



# MIRT-VERKENNING OEVERVERBINDING ROTTERDAM

Participatierapport

JULI 2019

# SAMENVATTING PARTICIPATIE-RAPPORT

De omgeving heeft de afgelopen maanden grote betrokkenheid getoond bij de MIRT-Verkenning. Dit heeft ervoor gezorgd dat op de verschillende participatie- en communicatiesporen veel activiteit is geweest. Het grote aantal ingezonden stukken, de vele vragen die zijn gesteld en de hoge opkomst bij bijvoorbeeld de informatiebijeenkomsten (750 mensen) illustreren dit. Er is veel informatie opgehaald op het gebied van standpunten, belangen, aandachtspunten en ideeën. Deze staan in het participatierapport zoveel mogelijk geclusterd volgens

1. Zoekgebied Oost
2. Zoekgebied Oost-Oost
3. Proces en besluitvorming

Hierna volgt een korte impressie per punt. Het participatierapport bevat een uitgebreider beeld.

Bij zoekgebied Oost worden de opgaven van de MIRT-Verkenning over het algemeen herkend. Ten aanzien van de oeververbinding is de zorg over leefbaarheid rond en inpasbaarheid van een brug en de voorkeur voor een tunnel (als oeververbinding of als metro) zeer duidelijk uitgesproken. Ook is er veel aandacht voor een OV verbinding. Ook nautiek was een belangrijk gespreksonderwerp. In eventuele nadere uitwerking is het nautische aspect een belangrijk onderdeel. Daarbij zullen partijen die hierop gereageerd hebben en waarmee een expertsessie nautiek is georganiseerd, betrokken worden. Ook is de samenhang met andere ontwikkelingen benoemd, zoals Feyenoord City.

In zoekgebied Oost-Oost is er uiteenlopende input op de verkenning. In gemeenten rondom de verbinding Oost-oost is er sprake van een ander beeld aan de noordzijde en de zuidzijde. Aan de noordzijde krijgen de knelpunten op de A16 en rondom de Algeracorridor nadrukkelijk aandacht evenals de verdere ontwikkeling van het gebied (gebiedsbod). In relatie tot een oeververbinding komen verschillende belangen op tafel zoals betere bereikbaarheid, minder overlast langs huidige routes, ontwikkelkansen en vitaliteit

in de Krimpenerwaard, behoud van landelijk karakter en leefkwaliteit. In Ridderkerk is het geluid eenduidig, daar worden vooral de negatieve effecten op de leefbaarheid en inpassing van een nieuwe oeververbinding Oost-oost benadrukt.

Over beide zoekgebieden heen worden aandachtspunten als leefbaarheid (geluid en gezondheid), bereikbaarheid en inpasbaarheid genoemd. Natuur en cultuur-historische waarden spelen ook op specifieke plekken. Sommigen zien een oeververbinding als een bedreiging, anderen als een kans. Het zal in die zin nog een uitdaging worden om een oeververbinding goed in te passen in de omgeving.

Ten aanzien van proces en besluitvorming heeft een aantal partijen gelobbyd voor meer tijd in de besluitvorming. Meer tijd voor eigen onderzoek en participatie, maar ook meer tijd voor nader onderzoek in de vorm van een plan MER en MKBA studie ten behoeve van de keuze over de zoekgebieden heen. Enkele partijen zijn van mening dat beide zoekgebieden zouden moeten worden bekeken. Een Oost-oost verbinding voor het oplossen van de problematiek op de A16, een Oost verbinding voor het OV-probleem door het realiseren van een (metro-)verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom. Daartegenover staat ook dat er juist gepleit is voor snelle besluitvorming. Redenen die daarvoor zijn aangedragen is dat de informatie daarvoor al beschikbaar is of dat er behoefte is aan duidelijkheid.

# 1. INLEIDING

Voor u ligt het participatierapport. In dit participatierapport wordt verslag uitgebracht van de bevindingen vanuit het omgevingsmanagement van de MIRT-Verkenning Oeververbinding Regio Rotterdam in de periode vanaf het naar buiten brengen van de resultaten van de pre-verkenning in het najaar 2018 tot aan 1 juli 2019. De MIRT-Verkenning staat nog aan het begin. Na besluitvorming over het zoekgebied medio 2019 volgt nog een aantal stappen binnen deze verkenningsfase voordat er een voorkeursbesluit wordt genomen. Meer informatie over waar het project nu staat in het MIRT proces en hoe het MIRT proces eruit ziet, kunt u lezen in de bijlage.

Het participatierapport dient als beslisinformatie voor het te kiezen zoekgebied. Het dient ook als onderlegger voor de participatie aanpak van de volgende fase en als input voor de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), waarin de opdrachtgevers opschrijven wat zij in de komende fase van de verkenning gaan onderzoeken. In deze afgelopen periode heeft de nadruk van het participatieproces gelegen op het informeren over de beschikbare informatie tot nu toe, het toetsen van deze informatie en het ophalen van input voor de volgende fase (NRD). Onderdeel van die volgende fase is een participatie aanpak die uitgaat van niet alleen het informeren en consulteren van omgevingspartijen, maar ook het niveau participeren (meedenken en meedoen). De participatie aanpak zal afgestemd worden met omgevingspartijen en ook ter inzage liggen bij de NRD.

Het omgevingsproces van de afgelopen periode heeft een heel rijke oogst opgeleverd. Om omwonenden en belanghebbenden goed te informeren en consulteren zijn zij actief betrokken middels inloopbijeenkomsten, gesprekken en ateliers. Tijdens de ateliers is actief om de input van omwonenden en belanghebbenden gevraagd voor het onderzoek in de volgende fase. Deze is weergegeven in dit participatierapport en weegt mee in het opstellen van de concept NRD. Verschillende omwonenden en belanghebbenden hebben ook zelf de verschillende participatiekanalen opgezocht, zoals het aanbieden van petitie en het inspreken bij raadsvergaderingen. Verder worden stukken

grondig bestudeerd, er wordt eigen onderzoek gedaan en er worden vragen gesteld mondeling en digitaal. Groeperingen zijn goed op de hoogte en goed georganiseerd. Er is oprechte interesse in de opgaven en oplossingen en veel expertise over een breed palet aan onderwerpen. De opdrachtgevers van de MIRT-Verkenning zijn dankbaar voor de inbreng. Het verrijkt de beslisinformatie en het proces.

Het projectteam heeft de oogst van al deze activiteiten en inbreng in dit participatierapport geordend en samengevat. Het geeft niet alleen een overzicht van de verschillende belangen en standpunten ten aanzien van de keuze voor het zoekgebied, maar ook van de zorgen, punten van kritiek en de ideeën die zijn aangedragen voor (vormen van) oeververbindingen en vervolgonderzoek. De meeste ideeën die zijn aangedragen zijn ter beoordeling in een volgende fase. Het is onmogelijk om in dit participatierapport op alle specifieke inbreng in te gaan, maar het is wel mogelijk om de essentie (in de vorm van een bundeling van de diverse soorten van reacties) aan te geven. Om recht te doen aan de input en nuances die daarbij ook zijn meegegeven zijn ook de originele documenten als bijlagen bij dit rapport opgenomen. Het betreft bijvoorbeeld de verslagen van de ateliers en ingezonden documenten.

Het project heeft ook tips gekregen voor de aanpak van participatie in de volgende fase. Het projectteam gaat aan de slag met het opstellen van een participatie aanpak voor de volgende fase waarin ook de suggesties van de omgeving worden meegenomen. Ook wordt er een consultatieronde georganiseerd met een aantal belanghebbenden over de te organiseren participatie. Op deze manier hoopt het projectteam niet alleen de omgeving goed te blijven betrekken, maar ook het enthousiasme over de betrokkenheid te behouden.

## LEESWIJZER

In dit participatierapport is zowel ingegaan op de participatie en communicatie activiteiten (2) als de oogst van de participatie (3). Bij de oogst van de participatie is in het rapport aangegeven hoe de projectorganisatie nu of in de volgende fase van de MIRT-Verkenning om wil gaan met wat is ingebracht. Dat kan bijvoorbeeld door in de concept NRD mee te nemen hoe bepaalde onderwerpen in het vervolg van de verkenning worden onderzocht. Tenslotte wordt aandacht besteed aan de aangedragen ideeën vanuit de omgeving.

Ter verduidelijking is aan het eind van het rapport een lijst opgenomen met een toelichting op een aantal begrippen die vaak voorkomen in het rapport (4).

