

# OMGEVINGSBERAAD<sup>1</sup>

10 OKTOBER 2022

## ADVIES

*naar aanleiding van het concept presentatierapport beslisinformatie  
MIRT-verkenning Oeververbindingen (versie 14 september 2022)*

---

<sup>1</sup> Zoals in de Participatieaanpak in de zomer van 2020 is geschreven, bestaat het Omgevingsberaad uit vertegenwoordigers van organisaties met een maatschappelijk karakter die staan voor een collectief belang. Hieronder vallen partijen uit het bedrijfsleven, organisaties vanuit het belang van de natuur, belangenbehartigers van burgers en gebiedscommissies, van reizigers in brede zin en belangenbehartigers uit de wegtransport- en binnenvaartsector. In deze fase hebben de volgende organisaties en belangengroeperingen de uitnodiging tot deelname aangenomen (in alfabetische volgorde): ANWB, evofenedex, Fietsersbond Provincie Zuid-Holland, KBN/Schuttevaer, Wijkraad Groot-IJsselmonde en Oud-IJsselmonde, IMpact (bewoners en bewonersverenigingen in Rotterdam-Zuid, Kralingen, De Esch, Capelle aan den IJssel en Kralingen-Crooswijk), METROCOV, VNO-NCW West, Waardtafel (Krimpenerwaard), Wijkraad Vreewijk.

## Conclusies

**De MIRT-verkenning Oeververbindingen bestaat uit drie deelstudies. Alles afwegende komen de deelnemende partijen aan het Omgevingsberaad gezamenlijk tot de volgende conclusies. Daar waar sprake is van een nuance of afwijking in de opvattingen van één of meer van de deelnemende partijen, is dat in deze samenvatting expliciet aangegeven.**

\* Ten aanzien van de deelstudie *Oeververbinding & OV* is op de lange termijn, denkend vanuit een toekomstbestendig perspectief, een multimodale tunnelverbinding voor metro en langzaam verkeer de beste oplossing. Mocht voor de kortere termijn blijken dat dit niet haalbaar is, dan adviseert het Omgevingsberaad een tunnel voor de modaliteiten tram en langzaam verkeer, zodanig te realiseren dat een metroverbinding op de lange termijn alsnog kan worden gerealiseerd. Alles overwegende is het Omgevingsberaad van mening dat een tunnel de meest optimale keuze is, met uitzondering van ANWB die haar voorkeur uitspreekt voor een brug waarop ook autoverkeer mogelijk is, omdat op die manier alle modaliteiten kunnen worden gediend. Voor de Fietsersbond hangt de meest optimale keuze met name af van de toegangsconstructie en het borgen van de sociale veiligheid die daarmee samenhangt.

\* Ten aanzien van de deelstudie *A16/Brienoordcorridor* is duidelijk dat met de voorgestelde oplossingen in onvoldoende mate invulling wordt gegeven aan de doelstelling om de Van Brienoord en de A16 te ontlasten en het landelijk wegennet ter plaatse toekomstbestendig te maken. Het Omgevingsberaad heeft dan ook geen voorkeur voor één van de alternatieven, maar pleit ervoor om door middel van aanvullende studies en het onderzoeken van meekoppelkansen te bezien of alsnog tot een toekomstbestendig netwerk kan worden gekomen. Het Omgevingsberaad houdt vast aan het eerder gegeven advies dat te allen tijde moet worden voorkómen dat doorgaande verkeersstromen van deze corridor naar een nieuwe oeververbinding worden geleid, of anderszins door de stad.

\* Ten aanzien van de deelstudie *Algeracorridor* is het oplossend vermogen van elk van de alternatieven sub-optimaal gezien de beperkte ruimte. Er bestaat de mogelijkheid om, over de nu geschetste alternatieven heen, een alternatief te construeren uit een combinatie van elementen uit de huidige alternatieven. Het Omgevingsberaad kan niet inschatten in hoeverre dat een positief effect heeft op het oplossend vermogen in de corridor. Het Omgevingsberaad adviseert hier nader onderzoek naar te doen alvorens tot een definitieve keuze te komen. In dit verband is ook de aanbeveling van de transportsector relevant. Zij pleit ervoor om in de MKBA-analyse verder te kijken dan de situatie op de Algeracorridor zelf door het omliggende wegennet daarin te betrekken.

\* De effecten van de verkeersstromen die onderwerp zijn van onderzoek in de drie deelstudies komen allen bij elkaar op het Kralingseplein. De afhandeling van verkeer op dit plein is dan ook van groot belang voor het behalen van (in elk geval) de mobiliteitsdoelstellingen. Juist een verhoging van de capaciteit op dit plein is noodzakelijk om alle andere oplossingen en verbeteringen ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. Het Omgevingsberaad adviseert de reconstructie van dit plein als apart project en met een eigen, additioneel budget in de vervolgfase mee te nemen.

