beleid, stroombeeld en scheepvaartintensiteiten (de verwachte drukte op het water) bestuderen we de inpasbaarheid van een brug op verschillende locaties in het zoekgebied nauwkeurig. We kijken daarbij ook naar de aanwezige oevergebonden functies, de eventuele ligging in de bocht en het stromingsbeeld, eventuele aanpassingen aan de oevers en veiligheid. Het openingsregime van de Algerabrug en het sluiscomplex is een kortetermijnmaatregel waar naar gekeken wordt.

Wij vragen een onafhankelijk bureau dit onderzoekstraject uit te voeren. We betrekken hierbij belanghebbenden uit de omgeving. Over de wijze waarop belanghebbenden worden betrokken wordt op dit moment nog nagedacht. In de expertgroep Nautiek zitten deskundigen en organisaties die dit onderzoek begeleiden. Daarnaast wordt het nautische belang onder andere vertegenwoordigd in het Omgevingsberaad. Het door deze expertgroep aangevulde plan van aanpak is de basis voor het onderzoek.

Voor de uiteindelijke beslissing over een voorkeursalternatief worden de nautische aspecten samen bekeken met o.a. de ruimtelijke inpassing op beide oevers en oplossend vermogen op de verkeersproblematiek. Zie verder ook paragraaf nautiek NRD.

3.9.10 Effecten op verkeersveiligheid

Indieners vragen explicieter aandacht voor verkeersveiligheid. Indieners vragen daarbij in te gaan op barrièrewerking en oversteekbaarheid van drukke verkeersaders als de Stadionweg, Strevelsweg, Pleinweg, Dordtsestraatweg, Groene Hildijk en Groene Zoom. Ze vragen om in de uitwerking van schetsontwerpen een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren.

Antwoord

Voor de rijksinfrastructuur vindt er conform het Kader Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat een Verkeersveiligheidseffectbeoordeling plaats in zeef 2. Ook voeren we een VOA (Verkeersveilig Ontwerpen Auto(snel)wegen) uit. Een VOA is een proactieve risicomethodiek voor het vroegtijdig detecteren, beoordelen en beheersen van verkeersveiligheidsrisico's in aanleg- en onderhoudsprojecten en het beheer van Rijkswegen. Een verkeersveiligheidsaudit is pas in een latere fase van het project (de planuitwerking) aan de orde.

Voor de lokale infrastructuur maken we gebruik van het geldende beleid van de betreffende wegbeheerder, zoals het provinciaal meerjarenplan verkeersveiligheid 2011-2020 en het Rotterdamse Verkeersveiligheidsmodel (Rotterdam Veilig Vooruit, Proactieve en risicogestuurde aanpak voor verkeersveiligheid, 2019-2023).

In de beoordelingsfase (zeef 2) beoordelen we de kansrijke oplossingsrichtingen ook op inpasbaarheid (bovengronds en ondergronds). Daarbij hebben we ook aandacht voor de onderwerpen zoals barrièrewerking en oversteekbaarheid.

3.9.11 Effecten op externe veiligheid – vervoer over water en spoor

Indieners wijzen er op dat bij externe veiligheid geen vervoer van gevaarlijke stoffen over water en spoor genoemd staan.

Antwoord

Het is een terechte opmerking dat bij externe veiligheid het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water en spoor niet genoemd staat. We voegen in zeef 2 beide punten toe, zodat duidelijk is dat we de verandering in risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water en per spoor onderzoeken conform basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

3.9.12 Effecten op waterveiligheid

De nieuwe oeververbinding kruist de waterkeringen van de Nieuwe Maas. Deze waterkering beschermt het achterland tegen overstromingen en moet te allen tijde blijven functioneren. Dit geldt ook bij de Algeracorridor. De waterkeringen van de Hollandsche IJssel moeten eveneens blijven functioneren. Deze waterkeringen zijn in beheer bij het Waterschap Hollandse Delta (WSHD) en Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK).

Een indiener vindt dat de NRD voorbijgaat aan het thema hoogwater problematiek.

Antwoord

In de NRD voegen we toe aan zeef 2 dat we een toets op de waterstaatkundige veiligheid van de primaire waterkeringen uitvoeren. Ook toetsen we eventuele aanpassingen aan de waterkeringen. We bepalen de effecten van de maatregelen op de waterstaatkundige veiligheid. We gaan hierover in gesprek met het Waterschap en het Hoogheemraadschap.

3.9.13 Effecten op bereikbaarheid bij calamiteiten

Indieners vragen om een goede analyse op veiligheid van de verkeersstromen in de gekozen variant. In geval van een brug als oeververbinding zullen er op- en afritten komen. In geval van een tunnel als oeververbinding is het de vraag waar deze 'naar boven' komt. In de afweging zullen ook de kans op en de gevolgen van mogelijke calamiteiten moeten meegenomen zodat een snelle evacuatie in alle gevallen mogelijk blijft. Is er na realisatie een toereikende bluswatervoorziening?

Antwoord

In zeef 2 van de MIRT-verkenning onderzoeken we voor de kansrijke oplossingen de (verkeers) doorstroming en bereikbaarheid. Daarbij wordt ook gekeken naar de gevolgen voor calamiteiten en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. We

zullen dit punt toevoegen aan de NRD. Er wordt (voor zover dat kwalitatief kan) geoordeeld of hier 'showstoppers' te verwachten zijn bij de verschillende alternatieven. In de fase na de MIRT-verkenning, de planuitwerking, wordt aan de hand van de concrete uitwerking van plannen gekeken naar bv bluswatervoorzieningen.

3.9.14 Effecten in de aanlegfase

Indieners geven aan zich zorgen te maken over de hinder in de aanlegfase en of daarbij de 'Minder Hinder' kaders van Rijkswaterstaat (wegen en vaarwegen) worden toegepast.

Antwoord

We begrijpen uw zorgen.

Het is niet mogelijk om nu al duidelijkheid te geven over de hinder tijdens de aanleg. Hinder is niet te voorkomen tijdens de werkzaamheden in de aanlegfase. Wat die werkzaamheden zullen zijn, in welke periode die zullen worden uitgevoerd en of u hiervan last zal ondervinden, is op dit moment nog niet bekend. Dat komt onder andere omdat de exacte locatie van de nieuwe oeververbinding nog niet bekend is. In de planuitwerking hebben we hier meer zicht op. Dan is de locatie bekend en is het ontwerp gemaakt. Uiteraard proberen we de hinder te beperken en houden we tijdens de bouwfase rekening met de geldende wettelijke normen en richtlijnen om de bouwoverlast te beperken. We maken gebruik van de '[Minder Hinder](#)'-aanpak van Rijkswaterstaat.

3.10 Overige onderwerpen: financiële aspecten, fasering en parkeren

In deze paragraaf gaan we in op de vragen en opmerkingen uit de zienswijzen die gaan over de financiële kant van deze MIRT-verkenning. We gaan in op de zienswijzen die gaan over kosten en baten, bekostiging, exploitatie bedrijven, compensatie en planschade. Ook gaan we in op de mogelijke fasering van de realisatie en parkeren.

3.10.1 Kosten en baten – berekeningswijze

Indiener wijst erop dat de kosten en baten-berekening conform de Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen moet worden uitgevoerd.

Indiener vindt dat om deze reden de NRD had moeten worden getoetst door een onafhankelijke commissie zoals het PBL.

Antwoord

We stellen een MKBA op. Deze wordt gepubliceerd samen met de Voorkeursbeslissing. Voor het opstellen van de MKBA en de toetsing ervan maken we gebruik van de Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen. Conform de Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenning is de toetsing van de NRD alleen voorgeschreven voor Speciale Rijksprojecten. Daar valt deze MIRT-verkenning niet onder.

3.10.2 Kosten en baten – welke kosten en baten?

Indieners geven aan dat niet alleen gekeken moet worden naar de investeringskosten en de exploitatiekosten – voor zowel infrastructuur, openbaar vervoer als eventueel flankerende maatregelen – maar ook naar de afgeleide baten zoals het investering generende vermogen van een bepaalde HOV-modaliteit.

Antwoord

In de MIRT-verkenning verzamelen we beslisinformatie die nodig en relevant is om een vergelijking tussen alternatieven mogelijk te maken. Daarvoor kijken we ook naar de maatschappelijke baten. Het bereikbaar maken van banen voor inwoners van Rotterdam-Zuid is daar een goed voorbeeld van. Dit is ook het beoordelingscriterium bij de doelstelling 'kansen voor mensen vergroten'. Ook de bijdragen aan het ontwikkelen van economische toplocaties en verstedelijkingslocaties is een beoordelingscriterium. Bij de opzet van de studie zullen we aandacht besteden aan een betrouwbare vergelijking van de verschillende modaliteiten.

In de eerste fase van het MER, de analytische fase (zeef 1) wordt aan de hand van de indicatieve kosten en baten gekeken naar kosteneffectiviteit. Dit geeft op een eenvoudiger manier dan in een volledige MKBA inzicht in de kosten en baten.

In de tweede fase van het MER, de beoordelingsfase (zeef 2) wordt een MKBA opgesteld. Om de effecten op de verkeersnetwerken (nationaal en regionaal) goed in te kunnen schatten voeren we berekeningen uit met het NRM en het V-MRDH. In zeef 2 kijken we naar de levenscycluskosten en -baten (zie ook

beoordelingskader voor zeef 2 – paragraaf 6.2 van de NRD). Daarbij horen ook de exploitatiekosten en de onderhouds- en sloopkosten.