# 2. PARTICIPATIE EN COMMUNICATIEACTIVITEITEN

## 2.1 Informeren en participeren

In de periode tussen het BO MIRT van november 2018 en 1 juli 2019 is op meerdere manieren contact geweest met de omgeving:

- Drie informatieavonden in februari en maart over de resultaten van de pre-verkenning en het proces van de verkenning. Op deze drie bijeenkomsten zijn ongeveer 750 mensen afgekomen. Het doel van deze avonden is geweest om mensen te informeren en vragen om hun betrokkenheid aan te geven bij het project. De impressie van de informatieavonden is behandeld tijdens de Bestuurlijke afstemgroep (BAG) van 8 maart jl.
- 'Op maat' gesprekken met burger- en belangenverenigingen/platforms en gebiedscommissies/wijkraden in de periode april-juni. Naar aanleiding van de BAG van 8 maart jl. is besloten de 'Op maat' gesprekken te voeren met als doel om deze partijen te betrekken bij het proces van de MIRT-Verkenning. Deze gesprekken zijn gevoerd met partijen die de projectorganisatie heeft opgezocht of via andere kanalen ons bereikt hebben. Een overzicht van de gevoerde 'Op maat' gesprekken vindt u in de bijlage met de titel de gesprekskalender.
- Er hebben 6 ateliers plaatsgevonden in de eerste twee weken van juni in Rotterdam op beide oevers (noordover twee keer), Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel en Ridderkerk. Tijdens deze bijeenkomsten hebben de deelnemers kunnen aangeven welke zaken zij belangrijk vinden voor de keuze van het zoekgebied en het vervolg van de MIRT-Verkenning. De overzichten met ingebrachte punten tijdens deze bijeenkomsten zijn in de bijlagen opgenomen. Ook zijn de ingebrachte punten teruggelegd ter verificatie. Het commentaar van de deelnemers op deze punten is eveneens terug te vinden in de bijlage.
- Er heeft op 5 juni een expertsessie nautiek plaatsgevonden met vertegenwoordigers uit de binnenvaartbranche en bewonersverenigingen. Het verslag van deze sessie is te vinden in de bijlage.<sup>1</sup>
- Bij de BAG van 8 maart is aangeboden dat vanuit het project op verzoek gemeenteraden en Provinciale Staten

kunnen worden geïnformeerd. Op 3 april is het project op bezoek geweest in de gemeenteraad van Ridderkerk en op 2 juli bij de gemeenteraad van Capelle aan den IJssel. Verder is input geleverd voor de Rotterdamse raadscommissie Energietransitie, Duurzaamheid, Economie en Mobiliteit (EDEM) en zijn Rotterdamse gebiedscommissies en wijkraden geïnformeerd op 17 juni jl. Een overzicht hiervan vindt u ook in de bijlage met de titel gesprekskalender. Vervolgens zijn in de gemeenteraad van Rotterdam verschillende moties aangenomen, waaronder dat een metro tunnel meegenomen moet worden in het onderzoek. De moties zijn terug te vinden op de website van de gemeente Rotterdam.

Naast deze participatiekanalen heeft een aantal burger- en belangenverenigingen actief de democratische weg bewandeld:

- Respectievelijk 4 en 6 insprekers in de commissie Energietransitie, Duurzaamheid, Economie en Mobiliteit (EDEM) van de gemeente Rotterdam d.d. 27 maart en 20 juni jl. Deze inspraakreacties zijn terug te zien of te lezen via <https://www.rotterdam.nl/gemeenteraad/commissie-edem/>. Er is ook ingesproken op de bestuursvergadering van de MRDH op 10 april jl.
- Er zijn petities aangeboden aan de Tweede Kamer en aan de projectorganisatie.
- Door Impact Oost Oost + is een brief gestuurd naar Gedeputeerde Staten (GS) van de Provincie Zuid-Holland. Deze is door GS beantwoord.
- Omgevingspartijen hebben position papers gemaakt over nautiek en hun eigen voorkeursoplossing(en).

Een overzicht van al deze genoemde documenten is opgenomen in de bijlagen.

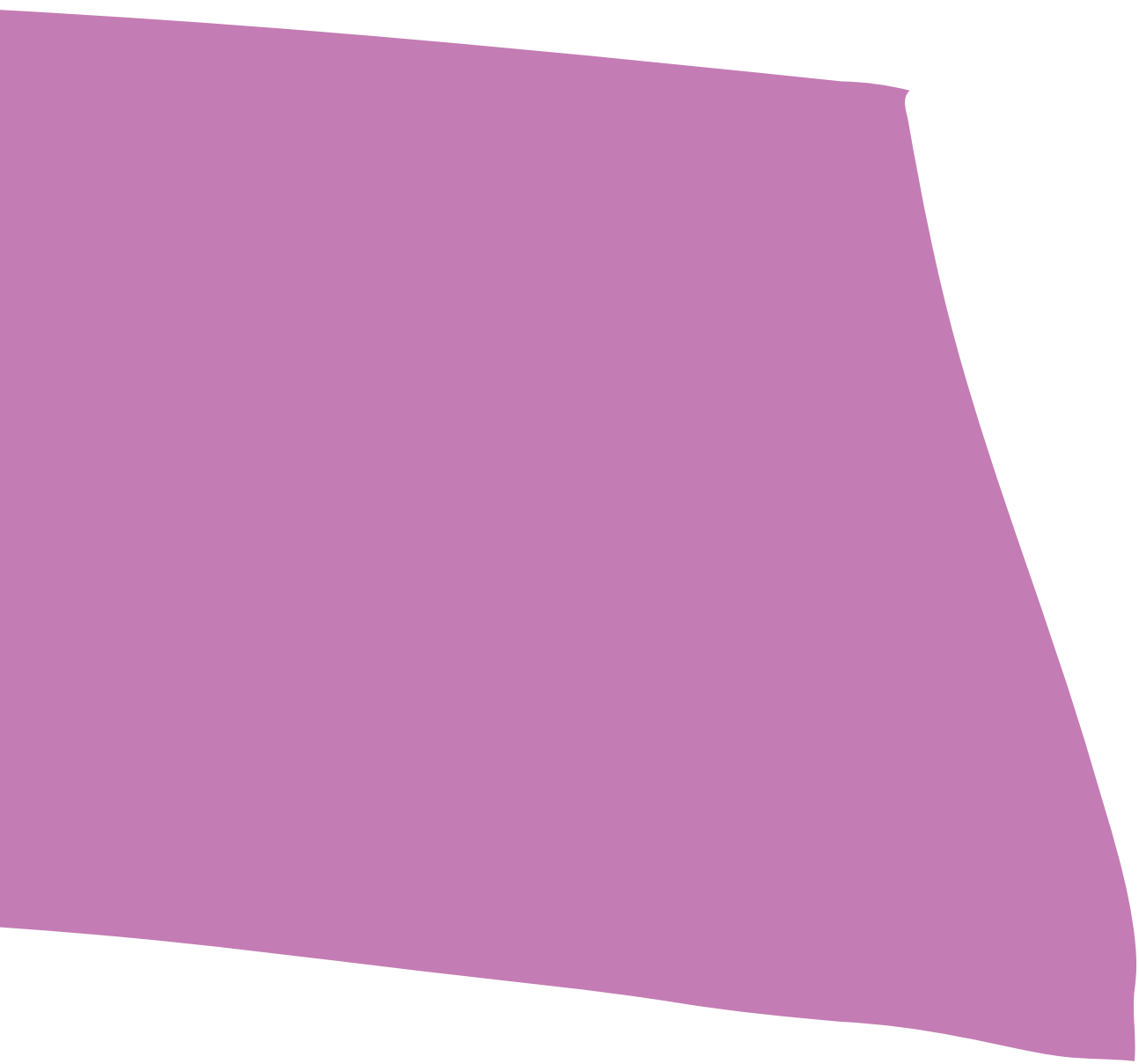
<sup>1</sup> Aan de deelnemers van de sessie, waarvan de namen worden vermeld in het verslag, is gevraagd of men bezwaar heeft tegen openbaarmaking van het verslag. Er zijn geen bezwaren ontvangen.

## 2.2 Communicatie

Het project heeft de website van MRDH benut voor het beschikbaar stellen van informatie. Hier zijn de (aanvullende) onderzoeksresultaten gepubliceerd en is voortgangsinformatie gegeven. Op de achtergrond is gewerkt aan een gezamenlijke projectwebsite. Deze wordt gelanceerd na de besluitvorming in juli as. Er is op 4 juni een nieuwsbrief verstuurd naar mensen die zich hiervoor hebben aangemeld via [mail@oeververbinding.nl](mailto:mail@oeververbinding.nl). In deze nieuwsbrief is melding gemaakt van de aanvullende onderzoeken, aanvullende onderzoeksvragen en de ateliers.

Gedurende de afgelopen periode zijn er individuele vragen van bewoners binnengekomen bij [mail@oeververbinding.nl](mailto:mail@oeververbinding.nl). Deze vragen zijn door de projectorganisatie beantwoord. In een enkel geval is gekozen voor een gesprek in combinatie met beantwoording van vragen. Een overzicht van deze binnengekomen vragen vindt u in de bijlagen. Iedere vraag is voorzien van een antwoord. Bij een aantal vragen was dat niet mogelijk omdat antwoorden pas in de volgende fase kunnen worden gegeven.

Ten slotte is er in de media aandacht geweest voor dit project. Meerdere kranten hebben artikelen gepubliceerd. Mediacontacten zijn binnen het project via een communicatieteam georganiseerd.



# 3. DE OOGST VAN DE PARTICIPATIE

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de participatie op hoofdlijnen samengevat ten behoeve van de besluitvorming. Er is input gegeven op het proces en besluitvorming in de MIRT-Verkenning en is inhoudelijke input gegeven ten aanzien van de keuze voor de zoekgebieden. De resultaten zijn daarom als volgt geordend:

- Standpunten, belangen en inhoudelijke input ten aanzien van zoekgebied Oost (3.1)
- Standpunten, belangen en inhoudelijke input ten aanzien van zoekgebied Oost – Oost (3.2)
- Proces en besluitvorming MIRT-Verkenning (3.3)
- Ideeën of suggesties die belanghebbenden hebben aangedragen voor een mogelijke oeververbinding (3.4)

In het participatietraject is een breed scala aan aspecten de revue gepasseerd. Het betreft onder meer nut en noodzaak van het project, reacties op de doelstellingen van het project, kanttekeningen bij de uitgevoerde onderzoeken in de pre-verkenningsfase, de voor- en nadelen van beide zoekgebieden, kanttekeningen bij nautische conclusies, de inpassing (geluid, lucht, brug versus tunnel), verkeerskundige aspecten, het besluitvormingsproces tot nu toe en het participatie- en besluitvormingsproces voor het vervolg. Naar oordeel van het projectteam is met de participatie op dit moment voldoende in beeld gebracht wat de belangen, ideeën, wensen en eisen zijn ten aanzien van de keuze voor een zoekgebied en het opstellen van een concept NRD ten behoeve van vervolgonderzoek.

