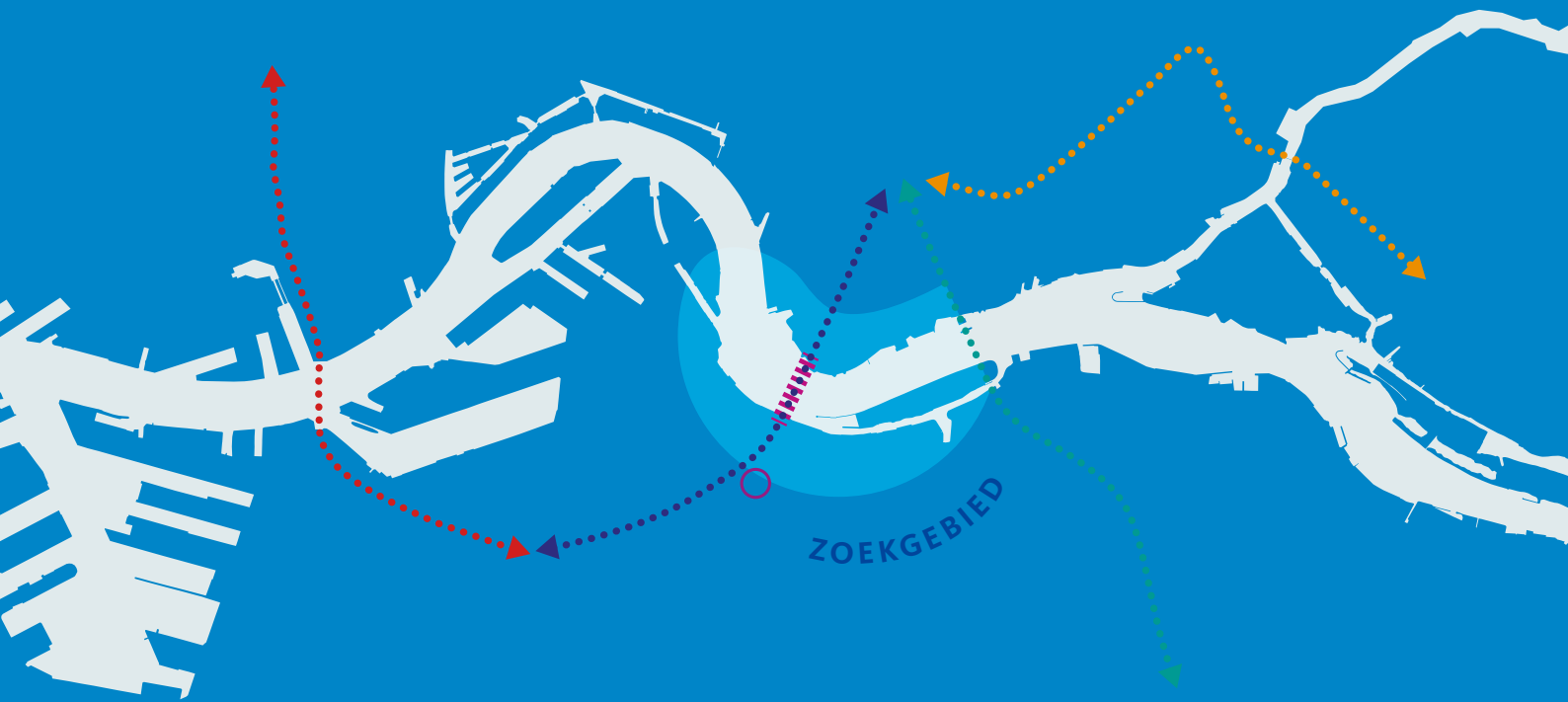


# Belevingswaardenonderzoek MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam - deel 2



606 gesprekken op 20 plekken

  
oever-  
verbindingen  
MIRT-verkenning regio Rotterdam

**OPINIE  
PIJLERS**  
in gesprek met bewoners

# Belevingswaarden onderzoek MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam deel 2

**Belevingswaardenonderzoek MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam**

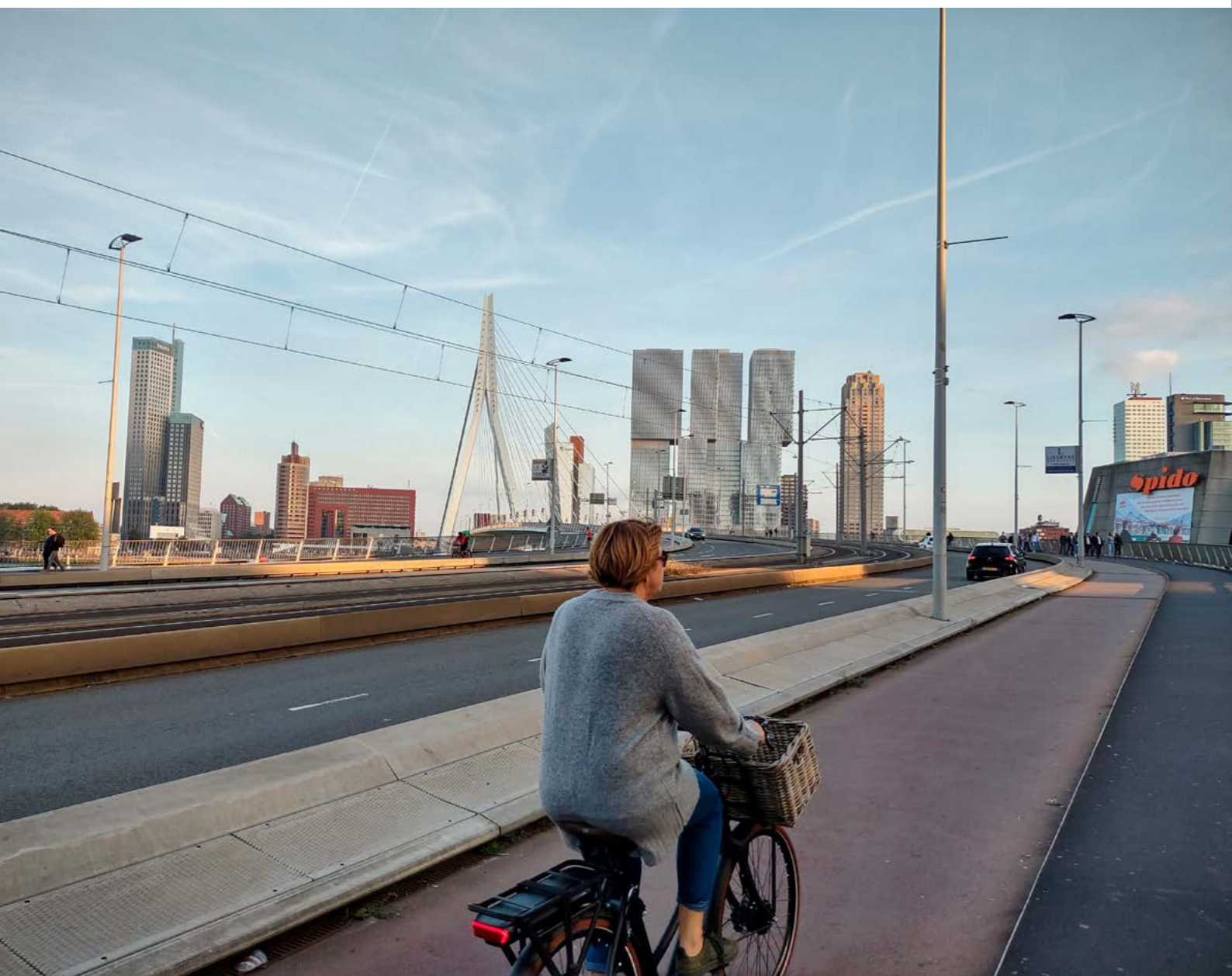
Onderzoeksbureau Opiniepijlers, november 2021  
**In opdracht van** de projectorganisatie MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam

**Samenstelling** Reinder Boeve en Frank Bolder  
**Interviews** Fred Eggink, Reinder Boeve, Frank Bolder, Tessa Ariaans, Maurice Doppen en Hans Teunissen  
**Graphics, ontwerp en opmaak** Louman & Friso ontwerp bureau  
**Foto's** Opiniepijlers

## Disclaimer

- Uitspraken, conclusies en aanbevelingen zijn gebaseerd op gesprekken met respondenten. Feiten, aantallen en cijfers zijn verwerkt zoals ze zijn genoemd in deze gesprekken en niet verder getoetst.
- Leeswijzer diagrammen: bij een deel van de vragen kon gekozen worden uit meerdere antwoorden. In dat geval kan het percentage hoger zijn dan 100 procent.

606 gesprekken op 20 plekken



## Inhoud

<b>1. Managementsamenvatting</b>	<b>6</b>
<b>2. Beschrijving van de werkwijze, achtergronden, verantwoording</b>	<b>12</b>
<b>3. Uitwerking per gebied</b>	<b>16</b>
A - Kralingen/De Esch	17
B - Rotterdam Zuid	23
B1 - Maastunnel, Zuidplein	25
B2 - Beijerlandselaan, Veranda, sportpark Olympia	30
C - Capelle aan den IJssel	35
D - Krimpen aan den IJssel	41
E - Krimpenerwaard	46
<b>4. Uitwerking per deelstudie</b>	<b>51</b>
Oeververbinding & OV	51
A16 Van Brienoordcorridor	52
Algeracorridor	53

# 1.

## Managementsamenvatting

### Inleiding

Dit belevingswaardenonderzoek (deel 2) is geïnitieerd in het kader van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. In dit Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport worden diverse oplossingen uitgewerkt om de bereikbaarheid en doorstroming in de regio te verbeteren. Op diverse plaatsen in de stad en in de regio krijgen inwoners hier direct mee te maken. In dit onafhankelijke onderzoek is in kaart gebracht welke belevingswaarden inwoners toekennen aan hun woonomgeving en welke impact ze van de maatregelen verwachten als het project wordt uitgevoerd. Hiervoor is gevraagd naar meningen, ideeën en emoties die inwoners, OV-gebruikers, weggebruikers, et cetera ervaren in de regio Rotterdam.

Voor het onderzoek dat voor u ligt zijn 606 respondenten van de betrokken gemeenten (Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard) op een onbevooroordeelde manier geïnterviewd. Aan dit onderzoek is een beperkter onderzoek voorafgegaan waarbij ruim 50 inwoners van genoemde gemeenten telefonisch zijn geïnterviewd. Voor deze werkwijze is gekozen vanwege de toen geldende corona-regels. De respondenten voor dit beperkte onderzoek zijn geworven via de nieuwsbrief.

Het onderzoek voor dit rapport is uitgevoerd op een aantal locaties in de wijken die te maken krijgen met de projectmaatregelen. Dat gebeurde middels ad random straatgesprekken. Om ook voldoende jongeren te bereiken zijn tevens bij sportverenigingen en op campussen gesprekken gevoerd.

Het voorliggende onderzoek is uitgevoerd in een groter gebied en met veel meer respondenten dan het eerste onderzoek. Om die reden kunnen we nauwkeuriger aangeven wat er breed leeft. Ook waren de straatgesprekken een gelegenheid om over meer onderwerpen te spreken, door de ongedwongen en spontane setting gaven mensen – meer nog dan aan de telefoon - zonder agenda of bijbedoelingen aan wat op hun hart ligt.



### Houding van de respondenten

Voor straatgesprekken zijn Rotterdam en de drie regiogemeenten geschikte plaatsen. Respondenten geven gemakkelijk hun mening en ze hebben over het algemeen een duidelijke mening. Rotterdammers zijn trots op hun stad en ze zeggen dat ook. Ook in de andere gemeenten praten respondenten makkelijk en merken we een grote belangstelling voor wat er in de buurt gebeurt en wat bewoners kunnen verwachten.

Nagenoeg iedereen stelt op prijs dat ze actief worden benaderd om het gesprek aan te gaan. Respondenten zeggen dat ze serieus genomen worden, en dat ze dat belangrijk vinden.

### Informatieniveau

Op vrijwel alle locaties zijn respondenten nauwelijks op de hoogte van de plannen, met uitzondering van De Esch, Kralingen en Feijenoord waar respondenten meestal wel weten wat er speelt. Voor het overgrote deel van de respondenten was het moeilijk in te schatten welke voordelen de infrastructurele plannen op de persoonlijke (woon)situatie zou hebben. Dat klinkt logisch: hoe groter de afstand tussen de eigen woonomgeving en het te realiseren project, hoe minder specifieke betrokkenheid. De informatiegraad is met name laag in Rotterdam Zuid - waar inwoners mogelijk wel een belang hebben bij een verbinding met Noord.

Tegelijkertijd ervoeren de interviewers dat veel passanten wel nieuwsgierig zijn naar de nieuwe verbindingen. Velen tuurden voor en tijdens het gesprek naar de overzichtskaart die op elke locatie stond opgesteld.

### Belevingswaarde

Overall waar we inwoners spraken, proeven we tevredenheid. Veel voorbijgangers die we spreken, voelen zich thuis in hun buurten. In Rotterdam Zuid spreekt bijvoorbeeld menigeen over zijn eigen buurt als een 'dorp in de stad', met veelal fijne burens en alle gemakken in de nabijheid. De hoge waardering voor de eigen woonomgeving, bereikbaarheid en voorzieningen gaat hier wel ook gepaard met klachten over overlast.