\* Tot slot nog dit. De MIRT-verkenning is ingezet vanuit een voor alle betrokkenen kenbaar raamwerk van afspraken om tot inhoudelijke keuzes en financiering te komen. Vanuit dat raamwerk is het proces vormgegeven en zijn de vele onderzoeken uitgevoerd. Dat nog vóór de afronding van de MIRT-verkenning politiek-bestuurlijke keuzes worden gemaakt waarmee wordt afgeweken van de wijze van opereren binnen dat raamwerk doet niets af aan de inhoudelijke conclusies van het voorliggende advies. Ten aanzien van het proces refereert het Omgevingsberaad aan het Spelregelkader waarmee het participatieproces in 2020 van start ging en dat er onder meer van uitgaat dat de participanten elkaar niet onverwacht verrassen. De hiervoor beschreven handelwijze past daar naar het oordeel van het Omgevingsberaad niet in.

# Inhoudsopgave

Conclusies	1
Inhoudsopgave	2
Toelichting	3
Inleiding	3
Algemene bevindingen: mobiliteit, verstedelijking en paradoxen	3
Algemene bevindingen: overkoepelende thema's	4
Integrale benadering en doelstellingen van de MIRT-verkenning	4
Evenredigheid	5
Het element tijd	6
Veiligheid	6
Barrièrewerking en fietsverbindingen	6
Afwikkeling verkeersstromen	7
Natuur	7
Deelstudie Oeververbinding & OV	7
Deelstudie A16/Brienoordcorridor	9
Deelstudie Algeracorridor	10
Naschrift	11

# Toelichting

## Inleiding

Voor u ligt het advies van het Omgevingsberaad bij het presentatierapport beslisinformatie d.d. 14 september 2022. De hoofdlijnen in dit advies worden door alle deelnemers aan het Omgevingsberaad ondersteund. Als gremium waarin een veelheid aan belangen samen komt en dat belang-overstijgend heeft meegedacht en op twee momenten in de tijd advies uitbrengt aan de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning Oeververbindingen, vormt het een belangrijke schakel in het totale participatieproces van de verkenning. Gedurende de Beoordelingsfase is het Omgevingsberaad tien keer bijeen geweest om stapsgewijs kennis te nemen van de onderzoeksresultaten.

Het advies dat het Omgevingsberaad in de voorgaande fase uitbracht bij de Notitie Kansrijke Oplossingen kende de volgende (samenhangende) hoofdlijnen:

1. de wens om te werken vanuit een herkenbare visie op de stad en in de regio, als voorwaarde om te komen tot robuuste en toekomstbestendige oplossingen voor stad en regio op de korte, middellange en lange termijn;
2. de oproep tot een integrale benadering;
3. de noodzaak om te komen tot eenduidige en heldere criteria voor het beoordelen van effecten van maatregelen in relatie tot de geformuleerde doelstellingen én met het oog op de lange termijn.

In de nu inhoudelijk afgeronde Beoordelingsfase is duidelijk geworden dat de drie deelstudies in feite los van elkaar staan. Dat komt ook tot uiting in de wijze waarop de resultaten hun weg vinden in verschillende besluitvormingsroutes. Van een integrale benadering, een visie over de deelstudies heen of een eenduidige benadering van de in de verkenning benoemde doelstellingen, is derhalve geen sprake. Niettegenstaande het verschil in benadering van de twee fasen zullen sporen van ons advies uit 2021 terug te vinden zijn in het onderhavige advies.

Het advies gaat achtereenvolgens in op de kern van de MIRT-verkenning, te weten mobiliteit, en op de paradoxen die daarin zitten. Vervolgens concentreert het zich op een aantal overkoepelende thema's waarna de afzonderlijke deelstudies aan bod komen. Het advies sluit af met een naschrift waarin wij ingaan op de politiek-bestuurlijke ontwikkelingen van de laatste weken.

## Algemene bevindingen: mobiliteit, verstedelijking en paradoxen

De stad Rotterdam staat de komende decennia voor een dringende verstedelijkingsopgave, die onder meer tot uitdrukking komt in de visie A-Z. De aanliggende, oostelijke gemeenten willen de aansluiting bij de stad en haar ontwikkeling borgen en de bredere regio is gebaat bij doorstroming op het hoofdwegenet.

De MIRT-verkenning Oeververbindingen is een verkenning die in de 'hardere' doelstellingen vooral is gericht op mobiliteit. Mobiliteit stelt mensen in staat elkaar op te zoeken en is een verbindende schakel tussen thema's als woningbouw, werk, zorg, recreatie, onderwijs en het verkleinen van sociaal-maatschappelijk onwenselijke verschillen tussen inwoners. Als infrastructuur en mobiliteit achterblijven in een gebied, kan dat gebied zich niet optimaal ontwikkelen.