## 3.1 Inhoudelijke input ten aanzien van zoekgebied Oost

### Brug niet nautisch inpasbaar in Oost

Enkele omgevingspartijen (waaronder BewonersBelangen de Veranda 010 (BBV), BLN-Schuttevaer, Kerngroep Oeververbinding De Esch), hebben aangegeven dat een brug in zoekgebied Oost niet mogelijk is vanwege de nautische beperkingen in dit gebied. De BBV heeft hier in hun onderzoeksrapport aandacht aan besteed. Daarin wordt

geconcludeerd dat een brug in zoekgebied Oost niet mogelijk zou zijn vanwege een smalle doorvaartbreedte die nautisch onveilig is. In het onderzoeksrapport worden daarvoor verschillende argumenten aangedragen.

In juni is een expertsessie Nautiek georganiseerd, waarin samen met de nautisch experts van de BBV, Schuttevaer, de Algemene Schippersvereniging, en kerngroep de Esch nader is ingegaan op de nautische aandachtspunten. Door de experts is in deze sessie aangegeven dat het, op basis van de diepgang van het in de preverkenning verrichte nautische onderzoek, volgens hen niet mogelijk is om een keuze tussen de zoekgebieden te maken. Ook hebben zij inhoudelijke nautische aandachtspunten meegegeven voor de verdere uitwerking en is een suggestie gedaan voor de rol en samenstelling van de expertgroep in het vervolg.

Naast het wijzen op beperkingen ten aanzien van de technische haalbaarheid van de brug is door de binnenvaartsector gewezen op de onwenselijkheid van een brug. De belangen van een vlotte en veilige doorvaart voor een groeiende binnenvaartsector worden hier aangehaald. Bij de nadere uitwerking in de vervolgfase is dit eveneens een belangrijk thema. De binnenvaartsector heeft ook ingesproken op de vergaderingen van de commissie EDEM op 27 maart en 20 juni jl.



### Hoe gaan we ermee om?

- **In deze fase** is er in de pre-verkenning door het Ingenieursbureau Rotterdam onderzoek gedaan naar de technische haalbaarheid. In het onderzoek is voor de verschillende zoekgebieden bekeken welke uitgangspunten in principe gehanteerd moeten worden (gezien de aanwezige scheepvaart) en of de uitgangspunten, beschouwd vanuit de kenmerken van de rivier ter plekke, toepasbaar zijn. Op basis daarvan zijn risico's ten aanzien van de technische haalbaarheid in beeld gebracht. Tevens is beoordeeld of de risico's van dien aard zijn dat ze in deze vroege fase van het proces tot onmogelijkheden leiden. Het onderzoek is begeleid door een nautische werkgroep met experts van het Havenbedrijf Rotterdam (incl. Havenmeester), Rijkswaterstaat en gemeente Rotterdam. De onderzoeksresultaten zijn opgenomen in de Resultatennota die tijdens het BO MIRT najaar 2018 is vastgesteld.
- De samenvattende conclusie uit dit onderzoek is dat elk zoekgebied naar verwachting een nautisch-technisch haalbare oplossing voor een oeververbinding kan bieden. Het uitgangspunt daarbij is vlotte en veilige scheepvaart. In de MIRT-Verkenning wordt dit nader nautisch-technisch uitgewerkt.
- De projectorganisatie heeft de argumenten zoals beschreven in het BBV onderzoek onderzocht. In een 'expertsessie nautiek' in juni hebben experts uit de omgeving de argumenten en zorg ten aanzien van nautiek nader toegelicht. Conclusie is dat het BBV onderzoek terechte aandachtspunten voor vervolgitwerking bevat die in lijn liggen met het onderzoek van de projectorganisatie. Het verschil in conclusie zit in uitgangspunten en de kwalificatie daarvan. Zo heeft de BBV bij de totstandkoming van haar conclusie één ligging als uitgangspunt genomen, is verondersteld dat er geen aanpassing aan de oevers worden gedaan en zijn de richtlijnen voor dit soort kunstwerken als 'harde eis' gehanteerd. Ten aanzien van de ligging heeft de projectorganisatie gekeken naar de mogelijkheden binnen het hele zoekgebied. De ligging ligt niet vast en moet nader worden uitgewerkt, zie de conclusies in het vorige punt. Uitgangspunt bij nadere uitwerking is een oplossing die een vlotte en veilige doorstroming garandeert. Richtlijnen zijn daarbij een heel belangrijk vertrekpunt. De hantering ervan is – zoals bij iedere richtlijn - maatwerk. Dat geldt ook voor eventueel aanvullende maatregelen om een vlotte en veilige oplossing te realiseren. Bij nadere uitwerking wordt gekeken of en welke aanvullende maatregelen daarvoor nodig zijn. Dat kan bijvoorbeeld het aanpassen van huidige oevers zijn, maar er zijn ook andere mogelijkheden. Kortom, in de vervolgitwerking komen al deze elementen bij elkaar en wordt een zorgvuldige (belangen)afweging gemaakt met de verschillende stakeholders. Daarbij wordt ook graag gebruik gemaakt van de expertise van de deelnemers aan de expertsessie nautiek.
- **In de volgende fase** worden zowel een brug als een tunnel als bouwstenen voor een oeververbinding verder onderzocht. Naast de bijdrage aan de 5 doelstellingen wordt in de volgende fase ook gekeken naar zaken zoals kosten, techniek (waaronder Nautiek) en inpasbaarheid. In de concept NRD wordt beschreven hoe de nautische aspecten worden onderzocht in de MIRT-verkenning. Er wordt bijvoorbeeld gekeken naar de effecten van de oplossingen op veilige en vlotte scheepvaart. Doorvaartbreedte, doorvaarthoogte, zichtlijnen, stroming, kruisende scheepvaart, wachttijden en/of dieptebeperkingen (in geval van een tunnel) worden in beeld gebracht. Hierbij wordt zowel kwalitatief als kwantitatief (toepassen richtlijnen, modelleren en simuleren) gekeken naar de te verwachten effecten. Het nautisch onderzoek zal in de MIRT-verkenning, al met grotere diepgang (dan gebruikelijk) moeten worden uitgevoerd om zorgvuldige uitspraken te kunnen doen. Deze zorgvuldigheid is nodig, omdat de nautisch vereiste hoofdafmetingen van de oeververbinding belangrijke impact hebben op omgeving en kosten. De inhoudelijke nautische aandachtspunten uit de expertsessie van juni worden meegenomen in deze aanpak, die wordt beschreven in de concept NRD.
- De suggesties die zijn gedaan voor de rol en samenstelling van een expertgroep Nautiek waarin experts samenkomen om mee te denken over nautische vraagstukken wordt positief ontvangen. Het wordt meegenomen in de participatie aanpak voor het vervolg van de MIRT-Verkenning.

### Opties voor een tunnel

Omwonenden van zoekgebied Oost hebben in de “Op maat” gesprekken en ateliers aangegeven het belang van bereikbaarheid en een nieuwe oeververbinding te zien. Het belang van OV verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom wordt onderkend. Er wordt vaak aangegeven dat de oeververbinding een metroverbinding zou moeten worden. Uit de gesprekken is op te maken dat er steun is voor de motie die daarover is aangenomen in de gemeenteraad van Rotterdam (dd. 11 april 2019). Daarbij wordt ook vaak aangegeven dat zo’n OV verbinding ook een goede oplossing kan zijn voor de problemen op de weg. De gedachte is dat het - door het ontwikkelen van een goed netwerk, goede knooppunten en goede overstappunten – een OV verbinding voor automobilisten een goed alternatief is. Omwonenden hebben gevraagd om hier goed naar te kijken in de vervolgfase.

Veel omwonenden geven aan de voorkeur te hebben voor een tunnel. Het lijkt een breed gedragen beeld om dit mee te nemen in het vervolgonderzoek. Door BBV is een peiling gedaan onder de achterban van hun vereniging naar een voorkeur voor een brug of een tunnel. Daaruit blijkt dat een overgrote meerderheid van de ondervraagden een brug in zoekgebied Oost niet ziet zitten. Ook vanuit de Esch is er veel weerstand tegen een brug. Zo zou een brug bijvoorbeeld veel extra verkeer door de wijk opleveren en het uitzicht verstoren. Voor beide oevers geldt dat deze weerstand toeneemt indien gekozen wordt voor een brug waar ook auto’s overheen rijden.

### Kansen met een nieuwe verbinding

Er is ook gerefereerd aan de kans die een verbinding kan bieden op het moment dat er een integrale aanpak komt om ook de wijken hierdoor met elkaar in verbinding te brengen of bijvoorbeeld sterk te verduurzamen. Een eye catcher (zoals de Erasmusbrug) kan ook allure toevoegen aan het betreffende zoekgebied en een mooie extra verbinding leggen tussen noord en zuid. De financiering kan mogelijk worden opgelost met publiek-private samenwerking.