Ook respondenten in De Esch/Kralingse Zoom zijn lovend over de buurt waar ze wonen, hoewel de winkelvoorzieningen in De Esch aan de magere kant zijn. De wijk heeft wat meer met overlast te maken gekregen, maar verder wonen respondenten er goed. De bereikbaarheid van de stad is voor de meeste mensen een pluspunt. Er zijn mensen die de auto in de stad gebruiken, maar de meeste mensen die we spreken kiezen voor het openbaar vervoer.

In Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en de Krimpenerwaard zien we de hoogste waardering voor het wonen en de buurt. Een kleine groep inwoners, vooral omwonenden in Capelle en Krimpen aan den IJssel, heeft dagelijks te maken met de verkeersdruk op de Algerabrug en dat drukt op hun waarderingcijfer. Wat verder van de brug oordelen respondenten milder.

### Openbaar vervoer

De waardering voor het openbaar vervoer is in het algemeen hoog. Respondenten kunnen overal komen dankzij een dicht netwerk en geven om die reden hoge cijfers. In veel gesprekken zien respondenten het openbaar vervoer als een goed alternatief voor de auto. Met name in De Esch en Kralingen hebben we gesproken met mensen die de auto hebben weggedaan of dat van plan zijn.

De gesprekken laten wel een duidelijk verschil zien in de beleving en het gebruik van het openbaar vervoer in Rotterdam en de regiogemeenten Capelle,



Krimpen en Krimpenerwaard. De auto is in deze gemeenten het belangrijkste vervoermiddel, vooral voor het werk. Gesprekken gaan eerder over vermindering van het autogebruik dan over het wegdoen van de auto. De fiets is lokaal een belangrijk vervoermiddel. OV wordt soms structureel gebruikt, maar meestal incidenteel. Respondenten noemen diverse prikkels om het OV te stimuleren, zoals een metroverbinding met Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek, het meenemen van fietsen in de metro en het stimuleren van het fietsgebruik naar Capelsebrug door parkeerregulering voor auto's bij dit station.

### A16 Van Brienoordcorridor

Mensen met een auto die dicht bij de A16 wonen, gebruiken de snelweg vaak. Ze geven aan dat het een pluspunt is om dicht bij deze uitvalsweg te wonen. Files ontwijken ze door hun vertrektijd aan te passen. Voor een groot aantal van de ritten gebruiken deze respondenten de snelweg voor een lokaal ritje. Dit hangt samen met het beperkte aantal alternatieven.

Lang niet iedereen heeft iets met de Van Brienoordbrug en de A16. Met name in Rotterdam Zuid is het een route waar weinig respondenten gebruik van maken. Door de bank genomen zegt de helft van hen de Van Brienoordbrug nooit te gebruiken. Dat heeft voor een deel te maken met de populariteit van het openbaar vervoer bij deze inwoners. Sommigen hebben geen auto, anderen hebben er wel een maar hoeven er nooit deze brug mee over.



Plattegrond  
MIRT-verkenning  
Oeververbindingen  
regio Rotterdam

Overlast van de A16 hebben de meeste respondenten niet. Ook in woonwijken dicht bij de snelweg ervaart lang niet iedereen hinder. Er is bij sommige inwoners wel sprake van overlast door verkeerslawaai en fijnstof.

### De oeververbinding Kralingse Zoom – Zuidplein

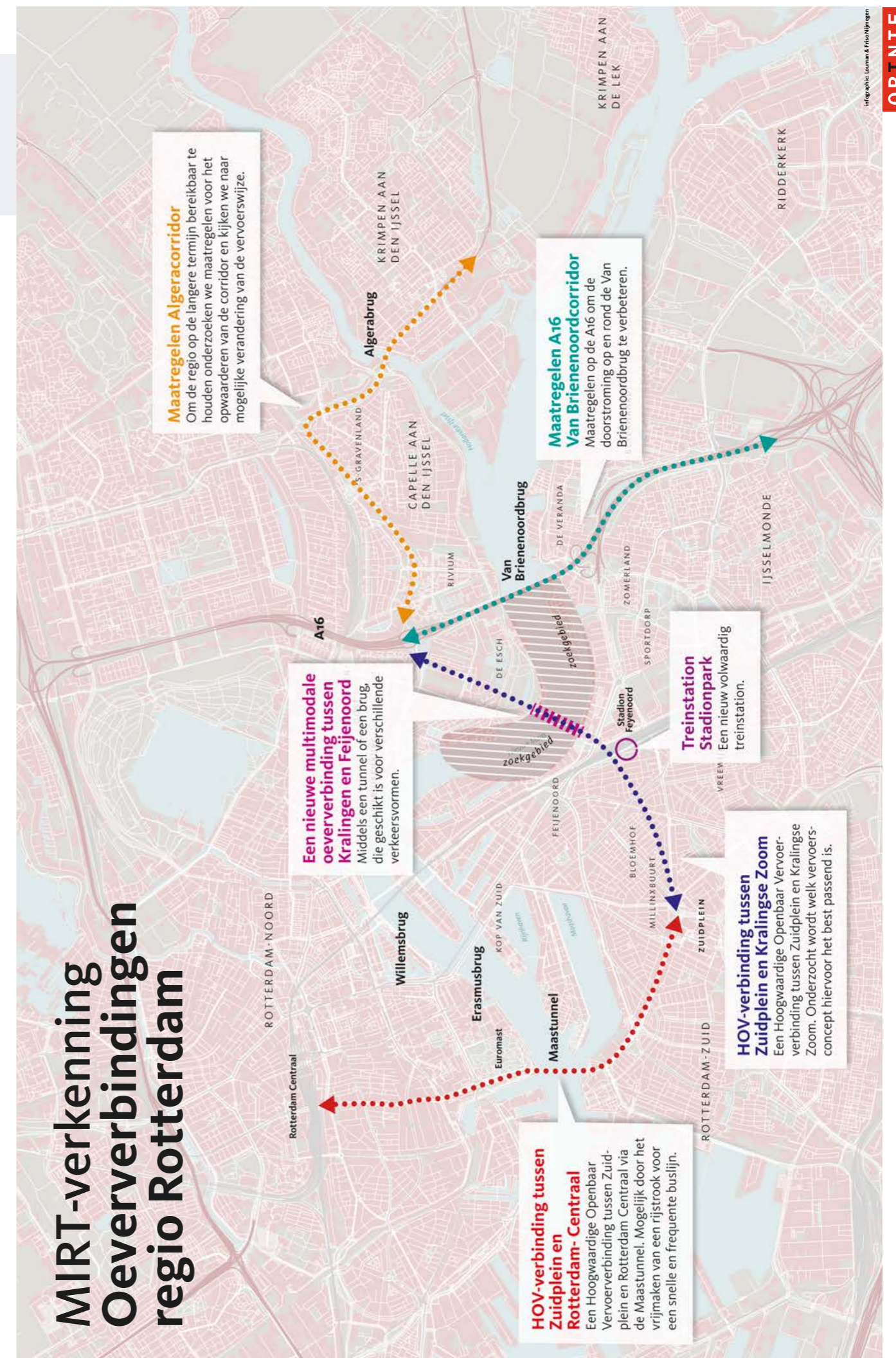
Veel respondenten reageren positief op de plannen voor OV tussen Zuidplein en Kralingse Zoom. Betere OV-verbindingen zullen verkeersdruk tegengaan en zijn goed voor Rotterdam: voor de cohesie van de stad, de ontwikkeling van Zuid en beperking van het autogebruik. Anderen zien een brug of een tunnel als een te grote ingreep. Die zorg zien we het meest in De Esch.

Respondenten kwamen vaak met ideeën en opvattingen bij de vraag of er een brug of tunnel moet komen. Zo komen er spontaan gedachten los over de iconische brug die er zou moeten komen, passend in het rijtje van Erasmus- en Willemsbrug en De Hef. Of ze zien een tunnel wel zitten als deze uitpakt als een tweede Maastunnel, of als tunnel voor de metro.

### Algeracorridor

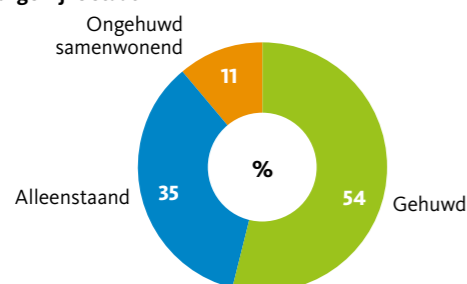
De Algeracorridor roept twee soorten reacties op. Direct omwonenden merken de verkeersdruk, geluidsoverlast en fijnstof dagelijks. Respondenten die wat verder wonen ergeren zich vooral aan de lange wachttijden. Opvallend is daarnaast dat weinig mensen geïnformeerd zijn over de plannen voor de Algeracorridor.

Respondenten in de directe nabijheid zijn eveneens bezorgd over de ontwikkelingen in kantorenwijk Rivium, waarvoor plannen bestaan om deze om te bouwen naar een woonwijk. Volgens respondenten is sprake van een autoluwe wijk met een beperkt aanbod van parkeerplaatsen. Omliggende buurten maken zich zorgen dat het autobezit na verloop van tijd zal toenemen en dat er dan bij hen in de wijk geparkeerd gaat worden.

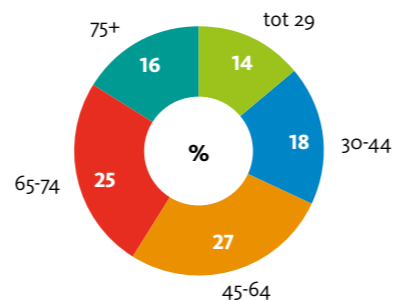


## 2. Beschrijving van de werkwijze, achtergronden, verantwoording

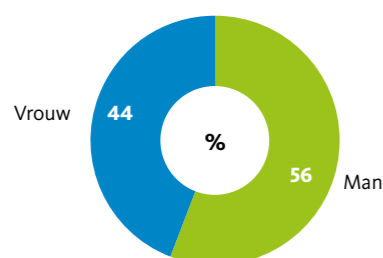
**Burgerlijke staat**



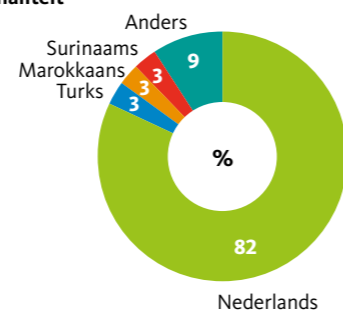
**Leeftijd**



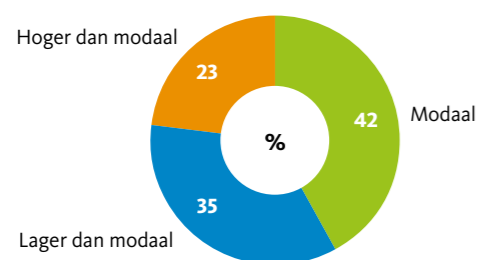
**Geslacht**



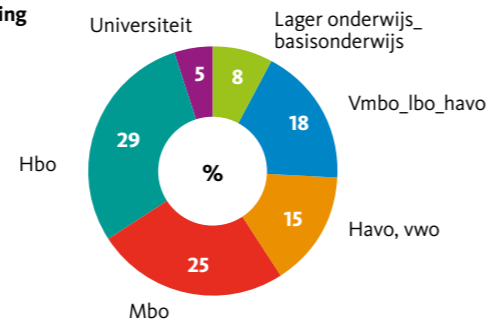
**Nationaliteit**



**Inkomen**



**Opleiding**



## 2.

## Verantwoording

In september 2021 hebben 606 inwoners, OV-gebruikers en jongeren van de gemeenten Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard hun mening gegeven over de MIRT verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en de daaruit voortvloeiende maatregelen. Voor verdeling respondenten over locaties zie \*)

Het doel van het belevingswaardeonderzoek is om een goed beeld te krijgen van de 'zachtere waarden' die een rol spelen bij deze maatregelen. Welke belevingswaarden kent de omgeving toe aan het projectgebied? Welke impact verwachten inwoners als het project straks wordt uitgevoerd? Daarbij is niet alleen gekeken naar bedreigingen maar ook naar kansen.

De uitkomsten van het belevingswaardeonderzoek zijn input voor:

- Het opstellen van de zachte waarde kaarten
- De ontwerpen in de beoordelingsfase
- Het vervolgonderzoek 'Kansen voor mensen en stedelijke leefkwaliteit'

De interviewers van Opiniepijlers zijn namens de projectorganisatie in gesprek gegaan met inwoners, OV-gebruikers en jongeren. De interviews zijn gehouden in de periode van dinsdag 14 tot en met zaterdag 25 september. De gesprekken zijn gevoerd op basis van gestandaardiseerde vragenlijsten, samengesteld in overleg met opdrachtgever en gebruikt als leidraad voor het gesprek.

In totaal werden 606 diepte-interviews afgenomen, verdeeld over straatgesprekken bij de discussiebus (506), gesprekken met jongeren (78) en reizigers en chauffeurs van lijn 44 en op stations en halteplaatsen in de bezochte wijken (22). De discussiebus heeft op locaties gestaan in wijken die te maken krijgen met de maatregelen binnen dit project; in dezelfde wijken zijn gesprekken gevoerd met jongeren bij sportverenigingen, op straat en op campussen. In totaal zijn op 20 locaties gesprekken gevoerd. Voor gesprekken met OV-reizigers zijn we o.a. meegereisd met lijn 44 en hebben we op verschillende OV-stations gestaan.