3.10.3 Budget aanleg maatregelen

Indieners vragen zich af of het in de Startbeslissing genoemde bedrag (€640 miljoen) toereikend is om de maatregelen voor het autoverkeer en kwalitatief goede OV- en fiets/wandelmaatregelen te realiseren.

Indieners vragen zich ook af of een tunnel niet bij voorbaat is uitgesloten als dit bedrag ook het maximale budget voor de te onderzoeken maatregelen is.

Antwoord

Het bedrag dat in de Startbeslissing is genoemd is een reservering die is gemaakt om de MIRT-verkenning te kunnen starten. In deze MIRT-verkenning onderzoeken we mogelijke maatregelen (waaronder een oeververbinding) inclusief de financiële consequenties. We onderzoeken in deze MIRT-verkenning zowel een brug als een tunnel. Er is nog geen keuze gemaakt.

Het is vervolgens aan de vier initiatiefnemers om beslissingen te nemen over een variant inclusief het benodigde budget. Voor het onderdeel Algeracorridor beslissen de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel hierover mee. Zij dragen voor dat deel bij aan de bekostiging. Op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning maken de vier initiatiefnemers afspraken over de daadwerkelijke toekenning van middelen (inclusief afspraken over eventuele mee- en tegenvallers) en een taakstellend budget.

3.10.4 Innovatieve bekostiging

Indieners vragen zich af of ondernemers die gebruik maken van de nieuwe oeververbinding meebetalen aan de aanleg.

Antwoord

We hebben in de pre-verkenning breder gekeken dan enkel traditionele (publieke) bekostiging. In de pre-verkenningfase is door twee expertsessies met marktpartijen gekeken naar de mogelijkheden van alternatieve en innovatieve bekostiging. Deze expertsessies hebben we samen met Bouwend Nederland georganiseerd. De betrokken private partijen bevestigen het beeld dat in een goede publiek-private samenwerking bij de uitvoering mogelijkheden voor innovatieve bekostiging liggen. Deze vorm van samenwerking van overheden en

marktpartijen in een (pre-)verkenning werd als waardevol ervaren. In de MIRT-verkenning werken we deze samenwerking bijvoorbeeld via een 'adviesteam van marktpartijen' verder uit.

Daarmee wordt de marktkennis ingebracht en onderzoeken we gezamenlijk of en welke mogelijkheden voor alternatieve bekostiging er zijn.

3.10.5 Compensatie/planschade

Indieners geven aan te willen weten hoe en met welke compensatie/planschade zij rekening kunnen houden.

Antwoord

In Nederland zijn de mogelijkheden voor schadevergoeding door planschade wettelijk vastgelegd. Planschade ontstaat als een huis of een stuk grond minder waard wordt door een bestemmingsplan. Of er daadwerkelijk sprake is van planschade moet onderzocht worden, nadat een aanvraag voor planschade is ingediend. Het indienen van een aanvraag is pas aan de orde als het bestemmingsplan en/of de omgevingsvergunning onherroepelijk zijn. Dat is in deze fase van het project nog niet aan de orde, omdat nog niet duidelijk is hoe de maatregelen er precies uit komen te zien.

Meer informatie over planschade kunt u vinden op [rijksoverheid](#).

3.10.6 Fasering – nautische maatregelen

Indiener verzoekt om de nautische maatregelen niet te faseren om ongewenste veiligheidsrisico's uit te sluiten.

Antwoord

Bij fasering beoordelen we (kwalitatief) of de maatregelen van een alternatief gefaseerd (in stapjes) kunnen worden uitgevoerd. Ook kijken we of de realisatie (bouw) van een alternatief in meerdere fasen is op te knippen. Dat doen we om bijvoorbeeld makkelijker te kunnen bouwen of om grote hinder op de omgeving te voorkomen. Uiteraard speelt veiligheid een belangrijke rol bij die beoordeling.

3.10.7 Fasering – uitkomsten kostenbatenanalyse

Indiener verzoekt om het aspect fasering en moment van realisatie te onderbouwen met de uitkomsten van de kosten-batenanalyse.

Antwoord

Dit aspect beoordelen we kwalitatief, we onderbouwen dit niet met de uitkomsten van de kosten-batenanalyse. We bekijken of we de maatregelen van een alternatief gefaseerd (in stapjes) kunnen uitvoeren. En of de realisatie (bouw) van een alternatief in meerdere fasen is op te knippen. Om bijvoorbeeld makkelijker te kunnen bouwen of om grote hinder te voorkomen.

3.10.8 Bedrijfsactiviteiten in het plangebied

Indieners benadrukken het belang van het niet conflicteren van de maatregelen met bedrijfsactiviteiten en bedrijfsontwikkelingen in het gebied.

Antwoord

Met ondernemers die hebben aangegeven dat de maatregelen (tijdens en na de bouwperiode) niet mogen conflicteren met bedrijfsactiviteiten en bedrijfsontwikkelingen, gaan de initiatiefnemers graag het gesprek aan.

3.10.9 Fasering – samenloop met realisatie andere projecten

Indieners vragen om werkzaamheden goed af te stemmen. Zo is er mogelijk samenloop van de realisatie met de grote renovatie –en onderhoudsopgave die het Rijk heeft, het onderhoud aan het tramtraject Erasmusbrug – IJsselmonde en de realisatie van Feijenoord City.

Antwoord

In de planning van de uitvoering zal rekening worden gehouden met andere grote werkzaamheden om de hinder zoveel mogelijk te beperken. We maken gebruik van de ['Minder Hinder'-aanpak van Rijkswaterstaat](#). Overigens is de realisatie nog niet voorzien op korte termijn, omdat na de verkenning eerst nog de planuitwerkingsfase plaatsvindt.

3.10.10 Parkeren en OV-zones

Indieners geven aan zich zorgen te maken over het uitgangspunt van minder parkeergelegenheid. Een van de indieners vraagt zich af of met deze plannen ook betaald parkeren wordt ingevoerd en de OV-zonegrenzen worden aangepast, waarbij de wijk De Esch niet langer binnen de centrumzone zal vallen, met hogere OV-kosten voor de wijkbewoners tot gevolg.

Antwoord

In de MIRT-verkenning gaan we uit van het beleid in de betreffende gemeenten. Als er parkeeroverlast is in Rotterdam bekijkt de gemeente of en welke maatregelen genomen kunnen worden. Dat geldt ook voor het invoeren van betaald parkeren.

Steeds meer gemeenten experimenteren met lagere parkeernormen bij nieuwe kantoor- en woningbouwontwikkelingen. Zij doen dat omdat de vraag naar parkeergelegenheid niet allemaal past in de steden. Dat komt door de steeds schaarser wordende ruimte – zeker in bestaand stedelijk gebied – maar ook door de ingezette mobiliteitstransitie (gebruik van fiets en OV in plaats van de auto). Deze mobiliteitstransitie zien we terug in een veranderende mobiliteitsbehoefte. Ook sturen overheden om de mobiliteitsvraag te beïnvloeden. Dat doen zij onder andere door minder parkeerplaatsen aan te leggen.

Aanpassing van de OV-zonegrenzen maakt geen onderdeel uit van deze MIRT-verkenning.

3.10.11 Parkeerterrein Feijenoordstadion

Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de realisatie van een parkeerterrein voor het Feijenoordstadion in De Esch.

Antwoord

Deze plannen zijn niet bekend bij de gemeente Rotterdam. We hebben uw zorgen doorgegeven aan het projectteam Feyenoord City.

3.10.12 Milieuvriendelijke aandrijving

Indieners pleiten voor de inzet van vervoersmiddelen zonder vervuilende uitstoot, dus bussen met milieuvriendelijke aandrijvingen, elektrisch vervoer en elektrische scooters.

Antwoord

In de MIRT-verkenning maken we geen keuzes over type aandrijvingen voor OV-materieel zoals bussen.

De MRDH en de Provincie Zuid-Holland hebben een Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Busvervoer ondertekend. De ambitie in dit Bestuursakkoord is dat het regionaal busvervoer volledig emissievrij bij de uitlaat is in 2030, of zoveel eerder als mogelijk.

Om deze ambitie te bereiken, worden de volgende doelstellingen nagestreefd:

- Uiterlijk 2025 zijn alle nieuw instromende bussen emissievrij aan de uitlaat (tank-to-wheel). Het jaartal is gekozen als gezamenlijk doel, maar concessieverleners kunnen hier natuurlijk op vooruit lopen als dat past bij de aanbestedingskalender en natuurlijke momenten van vlootvervanging.
- De nieuwe bussen maken in 2025 gebruik van 100% hernieuwbare energie of brandstof, die met het oog op economische ontwikkeling zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt.

Vooralsnog zijn er geen plannen om alleen elektrisch vervoer toe te laten op de nieuwe oeververbinding.

3.10.13 Kabels en leidingen

Indiener geeft aan dat het zoekgebied van de oeververbinding is geprojecteerd op de primaire waterkeringen, over de transportleidingen en in de directe nabijheid van de Drinkwaterproductielocatie en verzoekt daar rekening mee te houden. Indiener vraagt zich af of voldoende fysieke en financiële ruimte voorhanden is om haar transportleidingen te verleggen in die zin dat voldoende alternatieve locaties beschikbaar zullen zijn en hiervoor voldoende financiële middelen voorhanden zullen zijn.