### Hoe gaan we er mee om?

- **In deze fase** is onderzocht in welke mate een oeververbinding in de zoekgebieden bijdraagt aan de 5 projectdoelstellingen. Daarbij is nadrukkelijk nog geen keuze gemaakt tussen een brug of een tunnel.

- **In de volgende fase** worden in de concept NRD de bouwstenen benoemd die in de verkenning meer in detail worden uitgewerkt en onderzocht op bijdrage aan de 5 doelstellingen. Bouwstenen zijn verschillende manieren om één- of meerdere – vraagstuk(ken) van de opgave op te lossen. Als bouwstenen voor een oeververbinding worden zowel een brug als een tunnel in de volgende fase verder onderzocht. Naast de bijdrage aan de 5 doelstellingen wordt in de volgende fase ook gekeken naar zaken zoals kosten, techniek en inpasbaarheid. In de concept NRD wordt beschreven hoe van deze bouwstenen de alternatieven worden gevormd en hoe deze vervolgens worden beoordeeld.

### Zorg over leefbaarheid

Er is bij veel deelnemers zorg over de leefbaarheid in het geval dat de oeververbinding ook wegverkeer zou faciliteren. Dat leeft zowel aan de noord- als aan de zuidoever. Meer autoverkeer is volgens hen slecht voor het leefklimaat van de omliggende wijken, tast de gezondheid aan door uitstoot van fijnstof en leidt tot meer uitstoot van CO2 en dus klimaatverandering. Hier moet volgens deelnemers goed naar gekeken worden en in de afweging een plek krijgen. Daarnaast moet gekeken worden naar maatregelen om de pijn op dit punt te verzachten.

Naast bereikbaarheid is verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de omliggende wijken ook een belangrijk thema. De Van Brienenoordbrug moet eveneens worden meegenomen in de studie. Specifiek hebben buurtbewoners van Leonidas aandacht gevraagd voor de snelheid op de Abraham van Rijckevorsselweg waar sinds enige tijd 50km/u gereden moet worden, maar waar weinig automobilisten zich aan deze snelheid houden. Buurtbewoners geven aan overlast te ondervinden als het gaat om lucht- en geluidskwaliteit en zij verwachten dat dit erger wordt zodra er een auto-brug in Oost komt.

#### Hoe gaan we er mee om?

- **In deze fase** is er onderzoek verricht naar de effecten op stedelijke leefkwaliteit. Hieruit blijkt dat een nieuwe oeververbinding in zoekgebied Oost over het algemeen niet zorgt voor verslechtering van stedelijke leefkwaliteit.
- **In de volgende fase** zal een plan-MER worden opgesteld waarmee het milieubelang (zowel in de lokale omliggende wijken als breder) goed kan worden meegewogen bij het kiezen van een voorkeursalternatief van een multimodale oeververbinding. Ook de suggesties die gedaan zijn ten aanzien van bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn input hiervoor. De concept NRD is daarin de eerste stap. Daarin wordt onder andere beschreven welke bouwstenen worden onderzocht. Op de concept NRD is het ook mogelijk een zienswijze in te dienen.

#### Raakvlak oeververbinding met bredere ontwikkelingen Feyenoord City en Kralingen

De oproep van bewoners is om de ontwikkeling van een nieuwe oeververbinding te zien in het bredere perspectief van de stadsontwikkeling die plaatsvindt. Veel gehoorde zorg is de bouwopgave: hoe lang is Rotterdam Zuid straks een bouwput als er aan gebiedsontwikkeling (o.a. nieuw stadion, woningbouw) en oeververbinding wordt gewerkt. Worden de bouwplannen daarop afgestemd? En hoe worden afspraken met omwonenden afgestemd tussen projecten? Kunnen omwonenden ervan uit gaan dat als er een afspraak wordt gemaakt met Feyenoord City dat die ook bij de Oeververbinding bekend is? Als voorbeeld wordt daarbij onder andere een afspraak over autoverkeer tijdens evenementen genoemd. Ook aan de kant van Kralingen speelt het een en ander aan mogelijke gebiedsontwikkeling (zoals ontwikkeling van het campusterrein van de Erasmus Universiteit Rotterdam, ontwikkeling Nieuw-Kralingen, geplande woningbouw in Rivium, et cetera).

#### Hoe gaan we er mee om?

- **In deze fase** is in de ateliers geïnventariseerd welke aandachtspunten er op beide oevers zijn. Het bovenstaande is daarvan een samenvatting.
- **In de volgende fase** worden in de concept NRD in de referentiesituatie (zie hierboven) rekening gehouden met de (ontwikkeling van) natuurgebieden in het zoekgebied, zoals de polder van De Esch en het Eiland van Brienoord. Daarnaast wordt in de concept NRD aangegeven hoe de alternatieven worden beoordeeld in het vervolg van de verkenning. Hierbij spelen inpassbaarheid in de omgeving, milieueffecten en omgevingsaspecten (zoals kwaliteiten van het gebied) een rol.

#### Andere oplossingen in zoekgebied Oost

Andere oplossingen die zijn aangedragen voor het verbeteren van de bereikbaarheid:

- Meer verkeer over water door frequentere pontjes en Waterbus (stop inbouwen)
- Verbeteren bereikbaarheid P+R Beverwaard en Kralingse zoom.
- Onderzoek naar verbeterde fietsroutes en het stimuleren van fietsgebruik
- Onderzoek effect Openbaar Vervoer op drukte Van Brienoordbrug

#### Hoe gaan we er mee om?

- **In deze fase** is uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd gebleken dat er meerdere ingrepen nodig zijn om de geconstateerde knelpunten op de weg en in het OV op te lossen. Daarom is naar aanleiding van de pre-verkenning tijdens het BO MIRT van najaar 2018 door de initiatiefnemers afgesproken dat er wordt gewerkt aan een multimodale oeververbinding, met aanvullend daarop onder meer een HOV-verbinding (Zuidplein-Kralingse Zoom), station Stadionpark en een pakket van maatregelen ter verdere ontlasting van de Van Brienoord- en Algeracorridor.
- **In de volgende fase** kan er door de initiatiefnemers worden bepaald welke aanvullende of flankerende maatregelen nodig zijn, naast wat er naar aanleiding van de pre-verkenning is afgesproken.

## 3.2 Inhoudelijke input ten aanzien van zoekgebied Oost-oost

Uiteenlopende belangen binnen het zoekgebied

De belangen rondom een nieuwe oeververbinding in zoekgebied Oost-oost lopen sterk uiteen tussen de verschillende gemeenten. Voor een aantal bewoners van Krimpenerwaard, Krimpen aan den IJssel en Capelle aan den IJssel is een nieuwe oeververbinding in dit zoekgebied een uitkomst, omdat een nieuwe oeververbinding in Oost-Oost het knelpunt op de Algeracorridor oplost en eveneens een tweede ontsluitingscorridor biedt waarmee de bereikbaarheid van het gebied sterk wordt verbeterd. Een online petitie namens gebruikers van de Brienoord/Algeracorridor en inwoners uit Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel, die pleit voor een multimodale oeververbinding tussen Ridderkerk en de Krimpenerwaard, is inmiddels 1.452 keer ondertekend (dd. 24 juni 2019). De ondernemers uit deze regio, verenigd in de Ondernemerskringen Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard, hebben aangegeven dat een tweede oeververbinding voor vervoer van personen en goederen noodzakelijk is voor de vitaliteit van de Krimpenerwaard.

Naast dit pleidooi vóór een oeververbinding in Oost-oost, zijn er zorgen over de impact van een oeververbinding op de leefkwaliteit (lucht, geluid, verkeer) en bewoners die tegen de komst van een oeververbinding zijn vanwege mogelijke aantasting van natuur en karakter van het gebied. Stichting het Groene Hart is tegen de Oost-oost variant mede vanwege het behoud van de leefbaarheid en unieke karakter. De Stichting Groene Hart roept op om ontsluiting van de Krimpenerwaard op zich zelve te onderzoeken en te verbeteren en dat niet te vermengen met de veel grotere problematiek van de mobiliteit in en rond Rotterdam. Om eventuele krimp tegen te gaan van de regio wordt gepleit voor het opstellen van een vitaliteitsagenda voor de Krimpenerwaard. Daarnaast heeft de Partij van de Arbeid (PvdA) in Krimpenerwaard een petitie gestart (circa 2600 keer ondertekend) tegen de komst van een oeververbinding tussen Ridderkerk en Krimpenerwaard. De argumenten die

hiervoor worden aangedragen betreffen dat het drastische gevolgen gaat hebben voor de N-wegen en de aantasting van het groene landschap in de regio.

Vanuit de transport- en logistieksector is aangegeven dat men de voorkeur heeft voor een keuze voor het zoekgebied Oost-oost. Evofenedex en Transport en Logistiek Nederland hebben dit via de media kenbaar gemaakt. Door een extra oeververbinding neemt de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard volgens hen sterk toe en neemt de reisafstand en de reistijd met de auto naar de regio Ridderkerk fors af. Ook geven ze aan dat de reistijd naar de regio Capelle aan den IJssel afneemt, doordat er minder files ontstaan op de Algerabrug.