Jongeren zijn als aparte doelgroep in het onderzoek opgenomen omdat zij huidige en toekomstige bewoners zijn van de stad, huidige en toekomstige gebruikers van het OV en idem wat betreft gebruik van voorzieningen. De interviews namen per gesprek ongeveer twintig minuten tot een half uur in beslag. Uit het onderzoek komt naar voren dat respondenten over het algemeen best tevreden zijn met de huidige situatie. Omdat het project gericht is op de lange termijn waarbij het drukker zal zijn door onder andere de realisatie van woningbouw- en infrastructuuropgaves is het goed om te benadrukken dat maar weinig respondenten een helder beeld hebben van de omvang en impact van deze opgave. Over het algemeen reageren respondenten vooral vanuit het hier en nu. Ze vinden het lastig om een voorstelling te maken van de toekomst en gaan daarbij uit van aannames.

In de gesprekken is de mening van respondenten in kaart gebracht, maar ook hun zorgen, wensen, belangen én de kansen die zij zelf zien. Representatief voor alle inwoners in de regio Rotterdam waren de gesprekken natuurlijk niet. Wel gaven ze – mede door de vele locaties en diversiteit aan publiek - een breed inzicht in wat er onder inwoners speelt rond leefbaarheid en mobiliteit. Daarnaast werden de interviews gebruikt als informatieoverdracht, over de maatregelen en de achtergronden. In de gesprekken is steeds benadrukt dat er een grote opgave ligt, en dat de inhoud van de gevoerde gesprekken als input dient voor de uiteindelijke vorm van de plannen.

Opiniepijlers voert onafhankelijk onderzoek uit; het vervult in de informatievergarig en verwerking een neutrale rol. Onze interviewers leggen in de gesprekken een directe relatie tussen opdrachtgever en respondenten. Dat stellen ze op prijs: ze geven graag hun mening en vinden het in beginsel

**\* Verdeling 606 respondenten over locaties**

- Omgeving Kralingen, De Esch (standplaatsen: winkelcentrum De Esch metrostation Kralingse Zoom Studentenvoetbalvereniging Antibarbari Hogeschool Rotterdam Campus EUR) *93 respondenten*

- Omgeving Maastunnel, Zuidplein (standplaatsen: fiets- en voetgangers- tunnel Maas (zuidkant) en Zuidplein. Op diverse locaties in de wijk op straat met jongeren gesproken) *199 respondenten*

- Omgeving Beijerlandselaan, Veranda, sportpark Olympia (standplaatsen: Beijerlandselaan en Cor Kieboomplein Voetbalverenigingen FC IJsselmond. Op diverse locaties in de wijk op straat met jongeren gesproken) *93 respondenten*

- Capelle aan den IJssel (standplaatsen: supermarkt Fascinatio winkelcentrum Puccinipassage metrostation Slotlaan VV CKC voetbalvereniging Capelle sportpark Giraffestraat. Op diverse locaties in de wijk op straat met jongeren gesproken) *95 respondenten*

- Krimpen aan den IJssel (standplaatsen: winkelcentrum Crimpenhof. Op diverse locaties in de wijk op straat met jongeren gesproken) *74 respondenten*

- Krimpenerwaard (standplaatsen: winkelcentrum Hoofdstraat Krimpen aan de Lek. Op diverse locaties in Krimpen op straat met jongeren gesproken) *52 respondenten*

positief dat opdrachtgevers willen luisteren naar wat er leeft. Ze hebben dat belang onderstreept. De interviews hebben geresulteerd in ruim 24.000 datagegevens; deze zijn verwerkt, geanalyseerd en samengevat. We volgden bij de uitwerking twee lijnen: de eerste lijn geeft resultaten per locatie weer, de tweede resultaten per deelstudie van de MIRT-verkenning. Deze twee lijnen overlappen natuurlijk deels, maar versterken elkaar ook en geven gezamenlijk meer inzicht. Zoals: wat vinden geïnterviewden in Rotterdam Zuid van de nieuwe oeververbinding, en welke boventoon valt er te ontwaren uit de honderden reacties op de diverse locatie als het over dit onderwerp gaat? De resultaten kunnen ingezet worden voor vervolgstappen in dit proces. Ze kunnen bijdragen aan op maat gesneden communicatie en informatievoorziening, beter onderbouwde inhoudelijke keuzes, versterking van de kwaliteit van de plannen en verbreding van het draagvlak.

**Leeswijzer**

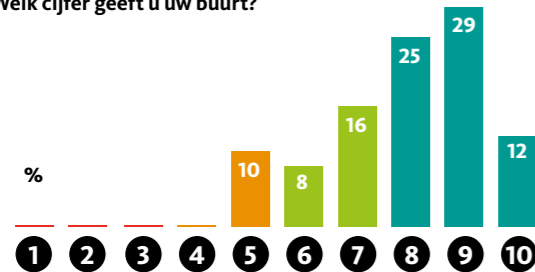
In hoofdstuk 3 geven we de resultaten weer per locatie (Kralingen/De Esch, Rotterdam Zuid, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard). Welke kwaliteiten dichten respondenten toe aan hun eigen woonomgeving en wat vinden ze van (toekomstige) verbindingen per OV, fiets en auto? Wat is de impact van (oever)verbindingen op hun leefomgeving? Opmerkelijke, illustratieve, karakteristieke uitspraken van respondenten lichten we er telkens uit en speciale aandacht is er voor jongeren. In hoofdstuk 4 vatten we samen wat de boventoon voerde als we met respondenten spraken over de drie deelstudies van de MIRT-verkenning. Hoe kijken ze aan tegen de huidige verbindingen, tegen toekomstplannen en welke ideeën hebben ze daarbij?



# 3. Uitwerking van de resultaten

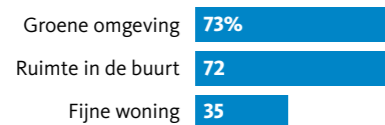
## Belevingswaarde Kralingen/De Esch

Welk cijfer geeft u uw buurt?



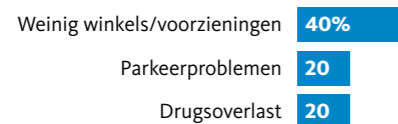
Wat zijn de pluspunten?

Meest gegeven antwoorden:

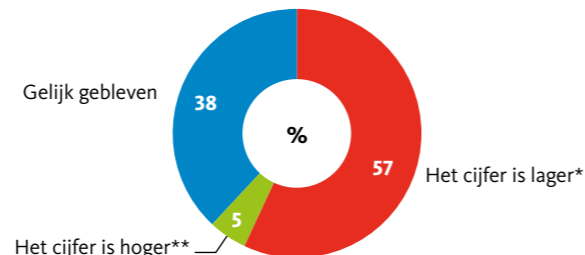


Wat zijn de minpunten?

Meest gegeven antwoorden:



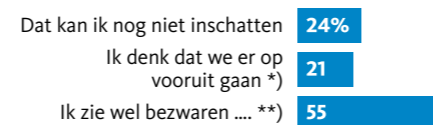
Is het wonen in uw wijk ten opzichte van vijf jaar geleden veranderd?



- \*) • Overlast op straat  
• Meer verkeer  
• Mentaliteit wordt harder,  
• Vervuiling van de omgeving

- \*\*\*) • Meer voorzieningen  
• Meer horeca

Welke invloed heeft het plan op uw omgeving?



- \*) • Er komt een goede verbinding tussen Zuid en Noord

- \*\*\*) • De plannen gaan ten koste van de leefbaarheid en natuur  
• Het wordt hier drukker en dat gaat ten koste van het groen  
• We krijgen mogelijk een brug voor onze neus  
• Er komt meer verkeer  
• Dit gaat ten koste van De Esch

# 3.

## Standplaatsen

winkelcentrum De Esch  
metrostation Kralingse Zoom  
Studentenvoetbalvereniging  
Antibarbari  
Hogeschool Rotterdam  
Campus EUR



## A. Kralingen, de Esch

In dit hoofdstuk staan de resultaten weergegeven per locatie. Achtereenvolgens behandelen we Kralingen/de Esch, Rotterdam Zuid, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard. Voor elke locatie vatten grafieken samen wat er leeft. Per stadsdeel of gemeente gaan we in op hoe inwoners hun woonomgeving beleven, hoe ze het openbaar vervoer ervaren, hoe hun autogebruik is (waarbij we inzoomen op de A16) en op welke manier ze deelnemen aan het langzaam verkeer. Ook is er telkens aandacht voor mobiliteitsthema's die onder jongeren leven.

## Belevingswaarde

Respondenten in De Esch en Kralingse Zoom geven hoge cijfers voor de groene omgeving. Mensen wonen er graag en laten dat ook horen. De meeste respondenten zeggen trots te zijn op hun wijk. Een dorp in de stad, is het meest genoteerd tijdens onze gesprekken bij winkelcentrum de Esch en bij Kralingse Zoom. Het uitzicht op de scheepvaart en de centrale ligging in de stad noemen respondenten als bonus.

Daar staat tegenover dat de winkelvoorziening in De Esch beperkt is en dat de wijk de laatste jaren ook te maken krijgt met drugsproblematiek en parkeerproblemen. Om die reden zeggen respondenten ook dat het woonklimaat teruggelopen is. In een dynamisch manifest (zie \*) hebben buurtbewoners uiteengezet hoe ze aankijken tegen de toekomst van deze wijk.

In het manifest noemen buurtbewoners onder andere de bouwplannen van de gemeente een ontwikkeling die goed in de gaten gehouden dient te worden. Belangrijk onderwerp van gesprek is de oeververbinding tussen de Esch en Feijenoord. Iets meer dan de helft van onze respondenten vreest dat de wijk de komende jaren ingrijpend zal veranderen door de nieuwe oeververbinding en woningbouw. De oeververbinding niet zien of horen is voor hen het uitgangspunt.

Respondenten weten van de plannen maar zijn niet bekend met de omvang en de impact. Het is een aanname. De andere helft wordt gevormd door inwoners die vinden dat de wijk erop vooruitgaat (bereikbaarheid, voorzieningen) en inwoners die zich nog geen mening hebben gevormd.

\* pagina 18

\* De kernwaarden van De Esch waren eerder onderwerp in een zogeheten waardentraject waarvoor het initiatief werd genomen door het Buurtcollectief en met deelname vastgoedeigenaren en de Gebiedscommissie van de gemeente Rotterdam. Behalve een fotowedstrijd werden onder het motto Echt de Esch zes open ateliers georganiseerd, omschreven als een zoektocht naar de kernwaarden van de wijk. Kernvragen zijn: wat is van waarde om te behouden, wat moet worden versterkt en wat missen we nog in De Esch.

De kwaliteiten van de wijk komen overeen met het onderzoek van Opiniepilers. Ruimte, rust en een bijzonder gebied, een dorp in de stad. En een gebied waar inwoners trots op zijn. Woningbouw wordt niet afgewezen - belangrijk voor een eigentijds winkelcentrum - maar met een dichtheid die past bij het gebied. Inwoners vinden het belangrijk dat toekomstige ontwikkelingen de bijzondere waarde van De Esch juist versterken. Over de oeververbinding zegt het Buurtcollectief dat het geen oplossing mag zijn voor doorgaand autoverkeer of mag leiden tot een splitsing van de wijk.

Communitybuilding is belangrijk voor de wijk, constateert het Buurtcollectief. "Tijdens de open ateliers is gebleken hoezeer we het overleg met de gemeente en institutionele partijen hebben gemist."

## Quotes

- *De Esch is een onverwachte ruimte in de stad.*
- *Een oeververbinding betekent dat het hier drukker wordt en dat gaat ten koste van het groen.*
- *Als lokaal verkeer niet meer op de A16 kan dan wordt het probleem verlegd. Dan krijgt De Esch nog meer te maken met sluipverkeer.*
- *We hebben vrienden in Zuid, met een nieuwe verbinding zijn we vanaf Kralingse Zoom sneller aan de overkant.*
- *Ik ga hier nooit meer weg. Ik hoop alleen dat de nieuwe oeververbinding onze wijk niet in tweeën deelt.*

## Openbaar vervoer

Respondenten in deze wijk die voorstander zijn van een nieuwe oeververbinding verwachten een versterking van het openbaar vervoer en een impuls voor het gebruik. Respondenten overwegen vaker gebruik te maken van het OV vanwege betere aansluitingen en kortere reistijden.

Drie van de vijf respondenten maken gebruik van het OV. Een klein deel zal daarvan de nieuwe verbinding gebruiken omdat ze dan sneller op de plaats van bestemming is. Ze verwachten er een impuls van voor het OV, maar het is geen langverwachte wens die dan in vervulling zou gaan. Ze zijn tevreden met de huidige verbinding, met een nieuwe verbinding zou het iets sneller gaan.

## Quotes

- *Zet meer in op OV. Er moet een metro komen vanaf Kralingse Zoom tot Zuidplein, een goede noord-zuid verbinding.*
- *Door een goede metroverbinding kunnen mensen bij Kralingse Zoom parkeren en is er minder verkeer in de stad.*
- *Zorg voor meer P@R aan de rand van de stad zodat er minder auto's in de stad komen.*
- *We hebben meer behoefte aan een goede metrolijn dan aan nog een oeververbinding voor auto's.*

## Autogebruik / A16

De Esch en Kralingen zijn de wijken waar de auto het vaakst is genoemd. Vooral vanwege de beperkingen van de stad (parkeren, files) en de discussie aan de keukentafel over het inruilen van de auto voor de fiets. Binnen de stad wordt de auto vaak al niet meer gebruikt, alleen voor zware artikelen die niet op de fiets of via het OV vervoerd kunnen worden. Meerdere gezinnen hebben hun auto weggedaan en gebruiken nu vooral de fiets en het OV. Als het nodig is

wordt een auto gehoord. Respondenten geven aan zoals ook naar voren komt in de ontwerpateliers van het Buurtcollectief dat het primaat van de auto bij inrichting en gebruik van de openbare ruimte niet meer van deze tijd is en moet worden aangepast. Ook spreken respondenten over sluipverkeer van de kant van Capelle en de A16.