Indiener streeft om in samenwerking met de gemeente Rotterdam de ligging van transportleidingen op te nemen in bestemmingsplannen (met een zogenoemde dubbelbestemming). Dit is van belang gezien de functie van het transportnet in het licht van de Drinkwaterwet en toetsing van het risico op de externe veiligheid in relatie tot naastliggende infrastructuur. In nieuwe bestemmingsplannen dient opname en toetsing wederom geborgd te zijn.

Antwoord

We gaan hierover in gesprek. In de MIRT-verkenning onderzoeken we of er zogenoemde 'showstoppers' zijn voor bepaalde alternatieven door onder andere aanwezige kabels en leidingen. We kijken of er onoverkomenlijke bezwaren zijn om een alternatief uit te kunnen voeren óf dat er grote verschillen (ook financieel) zijn tussen alternatieven. Dit maakt onderdeel uit van het onderzoek naar technische haalbaarheid en

maakbaarheid in zeef 2 van de verkenning.

We voegen dit toe aan zeef 2 in de NRD zodat duidelijk is dat we dit –op hoofdlijnen– bekijken in de verkenning.

In het projectbudget houden we rekening met eventuele verleggingen van transportleidingen. Voor de verdeling van de kosten van verleggingen gaan we uit van de vigerende nadeelcompensatieregeling kabels en leidingen van de betreffende overheidsinstantie.

Deze MIRT-verkenning heeft als eindresultaat een Voorkeursbeslissing. Deze wordt (op onderdelen) vastgelegd in de Omgevingsvisies van de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Er worden nu geen bestemmingsplannen vastgesteld of gewijzigd.

3.10.14 Tekstuele aanpassingen NRD

Indieners doen een aantal tekstuele suggesties voor aanpassing van de NRD. Deze zijn:

- Figuur 1 en figuur 9: op pagina 3 en 33 weglaten de keuze tussen Oost & Oost-Oost
- Pagina 8: de Maastunnel en metrotunnels worden niet maar de bruggen worden wel genoemd in de opsomming
- In figuur 4 ontbreekt de, in aanleg zijnde, Groene Boog.
- Voeg MBKA toe aan de NRD en de woordenlijst
- Pagina 11: aanpassen cirkels en evalueren opnemen
- Aanpassen 2e alinea paragraaf 6.2.2: de oeververbinding zal tot een verandering van verkeersstromen leiden
- Werk met neutrale kleuren in plaats van stoplichtkleuren

Antwoord

We passen de figuren 1 en 9 aan zodat helder is dat de keuze tussen Oost en Oost-oost al is gemaakt. De gevraagde wijzigingen in de tekst over de tunnels als oeververbindingen (p.8) nemen we op in de NRD. In de NRD zullen we MKBA toevoegen in de tekst (waar relevant) en de verklarende woordenlijst. De tekst in paragraaf 6.2.2 passen we aan. Of en hoe deze verandering eruit ziet onderzoeken we in de MIRT-verkenning

De overige suggesties nemen we niet over. Op afbeelding 4 is de A16 Rotterdam (ook wel de Groene Boog genoemd naar de naam van het aannemersconsortium dat deze weg bouwt) inderdaad niet opgenomen, omdat die nog niet

klaar is. Zoals is aangegeven in paragraaf 3.5.2 van de NRD, wordt er in de referentiesituatie wel rekening gehouden met de realisatie van de A16 Rotterdam en de verkeerseffecten die dit heeft.

De cirkels op pagina 11 passen we niet aan. Deze cirkels visualiseren de stappen van een volledig MIRT-traject. Tijdens het MIRT-traject wordt er op verschillende momenten geëvalueerd wat er goed of fout is gegaan, om hier tijdens de ontwikkeling van het project al van te leren en waar mogelijk bij te sturen.

We passen de kleuren niet aan. Het werken met deze kleuren zorgt ervoor dat het helder is of iets een positieve of negatieve bijdrage of effect heeft. Dat is niet bedoeld om te sturen, maar om feitelijke informatie helder weer te geven.

4. Beantwoording zienswijzen participatieaanpak



In dit hoofdstuk gaan we in op de vragen en opmerkingen uit de zienswijzen die gaan over de participatieaanpak, het participatieproces tot nu toe en de informatievoorziening. Ook gaan we in dit hoofdstuk in op de zienswijzen die gaan over het betrekken van verschillende doelgroepen bij het project.

4.1 Verzoek betrekken

Indieners geven aan graag mee te willen denken met de onderzoeken en de invulling van de voorgenomen maatregelen. Dit is vanwege interesse, kennis, expertise en vanwege belangen. Indieners zijn dan ook benieuwd naar de mogelijkheden voor participatie en betrokkenheid bij de MIRT-verkenning. Enkele gebiedscommissies uit Rotterdam verzoeken daarnaast om betrokken te worden ruim voor de besluitvorming plaatsvindt.

Antwoord

We zijn verheugd dat partijen en bewoners uit de omgeving van het project willen meedenken. Iedereen die zich betrokken voelt, is welkom om mee te denken over de zes maatregelen en de bijbehorende bouwstenen. Samen met de omgeving willen we tot een goede afweging komen over de te realiseren maatregelen. Met indieners die hebben aangegeven betrokken te willen zijn, is contact opgenomen om hen uit te nodigen voor deelname aan het participatietraject. Hoe de participatie is vormgegeven tijdens de MIRT-verkenning kunt u lezen in de definitieve [participatieaanpak](#). Deze is ook opgenomen in de NRD. Zie ook www.oeververbindingen.nl

We onderkennen het belang om vroegtijdig relevante instanties en partijen (zoals gebiedscommissies en wijkraden) te betrekken. Met relevante partijen wordt contact gelegd en afspraken gemaakt over hun betrokkenheid bij de MIRT-verkenning.

4.2 Participatieproces tot nu toe

Indieners geven aan dat zij, gebaseerd op de ervaringen tot nu toe, ruimte voor verbetering in het participatieproces zien. De indieners zijn van mening dat de wijkraden en gebiedscommissies te laat in het proces rondom de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam zijn betrokken. Hierdoor zijn opmerkingen van bewoners, wijkraden en gebiedscommissies onvoldoende gehoord. Als bewoner is het lastig om van alle ontwikkelingen op de hoogte te blijven en kennis te nemen van alle rapporten en onderzoeken die er verschijnen. Daardoor is het lastig om met goede inhoudelijke feedback te komen. De informatie die on- en offline beschikbaar is, is niet erg toegankelijk voor leken. Een suggestie om het participatieproces in de toekomst te verbeteren is om te leren van het project/traject Feijenoord City.

Antwoord

We nemen de opmerkingen van indieners ter harte. Zo kunnen we samen de participatie verder verbeteren. We organiseren in het vervolg van de MIRT-verkenning momenten om te reageren op de participatie, zoals aangegeven op de Routekaart. Zo bespreken projectteam en de omgeving samen hoe de participatie verloopt, wat er goed gaat en wat beter kan. Ook delen we regelmatig ervaringen met andere projecten, waaronder Feijenoord City, om steeds van elkaar te leren.

Dit project is complex, met ingewikkelde technische aspecten. We proberen deze onderwerpen zo begrijpelijk mogelijk op te schrijven. Van documenten die erg technisch van aard zijn maken we goed leesbare samenvattingen. Om bepaalde informatie toegankelijk en begrijpelijk te maken voor minder ingewijden gebruiken we visualisaties, presentaties en filmpjes. We communiceren helder over de besluitvorming, zodat het MIRT-proces voorspelbaar is voor iedereen.

De projectorganisatie vindt het belangrijk om gebiedscommissies en wijkraden tijdig te betrekken zodat belangen van bewoners en ondernemers gehoord worden. Een van onze participatiedoelen is om zoveel mogelijk belangen van zoveel mogelijk partijen mee te wegen.

Betrokkenen hebben verschillende posities, rollen en belangen. In deze MIRT-verkenning hebben we drie verschillende participatieniveaus (meedoen, meedenken en meer weten).

Zodat iedereen op zijn of haar gewenste niveau betrokken kan zijn. Wat we precies met deze niveaus bedoelen staat beschreven in de Participatieaanpak, die onderdeel is van de NRD. Ook is er een [Spelregelkader Participatie](#) opgesteld, dat bestuurlijk is vastgesteld. Dit is een nadere uitwerking van de participatieaanpak. Hierin spreken alle deelnemers aan het participatieproces (opdrachtgevers en participanten) af hoe zij met elkaar en met elkaars belangen omgaan in het participatieproces. Het Spelregelkader biedt flexibiliteit en maatwerk om in dialoog per participatiegroep afspraken te maken over het proces wat zij met elkaar doorlopen. Dit is in plaats van het convenant dat in de concept-participatieaanpak stond beschreven bij (paragraaf 2.3.1 stap 5).

4.3 Concept-participatie-aanpak

Indieners geven aan de opzet van de participatieaanpak te ondersteunen. Door de verschillende overleggroepen (Omgevingsberaad, klankbordgroepen, Expertessessies) en de Joint Fact Finding procedure die hierbij gevolgd wordt biedt de participatieaanpak ruimte om relevante kennis en expertise in te brengen en voor de eigen belangen op te komen. Indieners zien ook ruimte voor verbetering in de participatieaanpak: maak het minder ingewikkeld en flexibeler.