Naast de hier genoemde positieve kwaliteiten van mobiliteit, kent mobiliteit ook nadelen, die vooral in de (binnen)stedelijke omgeving (leefkwaliteit) voor problemen zorgen. Zo zorgt infrastructuur voor barrièrewerking (een paradox met verbinding) en, daar waar deze gemotoriseerd verkeer faciliteert, voor bijvoorbeeld luchtvervuiling en verkeersonveiligheid. Daarnaast komt niet zelden de natuur onder druk te staan ten gevolge van zowel de realisatie van infrastructuur als (op de lange termijn) het gebruik daarvan.

De vraag naar mobiliteit is in hoge mate een individueel vraagstuk. Wat voor de één aantrekkelijk is om van A naar B te komen is dat voor de ander niet. En wat voor het individu prettig is, kan vervelende neveneffecten hebben op groepen van individuen, op een stad of regio. Daarnaast is de mobiliteitsbehoefte van professionele partijen vaak anders dan van inwoners en bezoekers van een gebied. Het is de kunst een slimme combinatie te vinden van lopen, fietsen, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer (zowel over weg als water) en deelsystemen.

Voorts mag in het kader van deze verkenning met drie deelstudies van een nagenoeg onvergelijkbaar karakter niet onvermeld blijven dat er discrepantie kan ontstaan tussen oplossingen die binnenstedelijk soelaas bieden, maar die niet bijdragen aan regionale (of zelfs landelijke) mobiliteitsknelpunten en omgekeerd.

Het Omgevingsberaad herkent veel van de hiervoor genoemde paradoxen in de voorliggende beslisinformatie. In ons advies plaatsen wij kanttekeningen bij die onderdelen van de beslisinformatie die ofwel geen oplossing bieden om te komen tot oplossingen voor deze paradoxen, ofwel de paradoxen lijken te vergroten.

## Algemene bevindingen: overkoepelende thema's

In deze paragraaf komen de volgende thema's aan bod:

- Integrale benadering en doelstellingen van de MIRT-verkenning
- Evenredigheid
- Het element tijd
- Veiligheid
- Barrièrewerking en fietsverbindingen
- Afwikkeling verkeersstromen
- Natuur en milieu

### *Integrale benadering en doelstellingen van de MIRT-verkenning*

In de presentatie beslisinformatie wordt veel aandacht geschonken aan de maatregelen ten aanzien van de modaliteiten OV en weg. De verknoping van de verschillende vervoersmodaliteiten aan elkaar, bijvoorbeeld door middel van hubs en P+R's, is een ondergeschoven kind, terwijl aandacht hiervoor een integrale benadering van de oplossing van de verschillende knelpunten ten goede zou komen en de robuustheid van de samenhang tussen de verschillende alternatieven óver de deelstudies heen zou kunnen vergroten. Wij vinden dit een wezenlijke omissie in de beslisinformatie.

De koppeling die is gelegd tussen het verstedelijkingsvraagstuk (programma A-Z) en de MIRT-verkenning Oeververbindingen is helder: zonder nieuwe oeververbinding is slechts een derde van het aantal geplande woningen mogelijk. Aandachtspunt blijft dat ook in deze koppeling aandacht moet zijn

voor de 'zachtere' doelstellingen van de MIRT-verkenning. Zo vragen wij ons af in hoeverre de geschetste, positieve ontwikkelingen ten aanzien van 'kansen voor mensen' zijn onderbouwd. Zeker daar waar verbinding wordt beoogd door het opheffen of doorbreken van sociale ongelijkheid in stad en regio, is uit de beslisinformatie niet op te maken wat neveneffecten als 'verdringing' hebben. Maar al te vaak laat ontsluiting en ontwikkeling van gebieden en stadsdelen in binnen- en buitenland zien dat de nieuw ontwikkelde en ontsloten gebieden worden bevolkt door groepen (veelal vermogend) waarvoor de ontwikkeling niet was bedoeld. Daarnaast wordt wel erg gemakkelijk aangenomen dat banen in 'noord' ingevuld kunnen worden door mensen van 'zuid' en dat de stad toegankelijker wordt voor mensen uit de nabijgelegen gemeenten (tevens mede-opdrachtgevers) van de MIRT-verkenning. Harde onderbouwingen hiervoor ontbreken in de beslisinformatie.

Het lijkt erop dat de doelstellingen van de verkenning (zowel de 'harde' als de 'zachte' doelstellingen) per deelstudie zijn beoordeeld in plaats van MIRT-verkenning-breed. Dit heeft nadelige consequenties. Zo komt de ontlasting van het hoofdwegennet rondom Rotterdam in de knel door het opknippen in deelstudies. Daarnaast heeft het opknippen consequenties ten aanzien van de zachtere doelstellingen als 'verbeteren stedelijke leefkwaliteit' en 'kansen voor mensen'. In dit verband vermelden wij ook het gemis van een integraal onderzoek naar herkomsten en bestemmingen van fietsers in en door het hele gebied tussen rivieren.