Tegenover deze voorstanders staat dat de bewoners van Ridderkerk vooral de nadelen verwachten te ondervinden van de aansluitroutes op de oeververbinding. Zij zien zichzelf hiermee als degene die weinig lusten, maar wel de lasten ervaart. Belangrijke argumenten tegen een oeververbinding zijn de slechte inpasbaarheid (bijvoorbeeld de ontsluiting via de Rijnsingel), de mogelijke aantasting van buitenplaats Huys ten Donck (cultuurhistorisch erfgoed en het omliggende groene gebied is een beschermd natuurgebied dat veel waarde heeft voor Ridderkerk), aantasting van bestaande natuur en de verwachte verslechtering van lucht- en geluidkwaliteit. Een tunnel (mits voldoende ver doorgetrokken) zou nog wel een oplossing kunnen zijn als daarmee de negatieve effecten van de oeververbinding worden gemitigeerd. Door de uitstoot van de scheepvaart en de omliggende snelwegen is Ridderkerk een van de meest vervuilde gemeentes van Nederland. Ook is er sprake van veel geluidsoverlast. Verder zijn dijken en de grond onder wegen niet stabiel genoeg om de verkeerstoename aan te kunnen.

Door politiek, bewoners en organisaties in Ridderkerk is er op verschillende wijze bezwaar geuit tegen de eventuele komst van een oeververbinding:

- Er is een petitie aangeboden aan de projectorganisatie tijdens het atelier in Ridderkerk, met ruim 2300 steunbe-

tuigingen d.d. 13 juni 2019) tegen de komst van een oeververbinding in dat gebied. De petitie is te vinden in de bijlage.

- De politieke partij 18Plus uit Ridderkerk heeft eveneens een petitie aangeboden op 12 mei 2019 (ca. 1850 keer ondertekend). Zie bijlage.
- Het college van Burgemeester en Wethouders hebben hun standpunt tegen de oeververbinding in Oost-oost kenbaar gemaakt middels een brief van d.d. 14 mei 2019.
- Alle fractievoorzitters van de partijen uit de Ridderkerkse raad hebben dat collegestandpunt middels een brief ondersteund d.d. 31 mei 2019. Zie bijlage.
- Meerdere bewoners (ca. 25) hebben hun bezwaren geuit middels een bericht aan mail@oeververbinding.nl. Zie bijlage.
- De woningcorporatie Woonvisie heeft haar argumenten tegen een brug in Oost-oost in een brief kenbaar gemaakt, vooral de negatieve effecten die een brug heeft op de leefbaarheid in Bolnes, vanwege de verwachte ontsluitingsroute via de Rijnsingel.
- De Natuurvereniging Eiland IJsselmonde heeft haar bezwaren tegen een brug als oeververbinding Oost-oost in een brief kenbaar gemaakt. De vereniging is ervan overtuigd dat een brug met name door de geluidsemissies en uitstoot van uitlaatgassen, een onomkeerbare invloed zal hebben op recreatiegebied Donckse Velden en het behoud van Huys ten Donck.

De kern van het betoog is dat de leefbaarheid in Ridderkerk (en specifiek rond de Rijnsingel) nu al onder druk staat door geluidsoverlast, luchtkwaliteit, veiligheid en barrièrewerking. Zij willen dat de druk op de leefbaarheid niet verder wordt vergroot door een oeververbinding in dit gebied. Ook wordt expliciet aandacht gevraagd voor recreatiegebied Donckse Velden en het Huis ten Donck en voor het eventuele verlies van cultureel erfgoed en natuurlijke kwaliteit als er een oeververbinding komt.

De Nederlandse Tuinenstichting, niet gelegen in Ridderkerk, heeft een zelfde mening als de Natuurvereniging Eiland IJsselmonde: ze vragen met klem om niet te kiezen voor de Oost-oost variant vanwege het behoud van het

cultuurhistorisch erfgoed, natuur en recreatie in de directe omgeving van de Oost-oost variant. Dit betreft het Huys ten Donck en het omringende park, wat één van de laatste overgebleven buitenplaatsen is in de regio Rotterdam. Volgens de stichting zal de aanleg van een oeververbinding het gebied blijvend aantasten.

#### Hoe gaan we er mee om?

- **In deze fase** wordt volstaan met het terugleggen van de uiteenlopende belangen en georganiseerde meningsuitingen bij de bestuurders, bij een tussentijdse terugkoppeling over de participatie en via dit participatierapport. De weging van belangen van voor- en tegenstanders is aan de bestuurders.
- **In de volgende fase** zal in de concept NRD worden aangegeven op welke wijze in de rest van de verkenning wordt omgegaan met de genoemde aandachtspunten, zoals inpasbaarheid, milieueffecten, impact op natuurgebieden en andere omgevingsaspecten.

#### Bereikbaarheid zoekgebied Oost-oost

In de gesprekken en ateliers blijkt dat met name in Capelle aan den IJssel men grote problemen met files en algemene verkeersdrukke ervaart. De ontsluiting in Capelle aan den IJssel, in Krimpen aan den IJssel en de Krimpenerwaard is zorgelijk (zowel voor weg als OV). De Algerbrug is een grote bottleneck met files en langzaam rijdend verkeer. Dit zou ook nog eens voor slechte luchtkwaliteit ter plekke zorgen. Ook het OV moet worden aangepakt. Er dient een OV visie te komen om het gebied beter aan te sluiten op Rotterdam. Een voorbeeld is een grote metro lus aanleggen die de gemeenten verbindt met Rotterdam. Dit kan gecombineerd worden met P+R locaties in de regio. Bij calamiteiten zoals een watersnoodramp heeft deze bottleneck potentieel rampzalige gevolgen omdat het gebied slechts via één brug kan worden ontruimd. In Ridderkerk wordt de ontsluiting van het gebied niet als problematisch ervaren.

### Hoe gaan we er mee om?

- **In deze fase** is onderzoek gedaan naar de verkeersknelpunten. Voor de Algeracorridor is nog nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden voor de korte en lange termijn om het verkeersknelpunt op te lossen en daarmee de bereikbaarheid van de regio te vergroten. In het nadere onderzoek is niet alleen gekeken naar aanpassingen op de Algerabrug en de Algeracorridor zelf, maar ook naar maatregelen met betrekking tot OV, P+R-locaties en andere zaken die nodig zijn om het gedrag van reizigers te beïnvloeden om minder met de auto te gaan.
- **In de volgende fase** zal in de verkenning worden aangegeven op welke wijze de oplossing bijdraagt aan de 5 doelstellingen, waaronder het oplossen van het knelpunt op de Algeracorridor. In de concept NRD zal worden aangegeven hoe in de verdere verkenning onderzoek wordt gedaan naar de robuustheid en betrouwbaarheid van het netwerk.

### Oeververbinding biedt kansen

Het gebied is een krimpregio, jonge mensen trekken weg. Het gebied is (verder naar het oosten) groen en heeft een landelijk karakter. Een eventuele keuze voor een oeververbinding in Oost-oost wordt gezien als een kans voor het vestigingsklimaat, het toerisme en de aantrekkelijkheid voor wat betreft wonen. Wel is er zorg en aandacht nodig voor wat betreft het groene en landelijke karakter van het gebied en is er zorg over luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

### Aanbevelingen vanuit omgeving voor nader onderzoek

Tijdens de atelierbijeenkomsten in zoekgebied Oost-oost is een aantal suggesties gedaan voor nader te onderzoeken punten. Deze punten zijn hieronder kort weergegeven:

- Onderliggend wegennet: kijk naar een fly-over Kralingseplein, kijk naar een andere inrichting van de Grote Kruising, tweede brug over de Hollandse IJssel ter hoogte van de Stormpolder,
- Hoofdwegennet: start een onderzoek naar de A15 Ridderkerk – Europoort, maak een 2de Algerabrug ter hoogte van de Stormpolder (tussen de A16 en de Algeracorridor), maak een aansluiting tussen de N210 en A15/N3 (dus een variant Oost-oost-oost), trek de parallelbaan op de A16 door vanaf Dordrecht,
- Zoek naar andere mobiliteitsoplossingen zoals shuttlevoertuigen, elektrische deelvoertuigen/deelmobiliteit, stimuleren van E-bikes, stimuleren OV (betere aansluiting van bussen op het metronetwerk, P+R en overstap R-net

### Hoe gaan we er mee om?

- **In deze fase** is onderzocht hoe de verschillende zoekgebieden bijdragen aan de 5 doelstellingen, waaronder het vergroten van kansen voor mensen, verstedelijking in relatie tot agglomeratiekracht en de verbetering van de stedelijke leefkwaliteit. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de resultatennota van de pre-verkenning. In aanvulling op de pre-verkenning hebben de gemeenten Krimpen a/d IJssel en Krimpenerwaard in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland het 'Gebiedsbod' opgesteld. De uitkomsten daarvan zijn verwerkt in de resultaten van de Pre-verkenning.
- **In de volgende fase** zal in de verkenning worden aangegeven op welke wijze de oplossing bijdraagt aan de 5 doelstellingen, waaronder het vergroten van kansen voor mensen, verstedelijking in relatie tot agglomeratiekracht en de verbetering van de stedelijke leefkwaliteit. In de concept NRD wordt aangegeven op welke wijze in de rest van de verkenning wordt omgegaan met de genoemde aandachtspunten, zoals milieueffecten, impact op natuurgebieden en cultuurhistorische aspecten.