De stroom aan informatie en de dynamiek in het project is zo omvangrijk, dat er niet op gerekend mag worden dat bewoners en kleinere organisaties de informatie overzien, deze begrijpen en vervolgens weten wat ze te doen staat. Zij vragen om ondersteuning om goed te kunnen participeren. Indieners vragen of er onafhankelijke deskundigen kunnen worden ingeschakeld wanneer bewoners meedenken en/of adviseren. Daardoor verwachten indieners meer gelijkwaardigheid in het kennisniveau. Ook wordt het advies gedaan om de participatieaanpak aan te scherpen aan de hand van Nationale Omgevingsvisie (NOVI) die in januari 2021 in werking zal treden.

Een goed participatieproces vraagt (veel) tijd. Indieners maken zich zorgen of deze tijd ook echt genomen kan worden. De participatie-tijdslijn moet synchroon lopen met het besluitvormingsproces om zinvolle participatie door de bewoners en belanghebbenden mogelijk te maken.

Antwoord

In de NRD besteden we bewust ruim aandacht aan het betrekken van belanghebbenden. In de participatieaanpak geven we aan welk type inbreng mogelijk is (door de niveaus in participatie: meedoen, meedenken en meer weten). Ook staat hierin wat we gaan doen met de inbreng. Deze MIRT-verkenning is geen eenvoudig proces, de inspanning die erbij komt kijken voor belanghebbenden, waaronder bewoners, om te participeren is fors. We houden het behapbaar en begrijpelijk voor alle betrokkenen. Dit doen we door op tijd aan te geven wanneer sessies plaatsvinden, door masterclasses te organiseren om de benodigde kennis aan te dragen en door technische informatie begrijpelijk te maken. Ook zet de projectorganisatie andere vormen van communicatie in om de informatie bij minder ingewijden te krijgen.

Het staat bewoners vrij om onafhankelijke deskundigen te vragen om hen te ondersteunen. De projectorganisatie draagt de kosten voor de organisatie en inrichting van het participatieproces. Deelnemers aan het participatieproces dragen hun eigen kosten. In bijzondere gevallen kunnen verzoeken voor vertegenwoordiging of voor de inhuur van expertise worden ingebracht bij de projectorganisatie, die – na consultatie van de Opdrachtgevers – een gemotiveerd besluit zal nemen op het verzoek. Het is aan de projectorganisatie om ervoor te zorgen dat teksten begrijpelijk zijn en dat betrokkenen tijdig worden geïnformeerd. De projectorganisatie is, in de persoon van de omgevingsmanager, aanspreekbaar op de begrijpelijkheid van de informatie en documenten.

Ook bouwen we ruimte in de participatie voor flexibiliteit, om te kunnen schakelen als blijkt dat de behoefte van de deelnemers aan het participatieproces anders ligt dan in de participatieaanpak is voorzien. Een goed en uitgebreid participatietraject betekent iets voor de planning van het project. We kiezen er bewust voor om voor de participatie ruimte in

te bouwen in de planning, omdat we veel waarde hechten aan een zorgvuldig participatietraject. Uitgangspunt is dat participatie(momenten) en besluitvorming(smomenten) op elkaar zijn afgestemd. In het Spelregelkader staat hoe we met elkaar omgaan in het participatieproces. Waarbij van belang is te onderkennen dat niet alle posities, rollen en belangen gelijk zijn. Om deze reden werken we met verschillende participatieniveaus (meedoen, meedenken en meer weten).

Met de nieuwe versie van de participatieaanpak aangevuld met het Spelregelkader, geloven wij erin dat dit recht doet aan de NOVI-inzichten. Wij zijn ons ervan bewust dat we met onze omgeving een gezamenlijke zoektocht aangaan. Daarin gaan we met elkaar ontdekken wat werkt en wat niet werkt. De participatieaanpak biedt daarmee ruimte voor flexibiliteit maar vraagt ook vanwege continuïteit, een commitment voor de aanpak die er nu ligt.

Op basis van de zienswijzen passen we de participatieaanpak op bepaalde punten aan. Daarmee is de concept-participatieaanpak nu definitief. In hoofdstuk 6 is een tabel te vinden met de aanpassingen. De definitieve participatieaanpak is onderdeel van de NRD, en is te lezen op de website www.oeververbindingen.nl.

4.4 Omgevingsberaad

Indieners hebben in hun zienswijzen gereageerd op het Omgevingsberaad. Indieners vinden dat de kwaliteit van de participatie van bewoners op een aanvaardbaar niveau moet komen waarbij een gekwalificeerde vertegenwoordiging van bewoners rechtstreeks met bestuursorganen kan communiceren. Om deze reden verzoeken indieners om het niveau van het Omgevingsberaad van consulteren naar participeren te verplaatsen (op de routekaart) met daarin een bewonersvertegenwoordiging. Ook verzoekt een indiener om voor de voorzitter van het Omgevingsberaad te kiezen voor een onafhankelijk deskundige. Indieners verzoeken in hun zienswijzen om een uitnodiging voor deelname aan het Omgevingsberaad.

Antwoord

Het Omgevingsberaad staat niet meer bij het niveau van consulteren maar heeft op de routekaart expliciet de adviesfunctie gekregen die het

vertegenwoordigt. Het Omgevingsberaad zal worden gevraagd advies uit te brengen rondom de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) en de Voorkeursbeslissing. Ook is conform verzoek van indieners besloten om tenminste één keer een bestuurlijke vertegenwoordiging te laten aansluiten bij het Omgevingsberaad. Het Omgevingsberaad zal worden voorgezeten door een onafhankelijk persoon, niet zijnde een persoon namens de opdrachtgevers.

Het Omgevingsberaad bestaat uit vertegenwoordigers die staan voor een collectief maatschappelijk belang. Uitgangspunt hierbij is dat dat alle belangen vertegenwoordigd zijn. Dat wil niet zeggen dat alle organisaties noodzakelijkerwijs zijn aangehaakt. Voor wat betreft bewoners wordt gedacht aan afvaardiging vanuit drie gebieden, namelijk Rotterdam – Noord, Rotterdam – Zuid, en uit de regiogemeentes, Capelle a/d IJssel, Krimpen a/d IJssel en Krimpenerwaard. Deelname aan het Omgevingsberaad is op uitnodiging van de projectorganisatie. Inmiddels zijn de uitnodigingen verstuurd.

4.5 Convenant

Indiener vraagt naar de toegevoegde waarde van een convenant.

Antwoord

Bij het uitbrengen van de concept-NRD op 9 januari 2020 werd gesproken over een convenant. De term convenant is losgelaten door de projectorganisatie. In plaats daarvan is een Spelregelkader Participatie opgesteld, dat bestuurlijk is vastgesteld. Dit is een nadere uitwerking van de participatieaanpak. Hierin spreken alle deelnemers aan het participatieproces (opdrachtgevers en participanten) af hoe zij met elkaar en met elkaars belangen omgaan in het participatieproces. Het Spelregelkader geeft invulling aan de omgangsvormen en verwachtingen tussen de deelnemers van het participatieproces. Dit schept een waarborg voor een transparant proces, waarbij alle belangen een plek krijgen en er zoveel mogelijk gelijkwaardige posities worden gecreëerd tussen de opdrachtgevers en de participanten. Het Spelregelkader geldt voor allen die deelnemen aan het participatieproces van de MIRT-verkenning. Per participatiegroep is het mogelijk om aanvullende afspraken te maken om de participatie goed te laten verlopen.

4.6 Routekaart

De participatieaanpak is visueel weergegeven op de zogenoemde routekaart, een bijlage bij de participatieaanpak. Er zijn drie opmerkingen gemaakt door indieners hierover:

- De (Rijks)Havenmeester Rotterdam-Rijnmond is als bevoegde autoriteit, belast met het uitvoeren van Rijks- en gemeentetaken op de Nieuwe Maas, deze ontbreekt nu in de routekaart.
- Capelle a/d IJssel en Krimpen a/d IJssel zijn ook initiatiefnemers en ontbreken in dit rijtje.
- Wanneer de stukken die nu op de website staan waar een zienswijze op kan worden ingediend, te voorzien van een grote Z of een kleurtje waardoor met één oogopslag zichtbaar is op welke stukken op welk moment gereageerd kan worden. Dit zou mogelijk ook kunnen worden ingebracht in de routekaart.

Antwoord

De suggestie wat betreft de lay-out nemen we mee bij het volgende moment dat de routekaart wordt geactualiseerd; de Havenmeester wordt toegevoegd aan de bevoegde autoriteiten.

De gemeenten Capelle a/d IJssel, Krimpen a/d IJssel en Krimpenerwaard beslissen en betalen mee bij de maatregelen op de Algeracorridor. Hierdoor zijn zij, naast de gemeente Rotterdam, MRDH, het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en de provincie Zuid-Holland, ook opdrachtgevers van dit project. Deze drie gemeenten zijn echter geen initiatiefnemer van de MIRT-verkenning, daarom zijn zij niet onder die noemer opgenomen op de routekaart.

4.7 Digitale meningspeiling

Indieners hebben een aantal vragen bij de digitale meningspeiling. Deze vragen zijn:

- wie zijn precies de bij de digitale meningsuiting genoemde 'belanghebbenden'?
- hoe wordt de meningspeiling meegewogen in de besluitvorming?
- hoe verhoudt zich dit tot de inbreng opgehaald uit informele participatietraject (de klankbordgroepen, opmaat gesprekken)?