Op een aantal plaatsen in dit advies besteden we aandacht aan de leemten die ten gevolge van het opknippen ontstaan. In de planuitwerkingsfase vraagt dit om nadere uitwerking.

### *Evenredigheid*

In de beslisinformatie staat het volgende citaat:

*"De onderzochte alternatieven leiden niet automatisch tot een verbetering van de leef- en ruimtelijke kwaliteit, zeker lokaal kan er sprake zijn van een verslechtering. De alternatieven voor oeververbinding en OV kunnen worden gecombineerd met een aantal inpassingsmaatregelen en/of kwaliteitsmaatregelen, waardoor het geheel leidt tot een aantrekkelijkere stad en een verbetering van de leefkwaliteit."*

Een beginsel van behoorlijk bestuur is het evenredigheidsbeginsel. Het zal duidelijk zijn dat de ingrijpende maatregelen waarvan de beslisinformatie rept lokaal tot een verslechterde situatie kan leiden. Daar waar dergelijke maatregelen tot aanzienlijke aantasting van het woon- en leefklimaat leiden, zal steeds afgewogen moeten worden of de voordelen van deze maatregelen proportioneel zijn ten opzichte van de verslechtering ter plaatse. Dit is niet alleen een kwestie van uitwerking in de volgende fase. Het evenredigheidsbeginsel moet al een rol spelen in de bestuurlijke afweging op basis van de beslisinformatie. Dit klemmt temeer daar waar de onderbouwing van de te behalen voordelen (zie ook onze opmerking hiervoor over de zachtere doelstellingen van de MIRT-verkenning) onvoldoende is onderzocht of uitgewerkt. Het is te gemakkelijk om aan te nemen dat met "...inpassings- en/of kwaliteitsmaatregelen waardoor het geheel leidt tot een aantrekkelijkere stad..." - die ook nog eens eerst in een volgende fase aan de orde komen - voldoende invulling wordt gegeven aan het evenredigheidsbeginsel.

---

*Zo betekent de realisatie van een brug hoe dan ook een forse aantasting van het natuurgebied De Esch. De Esch is een meander gelegen aan de Maas en is onderdeel van het rivierenlandschap. De ruige begroeiing biedt onderdak aan zeldzame vogels en planten en huisvest veel trekvogels en overwinteraars. Wanneer op deze locatie een brug wordt gebouwd, betekent dit dat het natuurgebied voor een groot deel moet worden afgegraven voor wegen, funderingen, opritten en het creëren van de benodigde ruimte voor aanpassingen die noodzakelijk zijn voor een vlotte en veilige doorgang van de scheepvaart (zie hierover meer onder het kopje Deelstudie Oeververbinding & OV). Wij hebben de indruk dat de impact hiervan op het landschap onvoldoende wordt onderkend, in de beslisinformatie.*

---

## Het element tijd

### *Korte termijn*

Op de korte termijn is een en ander nog niet gerealiseerd. Het Omgevingsberaad benadrukt de wenselijkheid van beleid waardoor met relatief kleine maatregelen of 'pilots' vooruit wordt gekeken naar de gewenste alternatieven. Denk bijvoorbeeld aan de huidige (binnenstedelijke) proef in de Maastunnel met twee autobanen en twee OV-banen, waarmee er al verbetering wordt aangebracht in de duurzame ontsluiting van Rotterdam-Zuid. Of houd bijvoorbeeld in de ruimtelijke ordening al rekening met de potentieel nieuwe vervoersstructuur.

### *Spanningsveld houdbaarheid modellen en levensduur fysieke oplossingen*

In de stukken wordt gerefereerd aan een termijn tot 2040 (achttien jaar na heden), hetgeen is gebaseerd op de houdbaarheid van de rekenkundige (verkeers-)modellen. De fysieke oplossingen in de diverse alternatieven worden echter gerealiseerd voor een termijn van 75 tot 100 jaar. Het verdient aanbeveling de financiële berekeningen (en daarmee de haalbaarheid van de alternatieven) te bekijken over de levensduur van de fysieke oplossingen, in plaats van de focus te leggen op de middellange termijn waartoe de modellen zich uitstrekken. Dat schept tevens ruimte voor een daadwerkelijke paradigma shift in het denken over mobiliteit. De beslisinformatie gaat wat ons betreft onvoldoende in op de mogelijkheid van zo'n paradigma shift.

### *Toekomstige ontwikkelingen*

Mede gezien de vele onzekerheden en te verwachten ontwikkelingen (economisch, internationaal, inzet vervoersmodaliteiten, dimensionering vervoersmiddelen) in combinatie met het hierboven beschreven spanningsveld, is de volgende tekst uit het advies bij de NKO nog steeds onverkort van toepassing: "Dat betekent dat bestuurders zich bij de beoordeling van oplossingsrichtingen steeds de vraag zullen moeten blijven stellen: *"Worden hierdoor toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk gemaakt of ernstig belemmerd?"* Dit geldt temeer daar waar op het moment van besluitvorming de (beperkt beschikbare) financiën tot politiek-bestuurlijke afwegingen leiden waarvan het gerede vermoeden bestaat dat zij op de lange termijn leiden tot een tekortschieten in functionaliteit en op de korte en middellange termijn tot onomkeerbare maatregelen waarvan achteraf kan worden geconstateerd dat deze strijdig zijn met het evenredigheidsbeginsel.