Van alle Rotterdamse wijken maakt De Esch het meest gebruik van de A16 voor lokale ritten. De weg is aantrekkelijk omdat ze via de stad langer onderweg zijn, 2 op 3 respondenten kiest hiervoor. Als de A16 voor lokaal verkeer wordt beperkt vinden ze het geen probleem om alleen lokale wegen te gebruiken, mits er een goed alternatief is.

Over de A16 en eventuele overlast wordt door respondenten in De Esch en Kralingen verschillend gedacht. Een respondent spreekt van geluidsoverlast, een buurman zegt de weg nauwelijks te horen. Voor een klein deel van de wijkbewoners vormt fijnstof en geluidsoverlast een probleem. Ze horen de snelweg als de wind hun kant op staat en merken fijnstof op tuinmeubels en kozijnen. De meeste mensen noemen het niet of constateren dat ze het niet weten. Voor het overgrote deel is de weg geen hinderfactor. Enkele mensen zeggen dat ze het scheepvaartverkeer wel horen.

## Quotes

- *Ik ben er wel uit om de auto weg te doen, mijn vrouw nog niet.*
- *Laten we het doen zoals in Amsterdam, laten we het autogebruik ontmoedigen.*
- *Ik hoor de airco beter dan het verkeer op de snelweg.*

## Polder de Esch

Het groengebied in de Esch is een populaire bestemming voor een ommetje. Inwoners van De Esch zeggen dat in gesprekken maar hetzelfde horen we in alle uithoeken van de stad en in de Algeragemeenten van dit onderzoek. In de Esch worden ook opmerkingen gemaakt over het fietsen over de Rotterdamse bruggen en de daaraan gekoppelde wens dat de nieuwe oeververbinding een brug zal worden. Er zijn nu al mensen die graag het rondje over de bestaande en nog te realiseren brug willen fietsen. Het is voor meer fietsers een argument om voor een brug te kiezen.

Wat in alle wijken opvalt, maar het duidelijkst in de Esch en Kralingen, is dat respondenten in de coronatijd zijn gaan fietsen vanwege de beperkte dienstverlening in het OV. Respondenten geven aan dat de fiets een goed vervoermiddel is vanwege de bereikbaarheid van het centrum en de omliggende wijken. Het gros van deze groep heeft ervoor gekozen om blijvend gebruik te maken van de fiets.

## Quotes

- *Het mooie uitzicht en de wind in de haren. Ik verheug me nu al op een rondje fietsen over de Rotterdamse bruggen.*
- *Na corona ben ik niet meer met het openbaar vervoer geweest. Ik gebruik nog steeds de fiets.*
- *De Esch is een leuk uitstapje voor Rotterdammers. We zien hier veel Rotterdammers fietsen en wandelen.*

## Jongeren

Op de looproute Erasmus Universiteit-Kralingse Zoom hebben we vooral gesproken met jongeren die op deze ochtend van buiten Rotterdam aankwamen. Hun oordeel over het OV was positief. Tijdens de reis naar Rotterdam waren er soms problemen (aansluiting, vertraging) maar in Rotterdam zelf was er bijna nooit iets. Studenten uit Zuid die we op deze locatie spraken zouden met een

noord-zuid verbinding sneller (via het Zuidplein) naar Kralingse Zoom kunnen reizen; nu gaan ze via Rotterdam Centraal en dan zijn ze wat langer onderweg. Dat vonden ze geen probleem, 'het is niet anders.' Later was dat een houding die we bij veel meer jongeren aantreffen, ze nemen het zoals het komt. "Waarom zouden we ons druk maken over iets waar we niets aan kunnen doen. Als de lijn er snel komt, zou ik er natuurlijk wel gebruik van maken omdat het sneller is."

Van de niet-studenten die we hebben gesproken wil bijna iedereen in Rotterdam blijven wonen. Bij studenten ligt dat anders. Daar zal het eerder richting de helft gaan. De van oorsprong uit Rotterdam afkomstige studenten hoeven niet per se weg, hooguit naar een betere buurt.

Over toekomstige verbindingen hebben ze niet veel gezegd. In het algemeen zijn jongeren zoals gezegd best tevreden met het OV in Rotterdam. Het aanbod is al groot en er zijn meestal ook alternatieven. Afstanden naar haltes worden met de fiets overbrugd.

Als het gaat over de situatie richting 2030, dan geven jongeren aan dat ze bereikbaarheid en voorzieningen in de buurt van hun woonplek belangrijker vinden dan de mogelijke nadelen als geluid en fijnstof.

## Quotes

- *We zijn heel tevreden over het openbaar vervoer.*
- *Ik zou met een nieuwe noord-zuid verbinding iets sneller kunnen reizen maar je hoort me niet klagen dat ik nu iets langer onderweg ben.*
- *Rotterdam is mijn stad. Weggaan zal ik nooit doen. Nooit. En die woning komt er ooit wel.*



## 3. B. Rotterdam Zuid

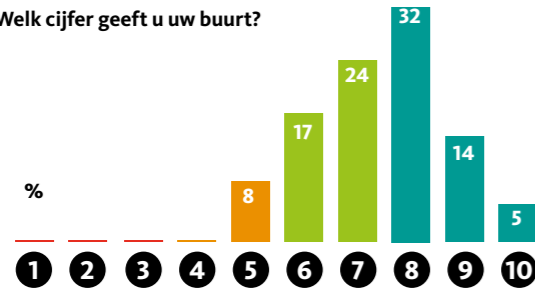
Respondenten geven het wonen in Zuid een ruime voldoende. Ze zeggen zich thuis te voelen. Ze sluiten heus de ogen niet voor de problemen van de grote stad, maar die wegen in de beleving van respondenten nauwelijks op tegen de pluspunten die ze noemen. Veelgenoemd zijn de vele voorzieningen in de buurt, goed openbaar vervoer, een groene omgeving en fijne burens. Nieuwe of verbeterde verbindingen met de rest van stad zullen volgens de meeste respondenten een gunstige invloed hebben op het wooncijfer. Wel heeft lang niet iedereen een duidelijk beeld bij de plannen. Los hiervan overheerst de indruk dat het buurt er de laatste vijf jaar wat achteruit is gegaan. Er wordt meer overlast en vuil op straat ervaren en projectontwikkelaars en huisjesmelkers hebben volgens veel respondenten een negatieve invloed op de cohesie in buurten.

We behandelen de resultaten van onze vier standplaatsen in Rotterdam Zuid in twee afzonderlijke delen: eerst de westelijk gelegen (Zuidplein en Maas-tunnel) en dan oostelijk gelegen (Beijerlandse laan en Veranda).

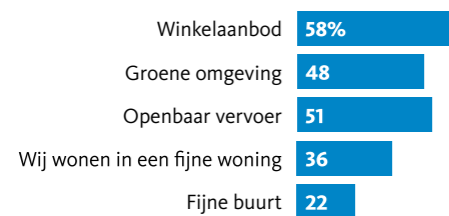
# 3. Uitwerking van de resultaten

## Belevingswaarde Rotterdam Zuid (cijfers gelden voor B1 en B2)

### Welk cijfer geeft u uw buurt?



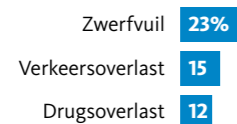
### Wat zijn de pluspunten? Meest gegeven antwoorden:



#### Verder genoemd:

- Activiteiten voor de kinderen
- Dorp in de stad
- Lage huurprijs
- Levendig, vernieuwing, mooie projecten
- Fleurig met bloemen, groen
- Brandweer en politie dichtbij
- Fijn contact met de burens, gezellig, diverse culturen
- Winkelvoorzieningen
- Woning is goed geïsoleerd,
- Goede verbindingen, snel in de stad,
- Het is hier veel diverser dan in noord,
- Fijn wonen, gezellige buurt, mensen groeten elkaar,
- Het sociale ... we hebben van alle burens een sleutel

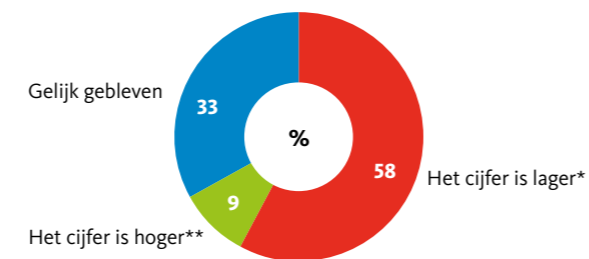
### Wat zijn de minpunten? Meest gegeven antwoorden:



#### Verder genoemd:

- Criminaliteit
- Scooters en fietsers belemmeren doorgang voor scootmobiel en kinderwagens
- Gezellige drukte zorgt voor veel geluid
- Er zijn geen minpunten
- Groen moet beter worden gebruikt voor buurtactiviteiten
- Multiculti
- Vervuiling
- Hangjongeren
- Constant aan het (ver)bouwen
- Druk met verkeer
- Veel junks (overdag opvang, 's avonds op straat)

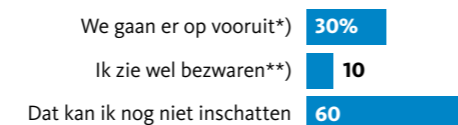
### Is het wonen in uw wijk ten opzichte van vijf jaar geleden veranderd?



- \*) • Buurt is minder veilig
- Overlast op straat
  - Omgeving is vuiler
  - Toename van inwoners met een niet-westerse of West-Europese achtergrond
  - Criminaliteit
  - Veel winkels staan leeg
  - Zie geen verbetering, hoewel dat wel wordt gezegd
  - Beleggers kopen woningen en verhuren ze voor veel geld
  - Huisjesmelkers

- \*\*) • Meer gezinnen met jonge kinderen
- Buurt is veiliger geworden
  - We doen meer samen met de buurt
  - De buurt is opgeknapt
  - Minder drugsoverlast en – criminaliteit

### Welke invloed heeft de oeververbinding op uw omgeving?



- \*) • Betekent meer cohesie voor de stad
- Ik ben sneller op de Kralingse Zoom, waar mijn vrienden zitten
  - Betere en sneller verbindingen met noord
  - Betere verbinding via de Maastunnel
  - Rechtstreekse verbinding met het Zuidplein
  - Het OV wordt een alternatief voor de auto
  - Met een fietspad is het helemaal top

- \*\*) • De automobilist wordt weggepest
- Verschrikkelijk voor het verkeer in de bouwfase
  - Als het een brug wordt zijn we ons uitzicht kwijt



## B1 Maastunnel, Zuidplein

### Standplaatsen fiets- en voetgangers- tunnel Maas (zuidkant) en Zuidplein Op diverse locaties in de wijk op straat met jongeren gesproken

Passanten bij deze standplaatsen - nabij een ingang van het winkelcentrum en het metrostation, respectievelijk de zuidelijke fiets- en voetgangersuitgang van de Maastunnel - roemen de levendigheid van hun woonomgeving, de groene omgeving en hun prettige woningen. Bij het Zuidplein noemen mensen de nabijheid van winkels en het openbaar vervoer het meest als pluspunten. Respondenten benoemen hun buurt als een dorp in de stad, een observatie die we op andere plekken in Rotterdam eveneens vaak hoorden. Het is gezellig in hun buurt, er is een fijn contact met burens, veel mensen hebben een goed gevoel met de diversiteit aan culturen.

Tegelijkertijd zijn er de nadelen van het wonen in een grote stad. De keerzijde van de gezellige drukte is de hoeveelheid lawaai en beleving van overlast. Respondenten ervaren vooral bij Zuidplein verkeersdrukke en zien straatvuil, hangjongeren en ook drugsverslaafden die 's avonds op straat zwerven.

De meeste voorbijgangers die we bij de Maastunnel spraken, wonen in Charlois. Hier is veel waardering voor de groene omgeving, de gezellige buurt en de voorzieningen. Een deel ziet enige achteruitgang, maar ongeveer eenzelfde aantal mensen beoordeelt de toestand van de wijk als stabiel.

Een kleine meerderheid vindt dat de buurt op het vlak van overlast en veiligheid in recente jaren achteruit is gegaan. Een veel kleinere groep geïnterviewden denkt juist dat het steeds beter gaat: die ziet dat er zich meer gezinnen met jongere kinderen in hun buurt vestigen, dat burens meer met elkaar ondernemen.

## Quotes

- *Ik woon vlakbij de Nieuwe Maas, het uitzicht vanuit mijn flat op de stad is waanzinnig.*
- *Ik ben pas geleden hier naartoe verhuisd, ik ben nog verliefd op deze plek.*
- *Je hebt hier goede verbindingen met de rest van de stad en je zit zo op de ring van Rotterdam.*
- *Het is hier veel diverser dan in Noord.*
- *Ik woon in een gezellige buurt, mensen groeten elkaar.*
- *Het groen en de bestrating worden matig onderhouden, er is rondslingerend vuil.*
- *Ik zie geen verbeteringen in mijn buurt. Hoewel ze wel zeggen dat die er zijn.*
- *De laatste jaren is de buurt veiliger geworden.*

### Openbaar vervoer

Een flinke meerderheid van de mensen die we spreken bij Zuidplein reist regelmatig met het openbaar vervoer. We noteren ook vaak een goede waardering voor het OV. Respondenten zien het als de meest efficiënte manier om in de stad van A naar B te komen. Vooral de metro zien ze als een handig transportmiddel.