Antwoord

Het doel van de (digitale) meningspeiling is om een breed publiek te betrekken bij het project, namelijk iedereen die te maken krijgt met effecten van de maatregelen. De meningspeiling is een aanvulling op de andere participatievormen. Het is overigens niet de bedoeling om meningen op te halen ten opzichte van de participatie uit de omliggende wijken, om zo belangen te kunnen 'wegen'. Het idee is om het instrument toekomstgericht in te zetten, hiermee bedoelen we dat we ideeën en aanvullingen van belanghebbenden willen ophalen voor het vervolgonderzoek. De uitkomsten worden vervolgens betrokken bij het MER-onderzoek en het voorkeursalternatief. De paragraaf over de meningspeiling (2.4.4) is aangevuld in definitieve participatieaanpak.

4.8 Aanbestedingsprocedure onderzoekbureaus

Indiener vraagt om informatie over de procedure die gehanteerd gaat worden om de organisaties te selecteren die de onderzoeken gaan doen.

Antwoord

Het uitgangspunt is dat de aanbestedingsprocedure bij de opdrachtgever ligt en de omgeving hier geen directe rol in heeft. Uitgangspunten voor de onderzoeken worden, waar relevant, gedeeld met de omgeving. In de contracten met de ingenieursbureaus wordt ruimte gecreëerd om uitgangspunten en onderzoeksscope te kunnen aanpassen als dit naar aanleiding van het participatieproces wenselijk is.

4.9 Informatie in de MIRT-verkenning

Indieners vinden actieve en inhoudelijke participatie de sleutel tot meedenken van belanghebbenden. Indieners vragen dan ook dat de informatie voldoende pro actief met belanghebbenden wordt gedeeld. Zij willen graag actief op de hoogte worden gehouden over het proces. Hierdoor kunnen zij op tijd voorstellen doen en reageren en kan er draagvlak gecreëerd worden bij de bewoners.

Indieners hechten waarde aan goed leesbare stukken. Maak de informatie toegankelijker (begrijpelijker en bondiger). Maak gebruik van meerdere media. Benut de routekaart op de website. Jongeren bereik je beter met nieuwe media, bijvoorbeeld en podcast, YouTube, Social media. Op de informatieavonden misten de indieners een plenaire presentatie. Als de informatie niet duidelijk is, dan weet je ook niet goed welke vragen je hebt.

Antwoord

De projectorganisatie onderkent het belang van tijdige, begrijpelijke en toegankelijke informatie voor belanghebbenden om goed te kunnen participeren. Het project heeft zichzelf ook doelen opgelegd m.b.t. de communicatie, zie paragraaf 2.1.1 Doelen. Vanwege de zienswijzen stelt de projectorganisatie zich nadrukkelijk als doel om de communicatie ook begrijpelijk en toegankelijk te maken. Dit is in de aanpak aangepast bij paragraaf 2.1.1 Doelen.

Dit project is complex. We onderzoeken zes maatregelen die moeten bijdragen aan vijf hoofddoelen (zie hiervoor hoofdstuk 1). De onderzoeken vereisen relatief veel technische kennis. Ook hebben we te maken met de eisen die gelden voor een project dat de MIRT-procedure doorloopt. Om deze reden gaan we in de verkenning op verschillende manieren de informatie presenteren zodat deze behapbaar en begrijpelijk is. Van documenten die technisch van aard zijn, stellen we begrijpelijke samenvattingen op, we zorgen voor meer visualisaties, beelden en filmpjes, en organiseren masterclasses om kennis aan te dragen. De projectorganisatie is, in persoon van de omgevingsmanager, aanspreekbaar op de begrijpelijkheid van de informatie en documenten. Ook staan wij altijd open om in gesprek te gaan voor nadere toelichting.

In het vervolg van de verkenning gaan we meer gebruik kunnen maken van sociale en nieuwe media. Vanwege de corona-maatregelen werken we meer vanuit huis, en zetten we meer digitale middelen in. Digitale participatie krijgt vorm door bijvoorbeeld het online vragenuurtje. Het betrekken van jongeren is een onderdeel van de participatie.

De bijeenkomsten die we organiseren zijn een hulpmiddel om mensen te informeren. Suggesties en opmerkingen uit de zienswijzen op de vorige informatiebijeenkomsten nemen we daarbij

mee. Per keer kijken wij naar het doel van de bijeenkomst en een geschikte vorm. Ook zijn wij altijd bereid vanuit de projectorganisatie om aanwezig te zijn bij bijeenkomsten die door derden worden georganiseerd over de MIRT-verkenning.

4.10 Betrekken van doelgroepen bij de MIRT-verkenning

Indieners geven als suggestie om te onderzoeken voor welke doelgroepen de oeververbinding bedoeld is en doet suggesties om de volgende doelgroepen te betrekken bij de verkenning:

- Eindgebruikers;
- Kunstenaars, architecten, en creatieve beroepsgroepen;
- De toekomstige generatie / jongeren;
- Bedrijven en organisaties die zich bezighouden met een gezonde leefomgeving.

Antwoord

We nodigen iedereen uit om actief mee te denken bij het vergroten van de maatschappelijke bijdrage van het project. Het betrekken van de doelgroepen die worden genoemd zijn dan ook een welkome suggestie. We vinden het belangrijk om alle relevante doelgroepen te betrekken. In het project besteden we aandacht aan verschillende doelgroepen en modaliteiten zoals de fiets en andere actieve vervoerswijzen. De belangen van eindgebruikers horen daar dus ook zeker bij. Ervan uitgaande dat de maatregelen in 2030 zijn gerealiseerd, zijn de jongeren van nu degenen die straks als gebruiker nog lang mogen genieten van de resultaten van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

De projectorganisatie spant zich in om deze doelgroepen te betrekken. De meningspeiling wordt mogelijk als (digitaal) instrument hierop ingezet. Verder wordt samen met de onderzoekssparen gekeken waar grotere diversiteit in de participatie kan worden bereikt. Aan het einde van Verkenningfase wordt de aanpak geëvalueerd.

5. Reactie op advies Commissie m.e.r.



Het bevoegd gezag heeft ook de Commissie m.e.r. om advies gevraagd over reikwijdte en detailniveau van het onderzoek. Deze onafhankelijke Commissie neemt geen besluiten en maakt ook geen rapporten. Bevoegd gezag kan de Commissie advies vragen over de NRD en het MER. De Commissie heeft op 27 maart 2020 haar advies uitgebracht over de NRD.

5.1 Hoofdpunten van het advies

De Commissie geeft in haar advies aan dat zij van mening is dat het MER in ieder geval de volgende punten moet bevatten:

- A. Een analyse van de problemen die zich nu voordoen, en hoe ze zich zullen ontwikkelen als het pakket met maatregelen niet wordt uitgevoerd.
- B. Toetsbaar geformuleerde doelen en criteria op basis waarvan (combinaties van) maatregelen worden geselecteerd. Het gaat daarbij zowel om doelen en criteria die aan de zes individuele maatregelen worden gesteld als om doelen en criteria voor het totale maatregelenpakket.
- C. Een analyse van de (milieu)gevolgen van verschillende alternatieven per maatregel. Betrek daarbij ook mogelijke voorzieningen voor de fiets en beschouw de nieuwe brug of tunnel en het OV dat daarvan zal gebruikmaken, als een samenhangend geheel.
- D. Een vergelijking van de (milieu)gevolgen van een aantal logisch opgebouwde combinaties van keuzen voor de zes maatregelen, die vanuit verschillende invalshoeken en vervoerswijzen worden benaderd. Zo ontstaat er inzicht in de breedte van het speelveld.
- E. Een beoordeling van de (milieu)gevolgen op twee niveaus, namelijk op het lokale niveau (emissies, ruimtegebruik, toegankelijkheid en gezondheid) en op het niveau van het totale systeem (doorstroming, reistijden, modal split en verstedelijking)

5.2 Reactie op hoofdpunten van het advies

Het advies van de Commissie geeft ons goede handvatten om het MER op te stellen en de complexiteit beheersbaar te houden. En bevat daarvoor enkele aanscherpingen ten opzichte van de NRD. De initiatiefnemers verwelkomen het advies van de Commissie, omdat het nog op te stellen MER er beter van wordt en omdat dit bijdraagt aan de kwaliteit van de beslisinformatie in de MIRT-verkenning. In deze paragraaf gaan we puntsgewijs in op de hoofdpunten uit het advies van de Commissie.

Ad A) probleemanalyse

In het MER zullen we niet alleen de bereikbaarheidsproblemen, maar ook de ermee samenhangende sociale, economische en milieuproblemen beschrijven. Ook geven we inzicht in hoe deze problemen zich de afgelopen jaren hebben ontwikkeld. We geven aan in hoeverre de verkeersknelpunten met elkaar samenhangen en geven het onderscheid aan tussen de verschillende schaalniveaus van verplaatsingen (doorgaand, regionaal en lokaal) en de interferentie tussen deze stromen.

Ad B) toetsbare doelen en criteria per maatregel en voor het geheel

Op advies van de Commissie kijken we in het MER naast doelen voor het totale maatregelenpakket ook naar doelen per maatregel. We concretiseren de doelen, waardoor je een maatregel goed kunt toetsen op de bijdrage aan deze doelen. Hiervoor geven we in het MER aan wanneer een oplossing voldoet. We geven bijvoorbeeld aan wanneer een knelpunt voldoende is verminderd of opgelost of wat de gewenste verbetering van de leefomgeving moet zijn.