## Veiligheid

In de beslisinformatie worden meermaals tunnel- en nautische veiligheid aangehaald. Als het gaat om de wegenkant en langzaam verkeer verbindingen (fietsen, wandelen) lijkt het belang van de verkeersveiligheid weinig aandacht te krijgen (met uitzondering van de deelstudie A16 Brienenoordcorridor). In de planuitwerkingsfase van de andere twee deelstudies zal de verbetering van de verkeersveiligheid aandacht behoeven. Voor alle alternatieven geldt naar de mening van het Omgevingsberaad dat veiligheid in al haar verschijningsvormen voorop moet staan in de uiteindelijke afwegingen; over veiligheid kan niet onderhandeld worden.

## Barrièrewerking en fietsverbindingen

Het Omgevingsberaad vraagt aandacht voor de afwikkeling van het ongemotoriseerd verkeer. In separate gesprekken is dit meermaals aan de orde gesteld. Koppelkansen om snelverkeer te scheiden van langzaam verkeer en betere infrastructuur voor langzaam verkeer zijn in de planuitwerkingsfase en bij de inpassing uitdrukkelijk gewenst. De beslisinformatie biedt weliswaar handvatten, maar deze zijn steeds gekoppeld aan specifieke plaatsen. Een robuuste visie op afwikkeling van het fietsverkeer (mede

op basis van lessen uit het verleden) ontbreekt, hetgeen een omissie mag worden genoemd in een tijd waarin het (elektrisch) fietsverkeer een flinke vlucht neemt en waarvan de effecten niet in volle omvang op waarde kunnen worden geschat in relatie tot de andere modaliteiten.

### *Afwikkeling verkeersstromen*

De alternatieven voor de nieuwe oeververbinding, het OV, de deelstudie A16/Brienoordcorridor en de Algera-corridor raken elkaar bij het Kralingseplein in de afhandeling van de verkeersstromen aldaar. Een goede afwikkeling op het Kralingseplein is dan ook van groot belang voor het welslagen van de effectiviteit van de oplossingsrichtingen van de afzonderlijke en gezamenlijke deelstudies. Het Omgevingsberaad is van mening dat de beslisinformatie ambivalent is over de capaciteit van het Kralingseplein in de verschillende alternatieven. Wat geschetst wordt, is dat niet de belasting van dit knooppunt groter wordt, maar dat de oriëntatie van verkeersstromen verandert. Is het duidelijk of dat in alle denkbare combinaties van alternatieven over de deelstudies heen ook het geval zal zijn, of slechts in geval van bepaalde combinaties? Het verdient aanbeveling het Kralingseplein en de capaciteit daarvan in de volgende fase als apart project mee te nemen. Wij zijn van mening dat aanpassingen van dit plein apart gefinancierd dienen te worden en dat deze niet ten laste mogen komen van gelden die bestemd zijn voor uitwerking van alternatieven die uit de drie deelstudies voortkomen.

### *Natuur*

In de paragraaf over mobiliteit, verstelijking en paradoxen wordt gesteld dat het ten principale om mobiliteit draait. Dit is ook de beleving van natuurorganisaties die wij in de afgelopen drie jaren hebben gesproken. Tegelijkertijd is dat dan ook de reden van hun afwezigheid in het Omgevingsberaad: zij meenden hier niets te zoeken te hebben en hebben – ook vanwege de geringe omvang van hun organisaties – hun prioriteiten elders gelegd. Wat het Omgevingsberaad betreft is dit een ernstig signaal en het verdient aanbeveling het belang ‘natuur en milieu’ in de planuitwerkingsfase van alle deelstudies voortvarend en pro-actief mee te nemen.

### *Deelstudie Oeververbinding & OV*

De paradox die wij eerder beschreven rond mobiliteit en infrastructuur laat zich vooral zien in de deelstudie Oeververbinding & OV. De beslisinformatie maakt dit inzichtelijk: de geschetste alternatieven kennen alle hun sterke en zwakke punten, waarbij de sterke punten zich vooral concentreren op de ‘harde’ (mobiliteits-)doelstellingen en de zwakke op de ‘zachte’ doelstellingen. Daarnaast is veiligheid in deze deelstudie een belangrijk item: veiligheid op het water, sociale veiligheid voor langzaam verkeer ingeval van een tunnel en verkeersveiligheid waar het gaat om de afwikkeling van verkeersstromen op de bestaande wegen in de stad.