- bij Capelseplein), gebruik van een weegbrug om zwaar verkeer van de Algeracorridor te weren, meer verkeer over water, digitale informatie op de Algeracorridor,
- Kijk ook naar innovatieve oplossingen die voet en (elektrisch) fietsverkeer en het toerisme bevorderen (zoals bijvoorbeeld een cabinelift),
- Meer verkeer over water door frequentere pontjes en Waterbus (stop inbouwen)
- Bekijk een lightrail naar Gorinchem.
- Onderzoek een pakket aan maatregelen, die niet vooral gericht op autoverkeer zijn, maar op verbetering van openbaarvervoer en de aanleg van verbetering van fietsverbindingen voor ontsluiting van Krimpenerwaard.
- Stel met belanghebbenden een vitaliteitsagenda op met concrete activiteiten die op korter en langere termijn een bijdrage leveren behoud van de leefbaarheid leveren in de Krimpenerwaard.

Naast deze suggesties zijn er ook verschillende aandachtspunten t.a.v. de te hanteren onderzoeksaspecten ingebracht:

- Verkeer: onderzoek de effecten op het Kralingseplein, doe onderzoek naar de verkeersstromen op de Rijnsingel (Ridderkerk), Freeflow ochtendspits richting Krimpen, afwikkeling intern wegennet en verkeer van Capelle naar A15.
- Verder moet de impact met betrekking tot veiligheid en de draagkracht van de dijk (N210), worden onderzocht
- Betrek landbouw, natuur en landschap in de onderzoeken.
- Betrek de Verkeersonderneming bij de onderzoeken.
- Onderzoek alle nieuwbouwplannen bij de onderzoeken.
- Neem waarde economisch verkeer mee in de afweging.
- Onderzoek ontsluiting Krimpenerwaard bij calamiteiten.
- Onderzoek verschillen in risico's budgetoverschrijding (vermoeden dat dit bij Oost hoger is).
- Er moet een nieuwe O-meting komen met betrekking tot luchtkwaliteit en geluid.
- Start onderzoek als 'stad van de toekomst 2050'.
- Verder ontbreekt onderzoek naar impact op natuur.
- De onderbouwing vanuit de projectorganisatie ontbreekt dat er geen extra vervuiling zou komen doordat auto's schoner worden.

#### Hoe gaan we er mee om?

- **In deze fase** is uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd gebleken welke ingrepen nodig zijn om de geconstateerde knelpunten op de weg en in het OV op te lossen. Daarom is naar aanleiding van de pre-verkenning tijdens het BO MIRT van najaar 2018 door de initiatiefnemers afgesproken dat er wordt gewerkt aan een multimodale oeververbinding, met aanvullend daarop onder meer een HOV-verbinding (Zuidplein-Kralingse Zoom), station Stadionpark en een pakket van maatregelen ter verdere ontlasting van de Van Brienenoord- en Algeracorridor. Die onderdelen worden in de verkenning verder uitgewerkt. Er wordt geen nader onderzoek gedaan naar oplossingen die niet direct bijdragen aan de geformuleerde doelstellingen en buiten deze afspraken vallen, zoals een onderzoek naar de A15 Ridderkerk – Europoort, een aansluiting tussen de N210 en A15/N3 of een lightrail naar Gorinchem.
- **In de volgende fase** kan er door de initiatiefnemers worden bepaald welke aanvullende of flankerende maatregelen nodig zijn, naast wat er naar aanleiding van de pre-verkenning is afgesproken, zoals eventuele aanvullende maatregelen op onderliggend wegennet (zoals Kralingseplein) als gevolg van maatregelen op de Van Brienenoord- en Algeracorridor.

### 3.3 Proces en besluitvorming MIRT-Verkenning Oeververbinding

#### Oproep: stel de keuze voor het zoekgebied uit

Een gehoord en duidelijk signaal is de oproep van verschillende omgevingspartijen om het proces van onderzoek en besluitvorming anders vorm te geven door middel van het uitstellen van de keuze voor één zoekgebied. In verschillende gesprekken wordt gepleit voor het opstellen van een plan-MER en kosten-batenanalyse voor beide zoekgebieden alvorens een keuze kan worden gemaakt.

Voor het verzoek naar meer tijd zijn een aantal hoofdredenen genoemd:

- Partijen vragen om meer tijd voor (eigen) onderzoek en participatie. Omwonenden waren graag betrokken geweest ten tijde van de pre-verkenning. Nu, een aantal maanden later, liggen de resultaten er en worden zij in korte tijd geacht meningen te vormen. Zij hebben behoefte aan eigen inbreng en refereren aan de Omgevingswet voor gedegen en constructieve participatie.
- Enkele bewoners en bewonersorganisaties geven aan dat ze vinden dat op basis van huidige informatie appels met peren worden vergeleken. Omwonenden zijn van mening dat geen goede keuze voor een zoekgebied gemaakt kan worden zonder de effecten van een brug en tunnel volledig doorgerekend en technisch beschouwd te hebben.
- Er wordt door sommigen gepleit voor een integrale aanpak omdat er verschillende mobiliteitsproblematiek is in beide zoekgebieden en de doelen onverenigbaar zijn met elkaar. De aanpak moet integraal voor de regio zijn.
- De besluitvorming van dit project is complex en de weging van de doelstellingen (nog) onduidelijk. Omgevingspartijen willen transparantie in de besluitvorming en moeten daarbij wettelijk aan het feit dat vier initiatiefnemers gezamenlijk besluiten.

#### Combinatie van maatregelen in Oost en Oost-oost

Een aantal organisaties (bijvoorbeeld Impact Oost-oost+ en Vereniging Bewoners Hoge Filterweg) is voorstander van een (multimodale) oeververbinding in Oost-Oost in combinatie met een hoogwaardige (snel en comfortabel) open-

#### Hoe gaan we er mee om?

- **In deze fase** wordt dit signaal ingebracht bij de besluitvorming. Het signaal is ook aangegrepen om goed te achterhalen welke onderzoeksvragen relevant zijn voor vervolgbesluiten. Op basis van alle onderzoeken is een goed pakket samen te stellen dat bijdraagt aan de doelstellingen. Het vergelijken van appels en peren kan door het samenstellen van een goed pakket worden voorkomen, daarbij worden duidelijke onderzoeksvragen voor de volgende fase gedefinieerd.

- **In de volgende fase** van de MIRT- Verkenning wordt verder gezocht naar bereikbaarheidsoplossingen die bijdragen aan vijf doelstellingen. Daarover zijn in het BO MIRT najaar 2018 afspraken gemaakt op basis van resultaten uit de pre verkenning en daar voorafgaande onderzoeken (o.a. MIRT Onderzoek). Partijen hebben in het BO-MIRT 2018 tevens afgesproken in deze MIRT-Verkenning te kijken naar één nieuwe oeververbinding en maatregelen om bestaande beter te benutten. Op basis van de inhoudelijke onderzoeken is er voldoende beslisinformatie beschikbaar om een keuze voor het zoekgebied en pakket te maken, voor die keuze is niet meer onderzoek nodig. Uitstel van het besluit gaat niet leiden tot informatie die tot een andere keuze leidt. De afweging wordt gemaakt aan de hand van de bijdrage aan de doelstellingen. Binnen het gekozen zoekgebied worden vervolgens in de MIRT-Verkenning meerdere oplossingen uitgewerkt waarbij inpassing, milieuaspecten, kosten en baten aan de orde komen. Conform MIRT-spelregels wordt er bij de afweging over een voorkeursalternatief (resultaat MIRT-Verkenning) een plan-MER en KBA opgesteld.

- **In de volgende fase** wordt het besluitvormingsproces zo helder mogelijk in beeld gebracht en gedeeld met de omwonenden. In het participatieproces wordt zo veel als mogelijk tegemoet gekomen aan de oproep om voldoende tijd te bieden voor meningsvorming en reacties. De eerste stap hierin is het opstellen van een participatie aanpak voor de volgende fase waarbij belanghebbenden worden betrokken.

baar vervoer verbinding in Rotterdam, waarbij ook ruimte moet zijn voor innovatieve mobiliteitsoplossingen.

Deze partijen zijn ervan overtuigd dat een oeververbinding in Oost-oost de verkeersproblematiek op regionale schaal het beste kan oplossen. De innovatieve OV-oplossingen bestaan bijvoorbeeld uit transferia en innovatieve, geautomatiseerde, elektrisch aangedreven OV-voorzieningen (zoals CityCoasters).



### Hoe gaan we er mee om?

- In deze fase is er in de pre-verkenning en in de aanvullende onderzoeken gekeken naar de bijdrage van oplossingen op gebied van weg en OV (in twee zoekgebieden) aan de 5 doelstellingen die de initiatiefnemers hebben geformuleerd. Een nieuwe oeververbinding is daar een belangrijk onderdeel van. Deze oeververbindingen zijn gescoord op de 5 doelstellingen (zie addendum resultatennota). De MIRT afspraak van het najaar 2018 is om te kiezen voor één zoekgebied om een oeververbinding te realiseren.
- Daarnaast zijn suggesties gedaan voor de uitwerking van maatregelen. Onder andere een snelle comfortabele HOV verbinding in Rotterdam en een oeververbinding voor wegverkeer in Oost-oost. Verdere uitwerking van oplossingen komt in de volgende fase van het project aan bod. De suggesties ten aanzien van de oplossingen zijn input bij het opstellen van de concept NRD. Daarin wordt beschreven welke varianten in de MIRT-Verkenning onderzocht worden (en welke dus niet). Op de concept NRD kunnen zienswijzen worden ingediend.
- Voor de volgende fase wordt parallel aan de concept NRD een participatie aanpak opgesteld. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de suggesties die in de afgelopen fase zijn gedaan. Om tot een goede participatie aanpak te komen, afgestemd op de verwachting in de omgeving, wordt met belanghebbenden hierover nader het gesprek aangegaan. Onder andere op basis van die input wordt de participatie aanpak opgesteld.