Ad C) milieugevolgen per maatregel

In het MER brengen we in de 1e fase de milieugevolgen van de maatregelen globaal in beeld. Om dat goed te kunnen doen kijken we per maatregel naar de verschillende mogelijke oplossingen (bouwstenen) en wat de gevolgen zijn van die oplossingen.

We onderzoeken in hoeverre de maatregelen aan de Algerabrug, de Van Brienenoordbrug, de oeververbinding en de OV-maatregelen al dan niet met elkaar samenhangen. We kijken daarbij ook naar de mogelijke voorzieningen voor de fiets.

Ad D en E) vergelijking van milieugevolgen voor logische combinaties van maatregelen

In het MER geven we in de 2e fase (beoordelingsfase) per kansrijk alternatief aan wat de combinatie van maatregelen binnen het alternatief is. Ook maken we inzichtelijk op basis van welke criteria hiervoor gekozen is.

Ad E) beoordeling (milieu)gevolgen op lokaal en systeem niveau

In het MER brengen we in de 2e fase (beoordelingsfase) de milieugevolgen van de kansrijke alternatieven gedetailleerder in beeld. We maken bij de beschrijving van de gevolgen onderscheid tussen gevolgen voor het totale systeem (bereikbaarheid, verstedelijking, kansen voor mensen) en effecten die ook een lokaal karakter hebben (emissies, fysieke inpassing).

5.3 Specifieke punten uit het advies

Naast bovenstaande hoofdpunten zijn er enkele specifieke punten uit het advies die leiden tot het aanscherpen van de onderzoeksaanpak. Die punten worden hieronder genoemd:

- We besteden in het MER aandacht aan de ontwikkeling van de verkeerssituatie en verstedelijking in de afgelopen tien jaar (advies Commissie m.e.r. paragraaf 2.1);
- Voor het concretiseren doelstelling 'kansen voor mensen', 'verbeteren leefomgevingskwaliteit' maken we gebruik van een 'analyse van de fysieke leefomgeving', bijvoorbeeld in de vorm van het belevingswaardeonderzoek dat in de analytische fase wordt uitgevoerd (advies Commissie m.e.r. paragraaf 2.2);
- Naar aanleiding van paragraaf 3.1 van het advies geven we in het MER duidelijk aan hoe we omgaan met het proces om te komen van bouwstenen naar alternatieven;
- In het MER beschrijven we hoe we omgaan met de onzekerheid over de besluitvorming m.b.t. Feyenoord City en het nieuwe Feyenoord stadion (advies Commissie m.e.r. paragraaf 3.2);
- Voor de onderdelen klimaat en duurzaamheid beperken we de beoordeling tot de zaken die in de verkenningsfase relevant en onderscheidend zijn (CO₂-uitstoot en klimaatbestendigheid (advies Commissie m.e.r. paragraaf 4.6).

6. Wijzigingen aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de Participatieaanpak en de Routekaart



In dit hoofdstuk staan de aanpassingen aan de NRD. Deze wijzigingen komen uit de zienswijzen en adviezen of zijn ambtshalve. In de tabel staat eerst de tekst in de concept NRD en vervolgens wat de tekst geworden is in de NRD en waar u deze wijzigingen kunt vinden.

Concept NRD	NRD	Paragraaf
Concept NRD	NRD	Hele document
Teksten die gaan over de mogelijkheid om een zienswijzen in te dienen.	Vervangen door in welke periode het mogelijk was een zienswijze in te dienen.	H2.1.3
Figuur 2 – keuze oost en oostoost is al gemaakt	Figuur 2 – aangepast	H2
Maastunnel en metrotunnel ontbreekt in de opsomming	Maastunnel en metrotunnels toegevoegd	H1.1
Nav zienswijzen over de m.e.r.-procedure	Tekst over de m.e.r.-procedure is verduidelijkt.	H2.1.1
Invulling bepalen doelbereik 'stedelijke leefkwaliteit'	Aanscherpen bepalen doelbereik stedelijke leefkwaliteit	H3.4.2 en H6
	Tekst over MoVe is verduidelijkt	H3.7
Fiets ontbreekt bij bouwsteen oeververbinding	Bij alle mogelijke invullingen van de bouwsteen besteden we aandacht aan de mogelijkheden voor de fiets.	H5.1.1
	Tekst verduidelijkt bij 5.1.2	H5.1.2
Kortetermijnmaatregelen Algeracorridor ontbreken	Maatregelen op de Algeracorridor die op korte termijn getroffen worden of zouden kunnen worden, vallen buiten de scope van de MIRT-verkenning. De relatie tussen de kortetermijn- en langetermijnmaatregelen beschrijven we ook.	H3.3
Effectiviteit en effecten van aanvullende maatregelen ontbreekt bij de Algeracorridor	Ook eventuele aanvullende maatregelen worden in het MER op effecten en effectiviteit onderzocht.	H5.1.4
Voet- en fietsveren en de IJsselveren ontbreken	mogelijkheden voor voet- en fietsveren en optimalisatie van de Hollandse IJsselveren toegevoegd bij de bouwsteen Algeracorridor.	H5.1.4
	Woord waardebeleving weggehaald	H5.2.2
In paragraaf 6.1 van de NRD staat per abuis tweemaal 'kwalitatieve analyses	Om de beoordeling te kunnen uitvoeren doen we kwalitatieve en waar nodig kwantitatieve analyses.	H6.1

Concept NRD	NRD	Paragraaf
Toevoegingen aan beoordelingskader (in tabel en/of toelichtende tekst)	Zeef 1: knelpunten weg (oplossen van NMCA-knelpunt van Brienenoordcorridor en knelpunt Algeracorridor)	H6
	Zeef 2: technische haalbaarheid – voegen we de aanwezige kabels en leidingen en drinkwaterproductielocatie toe	H6
	Bij morfologie voegen we kwalitatief toe aan de beoordeling	H6
	Bij nautische aspecten voegen we bij tunnel – de benodigde vaardiepte toe	H6
	Zeef 2 + tekst H 6.2.2.: In het MER onderzoeken we ook de effecten op de afvalwaterketen.	H6
	Zeef 2 + tekst H6.2.2. : geluid en trillingen	H6
	Zeef 2 doelbereik: bij stedelijk ov – criterium toegevoegd ‘Ook kijken we naar de invloed van de maatregelen op de OV-bereikbaarheid van stad en regio.’	H6
	Zeef 2 externe veiligheid: In het MER brengen we de verandering van de risico’s door vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water in beeld.	H6
	Zeef 2 water: We doen in het MER ook een toets op de waterstaatkundige veiligheid van de primaire waterkeringen.	H6
	Zeef 2: toevoegen gevolgen voor calamiteiten en bereikbaarheid voor hulpdiensten	H6
	Zeef 2: rivierkunde – kwantitatief en kwalitatief onderzoek	H6
	Zeef 2: CO2-uitstoot wordt toegevoegd en komt in de plaats van CO2-footprint bij duurzaamheid	H6
	Zeef 2: Duurzaamheid en klimaat passen we aan obv advies Commissie m.e.r.	H6
Aanpassen de oeververbinding leidt tot verandering van verkeersstromen	In de 2e alinea van deze paragraaf passen we de tekst aan.	H6.2.2
MKBA in tekst en woordenlijst toevoegen	Toegevoegd aan 6.2.3. Maatschappelijke kosten-batenanalyse : Een analyse van de kosten en maatschappelijke baten van het project.	Bijlage 1

Concept participatieaanpak	Participatieaanpak	Paragraaf
Informatie is niet toegankelijk, ingewikkeld en begrijpelijk	Als doel is opgenomen om tijdig, begrijpelijk, toegankelijk en juist te communiceren	2.1.1
Uitleg over toegevoegde waarde van convenant	Het convenant is vervangen door het Spelregelkader Participatie	1.4 en 2.3.1 – gehele document
Omgevingsberaad hoort op het niveau van participeren waarbij bewoners rechtstreeks kunnen communiceren met bestuurders. Ook dient het Omgevingsberaad voorgezeten te worden door een onafhankelijk voorzitter.	Het Omgevingsberaad is verschoven van het niveau consulteren naar het niveau participeren. Een bestuurlijke vertegenwoordiging zal minstens 1 keer aansluiten. In tekst is opgenomen dat de onafhankelijk voorzitter niet een persoon namens opdrachtgevers dient te zijn.	2.3.3
Vragen over rol van belanghebbenden bij Meningspeiling en hoe de uitkomsten worden meegewogen in de besluitvorming	Meningspeiling is nader uitgewerkt	2.4
Betrek verschillende doelgroepen	Paragraaf doelgroepenbeleid is toegevoegd	2.5.4

Concept-Routekaart	Routekaart	Paragraaf
Havenmeester ontbreekt op routekaart	Havenmeester is toegevoegd	
Aantoonbaar maken wanneer op stukken formeel inspraak mogelijk is	Dit is inzichtelijk gemaakt op de routekaart	

Bijlagen

1. Begrippenlijst

Alternatief

Een andere manier om de voorgenomen activiteit uit te voeren. De Wet milieubeheer schrijft voor, dat in een MER alleen alternatieven moeten worden beschouwd die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen.