In Zuid wordt ook het meest positief gereageerd op de kansen en de potentie voor de nieuwe HOV-lijn. Meer dan de helft van de respondenten zegt dat zijn/haar reisgedrag wel eens zou kunnen veranderen. Het gaat hier om respondenten die nu al gebruik maken van het openbaar vervoer en over mensen die nu vaak de auto nemen.

Het OV wordt ook door de meesten als veilig beschouwd, slechts een klein aantal noemt gevoelens van onveiligheid als hindernis om het OV te gebruiken. Wel noemen velen de prijs van reizen per OV te hoog. Ook vinden sommigen dat aansluitingen beter kunnen, dat de frequentie omhoog zou moeten en er mogen opstapplaatsen bij.

Vlakbij de voetgangers- en fietsuitgang van de Maastunnel lag het aandeel OV-gebruikers relatief laag. Logisch, want hier spraken we vooral met passerende fietsers.

## Quotes

- *Met nog beter OV wordt het echt een alternatief voor de auto.*
- *Als er een verbinding komt naar de Kralingse Zoom, ben ik veel sneller bij mijn vrienden die daar wonen.*
- *Het is goed als er betere verbindingen met Noord komen.*
- *Ik ben heel positief over de plannen voor de Maastunnel.*
- *Ik gebruik het OV vaak, maar vind wel dat er een opstapplaats dichterbij mijn huis zou moeten komen.*
- *Ik ben heel tevreden over de metro. Er moeten wel meer bussen en trams bij komen.*
- *De frequentie van het OV zou omhoog moeten, als je wilt dat het een concurrent voor de auto wordt. Want dan kun je je pas echt soepel en snel door de stad bewegen met het ov. Het is hierbij ook belangrijk dat iedereen een zitplaats heeft. Die kans wordt veel groter als je de frequentie opschroeft.*
- *De gemeente moet inzetten op meer metroverbindingen. Dat is de echte concurrent voor de auto in de stad. Maak een ringlijn die door Noord en door Zuid loopt en alle bestaande metrolijnen aan elkaar knoopt.*
- *Ik vind het wel lastig dat je soms lang moet wachten als je net een verbinding mist. Ten opzichte van Noord is hier het OV een stuk minder fijnmazig.*
- *Het OV is voor mij wel duur. Optimalere verbindingen zouden ook wel een plus zijn. Zeker voor mijn partner, hij is hartpatiënt en kan niet ver lopen.*
- *Voor mij persoonlijk is een nieuwe verbinding naar Kralingen momenteel een missing link. Het scheelt mij een enorme omweg als die verbinding er komt. Zuid wordt er als geheel ook beter van, het zal nieuwe bewoners aantrekken.*
- *Ik geef het OV nu al een 8, het is al goed en dat blijft zo als er meer verbindingen bij komen.*
- *Ik neem wel eens de waterbus, maar de frequentie is nu alleen te laag.*
- *De nieuwe noord-zuid verbinding is een prima middel om de auto terug te dringen.*

- Een busbaan in de Maastunnel is natuurlijk altijd sneller. Het is niet per se nodig maar prima als er een betere verbinding komt.
- Ik heb wel eens 15 minuten vastgezeten in de spits. Met een busbaan in de Maastunnel was dat niet gebeurd.

## Op stap met lijn 44

Om een goed beeld te krijgen van de doorstroming bij de Maastunnel zijn we een dagdeel meegereisd met lijn 44, tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein. We hebben op diverse uren van de dag (in en buiten de spits) gesproken met passagiers.

Het vooraf geschetste beeld van deze verbinding (veel vertraging, kan moeilijk op tijd rijden) komt niet overeen met de ervaringen van de passagiers die we hebben gesproken. Op de schaal van 1 tot 10 geven ze de verbinding een 8. Er is grote tevredenheid over buslijn. Hier en daar een enkele kanttekening over te volle bussen in de spits. In piektijden zien enkele respondenten liever twee bussen op dezelfde tijd vertrekken om zo de drukte te spreiden. Ook zouden in de avonduren bussen vaker moeten rijden, maar het waarderingcijfer lijdt daar niet onder.

Als passagiers horen over een aparte busbaan in de Maastunnel dan waarderen ze vooral dat lijn 44 een snellere verbinding wordt.

Een gering aantal reizigers denkt gebruik te gaan maken van de nieuwe verbinding Zuid/Kralingse Zoom. Het overgrote deel van de respondenten niet omdat ze niet in dat deel van Rotterdam hoeven te zijn.

Respondenten zijn in het algemeen zeer tevreden over het openbaar vervoer in Rotterdam. Er zijn genoeg verbindingen, er is altijd wel iets in de buurt. Een enkeling pleit voor een (metro- of bushalte) dichterbij de buurt van de woon-, werk- of studieplek. Naar sommige buitengebieden (buiten Rotterdam) is er behoefte aan meer openbaar vervoer. Verreweg de meeste mensen voelen zich comfortabel en veilig in het Rotterdamse openbaar vervoer.

Chauffeurs noemen lijn 44 een 'prima' lijn. Passagiers zijn het gewend dat we soms wat vertraging oplopen, zegt een chauffeur. "En ze weten dat wij er niets aan kunnen doen." Sinds de veiligheidsmaatregelen zijn aangescherpt reageert het systeem eerder op hoge vrachtwagens en om die reden gaat de slagboom wat vaker naar beneden, legt een chauffeur uit. "Een ongeval op de Van Brienoord merken we ook gelijk. Dan staat hier alles vast." De chauffeur schat dat dat vijf keer per jaar voorkomt.



Een busbaan zou ideaal zijn, zeggen de chauffeurs die we hebben gesproken. Ze zeggen in koor dat er meer vrije busbanen in de stad moeten komen. "Fietsers en voetgangers krijgen ook meer groen in de stad, daar moeten auto's ook op wachten. Bussen zouden ook meer ruimte moeten krijgen."

## Autogebruik / A16

Veel respondenten gebruiken het OV en niet de auto voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer of hebben zelf geen auto. De meeste mensen die we spraken in Rotterdam Zuid rijden daarom zelden tot nooit over de Van Brienoordbrug / A16. Als ze deze route kiezen, weet meer dan de helft de drukke momenten te voorkomen, door wat eerder of later te vertrekken. Deze inwoners staan hier dus slechts af en toe of zelfs nooit in de file. Overlast van de A16 ervaart het merendeel van de respondenten bij Zuidplein en de Maastunnel niet.

## Quotes

- De automobilist wordt langzamerhand de stad uit gepest.

### Dagje uit naar de Maastunnel

De 70-jarige inwoner van Delft komt stralend de fietstunnel uit bij Charlois. "Ik heb heel vaak gedacht de Maastunnel met de fiets te nemen, maar ik zag er een beetje tegenop. Maar het was mooi weer en ik dacht 'het moet nu maar eens gebeuren'. En het ging heel gemakkelijk, het was simpel. Ik ga het nu vaker doen."

### Langzaam verkeer

Met name bij de Maastunnel spraken we veel fietsers. Veel van hen kwamen spontaan met complimenten voor het netwerk van fietspaden in Rotterdam. Een enkeling doet zowat alles op de fiets, gebruikt zelden tot nooit de auto en vermijdt het OV. Sommige geïnterviewden hebben in de coronatijd het fietsen echt ontdekt en willen niet anders meer voor hun woon-werkverkeer.

## Quotes

- *Met nog meer fietsverbindingen erbij is het straks helemaal top geregeld in de Rotterdam.*



### Standplaatsen

Beijerlandselaan en  
Cor Kieboomplein  
Voetbalverenigingen  
FC IJsselmonde

Op diverse locaties in de  
wijk op straat met  
jongeren gesproken

## B2 Beijerlandselaan, Veranda, sportpark Olympia

De cijfers die respondenten aan hun eigen woonomgeving geven, liggen gemiddeld wat lager dan elders in Zuid. Hoewel er zeker positieve punten naar voren komen, zien velen de buurt wel iets achteruitgaan. Respondenten op het Cor Kieboomplein vertellen over de winkels die zijn dichtgegaan. Er is meer overlast en vervuiling en men voelt zich minder veilig in de buurt. Waardering is er vooral voor het eigen huis en de fijne burens in de directe nabijheid.

Dat respondenten dichtbij de Kuip wonen zien velen als iets positiefs, al levert het parkeeroverlast op als Feijenoord thuis speelt.

Ook aan de Beijerlandselaan is de stemming wat minder positief. Het waarderingcijfer voor woongenot ligt iets lager dan elders. Lof is er vooral voor de voorzieningen in de buurt, het openbaar vervoer en de woning. Respondenten noemen overlast die ze ervaren en zwerfvuil als grootste minpunten. Driekwart vindt dat de eigen buurt in recente jaren achteruit is gegaan.

## Quotes

- *We hebben een mooi uitzicht, het is prettig wonen dichtbij het water en dichtbij de Kuip.*
- *We hebben fijne burens en er is weinig overlast.*
- *Ik woon vlak bij de tramhalte, dat is fijn.*
- *We missen de supermarkt en er komen steeds meer huisjesmelkers die panden opkopen.*
- *Het is een rustige en veilige wijk met alle voorzieningen binnen handbereik.*
- *Het loopt terug maar ik zou nooit weg willen.*
- *De buurt is de laatste jaren opgeknapt. Er is ook meer horeca gekomen.*
- *Er wonen nu meer gezinnen met jonge kinderen, de buurt is veiliger geworden.*
- *Er zijn weinig Nederlandse winkels.*
- *Woningen worden gesloopt en dan komen er duurdere woningen voor terug.*
- *Het speeltuintje in mijn straat is niet veilig, er ligt vaak glas, vernielingen zijn er aan de orde van de dag.*





### Echtpaar ziet Rotterdam door de camera

Tinus en Bep de Does zijn met elkaar getrouwd, maar ook met de stad. Hun huis puilt uit van de foto's, die verborgen zitten in archiefkasten. In totaal hebben ze van de half miljoen kiekjes 59 fotoboeken gemaakt en nummer 60 is in de maak.

Tinus (67): "Ik ben begonnen in 1964, toen ik mijn eerste camera kocht. En zo is het begonnen. Ik fotografeer de veranderende stad." En zo werden honderden beelden

van Katendrecht, Tarwewijk, Crooswijk, Bloemhof en al die andere wijken gebundeld in prachtige fotoboeken. De 60e gaat over de plek waar ze zelf wonen: Feijenoord. Zelf geven ze hun wijk een 10. Het past in het beeld dat Rotterdammers hun wijk kennelijk een hoog cijfer geven. Ondanks de problemen af en toe wint de saamhorigheid het. Dat zie je ook in de multiculturele wijken. Er gebeurt weleens wat, maar de onderlinge band is goed. En Rotterdammers zijn nuchter, dat scheelt ook."

## Quotes

- Een nieuwe verbinding met Kralingse Zoom zet de stad op de kaart, dat is positief voor Rotterdam.
- Zo zijn we straks sneller in de Esch.
- Feijenoord-City zal waarschijnlijk nog meer verkeer opleveren.
- Een eventuele brug komt pal voor onze woning.
- Als er een brug komt, zorgt dat voor een toename van uitlaatgassen.
- Deze plannen zullen meer cohesie voor de stad opleveren.

- Een echt treinstation bij Feijenoord is voor ons een verbetering, ik moet nu altijd eerst naar Rotterdam Centraal om met de trein te reizen.
- De kosten voor het OV moeten omlaag.

### Openbaar vervoer

Op veel locaties in Zuid spraken we met mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer. Op de Beijerlandselaan was het percentage OV-gebruikers zelfs het hoogst. Tegelijk is de prijs van het OV een barrière. Een relatief groot aantal geïnterviewden zegt het OV te overwegen als het gratis of goedkoper wordt.

We constateerden al dat in Zuid het meest positief werd gereageerd op de kansen en de potentie voor de nieuwe HOV-lijn. Uitschieter is de Beijerlandselaan waar negen van de tien respondenten zegt dat hun reisgedrag wel eens zou kunnen veranderen. Het gaat hier hoofdzakelijk om respondenten die nu al gebruik maken van het openbaar vervoer. Respondenten wonen in de (directe) omgeving van de OV-lijn. Ze zien de voordelen van de nieuwe lijn en noemen met name sneller en betere verbindingen naar anderen delen van de stad. Ze verwachten er baat bij te hebben. Een klein deel van de respondenten neemt nu vaak de auto.

### Autogebruik / A16

Net als op de beide andere standplaatsen in Zuid maken de respondenten die we spraken op het Cor Kieboomplein en de Beijerlandselaan eerder gebruik van OV dan van de auto als ze in de stad moeten zijn. De meeste mensen die we spraken in Rotterdam Zuid rijden zelden tot nooit over de Van Brienenoordcorridor / A16, en staan hier ook zelden in de file. Zeer waarschijnlijk is er een rechtstreeks verband met het hoge OV-gebruik in dit deel van de stad. Als ze deze route kiezen, vermijdt meer dan de helft de spitsuren. Er is in dit deel van Zuid wel wat meer ervaren overlast van de A16, met name over geluids-overlast en fijnstof (standplaats Cor Kieboomplein).