### Roep om meer participatie en communicatie

Los van de roep om uitstel van het besluit, verwachten betrokkenen betere communicatie en meer participatie:

- Een aantal bewoners heeft het gevoel (te) laat betrokken te zijn in het proces. Dat komt vooral doordat er al een preverkenning is uitgevoerd. Tijdens de pre-verkenning is buiten publieke partijen nauwelijks omgevingsbetrokkenheid geweest waardoor er 'op achterstand' gestart is. Omwonenden doen met het oog op het vervolg de suggestie een duidelijke participatieagenda op te stellen, met momenten waarop zij kunnen meedenken.
- De communicatie via website voorziet voor een deel van de belanghebbenden in de informatiebehoefte. Een ander deel vindt echter dat het onvoldoende informatie biedt en het beter kan. Suggestie van omwonenden is ook om meer communicatiekanalen te benutten, zoals radio, TV en sociale media. Ook geven partijen hierbij aan behoefte te hebben aan meer transparantie over besluitvorming.
- Door sommige belanghebbenden wordt de participatie als 'smal' ervaren en doen de suggestie dit breder op te zetten. Dat kan bijvoorbeeld door grotere bijeenkomsten

te organiseren en verschillende participatievormen toe te passen. Ook zijn er bij belanghebbenden verschillende beelden over de participatiebijeenkomsten. Sommigen vinden de gebiedsgerichte aanpak (met ateliers op verschillende locaties) een prettige werkwijze, anderen geven de voorkeur aan grotere bijeenkomsten waarin verschillende belangen elkaar ontmoeten en ook onderling in gesprek kunnen.

### Hoe gaan we er mee om?

- In deze fase is gekozen voor een combinatie van informeren en consultatie via 'Op maat' gesprekken' en ateliers. De brede informatievoorziening was voorzien via de informatiebijeenkomsten, nieuwsbrief en website. In de ateliers hebben belanghebbenden hun input kunnen geven voor de volgende fase. Deze participatie heeft zich gericht op partijen en omwonenden die onder andere naar aanleiding van de informatiebijeenkomsten hebben aangegeven een actieve bijdrage te willen leveren. Daarnaast hebben meerdere betrokkenen via het mailadres stukken aangedragen en vragen gesteld. Op basis van deze input is een beeld verkregen van de verschillende belangen in de omgeving. Tegelijkertijd biedt dit zicht op relevante thema's die in de Verkenning een plek moeten krijgen.
- In de volgende fase wordt een concept NRD opgesteld en gepubliceerd. Er is voldoende input om na de keuze voor het zoekgebied hier een goede uitwerking aan te kunnen geven. In de concept NRD wordt o.a. ook ingegaan op participatie en communicatie in de komende fase. Daarvoor wordt gebruikt gemaakt van alle tips die daarover tot nu toe zijn ontvangen. Over de wijze van participatie en communicatie wordt – voor publicatie van concept NRD - nader het gesprek aangegaan met belanghebbenden. Onder andere op basis van die input wordt de participatie aanpak opgesteld. Op de concept NRD kunnen zienswijzen worden ingediend.

### 3.4 Ideeën en suggesties uit binnengekomen documenten<sup>2</sup>

Bij de binnengekomen stukken zit, naast brieven die standpunten bevatten of bedoeld zijn om een petitie aan te bieden, ook een aantal uitgebreidere documenten waarin belanghebbenden zelf ideeën of suggesties aandragen voor een mogelijke oeververbinding. Om recht te doen aan die ideeën en suggesties worden ze hieronder kort samengevat en wordt aangegeven hoe er in deze fase en de volgende fase van de MIRT-Verkenning mee wordt omgegaan. De stukken zelf zijn te vinden in de bijlagen.

#### **Impact Oost-oost+: meer tijd voor participatie en integrale oplossing voor weg en OV in Rotterdam en de regio**

Een aantal burgerorganisaties heeft zich verenigd in Impact Oost-oost+. In de bijlagen vindt u een overzicht van de betrokken organisaties. Zij vragen ten eerste om meer ruimte voor participatie en daarnaast om een integrale benadering van de bereikbaarheid in de regio.

Ten aanzien van de participatie stellen zij dat “voordat besluitvorming voor de startfase plaatsvinden de bewoners geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld moeten worden haar mening te geven. Gedurende de afgelopen tijd zijn er pre-verkenningen uitgevoerd zonder betrokkenheid van bewoners en andere betrokkenen. Het verzoek is dan ook om meer tijd in te plannen voor een goede participatie en het beslismoment voor de startfase uit te stellen zodat meer tijd beschikbaar is voor een breed gedragen oplossing. Naar onze mening is een goede voorbereiding “het halve werk” en zat de invloed op het totale tijdschema nihil zijn”.

Zij pleiten ervoor “een volledige MIRT-Verkenning uit te voeren en niet in juli 2019 te kiezen voor één locatie [zoekgebied, red.], omdat er een integrale aanpak nodig is van verkeers- en OV-problemen in Rotterdam en de regio”.

Hun standpunt is dat zij voorstander zijn van een (multimodale) oeververbinding in Oost-oost in combinatie met een hoogwaardige (snel en comfortabel) openbaar vervoer verbinding in Rotterdam (+), waarbij ook ruimte moet zijn voor innovatieve mobiliteitsoplossingen (modaliteiten, die een aanvulling zijn op de huidige metro, tram en bus). Impact Oost-oost+ heeft een brief geschreven aan de provincie Zuid-Holland, een petitie aangeboden aan de Tweede Kamer.

#### **Hoe gaan we er mee om?**

- Een deel van de inbreng van IMpact Oost-oost+ betreft vooral de verdere uitwerking van maatregelen, die in **de volgende fase** van het project wordt opgepakt. In de volgende fase vindt er allereerst afstemming met de belanghebbenden (ook IMpact Oost-oost+) plaats over de wijze van participatie en communicatie in het vervolg van de verkenning, zodat de verwachtingen daarover helder zijn. Daarnaast gaat de projectorganisatie graag in gesprek over de verdere uitwerking van de maatregelen, om de input van Impact Oost-oost+ daarbij te kunnen betrekken.

#### **Nieuwe oeververbinding regio Rotterdam, ontlasting verkeersstromen noord/zuid**

In zijn bijdrage met de titel ‘Nieuwe oeververbinding regio Rotterdam, ontlasting verkeersstromen noord/zuid’ onderschrijft indiener (dhr. Van Kooten) de noodzaak van een nieuwe oeververbinding om de groeiende filevorming aan te pakken. De indiener stelt dat een nieuwe oeververbinding alleen niet voldoende is om de filevorming te voorkomen of verminderen. En dat hij voorstander is van een brugverbinding tussen de Esch en Citypark. Deze optie wordt in zijn bijdrage verder uitgewerkt.

Voor de bereikbaarheid over de weg is het advies om, naast maatregelen aan de ringwegen rond Rotterdam, aandacht te besteden aan het verbeteren van de afslag Feyenoord

<sup>2</sup> Aan de indieners van stukken is gevraagd of men bezwaar heeft tegen de openbaarmaking van het stuk en de naamsvermelding. Er zijn geen bezwaren ontvangen.

vanuit de Van Brienoordbrug en aan de op- en afritten langs de gehele ring en de toegangswegen vanuit de stad. Het OV-systeem dat wordt voorgesteld maakt gebruik van een brugverbinding. Die brug wordt niet geschikt voor autoverkeer, maar wel voor OV, langzaam verkeer en voetgangers. De brug bestaat uit 3 wegdekken (1 voor iedere modaliteit) die boven elkaar zijn gepositioneerd. Hierdoor ontstaat ruimte op de brug voor bijvoorbeeld winkels of recreatiemogelijkheden.

Het OV-systeem zelf is een ULTRA PTS (Personal transport system), zoals ook wel op vliegvelden wordt gebruikt. De zogenaamde 'pods' die hiervoor worden gebruikt zijn zelfrijdende wagens die rijden op banden en geen uitstoot kennen. De veronderstelde voordelen zijn dat het zeer flexibel is in te passen in het stedelijk gebied, doordat dit systeem weinig ruimte vergt en aansluiting op het huidige OV erg simpel is uit te voeren. Daarnaast zou het goed passen bij alle ontwikkelingen in Rotterdam ten aanzien van verstedelijking en zou de geluidsarme en compacte uitvoering positief zijn voor de leefkwaliteit. Het idee van een interactieve brug met winkeltjes en horeca is een uitgelezen kans voor de werkgelegenheid en biedt mogelijkheden voor kansarmen die bijgeschoold kunnen worden, om een winkeltje te runnen. Dit is permanent en geeft ook jonge nieuwe ondernemers kansen.

#### Hoe gaan we er mee om?

- De indiener kiest in zijn bijdrage voor een brug in zoekgebied Oost en heeft die optie verder uitgewerkt. Nadat er een keuze voor het zoekgebied is gemaakt, wordt in **de volgende fase** van de verkenning in een aantal stappen naar een voorkeursbesluit toegewerkt. In de concept NRD wordt beschreven hoe het verdere proces in de verkenningsfase eruit ziet, om te komen tot kansrijke oplossingen en uiteindelijk een voorkeursbesluit. Daarbij wordt ook gekeken naar het type oeververbinding (bijvoorbeeld een brug of een tunnel) en welke modaliteiten daarvan gebruik kunnen maken.