Autonome ontwikkeling

Veranderingen die zich voordoen als niet de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven worden gerealiseerd. Zie ook 'referentiesituatie'.

Bevoegd gezag

Een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer, waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld, het besluit te nemen. Deze besluiten zijn nu in het kader van de Wet milieubeheer, de Wet op de ruimtelijke ordening, de Waterwet, Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, Natuurbeschermingswet 1998 of een andere wet volgt dat een vergunning benodigd is. Straks zijn het besluiten in het kader van de Omgevingswet.

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

Commissie van onafhankelijke deskundigen die het bevoegd gezag adviseert over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport en in een latere fase in het toetsingsadvies over de kwaliteit van het milieueffectrapport.

Geluidgevoelige bestemmingen

Een geluidsgevoelige bestemming is een begrip uit de Nederlandse Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh). Een woning bijvoorbeeld is een geluidsgevoelige bestemming. Als een bestemming, dat kan een gebouw of een terrein zijn, als geluidsgevoelig is aangemerkt, gelden de regels uit de Wgh en het Bgh.

Geluidproductieplafonds

Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie van een weg of spoorweg aan. De waarden staan op kaart aangegeven op vastgelegde referentiepunten.

Indiener

Een persoon of organisatie die een zienswijze op de NRD heeft ingediend.

Initiatiefnemer

Een of meerdere partijen die een plan willen opstellen of een project willen uitvoeren.

Invloedsgebied

Het invloedsgebied is het geografische gebied waarin effecten kunnen optreden.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Een analyse van de kosten en maatschappelijke baten van het project.

Modal shift

Modal shift is de term die gebruikt wordt voor een verandering van vervoerwijze, bijvoorbeeld van vervoer over de weg naar vervoer per OV of fiets.

MIRT

MIRT staat voor meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport. In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoersregio's aan ruimtelijke projecten. De afspraken over de financiële investeringen in deze projecten vindt plaats binnen het MIRT.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

De procedure van de milieueffectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De procedure bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieueffectrapport en het evalueren van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van de activiteit waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld.

MER (Milieueffectrapport)

Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijke alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven.

Multimodale oeververbinding

Onder multimodale oeververbinding verstaan we een oeververbinding geschikt voor meer dan één modaliteit, variërend van auto, OV (bus of tram of metro) tot fietsend en lopend verkeer.

Natura 2000-gebieden

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Het netwerk omvat alle gebieden

die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrictlijn (1992).

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden. Het vormt de basis voor het Nederlandse natuurbeleid. Het is de basis van een beleidsplan dat tot doel heeft de natuurwaarden in Nederland te stabiliseren.

Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse brengt potentiële ontwikkelingen op de lange termijn in beeld voor wegen, vaarwegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer. De analyse richt zich daarbij zowel op personenvervoer als op goederenvervoer. Uit deze analyse komen mogelijke knelpunten naar voren.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

In deze notitie staat beschreven wat er in het milieueffectrapport (MER) wordt onderzocht (reikwijdte) en hoe de onderzoeken worden uitgevoerd (detailniveau).

Plangebied

Het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, of een van de alternatieven, kan worden gerealiseerd.

Pre-verkenning

De pre-verkenning ging vooraf aan de MIRT-verkenning. In de pre-verkenning hebben we, op basis van eerder onderzoek, de vijf hoofddoelen geformuleerd. Ook hebben we in de pre-verkenning onderzoek gedaan

naar de mogelijkheden voor het zoekgebied van de nieuwe oeververbinding.

Referentiesituatie

Dit is de situatie waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. De referentiesituatie is de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen.

Studiegebied

Het gebied waarbinnen we de milieugevolgen onderzoeken. Dit is een groter gebied dan het plangebied. De omvang van het studiegebied kan per milieuaspect verschillen.

Weefvak

Een weefvak is een combinatie van een invoegstrook en uitvoegstrook. Op een weefvak kunnen zowel bestuurders invoegen op de doorgaande hoofdrijbaan als uitvoegen vanaf diezelfde rijbaan. Doordat veel voertuigen tegelijk van strook wisselen en daarvoor ruimte nodig hebben, is de capaciteit van zo'n weefvak beperkt.

Zienswijze

Een reactie op een document in een formele procedure. In dit specifieke geval is een zienswijze een reactie op de NRD in de m.e.r.-procedure MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

2. Verwijzingen per zienswijzen

Iedere zienswijze heeft een registratienummer gekregen. Dit nummer is met de ontvangstbevestiging naar de indiener verstuurd. In deze NvA verwijzen we naar deze registratienummers om de privacy van de indiener te waarborgen.

Hieronder ziet u een tabel met daarin bij ieder registratienummer de verwijzing naar een of meerdere paragrafen in deze NvA. Zo kunt u terugvinden waar het antwoord op uw zienswijze te vinden is.

Nummer	Paragrafen in deze NvA												
1	3.2.1	3.3.6											
2	3.6.12												
3	3.3.11												
4	3.2.1	3.3.3	3.3.6	3.5.6	3.5.9	3.6.5	3.6.12	3.6.17	3.9.9	3.10.1	3.10.2	3.10.8	3.10.14
5	3.3.6												
6	3.2.1												
7	3.1	3.6.1	3.9.9	3.10.5									
8	3.1	3.2.3	3.3.3	3.3.6	3.3.7	3.3.9	3.3.15	3.6.9	3.6.16	3.8.4			
9	3.3.11	3.3.12	3.6.8	3.6.10	3.6.16	3.9.9							
10	3.2.1	3.3.5											
11	3.3.8	3.3.11	3.3.12	3.6.7	3.6.10	3.6.16							
12	3.8.4	3.9.3	3.9.14										
13	3.9.9	3.10.9	4.3										
14	3.2.3	3.2.4	3.3.1	3.3.8	3.3.13	3.3.15	3.4.1	3.6.1	3.6.10	3.6.11	3.6.19	3.7.2	3.8.3
14	3.9.9	3.9.10	3.9.11	3.10.2	4.1								
15	3.2.2	3.2.3	3.3.2	3.3.3	3.3.6	3.3.8	3.3.15	3.5.1	3.5.11	3.6.2	3.6.7	3.6.8	3.6.10
15	3.6.11	3.7.2	3.9.9	3.10.3	3.10.10	3.10.14							
16	4.1												
17	3.3.3	3.3.7											
18	3.3.3	3.6.2	3.6.3	3.6.12	3.6.16								

Nummer	Paragrafen in deze NvA												
19	4.1												
20	3.6.16	4.1											
21	3.2.2	3.3.3.	3.3.12	3.3.13	3.3.15								
22	3.2.1	3.3.8	3.6.2	3.7.2	3.8.4	3.9.9							
23	3.2.1	3.3.3	3.10.4										
24	3.6.11	3.6.14	3.6.15	3.6.16	3.6.18	3.9.4							
25	3.3.15												
26	3.2.4	3.5.1	3.6.2	3.6.5									
27	3.3.8	3.9.9	3.9.14	3.10.7	3.10.9	4.3	4.4	4.9					
28	3.2.1	3.3.15	3.5.5	3.6.5	3.7.1	3.7.2	3.8.2	3.10.6	4.1				
29	3.2.1	3.2.4	3.3.1	3.3.3	3.3.6	3.3.8	3.6.16	3.6.20	3.7.1	3.7.2	3.8.2	3.9.5	
30	3.2.4	3.3.6	3.4.1	3.4.2	3.5.3	3.5.6	3.5.9	3.5.11	3.5.12	3.6.11	3.7.2	3.8.1	3.8.2
30	3.9.5	4.3	4.9										
31	3.8.4	3.10.5	4.9										
32	3.1	3.3.12	3.5.2	3.5.13	3.8.4	4.1							
33	4.1												
34	3.3.3	3.3.7	3.3.9	3.5.1	3.5.14	3.6.5	3.6.12	3.6.13	3.6.17	3.9.10	4.3	4.5	
35	3.3.6												
36	3.1	3.2.4	3.3.1	3.3.9	3.3.12	3.5.13	3.10.2	4.9					
37	3.1	3.3.8	3.3.9	4.2	4.9								
38	3.6.20	4.3	4.10										
39	3.2.3	3.2.4	3.3.3	3.4.1	3.4.3	3.6.5	3.6.19	3.9.5	3.9.11	3.10.3	4.9		
40	3.2.1	3.3.1	3.3.2	3.3.3	3.3.8	3.3.9	3.3.15	3.4.1	3.5.3	3.5.4	3.5.10	3.5.11	3.6.2
40	3.7.1	3.7.2	3.8.4	3.9.5	3.9.9.	3.10.3	3.10.6	4.3	4.7	4.9			