### Langzaam verkeer

In dit deel van Zuid is, constateerden we net al, het aantal OV-gebruikers groot. Enkele mensen die we spraken gaven aan alles op de fiets te doen. Overwegend zien respondenten de metro, tram en bus als dé manier om je te bewegen door de stad. De fiets lijkt enigszins op de tweede plaats te komen.



### Jongeren

In Zuid hebben we er voor gekozen om jongeren aan te spreken tijdens een lange wandeling langs de S125, de verbindingsweg tussen Zuidplein en de Kuip. We spraken jongeren in hun eigen omgeving, soms voor hun eigen huis. Verder hebben we ook jongeren gesproken op andere locaties.

Spontane gesprekken met jongeren gaan over corona, over uitgaan, over leuke dingen doen en school. En hoe ze op school komen, maar daar moet wel naar worden gevraagd. Dat geldt evenzo voor hun toekomstplannen, of ze wel een baan en woonruimte kunnen vinden. “Dat komt vanzelf, daar maken we ons geen zorgen over.”

Hun ouders praten daar wel over, vertellen ze. “Ze willen ook dat we een goede opleiding volgen”, zegt een jongere, die volgend jaar gediplomeerd sportleider is. De meeste jongeren hebben vrienden in de buurt, ze zijn in groepjes op straat te vinden, waar ze wat rondhangen. Buurten zien er schoon uit, één van de straten is nog niet zo lang geleden opgeknapt. Als er iets leeft bij deze jongeren is dat iets leuk doen. “We hebben lang thuis gezeten of zaten met een paar man in de klas. Alles wat we leuk vinden was (door corona) verboden.”

En wat vinden ze van het openbaar vervoer? Spontaan noemen ze volle bussen, trams en metro’s in de spits. Gevraagd naar een algemene indruk zijn ze tevreden. Op een enkeling na wonen ze in de buurt van een halte, ze kunnen bijna overal komen en ook nog redelijk snel. “Ik heb geluk met mijn rooster, ik kan vooral tussen de spits reizen. Dat scheelt wel iets.” Lijn 44 kennen enkele jongeren, ook zij ervaren dat de bus niet altijd vlot kan doorrijden in de maastunnel, maar dat noemen ze geen groot probleem.

Van een nieuwe oeververbinding met een OV-verbinding hebben ze nog niet gehoord. Ook niet van een NS-station bij de Kuip. Van de jongeren die we hebben gesproken gaan enkelen die kant op voor een stage of hun werk. Dat doen ze nu vooral via Centraal. “Zou het veel schelen? Ik heb nu best een goede verbinding, maar als het sneller kan, waarom niet?”

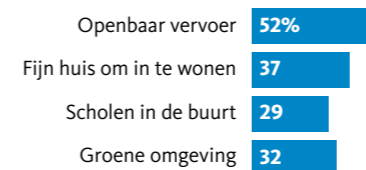
## 3. Uitwerking van de resultaten

### Belevingswaarde Capelle aan den IJssel



#### Wat zijn de pluspunten?

Meest gegeven antwoorden:

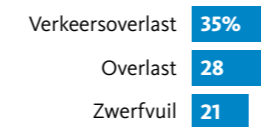


Verder genoemd:

- Rustige wijk, kindvriendelijk, de buurt
- Je bent snel in Rotterdam, dichtbij snelweg
- Veiligheid en sociale controle, dorp bij de stad
- Multi culti is heel fijn
- Rust

#### Wat zijn de minpunten?

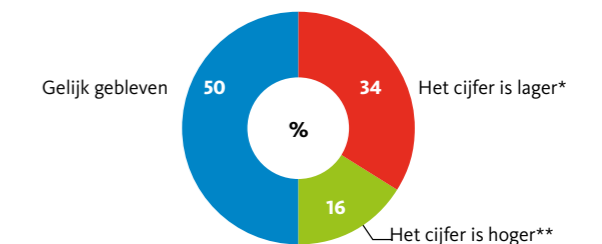
Meest gegeven antwoorden:



Verder genoemd:

- Sociale controle
- Groenonderhoud is slecht
- Wordt hard gereden, overlast scooters
- Het beperkte aantal winkels (alles is er maar geen keus)
- Parkeerdruk, kantoormensen parkeren in de wijk Fascinatio
- Kunnen de wijk Fascinatio niet uit bij drukte

#### Is het wonen in uw wijk ten opzichte van vijf jaar geleden veranderd?



\*) • Meer verkeer

- Parkeerdruk
- Mensen zijn op zichzelf
- Van Rijckevorselweg is een racebaan geworden
- Overlast op straat

\*\*) • Meer voorzieningen

- Buurt is veiliger geworden
- De buurt is opgeknapt



# 3.

## C. Capelle aan den IJssel

### Standplaatsen

**supermarkt Fascinatio**  
**winkelcentrum Puccinipassage**  
**metrostation Slotlaan**  
**VV CKC**  
**voetbalvereniging Capelle**  
**sportpark Giraffestraat**

**Op diverse locaties in de wijk op straat met jongeren gesproken**

Net als in Rotterdam zijn de wooncijfers in de Algeragemeenten hoog. Wat is de reden van deze hoge waardering? Voor Capelle heeft dat vooral te maken met de directe omgeving. Respondenten noemen een fijn huis, fijne burens, een gezellige buurt als belangrijkste reden, gevolgd door goede voorzieningen, openbaar vervoer, het gemak van een snelweg dichtbij en de korte afstand tot Rotterdam.

Op onze standplaatsen in Fascinatio, de Puccinipassage en het metrostation Slotlaan noemen respondenten de groene omgeving, veiligheid en sociale controle ook als pluspunten. Sociale controle wordt ook als minpunt genoemd en waar rust voor sommigen een kernwaarde is, vragen anderen om meer vertier en levendigheid. In de wijk Fascinatio is het drukke verkeer een onderwerp van gesprek. Positief zijn respondenten over de bereikbaarheid van de snelweg en Rotterdam, zorgen maken ze zich over de toegangswegen tot de wijk die in de spits vaak "geblokkeerd" zijn, zoals ze aangeven in de gesprekken. "We kunnen dan de wijk niet uit", zegt een respondent. "En de hulpdiensten kunnen er niet in. Daar maken we ons zorgen over."

Verkeersoverlast komt in veel gesprekken aan de orde. Respondenten ervaren overlast van scooters. Ook zien ze dat het verkeer drukker is geworden, waarbij met name de Abram van Rijckevorselweg wordt genoemd. Respondenten ervaren meer parkeerdruk, en in diverse gesprekken wordt gemeld dat 'kantoormensen', zoals ze worden genoemd, in meerdere woonstraten hun auto parkeren.

Eén op de drie respondenten vindt dat het woonklimaat minder is geworden. Daar staat tegenover dat meer dan de helft van de mensen oordelen dat het woonklimaat gelijk is gebleven of toegenomen. Hierbij noemen ze een veiliger buurt, opgeknapt buurten en meer voorzieningen als belangrijkste argumenten.

De doorstroming in de Algeracorridor is voor direct aanwonenden een voortdurende bron van ergernis door de geluidsoverlast, en vanwege de slechte bereikbaarheid van hun woning. Veel respondenten zeggen dat ze alleen nog maar op de rustige uren gebruik maken van de Algerabrug. Daarnaast geven veel respondenten aan dat de huidige werkzaamheden aan de Grote Kruising

zorgen voor een betere doorstroming. Inwoners van de Schubertstraat melden zich bij de bus om hun ongenoegen te uiten over de plannen voor een snel-fietspad in hun straat. Ze zijn tegen deze plannen omdat ze problemen verwachten als snelle fietsers door hun kinderrijke straat komen. Ook meldt zich een groepje, inwoners van Capelle die dichtbij de brug wonen en zich zorgen maakt over de oplossingen voor de Algeracorridor.

De A16 wordt door respondenten vooral bij de pluspunten van Capelle genoemd. Een enkeling noemt fijnstof, maar in de meeste gesprekken geven inwoners aan dat ze geen overlast ervaren van de snelweg.

Bij de plannen om kantorenwijk Rivium om te bouwen tot woonwijk verwachten direct omwonenden problemen met parkeren. Inwoners die verder weg wonen kennen deze plannen niet of hebben er geen mening over.

### Quotes

- *Veel burens slapen met de ramen dicht, ook in de zomer, vanwege de geluidsoverlast door het verkeer op de Algerabrug hier vlakbij.*
- *In Rivium mogen alleen mensen wonen zonder auto, maar als ze na een paar jaar toch een auto kopen, parkeren ze bij ons in de buurt. Want parkeerplaatsen in Rivium worden zeer beperkt.*

### Openbaar vervoer

Openbaar vervoer wordt in Capelle bij de belangrijkste pluspunten van de gemeente genoemd. In Fascinatio noemen enkele respondenten de afstand naar een halte voor verbetering vatbaar, maar over het algemeen zijn respondenten lovend.

Openbaar vervoer wordt in Capelle vooral gebruikt om de stad te bezoeken en Rotterdam Centraal is dan meestal de eindbestemming. De nieuwe oeververbinding in Rotterdam is geen reden voor gewijzigd reisgedrag, een enkeling zou gebruik maken van de nieuwe verbinding. Ook hier gaan gesprekken over gewijzigd reisgedrag, meerdere respondenten zeggen dat ze tegenwoordig

met de fiets naar het werk gaan en dat blijven doen ook nu het OV weer rijdt. Twee ouders vertellen dat ze hun kinderen om die reden een scooter hebben gegeven.

## Quotes

- *Zodra we geen mondkapjes meer hoeven te dragen, ga ik weer volop van het OV gebruik maken.*
- *Met een betere marketing zou de waterbus veel populairder zijn.*
- *Waarom hoor ik nooit iets over acties om mensen uit de auto en in het OV of op de fiets te krijgen?*

### Autogebruik / A16

De auto is een gewild vervoermiddel in Capelle. We hebben hier geen gesprekken over het vervangen van de auto door het OV of de fiets. De meeste respondenten laten hun auto wel staan als ze naar Rotterdam gaan, dan is de auto minder geschikt vanwege de doorstroming van het verkeer en ook de parkeertarieven worden genoemd. Het OV en soms de fiets is dan een goed alternatief.

Vier van de vijf respondenten gebruiken de A16 voor lokale ritjes. Het is vooral het gemak om de snelweg te nemen, er zijn ook andere routes (lokaal en niet via de snelweg) maar dan zijn respondenten langer onderweg. Als er een goed alternatief komt, hebben respondenten er geen moeite mee om een lokale weg te kiezen.

De A16 wordt door respondenten vooral bij de pluspunten van Capelle genoemd. Een enkeling noemt fijnstof, in de meeste gesprekken wordt aangegeven dat ze geen last hebben van de snelweg.

De parkeerdruk wordt ook als nadelig ervaren in de Capelse wijk Fascionato. Mensen wonen hier graag en waarderen dat met een hoog cijfer, maar parkeren is lastig. Dat komt doordat gezinnen soms meerdere auto's hebben, maar

vooral door het grote aantal kantoren vlakbij de wijk. Ander nadeel is dat ze op drukke tijden de wijk niet meer uit kunnen. Dat was minder met corona, maar tegenwoordig staan de wegen weer vol en kunnen zij de wijk niet meer uit. 'Hoe moet dat met calamiteiten', vraagt iemand zich af.

## Quotes

- *Sinds er wordt gewerkt aan de zuidkant van de Algerbrug kunnen we beter doorrijden.*
- *Ik ben blij met de A16 in de buurt.*
- *In Fascinatio hebben sommige gezinnen drie auto's. De parkeerdruk is toegenomen.*

### Langzaam verkeer

Fietsen en wandelen worden in Capelle vooral genoemd als recreatieve bezigheid. De groene omgeving en de polders horen bij de pluspunten van Capelle voor lokale ommetjes voor een wandeling of een fietstocht wat verder van huis. In het woon-werkverkeer is het fietsgebruik wel toegenomen door stimuleringsmaatregelen van de overheid, fietsplannen, in het kader van meer bewegen en recent door het uitvallen van het openbaar vervoer vanwege de Covid-pandemie. Het gaat om een beperkt aantal respondenten.

Voor sommige fietsers is de Algerbrug een uitdaging. Respondenten spreken van een steile brug, die soms problemen oplevert om verder te komen.