Wij herhalen hier nog maar eens ons advies uit de voorgaande fase ten aanzien van ongewenste effecten van de A16/Brienoordcorridor op de nieuwe oeververbinding: afleiding van doorgaande verkeersstromen van het hoofdwegennet naar een nieuwe stadsverbinding moet te allen tijde worden voorkómen. Dit pleit dan ook voor een verbinding zonder autofaciliteiten. Een belangrijke conclusie uit de analytische fase was dat een nieuwe oeververbinding met autoverkeer geen oplossing biedt voor de bereikbaarheidsproblemen op de A16 (slechts 4% van het verkeer over de Van Brienoordbrug is plaatselijk) en dat autoverkeer via die nieuwe oeververbinding geen bijdrage levert aan het oplossen van het verstedelijkingsvraagstuk. Uit de nu voorliggende beslisinformatie blijkt dat toevoeging van autoverkeer op de verbinding in de meeste alternatieven niet wenselijk is. En daar waar autoverkeer mogelijk is in de alternatieven leidt het tot aanzienlijke verslechtering van de leefkwaliteit in de



aanlandende en omringende gebieden. Het Omgevingsberaad vraagt zich voorts af af in hoeverre dit past bij andere mobiliteitsontwikkelingen die de stad nastreeft.

Als wij de beslisinformatie juist interpreteren, biedt een tunnel met metrokwaliteit de meest toekomstbestendige oplossing (zeker op de langere termijn) op alle facetten. Op grond van de MKBA lijkt deze als duurste alternatief uit de bus te komen. De vraag is echter of dit terecht is, wanneer er nog zoveel onzekerheden bestaan over de kosten voor inpassingsmaatregelen van de andere alternatieven. Daarnaast gaat het op dit moment om slechts kale afwegingen: mocht worden besloten tot een brug, dan hangt het werkelijke kostenniveau voor de realisatie daarvan voor een niet onaanzienlijk deel samen met het esthetisch karakter daarvan. In de huidige beslisinformatie is daar geen rekening mee gehouden.

In dit verband wijden wij nog een alinea aan de nautische situatie. In het nautisch onderzoek is gekeken naar de haalbaarheid van een brugverbinding over de Nieuwe Maas. Er zijn vijf brugvarianten onderzocht op drie locaties. Het onderzoek maakt duidelijk dat alle vijf onderzochte brugvarianten nautisch niet veilig te passeren zijn door maatgevende schepen onder maatgevende condities.

Mocht er besloten worden tot één van de brugvarianten, dan zullen er forse 'mitigerende maatregelen' nodig zijn om de veiligheid van het scheepvaartverkeer onder alle omstandigheden te kunnen garanderen en om zo de achterlandverbindingen (die in het rijksbeleid zo belangrijk worden geacht) en de gewenste modal shift (eveneens een doelstelling van het Rijk) naar de verre toekomst toe veilig te stellen c.q. te kunnen bewerkstelligen. Mitigerende maatregelen zijn verkeersregels op het water, die normaliter alleen worden ingezet bij tijdelijke omstandigheden, bijvoorbeeld als er werkzaamheden aan de vaarweg worden uitgevoerd. Deze *tijdelijke* maatregelen brengen altijd ook weer nadelen met zich mee en zijn niet bedoeld om op de vaarweg, die voor de allergrootste schepen open staat, een nautisch onveilige situatie *permanent* te compenseren. Zeker niet in een druk bevolkt gebied als Rotterdam. Dit strookt niet met onze eerdere opvatting dat veiligheid in alle omstandigheden voorop moet staan. En dan hebben we het nog niet over scenario's voor de verdere toekomst, waarin klimaatadaptatie sneller dan wij wellicht vermoeden een aanzienlijke rol gaat spelen.

---

*Op basis van voorschriften van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) (geldig voor de Rijn tot aan open zee) bestaat er een eis dat nieuw aan te leggen bruggen dienen te worden uitgevoerd zonder pijler in de vaarweg. De in de alternatieven voorziene bruggen zullen een pijler in het water dienen te krijgen met het oog op het gedeelte dat beweegbaar moet worden. Dit zal ten koste gaan van het natuurgebied De Esch.*

---

Een tunnel met tramkwaliteit lijkt een redelijk alternatief te zijn, zeker voor de middellange termijn, en financieel vergelijkbaar met enkele van de (kale!) brugvarianten. Als aanjager van een totaalprogramma voor het optimaliseren en toekomstbestendig maken van het OV-netwerk en van de aansluiting hiervan op regionale netwerken (denk bijvoorbeeld aan de oude lijn Dordrecht-Leiden, waarvoor ook een MIRT-verkenning loopt) verliest dit alternatief het echter van de tunnel met metrokwaliteit.