Nummer	Paragrafen in deze NvA												
41	3.3.7	3.3.9	3.3.10	3.5.1	3.6.10	3.6.16	3.6.17	3.6.18	3.6.20	3.7.1	3.7.2	3.9.1	
42	3.3.16	3.6.12	3.6.14										
43	3.3.9	3.6.2	3.6.19	3.7.1	3.7.2	3.7.3	3.8.1	3.8.2	3.8.5	3.8.9	4.3		
44	3.2.4	3.3.1	3.3.8										
45	3.3.1	3.3.6	3.3.9	3.4.1	3.5.1	3.5.9	3.5.10	3.5.11	3.6.2	3.6.4	3.6.10	3.7.1	3.8.4
45	3.9.5	3.9.6	3.9.9	3.10.2	4.2	4.7							
46	3.2.1	3.2.3	3.3.1	3.3.2	3.3.3	3.4.1	3.6.2	3.7.2	3.8.1	3.8.9	3.9.2	3.9.3	3.9.5
46	3.9.9	4.2	4.3	4.9	4.10								
47	3.3.8	4.1											
48	3.1	3.3.8	3.3.9	4.2									
49	3.2.1	3.3.15	3.6.12	3.6.14	3.6.16	3.6.17	3.6.18	3.6.20	3.7.1	3.9.12			
50	3.6.3												
51	3.3.8	3.9.9	3.9.11										
52	3.3.8	3.5.11	3.9.9	4.1	4.6								
53	3.2.1												
54	3.3.6	3.6.12	3.10.2										
55	3.3.3	3.3.9	3.3.12	3.3.13	3.6.19								
56	3.4.4.	3.5.1	3.6.12	3.6.18	3.6.19	3.6.20							
57	3.3.8	3.6.7	3.9.9.	3.9.11	4.1								
58	3.6.15	3.6.16											
59	3.3.6	3.5.1	3.5.11	3.6.2	3.8.1	3.8.4	3.8.6	3.9.1	3.9.5	4.9			
60	3.2.1												
61	3.6.4	3.8.4											
62	3.3.8	3.3.15	3.5.11	4.2	4.9								

Nummer	Paragrafen in deze NvA												
63	3.9.5	3.9.11	3.10.3										
64	3.3.3.	3.3.8	3.3.11	3.3.12	3.6.6.	3.6.10	3.6.16						
65	3.6.16	4.1											
66	3.1	3.2.1	3.3.12	3.6.7	3.6.19	3.6.20	3.8.1	4.1					
67	3.2.3	3.3.12	3.5.2	3.7.1	4.1	4.3	4.9						
68	3.5.11	3.9.12	3.10.13	4.1	4.9								
69	3.5.11	3.7.1	3.9.11										
70	3.1	3.3.7	3.3.9	3.5.14	3.6.11	3.6.12	3.6.13	3.6.16	3.9.10	4.3			
71	3.2.1	3.3.1	3.3.8	3.5.3	3.5.12	3.6.4	3.6.19	3.7.2	3.8.4	3.9.9	3.9.11	4.3	
72	3.2.1	3.3.1	3.3.6	3.3.9	3.5.1	3.5.10	3.5.11	3.6.8	3.6.13	3.6.14	4.3	4.4	
73	3.6.12	3.6.14											
74	3.3.1	3.3.8	3.9.14										
75	3.2.3	3.3.6	3.3.7	3.3.13	3.5.10	3.5.11	3.6.12	3.6.13	3.6.14	3.6.17	3.7.2	4.3	4.4
76	3.3.1	3.3.8	3.3.9	3.5.4	3.6.19	3.8.9	3.9.5	4.3.	4.10				
77	3.3.8	3.8.9	3.9.5										
78	3.2.4	3.3.3	3.3.8	3.3.9	3.3.14	3.4.1	3.5.1	3.5.2	3.5.7	3.5.10	3.5.11	3.6.4	3.6.6
78	3.6.8	3.6.123	3.6.19	3.8.1	3.8.4	3.9.5	3.9.9	3.10.12	4.3	4.4	4.6	4.8	
79	4.1												
80	3.1	3.3.12	3.3.15	3.6.7	3.6.20	3.7.2	3.8.1	3.8.7	4.1	4.4			
81	3.7.23	3.9.7	3.9.8	3.9.12	4.1								
82 / 99	3.2.4	3.3.6	3.3.8	3.3.9	3.4.1	3.5.1	3.5.3	3.5.8	3.5.10	3.5.11	3.7.1	3.7.2	3.8.1
82 / 99	3.8.4	3.8.7	3.8.9	3.9.5	3.9.11	3.9.13	3.10.10	4.1	4.2	4.3	4.4		
83	3.1	3.2.1	3.3.4	3.3.6	3.3.16	3.6.12	4.1						
84	3.1	3.6.4	3.8.1	3.8.2									

Nummer	Paragrafen in deze NvA												
85	3.3.12	3.3.15	3.8.4	4.1									
86	3.1	3.3.5	4.1										
87	3.1	3.3.3	3.3.9	3.3.13	3.6.4	3.9.9	3.10.9	4.1	4.2	4.3			
88	3.2.4	3.3.1	3.8.4	3.7.16	3.9.7	4.3							
89	3.5.11	3.6.5	3.6.11	3.6.12	3.6.13	3.6.14	3.6.16	3.10.2	3.10.14	4.3			
90	3.3.8	3.9.9	4.1	4.3									
91	3.1	3.2.1	3.3.3	3.3.4	3.3.15	3.3.16	3.4.2	4.1					
92	3.2.1	3.3.1	3.3.8	3.3.11	3.6.8	3.6.10	3.9.9						
93	3.5.1	3.5.11	3.6.4	3.6.10	3.8.4	3.8.10	3.9.5	3.9.6	3.9.10	3.9.13	3.10.10	4.2	4.9
94	3.2.4	3.3.8	3.5.11	3.5.12	3.8.1	4.2	4.9						
95	3.2.4	3.3.1	3.3.9	3.3.10	3.4.4	3.5.1	3.5.13	3.6.11	3.6.12	3.6.18	3.6.19	3.6.20	
96	3.2.1	3.2.2	3.2.3	3.2.4	3.3.1	3.3.3	3.3.8	3.5.1	3.5.11	3.7.1	3.7.2	3.8.9	3.9.3
96	3.9.5	3.9.6	3.9.11	3.10.3	3.10.4	4.2	4.3						
97	3.6.19												
98	3.1	3.3.8	3.5.2	3.6.4	3.6.8	3.9.14	3.10.9	4.1	4.2	4.3	4.7		
99	zie	zienswijze	82										
100	3.6.4	3.7.1	3.7.2	3.8.4	3.9.5								
101	3.1	3.3.8	3.5.2	3.6.4	3.6.10	3.9.9	3.9.10	3.10.9	4.1	4.2	4.3		
102	3.1	3.3.8	3.3.12	3.6.10	3.10.9	4.1	4.2	4.3					
103	3.1	3.2.1	3.3.8	3.4.2	3.6.1	3.6.6	3.6.12	3.6.16	3.8.4	3.9.9	3.9.13	3.10.5	4.1
104	3.2.1	3.6.12	3.6.16	4.1									
105	3.1	3.10.9	4.1	4.2	4.3								
106	3.3.6												
107	3.2.1												

Nummer	Paragrafen in deze NvA													
108	3.1													
109	3.3.8	3.7.1	3.9.5											
110	3.6.12													
111	3.2.1	3.3.3	3.7.1	3.7.2										
112	3.3.8													
113	3.2.4	3.3.3.	3.3.8	3.5.4	3.8.9	3.9.5	3.9.9.	3.9.11	3.10.11	4.3				
114	3.3.6													
115	3.2.4	3.3.3	3.3.11	3.3.13	3.6.10									
116	3.2.4	3.3.9	3.3.13	3.3.15	3.6.7	3.8.2	3.10.3							
117	3.3.6													
118	3.2.1	3.9.13												
119	3.4.6													
120	3.2.1	3.3.1	3.6.6	3.7.1	3.7.2	3.8.1	3.8.4	3.8.9	3.9.2	3.9.3	3.9.5	3.9.8	3.9.10	
120	4.3	4.4												
121	3.1	3.3.9	3.6.16											
122	3.2.4	3.3.9												
123	3.3.8	3.6.16												
124	3.9.6													
125	3.3.11	3.3.13	3.6.9	3.6.10	3.7.2									
126	3.2.4	3.3.3	3.3.7	3.3.8	3.3.13	3.9.9								
127	3.2.1	3.2.4	3.3.1	3.3.2	3.3.3	3.3.6	3.3.8	3.6.2	3.6.19	3.8.2	3.9.5	3.10.6		
128	3.3.13	3.8.4												
129	3.3.6	3.3.8	3.8.1	3.8.8	3.9.5									
130	3.2.1	3.2.4	3.3.1	3.3.7	3.3.8	3.3.9	3.3.13	3.4.5	3.5.13	3.6.7	3.9.9.	4.9		

Nummer	Paragrafen in deze NvA												
131	3.7.1	3.7.2	3.8.1	3.9.1									
132	3.2.4	3.3.1	3.3.2	3.3.3	3.7.1	3.7.2							
133	3.8.4	3.9.5	3.9.14	3.10.6									
134	3.3.3	3.3.6	3.6.16										
135	3.1	3.3.6	3.3.11	3.3.12	3.6.9								
136	3.2.1	3.2.4	3.3.8	3.3.11	3.3.12	3.3.13	3.6.10	3.9.2	3.10.12				
137	3.3.8	3.6.19	3.8.1	3.9.2	3.9.9	3.9.11							
138	3.2.1	3.7.1	3.9.9.										
139	3.3.3												
140	3.2.4	3.3.8	3.3.9										
141	3.2.1	3.3.13	3.6.9	3.7.1	3.7.2	3.9.5	4.2						
142	3.2.3	3.3.1	3.6.8	3.6.10	3.6.16	3.8.4							
143	3.9.13	4.1											
144	3.1	3.3.3	3.3.11	3.5.13	4.1								
145	3.3.16												