## Quotes

- *Met de fiets kom ik de Algerbrug nauwelijks op. Soms loop ik. Hij is te steil.*
- *Je kunt hier geweldig fietsen. Dat vind ik echt een pluspunt voor Capelle.*
- *Het is voor fietsers toch veel veiliger als er naast de Algerbrug een nieuwe fietsbrug wordt aangelegd.*

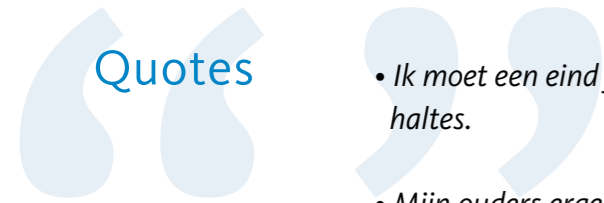


# 3. Uitwerking van de resultaten

## Belevingswaarde Krimpen aan den IJssel

### Jongeren

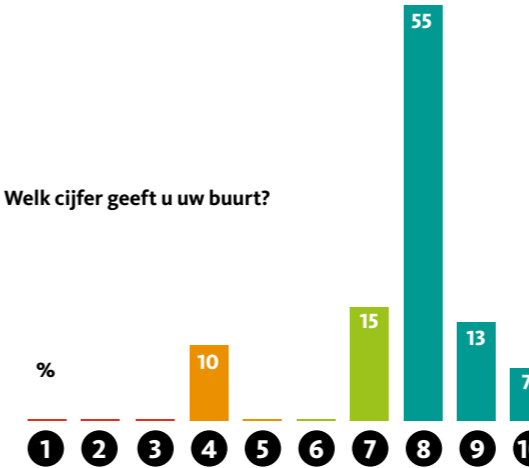
Bij voetbalvereniging Capelle en CKC hebben we voor en na de training gesproken met jongeren van diverse elftallen. De Algerabrug is een onderwerp dat terugkeert in de gesprekken. Respondenten zeggen dat hun ouders zich ergeren aan de situatie en dat er na al die jaren nog geen goede oplossing is bedacht. Omdat de meeste jongeren gebruik maken van het OV denken ze aan een oplossing om op de brug een aparte busbaan aan te leggen zodat de bus altijd kan doorrijden en er ook een goede en snelle verbinding komt tussen Krimpen en Capelle (halte Capelsebrug). Dat zou de Algeracorridor ontlasten. Geen van de jongeren heeft een auto. De fiets, soms een scooter en vooral het OV zijn hun vervoersmiddelen. Over het OV zijn ze vooral positief. Als er al kritiek is dan gaat het over de afstand tot de dichtstbijzijnde halteplaats en frequenties in de avonduren.



### Quotes

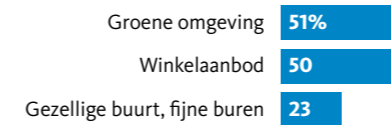
- *Ik moet een eind fietsen naar een halte. Aan de randen van Capelle zijn geen haltes.*
- *Mijn ouders ergeren zich al jaren aan de Algerabrug. Nog steeds is er geen oplossing.*
- *Een aparte busbaan zou de doorstroming op de Algerabrug verbeteren.*

### Welk cijfer geeft u uw buurt?



### Wat zijn de pluspunten?

Meest gegeven antwoorden:

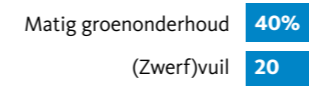


Verder genoemd:

- Rust, dorpse sfeer
- Goede voorzieningen
- Gezelligheid
- Compact

### Wat zijn de minpunten?

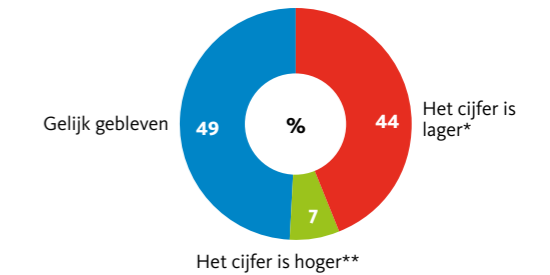
Meest gegeven antwoorden:



Verder genoemd:

- Weinig contact met de burens
- (Zwerf)vuil
- Christelijke lokale politiek
- Weinig activiteiten voor de jeugd

### Is het wonen in uw wijk ten opzichte van vijf jaar geleden veranderd?



- \*) • Meer verkeer  
• Buurt vergrijsd  
• Veel nieuwkomers

- \*\*) • Winkels op zondag open  
• Meer voorzieningen  
• Buurt is veiliger



# 3.

## D. Krimpen aan den IJssel

### Standplaats

#### winkelcentrum Crimpenhof

#### Op diverse locaties in de wijk op straat met jongeren gesproken

Net als in Capelle geven inwoners van Krimpen aan den IJssel hoge cijfers aan hun woonklimaat. Wat Krimpen voor respondenten zo aantrekkelijk maakt, is de groene omgeving en de voorzieningen. Met name het winkelaanbod wordt veel genoemd. Ook een fijne buurt, met leuke en gezellige burens, de rust en de dorps sfeer vinden ze belangrijk. Meerdere mensen zeggen dat ze geen minpunten kunnen noemen.

Wie dat wel doet, noemt vooral het beperkte groenonderhoud, weinig activiteiten voor de jeugd en de invloed van wat ze de christelijke politiek in de gemeente noemen.

Respondenten vinden dat Krimpen aan den IJssel de afgelopen jaren heeft ingeleverd op woonklimaat. Twee op de vijf respondenten laten die mening horen. Als reden noemen ze een beperkt OV, toegenomen drukte, minder sociale contacten door nieuwkomers en werkzaamheden in het centrum. Respondenten die het woonklimaat gelijk of beter beoordelen noemen het vernieuwde centrum, nieuwbouw en het winkelaanbod.

De Algeracorridor is van invloed op het woencijfer, maar het maakt uit in welke wijk van Krimpen respondenten wonen. Dicht op de Algerbrug wordt meer overlast ervaren (geluidsoverlast, fijnstof, verkeersdrukke) en wat verder van de Algerbrug zeggen respondenten dat ze er mee hebben leren leven. Met de auto gaan ze vooral op de daluren, maar veel respondenten komen toch nog in de file. Net als in Capelle zijn ze positief over de doorstroming tijdens de werkzaamheden aan de Grote Kruising. Dat heeft dan wel weer gevolgen voor de wijk waar de omleidingsroute door heen is geleid.

### Quotes

- *Nee, ik zou geen minpunten voor Krimpen aan den IJssel kunnen noemen.*
- *Ik woon dicht bij de Algerbrug en daar krijgen we de volle laag: fijnstof, geluidsoverlast en ook nog grote verkeersdrukke.*
- *Ik rij alleen nog in de daluren over de brug. Op de drukke uren moet ik een half uur extra rekenen.*

- *Waarom vaart er geen pont naast de brug in de spits? Er is niet altijd één oplossing. Een tunnel is ook zeker een optie.*
- *Al woon ik al 7 jaar in Rotterdam, ben ik opgegroeid in Krimpen aan den IJssel. Ik ken de Algerbrug dus maar al te goed en het is een drama, vooral in de zomer als de brug nog vaker open gaat, vanwege de zeilbootjes met hun hoge masten. Leuk, die bootjes, maar je staat dan zo maar een half uur te wachten. Eigenlijk is de Algerbrug een van de redenen dat ik Krimpen uit ben gevlucht. Ik ben dus een Algeravluchteling, haha!*

### Openbaar vervoer

Openbaar vervoer wordt in Krimpen vrijwel niet bij de kernwaarden genoemd. Op de vraag wat er zou moeten veranderen aan het OV willen ze er gebruik van maken, zeggen de meeste respondenten dat ze geen prikkels kunnen noemen. Sommigen zouden eerder met het OV gaan als de prijs lager is; anderen zien doortrekking van de metro naar Krimpen als oplossing voor een betere bereikbaarheid. Daar zouden ze zeker gebruik van maken. De fiets en de auto zijn populair bij deze groep. Wat ik met de fiets kan doen, doe ik met de fiets, anders pak ik de auto, zegt iemand. Enkele respondenten zijn lid van de belbus. Respondenten die gebruik maken van het OV zijn over het algemeen tevreden. Enkele respondenten noemen een hogere frequentie wenselijk.

De OV-plannen voor Rotterdam hebben nauwelijks invloed op het reisgedrag van deze respondenten.

### Quotes

- *Ik maak naast de fiets al gebruik van het OV: bus, tram, metro en trein. En dat is allemaal prima geregeld, dus eigenlijk hoeft er niets te veranderen.*
- *Als ik vervoer nodig heb maak ik gebruik van de belbus. Daar heb ik het OV niet voor nodig.*
- *Een hogere frequentie is nodig. We staan nu in de spits als haringen in een ton in de bus, metro en tram.*
- *Ik gebruik nu soms de bus in plaats van de auto. Dat bevalt goed.*
- *De waterbus is super, een ideaal ding. Daar ligt een kans, laat 'm ook in de avonden varen bijvoorbeeld.*



■ Belevingswaardenonderzoek oeververbindingen regio Rotterdam  
uitwerking van de resultaten Krimpen aan den IJssel

### Autogebruik / A16

De A16 Van Brienenoordcorridor is in de ogen van respondenten in Krimpen een belangrijke weg. De snelweg wordt veel gebruikt voor lokale verplaatsingen, behalve de regelmatige files ervaren respondenten geen extra hindernissen. In de meeste gesprekken wordt aangegeven dat ze geen last hebben van de snelweg. Een enkeling noemt fijnstof en geluidsoverlast, maar meer respondenten zeggen dat ze geen hinder ondervinden van de weg.

## Quotes

- *Ik ben blij met de A16. Ideaal voor mij om op het werk te komen.*
- *Ik heb 1 keer de Willemsbrug genomen, maar dat duurde nog veel langer, dat doe ik nooit meer. Eigenlijk zijn er geen andere opties.*
- *Ik rijd niet zo vaak op de gebruikelijke spijstijden, maar af en toe ontkom ik er niet aan. En ach ja, dan sta je maar even in de file.*
- *Krimpen is een luxe gemeente, en dat beseffen heel veel mensen niet. Je kunt hier van twee walletjes eten, je bent dichtbij de stad en bij de open ruimte van het platteland. Het is niet erg dat Krimpen aan den IJssel een tikkeltje moeilijk bereikbaar is. Als er een nieuwe verbinding zou komen tussen Ridderkerk en de Krimpenervaard, is het risico groot dat we het open karakter aan de groene kant van Krimpen te grabbel gooien, omdat het gebied dan goed ontsloten is en er mogelijk nieuwe woningbouw komt en sowieso meer verkeer.*

### Langzaam verkeer

De doorstroming bij de Algeracorridor is voor enkele respondenten aanleiding geweest om de auto thuis te laten en te kiezen voor de fiets, meestal om naar halte Capelsebrug te fietsen. Ze zijn positief over deze keuze en vragen zich af of niet meer mensen die stap willen zetten. Van anderen weten deze respondenten dat ze tegenwoordig - naar volle tevredenheid - met de bus reizen. Fietsen is verder vooral een recreatieve bezigheid. Respondenten zijn positief over de vele mogelijkheden voor lokale en regionale fietstochtjes.



## Quotes

- *Ik ga nu met de fiets naar halte Capelsebrug. Dat deed ik altijd met de auto, maar de Algerabrug en de drukke parkeerplaats bij Capelsebrug hebben mij op andere gedachten gebracht.*
- *Ik heb het OV niet nodig, ik doe alles op de fiets.*
- *Wat met de fiets kan doe ik met de fiets, de rest met de auto.*

### Jongeren

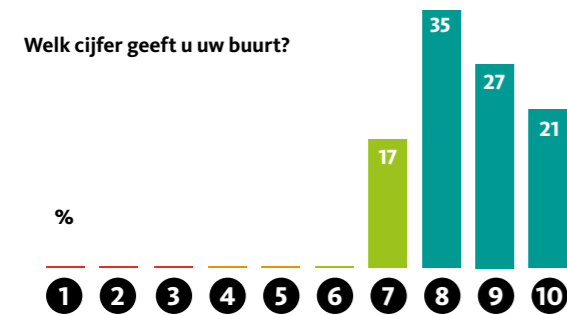
In het centrum van Krimpen aan den IJssel hebben we gesproken met jongeren die we op straat ontmoeten. De meesten maken gebruik van het OV, sommigen kunnen alles op de fiets. We zijn begonnen met het toelichten van de plannen wat leidde tot een gesprek over de Algerabrug. De Algerabrug is voor jongeren geen probleem omdat ze geen van allen een auto hadden. Af en toe lenen ze een auto van hun ouders en dan ervaren ze wat ze wel vaker horen over de doorstroming op de brug. Eén van de jongeren die vlak bij de brug woont sprak over "een passief gedrag van de overheid". "Waarom wordt de fiets en de bus niet gestimuleerd? Dat moet toch mogelijk zijn. Ik heb het daar wel eens met mijn vader over. Aan de andere kant van de brug ligt een metrostation. Dan ben je zo in Rotterdam. Het stimuleert dat mensen in beweging zijn en de auto maakt ook nog minder kilometers."

## Quotes

- *Ik mis een beleid om mensen uit de auto te krijgen.*
- *Ik had na een paar ritjes over de Algerabrug al in de gaten dat een busbaan kan helpen.*
- *Wij kunnen overal komen met het openbaar vervoer. Geen probleem.*

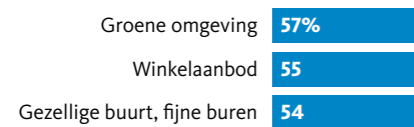
# 3. Uitwerking van de resultaten

## Belevingswaarde Krimpenerwaard



### Wat zijn de pluspunten?

Meest gegeven antwoorden:

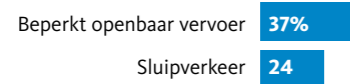


### Verder genoemd:

- Alles bij de hand
- Rust, dorpse sfeer
- Goede voorzieningen
- Gezelligheid, compact, kleinschalig
- Water

### Wat zijn de minpunten?

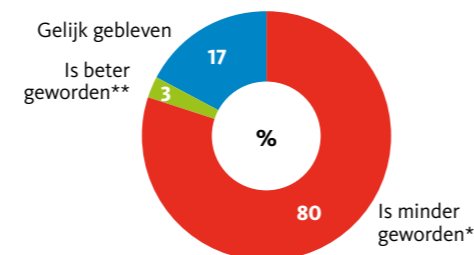
Meest gegeven antwoorden:



### Verder genoemd:

- Wordt veel gebouwd
- Waterbus Rotterdam legt hier niet aan
- Druk verkeer op de hoofdstraat
- OV rijdt niet frequent genoeg, in weekend 1x per uur
- Bij groot ongeval op A16 staat het hele dorp vast

### Is het wonen in uw wijk ten opzichte van vijf jaar geleden veranderd?



- \*) • OV te weinig,  
• Drukker geworden  
• Sociale contact is minder  
• Werkzaamheden in kern

- \*\*) • Centrum wordt vernieuwd  
• Veel nieuwbouw  
• Winkels



# 3.

## E. Krimpenerwaard

### Standplaats

#### winkelcentrum Hoofdstraat Krimpen aan de Lek

#### Op diverse locaties in de wijk op straat met jongeren gesproken

In Krimpen aan de Lek wordt de woonkwaliteit om meerdere redenen hoog gewaardeerd. Respondenten noemen de groene omgeving gecombineerd met een fijne woonplek en buren, het goede winkelaanbod, dorpse sfeer en het water in de omgeving.