Als wij de alternatieven naast elkaar zetten, dan is - naast de voorkeur voor een tunnel in plaats van een brug - een aanvullende conclusie dat voor alle alternatieven geldt dat ingezet moet worden op een multimodale verbinding zonder autogebruik. Alleen de ANWB geeft de voorkeur aan een (brug)verbinding waarop ook autoverkeer mogelijk is, omdat op die manier alle modaliteiten kunnen worden gediend.

## Deelstudie A16/Brienoordcorridor

Voor zover het Omgevingsberaad het kan beoordelen, leveren alle voorgestelde alternatieven min of meer eenzelfde, beperkte verhoging van de capaciteit van het landelijk wegennet rondom Rotterdam. Met de voorgestelde oplossingen wordt zodoende in onvoldoende mate invulling gegeven aan de doelstelling om de Van Brienoord en de A16 te ontlasten en het landelijk wegennet ter plaatse toekomstbestendig te maken. Uit de beslisinformatie kunnen wij niet achterhalen in hoeverre onderzocht is wat de effecten zijn van de openstelling van de nieuwe A13-A16-verbinding en de nieuwe Blankenburgverbinding (A24) op de Ring Rotterdam en specifiek op het deeltraject A16/Brienoordcorridor. Dit lijkt ons van belang om door middel van aanvullende studies te bezien of alsnog tot een toekomstbestendig netwerk kan worden gekomen. Het verdient aanbeveling alsdan ook de knelpunten Kralingse- en IJsselmondseplein mee te nemen in de onderzoeken. Positief aspect is dat in de beslisinformatie de relatie met verkeersafwikkeling in de stad ten gevolge van aanpassingen aan deze corridor is meegenomen.

Het Omgevingsberaad heeft niet direct voorkeur voor één van de drie alternatieven. Wij vragen wel aandacht voor de volgende punten.

- In het MIRT-projectenboek staat dat Rijk en regio bij de start van de verkenning hebben afgesproken dat € 200 miljoen ter beschikking staat voor oplossingen die bijdragen aan het aanpakken van het NMCA-knelpunt A16/Van Brienoordcorridor. Op basis van de eindresultaten van de MIRT-Verkenning en de voorgenomen Voorkeursbeslissing zullen de bijdragen van Rijk en regio worden bepaald. Daarom verbaast het ons dat onder het kopje 'kosten' vaak een 'pm' staat. Waarom is het niet mogelijk (gebleken) om de alternatieven van een (ruwe) kosteninschatting te voorzien? Hoe kan er een reële keuze worden gemaakt als de kosten niet inzichtelijk zijn?
- Wij voorzien een 'verplaatsingseffect' van verkeersstromen zuidwaarts richting Barendrecht A15 en noordwaarts richting A20. Aan de zuidkant van de corridor zou de meekoppelkans afslag Barendrecht wellicht soelaas kunnen bieden (ook in het licht van de aanleg van een industrieterrein met fors meer vrachtwagenbewegingen tot gevolg). In het kader van de MKBA is het goed te beseffen dat op dit traject nu al jaarlijks 4,1 miljoen euro aan economische schade wordt geleden als gevolg van filedruk.
- Het is ons overigens onduidelijk wat bedoeld wordt met 'kritische verkeersstromen' in alternatief B. Uitleg in de beslisinformatie verdient aanbeveling.
- Veel congestie ontstaat door de toename van het vrachtverkeer; Nederland was, is en wordt steeds meer een doorvoerland. Het slim omgaan met omleidingsroutes op het hoofdwegennet tijdens piekuren kan bijdragen aan ontlasting van de A16/Brienoordcorridor en voorkomt ongewenst sluipverkeer in de stad.
- Gaandeweg de onderzoeken is de scope aan de noordkant van de corridor (noodzakelijkerwijs) uitgebreid vanwege de aanpassingen aan het Terbregseplein tengevolge van het project A16 Rotterdam (verbinding A13/A16). Als wij het goed hebben begrepen, is de budgetkant hiervan nog niet verankerd, maar heeft een toename van de benodigde investeringen geen nadelig effect op de besluitvorming ten aanzien van de andere twee deelstudies, aangezien er geen uitruil plaats zal vinden tussen de deelstudies. Een andere opstelling achten wij niet correct.

## Deelstudie Algeracorridor

We hebben het hier over een langslappend dossier: het knelpunt dat deze corridor oplevert en het verlies aan leefkwaliteit in de gemeenten die door de corridor worden geraakt zijn reeds lang in beeld. Met het oog op het element tijd zoals eerder beschreven, gaat de voorkeur uit naar de meest robuuste oplossing op de lange termijn, zowel vanuit de belangen van om- en aanwonenden bezien, als vanuit het belang van de transportsector. Als wij het goed hebben begrepen, is het mogelijk verschillende oplossingen uit de afzonderlijke alternatieven over het gehele traject met elkaar te combineren, waardoor gekomen kan worden tot een maximale capaciteit van deze corridor met de hoogste mate van doorstroming. Verbreding van en aanpassing aan de Algerabrug is daarbij een beter perspectief dan de brug te laten zoals die nu is, al was het alleen maar vanuit het perspectief van maximale verkeersveiligheid.