#### Position paper Vereniging Bewoners Hoge Filterweg (VBHF)

De Vereniging Bewoners Hoge Filterweg (VBHF) heeft een position paper ingediend met als doel "om de optie Oost-Oost-verbinding door alle instanties mee te laten nemen en de inspraakorganen over de resultaten te informeren." Volgens de VBHF is, indien de regionale situatie wordt meegewogen een Oost-oost oeververbinding de beste optie, ook ten behoeve van de doorstroming van verkeer in Rotterdam. Daarnaast pleit de VBHF voor de realisatie van P+R-transferia en het realiseren van hoogwaardig en innovatief openbaar vervoer. Het voorstel van VBHF is om op basis van de kennis en technieken van nu een optimaal stedelijk vervoerssysteem te ontwikkelen. Hier wordt een voorzet voor gedaan, waarbij suggesties worden gedaan voor verbeteringen aan het huidige vervoerssysteem. Zoals het aanpassen van een aantal metrolijnen en een OV-verbinding Zuidplein-Kralingse Zoom via de Van Brienoordbrug met aansluiting op regionale busverbindingen en transferia voor overstappers vanuit de auto en fiets. Het koppelen van deze OV-verbinding (brug) aan de 'infrabundel' op de Van Brienoordbrug biedt volgens de VBHF een aantal voordelen ten opzichte van een nieuwe oeververbinding bij De Esch. VBHF heeft tevens ingesproken in de EDEM commissie van Rotterdam.

#### Hoe gaan we er mee om?

- De VBHF is voorstander van een Oost-oost oeververbinding, inclusief transferia en het realiseren van Hoogwaardig openbaar vervoer. Nadat er een keuze voor het zoekgebied is gemaakt, wordt in **de volgende fase** van de verkenning in een aantal stappen naar een voorkeursoplossing voor een multimodale oeververbinding toegewerkt. In de Concept NRD wordt beschreven hoe het verdere proces in de verkenningsfase eruit ziet, om te komen tot kansrijke oplossingen en uiteindelijk een voorkeursbesluit. Daarbij wordt ook gekeken naar de suggesties van VBHF.

### Onderzoek variant oeververbinding De Veranda – De Esch door Bewoners Belangen de Veranda 010 (BBV)

De BBV heeft een onderzoeksvoorstel ingestuurd met als doel “bij te dragen aan het formuleren van een goed te onderzoeken alternatief dat een oplossing biedt voor het capaciteitsprobleem op de Van Brienenoordbrug en een aantal andere problemen waar Rotterdam tegenaan loopt”. De BBV erkent dat een verbinding nodig is om de achterliggende wijken te ontwikkelen en kansen te bieden op werk aan de inwoners. Het voorstel is volgens de BBV gestoeld op de Stadsvisie, de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan zoals opgesteld door de gemeente Rotterdam.

Het voorstel van de BBV is om onderzoek te doen naar een gecombineerde tunnel met gescheiden buizen voor autoverkeer, fietsverkeer, een metro en een buis voor het warmtenet. Volgens de BBV kan door het in één keer bouwen van een gecombineerde tunnel, de aanlegkosten worden gereduceerd (‘werk met werk maken’) en kan de overlast voor de omgeving tijdens de bouw beperkt worden.

Verderop in het rapport is aangegeven dat een Oostovertunnel of brug met auto’s volgens BBV een no go is voor het milieu en gezondheid.

Behalve dat het eigen voorstel voor een Oeververbinding in Rotterdam-oost wordt toegelicht, wordt ook toegelicht waarom een tunnel de enige optie zou zijn. Op basis van eigen onderzoek van de BBV is een brug over de Maas niet mogelijk vanwege huidige regelgeving. Daarnaast wordt in het document ingegaan op de financiering van een tunnel, welke andere mobiliteitsvraagstukken een rol spelen, en hoe de participatie voor het traject eruit dient te zien.

In een gesprek met de BBV is – in aanvulling op dit onderzoeksvoorstel – aangegeven dat de voorkeuren van de bewoners van de Veranda duidelijk zijn gebleken uit een door de BBV gehouden enquête: een grote meerderheid is voor een tunnel, en dan wel een metrotunnel met voetgangers en fietstunnel.

#### Hoe gaan we er mee om?

- **In deze fase** is nadrukkelijk nog geen keuze gemaakt tussen een brug of een tunnel. Nadat er een keuze voor het zoekgebied is gemaakt, wordt in de volgende fase van de verkenning in een aantal stappen naar een voorkeursoplossing voor een multimodale oeververbinding toegewerkt. In de concept NRD wordt beschreven hoe het verdere proces in de verkenningfase er uit ziet, om te komen tot kansrijke oplossingen en uiteindelijk een voorkeursbesluit. Daarbij wordt ook gekeken naar de suggesties van de BBV.

### Opiniestuk: samenleven doe je samen

In het stuk gaat de indiener tevens in op oplossingen en argumenten van andere (bewoner)organisaties over een eventuele oeververbinding. Daarnaast heeft hij een eigen visie welke oplossingen er nodig zijn, dit zijn:

- Een oeververbinding in Rotterdam-Oost. Een oeververbinding in Oost-oost gaat de problemen in Rotterdam niet oplossen. De indiener geeft aan dat dit een brug kan zijn, maar het liefst een multifunctionele tunnel. In tegenstelling tot wat andere organisaties beargumenteren dient deze verbinding ook bestemd te zijn voor autoverkeer, mede vanwege het plan om 20.000 woningen in Feyenoord City te bouwen. De personen die hier komen te wonen dienen immers ook van A naar B te komen.
- In plaats van maatregelen te nemen voor de opwaardering van de Algerabrug dient er een 2e brug te komen ten behoeve van het oplossen van het knelpunt bij de Algeracorridor. Voor de locatie hiervan worden meerdere suggesties gegeven.
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de gehele regio.

Deze drie oplossingen ziet de indiener voor zich ten behoeve van de korte termijn. Voor de langere termijn kan indiener een oeververbinding in Oost-oost of zelfs in Oost-oost-oost een oplossing zijn. Met het laatste wordt bedoeld een route die loopt ten oosten van Dordrecht, Papendrecht, Alblasterdam richting Opperduit in de Krimperwaard.

De indiener sluit af met de oproep om rekening te houden met elkaar en zoveel mogelijk samen te werken want "samenleven doe je samen".

### Hoe gaan we er mee om?

- De indiener is voorstander van een Oost-oeververbinding op de korte termijn in samenhang met andere maatregelen, zoals een 2e brug t.b.v. oplossen verkeersknelpunt bij de Algerabrug en het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer. Nadat er een keuze voor het zoekgebied is gemaakt, wordt **in de volgende** fase van de verkenning in een aantal stappen naar een voorkeursoplossing met een multimodale oeververbinding toegewerkt. In de Concept NRD wordt beschreven hoe het verdere proces in de verkenningsfase er uit ziet, om te komen tot kansrijke oplossingen en uiteindelijk een voorkeursbesluit. Daarbij wordt ook gekeken naar de suggesties die zijn gegeven in dit stuk.

## 4. BEGRIPPENLIJST

Ter verduidelijking is hieronder een toelichting opgenomen op een aantal begrippen die vaak voorkomen in het rapport:

**Pre-verkenning:** dit is de fase die voorafgaat aan de start van een MIRT-Verkenning waarin onderzoek wordt uitgevoerd. Tijdens de pre-verkenning van het project is gekeken naar hoe de drie zoekgebieden een bijdrage leveren aan de vijf doelstellingen die zijn geformuleerd.

**MIRT-Verkenning:** De Verkenning oeververbindingen regio Rotterdam is onderdeel van het 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. In de 'Spelregels van het MIRT' is vastgelegd welke stappen moeten worden doorlopen en volgens welke spelregels. Afspraken over MIRT-trajecten komen tot stand in het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Eén van de te doorlopen stappen is een verkenning, waarin mogelijke oplossingen voor gezamenlijk gestelde doelen worden onderzocht. Het besluit om de MIRT-Verkenning Oeververbinding Regio Rotterdam te starten is genomen tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2018. Een MIRT-Verkenning kan uitmonden in een Voorkeursbeslissing: een goed onderbouwde keuze voor de beste oplossing, de juridische route en de manier waarop dit gefinancierd wordt.

**Deze fase:** de periode tussen het besluit van het BO MIRT november 2018 tot aan het publiceren van de Startbeslissing.

**Volgende fase:** de periode na het publiceren van de Startbeslissing tot aan het nemen van de Voorkeursbeslissing.  
**Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD):** In deze notitie wordt beschreven met welke diepgang (detailniveau) de alternatieven onderzocht en beschreven dienen te worden in het milieueffectrapport (het MER). Deze notitie wordt vastgesteld door het bevoegd gezag op basis van de concept

Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de daarop ontvangen zienswijzen, reacties en adviezen.

**m.e.r.:** een procedure om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in die besluitvorming. De procedure bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieueffectrapport (MER) en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van de activiteit waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld.

# LIJST BIJLAGEN BIJ PARTICIPATIERAPPORT

**Bijlage 1:** Uitleg MIRT-proces

**Bijlage 2:** Gesprekskalender

**Bijlage 3:** Verslag oogst Ateliers

**Bijlage 4:** Verslag expertsessie nautiek

**Bijlage 5:** Overzicht binnengekomen documenten uit omgeving

**Bijlage 6:** Overzicht binnengekomen vragen uit omgeving

**Bijlage 7:** Overzicht betrokken partijen IMPact Oost-oost+