In deze deelstudie voegt het benutten van meekoppelkansen veel toe. Zo kan het realiseren van een ongelijkvloerse kruising op het Capelseplein een goede oplossing zijn om de capaciteit en doorstroming op de corridor te vergroten. Datzelfde geldt voor herinrichting van andere omliggende knooppunten en kruisingen. Tevens kan hiermee worden voorkómen dat het verkeer op het omliggende wegennet (zoals de Abram van Rijckevorselweg N210 toeneemt). Dit is mede van belang in het kader van de veiligheid in zijn algemeenheid, nu deze corridor de enige ontsluiting vormt aan de westkant van de Krimpenerwaard. In dit verband is ook de aanbeveling van de transportsector relevant. Zij pleit ervoor om in de MKBA-analyse verder te kijken dan de situatie op de Algeracorridor zelf.

Meekoppelkansen zijn er ook waar het gaat om het langzaam verkeer. De mogelijkheid van een snelfietsroute tussen Rotterdam en Krimpen aan de IJssel is niet benoemd in de tekst van de beslisinformatie, maar is wel opgenomen op het kaartje. De realisatie van een dergelijke fietsverbinding zal eraan bijdragen dat er gemotoriseerd verkeer van de Algeracorridor wordt afgeroomd.

In het kader van de doelstelling 'kansen voor mensen' krijgt het werken, maar ook het gebruik kunnen maken van de faciliteiten in Rotterdam voor de bewoners van de gemeenten aan de oostkant van de stad een forse impuls indien de afstand in reistijd verkleind wordt. Naar onze mening ontbreekt het in de beslisinformatie aan onderliggende onderzoeken die dit aspect afdoende meenemen. Daarmee krijgt deze doelstelling in de deelstudie Algeracorridor onvoldoende invulling. Ten aanzien van de verbetering van de stedelijke leefkwaliteit merken wij het volgende op. Doorstroming op de corridor is het hoofddoel van deze deelstudie. Daarnaast is het scheiden van langzaam en gemotoriseerd verkeer een belangrijk aspect (ook door de realisatie van een extra fietsbrug in noordelijke richting). De onderliggende studies laten echter zien dat met de onderzochte alternatieven weinig winst wordt behaald waar het gaat om vermindering van geluidsoverlast en verbetering van de luchtkwaliteit. Dat is teleurstellend en het Omgevingsberaad vraagt nadrukkelijk aandacht voor deze zaken in de planuitwerkingsfase. Waarbij het benutten van meekoppelkansen wellicht tot een robuuster en toekomstbestendiger beeld leidt dan het inzetten op mitigerende maatregelen.

## Naschrift

Het Omgevingsberaad heeft met verbazing kennisgenomen van de ontwikkelingen van vorige week. De inkt van de beslisinformatie is nauwelijks droog, een aantal onderzoeken is nog niet afgerond, de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning moeten officieel nog bijeen komen, het participatietraject is nog niet afgerond en desalniettemin spreken drie colleges publiekelijk al hun voorkeur uit.

De werkwijze van de colleges is in onze ogen op zijn minst verwonderlijk:

- op procesniveau, omdat daarmee het besluitvormings- en participatieproces zijn doorkruist doordat
  - op dat moment nog niet alle onderliggende informatie voorhanden was en (en nog niet is) en
  - het Q-team en het Omgevingsberaad hun adviezen nog niet hadden uitgebracht en
- op inhoud, omdat
  - de projectorganisatie de beslisinformatie met alle onzekerheden daarbinnen nog niet had kunnen toelichten en
  - de adviezen van het Q-team en het Omgevingsberaad inhoudelijk in de besluitvorming niet konden worden meegenomen.

In de keuzes komen inhoudelijke argumenten op tafel die in het participatieproces in elk geval niet aan de orde zijn geweest en die ook in de beslisinformatie niet terug te vinden zijn, waaronder financiële afwegingen en de verstrengeling van dossiers die niet kenbaar waren in dit proces. De gemaakte keuzes zijn daarmee op zijn minst onnavolgbaar, hetgeen onwenselijk is in een democratisch bestel.

Het Spelregelkader waarmee alle participanten (ook de bestuurlijke) het participatieproces in 2020 in gingen, spreekt onder meer over 'elkaar niet onverwacht verrassen'. De hiervoor beschreven handelwijze past daar geenszins in. Ongeacht de inhoudelijke uitkomst van het BO-MIRT van 10 november a.s. is het participatieproces met de wijze van handelen van de drie gemeenten op zijn minst doorkruist. Met name met het oog op het vervolgproces verzoeken wij u om dit te bespreken tijdens het bestuurlijk overleg en de uitkomst hiervan aan ons terug te koppelen.

-----