Daar staat tegenover dat het openbaar vervoer matig wordt gewaardeerd en de doorgaande weg in het dorp wordt gebruikt als sluipweg, onder andere bij ongevallen op de A16. Het woonklimaat is de laatste jaren verminderd, vindt 4 van de 5 respondenten. Omdat er in het dorp veel gebouwd wordt en respondenten hinder ervaren vanwege omleidingen en de toegenomen drukte. Eén op de vijf zegt dat het woonklimaat gelijk gebleven of verbeterd is. Met name omdat het centrum wordt vernieuwd, veel nieuwbouw is van woningen en er meer winkels komen.

### Quotes

• *Krimpen aan de Lek wordt steeds mooier door nieuwbouw in de kern.*

• *Er is veel sluipverkeer in het dorp en er wordt te hard gereden.*


• *Mensen zeggen dat Krimpen er op vooruit gaat, maar er wordt nu al jaren gebouwd en dat duurt nog even.*

### Openbaar vervoer

Openbaar vervoer is een knelpunt in Krimpen aan de Lek. De frequentie van 1 bus per uur is te gering, in de avonduren en weekenden is het nog minder, zeggen respondenten. In Krimpen kiezen respondenten vaker voor alternatieven, zoals de waterbus, het pontje en de fiets. Maar het zijn geen echte alternatieven, zeggen ze ook. De waterbus komt niet in Krimpen aan de Lek, respondenten moeten eerst met het pontje naar Kinderdijk. Met de fiets naar halte Capelsebrug is ook niet voor iedereen een aanrader. Er zijn ook mensen



die een alternatief zochten voor de dagelijkse problemen bij de Algeracorridor, maar zij kwamen erachter dat ze toch het best elke dag de Algerabrug kunnen nemen. Dan plannen ze maar een half uur extra in. Andere alternatieven die worden genoemd zijn: doortrekking van de metro naar Krimpen, een echte vierbaans Algerabrug en een nieuwe fietsbrug, een nieuwe brug in de Krimpenerwaard. De OV-plannen voor Rotterdam hebben nauwelijks invloed op het reisgedrag van deze respondenten. Ze komen daar nooit, zeggen de meesten.

- 
- Quotes
- *Mooi als ze de metro doortrekken naar Krimpen. Nu moet je naar Capelsebrug, maar daar kun je niet parkeren.*
  - *Eén keer per uur een bus naar Capelsebrug is echt veel te weinig.*
  - *De waterbus naar Rotterdam legt hier niet aan.*
  - *Een tunnel naar Ridderkerk is een must want met hoog water kunnen we hier niet weg, er is maar een uitweg.*

#### **Autogebruik / A16**

De A16 wordt door respondenten in Krimpen aan de Lek veel gebruikt, voor doorgaand verkeer, maar nog meer voor lokale ritten in Rotterdam. Bewoners van de Krimpenerwaard zien vooral heil in een nieuwe oeververbinding met Ridderkerk. Dat zorgt voor een behoorlijke ontlasting van de Algeracorridor. Zo'n verbinding is tevens een extra ontsluiting als er eens iets mocht gebeuren op het water. 'Bij calamiteiten kunnen wij nergens heen.'



Quotes

- *Het autoverkeer is veel drukker geworden. Van inwoners, maar ook door sluipverkeer.*
- *Ik maak me wel zorgen als hier een dijk doorbreekt, er is maar één uitweg.*
- *Ik ga later van huis bij een file op de A16. Is voor mij geen probleem.*

#### **Langzaam verkeer**

Meerdere respondenten hebben de afgelopen jaren gekozen voor de fiets. Er zijn meerdere redenen om deze stap te zetten maar vaak wordt het gebrekkige openbaar vervoer en de doorstroming bij de Algeracorridor als reden genoemd. Er zijn ook respondenten die de fiets een tijdje proberen, waarna sommigen dan toch maar besluiten om weer met de auto te gaan en elke dag extra reistijd te plannen.



Quotes

- *Ik ga met de fiets naar Capelsebrug, dat bevalt goed. Parkeren was daar vaak een probleem.*
- *Het gemak van de auto wint het van de fiets.*
- *Ik ben wel iemand die een prikkel nodig heeft. Die is nog niet voorbij gekomen.*

### Jongeren

In Krimpen aan de Lek hebben we op straat aan een groep jongeren gevraagd of ze enkele vragen wilden beantwoorden. Bijna alle jongeren studeren of werken in Rotterdam. Meestal maken ze gebruik van het openbaar vervoer, soms de bus van Krimpen naar Capelsebrug. Sommigen gaan met de fiets. De bus van Krimpen rijdt één keer per uur en voor enkele jongeren is dat een probleem, omdat ze dan - in hun ogen - veel te vroeg op school zijn. Twee jongeren met een baan willen het liefst zo snel mogelijk een auto kopen.

### Quotes

- *We sparen voor een auto. Dat is voor ons de snelste manier om op het werk te komen. De vertraging bij de Algerbrug meegerekend.*
- *Elke week heb ik twee dagen dat ik bijna een uur te vroeg op school ben, omdat de bus maar één keer per uur rijdt.*
- *Met de fiets naar Capelsebrug is precies 7,1 kilometer. Met de auto ben je soms langer onderweg vanwege de Algerbrug.*



# 4.

## Uitwerking per deelstudie van de MIRT-verkenning

**Wat voert de boventoon in de 606 gesprekken die we voerden met inwoners in de regio Rotterdam over (toekomstige impulsen voor) mobiliteit en de meerwaarde hiervan aan hun woonomgeving? Wat is de grootste gemene deler als we kijken naar ervaren plus- en minpunten en welke kansen en bedreigingen zien respondenten? Dat staat centraal in dit hoofdstuk. We bespreken de toekomstige maatregelen rondom de nieuwe oeververbinding en het OV, de plannen voor de A16 Van Brienenoordcorridor en de Algeracorridor.**

### Oeververbinding & OV

De waardering voor het openbaar vervoer in de regio Rotterdam is groot. Respondenten hebben lovende woorden voor het uitgebreide netwerk van metro, bus en tram. Ze kunnen doorgaans relatief snel op de plek van bestemming komen. Ook hebben ze niet de indruk dat het OV overbelast is. Wel is het in de spits vaak druk, in bijvoorbeeld de metro moet je dan vaak staan. We horen ook wel klachten over hoge kosten voor het reizen met het OV.

### Frequentie

Naarmate je aan de randen van de stad komt, noemen geïnterviewden vaker dat de frequentie van de lijndiensten wel wat hoger mag. Ook horen we hier dat de dienstregeling wat eerder zou mogen beginnen en later mag eindigen. In het algemeen geven respondenten aan dat ze het OV nog meer zullen gebruiken als er nieuwe verbindingen bij komen, of als bestaande verder worden verbeterd. Meer dan de helft van de respondenten in Rotterdam denkt dat het eigen reisgedrag wel eens kon veranderen. Deels maken respondenten dus al gebruik van het openbaar vervoer, en deels zijn het reacties van mensen die nu vaak de auto nemen.

### Informatiegraad

In brede zin zien de inwoners de verbeteringen ook als een opsteker voor Rotterdam Zuid. Heel veel geïnterviewden hebben er tegelijk geen vastomlijnd idee bij. Er was een groep die maar moeilijk kon inschatten welke voordelen de infrastructurele plannen op de persoonlijke (woon)situatie zou hebben.

Aan een kant is het logisch: hoe groter de afstand tussen de eigen woonomgeving en het te realiseren project, hoe minder betrokkenheid. De informatiegraad is laag in met name Rotterdam Zuid - waar inwoners mogelijk wel een belang hebben bij een verbeterde verbinding met Noord.

### **In het plangebied**

Ook wanneer je in het plangebied zelf vraagt naar de nieuwe oeververbinding Feijenoord-De Esch, weet lang niet iedereen van dit project. De respondenten op de twee standplaatsen in dit gebied reageren verdeeld op de plannen voor een opgewaardeerd treinstation bij de (nieuwe) Kuip en hoogwaardig OV tussen Zuidplein en Kralingse Zoom. Een deel ziet het zonnig in: betere OV-verbindingen zullen verkeersdrukte tegengaan en zijn goed voor Rotterdam. Anderen zien bezwaren. Feijenoord City zorgt in hun beleving voor veel nieuw verkeer in hun wijk. Aan de andere kant van het water, bij De Esch, horen we van iets minder dan de helft van de geïnterviewden dat ze verwachten dat De Esch erop vooruit zal gaan of dat ze zich nog geen zorgen maken omdat ze over te weinig informatie beschikken om een standpunt in te nemen. De andere helft aan de noordkant van de Nieuwe Maas heeft grote moeite met de mogelijke ingreep op natuurwaarden in De Esch. Ook zijn er inwoners die vinden dat de verbinding alleen meerwaarde heeft voor bezoekers van het toekomstige Feyenoord City.

We merkten dat respondenten het leuk vinden om mee te denken over de vraag of de nieuwe oeververbinding een brug of tunnel zou moeten zijn. Het is een onderwerp waar mensen zeker wel ideeën bij hebben. Zo komen er – naast een lijst van voor- en nadelen van beide varianten - spontaan gedachten los over de iconische brug die er zou moeten komen, passend in het rijtje van Erasmus- en Willemsbrug en De Hef. Of ze zien een tunnel wel zitten als deze uitpakt als een tweede Maastunnel, of als tunnel voor de metro.

### **A16 Van Brienenoordcorridor**

Lang niet iedereen die we spraken 'heeft wat' met de Van Brienenoordcorridor en de A16. Met name in Rotterdam Zuid is het een route waar weinig respondenten gebruik van maken. Door de bank genomen zegt de helft van hen de Van Brienenoordcorridor nooit te gebruiken. Dat heeft voor een deel te maken

met de populariteit van het openbaar vervoer bij deze inwoners. Sommigen hebben geen auto, anderen wel maar hoeven er nooit deze brug mee over.

### **Beperkt aantal alternatieven**

Mensen met een auto die dichtbij de A16 wonen, gebruiken de snelweg wel vaker. Het is voor hen vaak een pluspunt om dicht bij deze uitvalsweg te wonen. Voor een groot aantal van de ritten gebruiken deze respondenten de snelweg voor een lokaal ritje. Dit hangt samen met het beperkte aantal alternatieven dat ze zeggen te missen. De andere wegen en bruggen in de stad vormen nauwelijks concurrentie, omdat je je hier met een auto maar langzaam voortbeweegt. De meeste respondenten laten de auto staan als ze Rotterdam in gaan. Naast de gebrekkige doorstroming noemen ze de parkeertarieven als belemmering. De files op de Van Brienenoordcorridor zijn weliswaar roemrucht, maar veel mensen weten er wel wat op: ze plannen hun rit eerder of later.

In de randgemeenten zoals in de Krimpenerwaard bekruipt de meeste respondenten al helemaal het gevoel dat er geen andere mogelijkheden zijn. Na de verfoeide Algeracorridor met zijn files wacht buiten de daluren de drukte van de A16. Een enkeling rijdt daarom maar de andere kant op, richting Gouda, om pas na een hele tijd de snelweg op te draaien. Een oudere man die dit vertelde, gaf aan dat zijn kinderen hem niet begrepen: zij namen hoe dan ook altijd de snelweg.

### **Overlast**

Overlast van de A16 hebben de meeste respondenten niet. Ook in woonwijken dichtbij de snelweg ervaart lang niet iedereen hinder. Er is bij sommige inwoners wel sprake van overlast door verkeerslawaai en fijnstof.

### **Algeracorridor**

De werkzaamheden aan de Grote Kruising hebben niet geleid tot verkeersproblemen, zoals werd verwacht. De doorstroming van het verkeer is juist beter geworden, en er zijn minder files. maar de Alegrabrug zal na deze verbouwing weer de grote ergernis worden die het al jaren is. Dat is voor de meeste respondenten een aanname omdat ze niet goed weten wat er gaat gebeuren met de brug en de op- en afritten.

### **Frustratie**

Een kleine groep inwoners, die zich bij de interviewbus meldt, heeft het - in eigen woorden - op zich genomen om het onderwerp in de publiciteit te houden. De groep bestaat uit direct aanwonenden voor wie de Algerabrug een dagelijkse bron van ergernis is door fijnstof, geluidsoverlast en slechte bereikbaarheid. De mensen die er mee zijn begonnen vinden het jammer dat de groep klein blijft, ze hadden gehoopt dat meer mensen zich zouden inzetten voor deze zaak. Dat bevestigt het beeld in dit onderzoek dat de brug een paar straten verder geen onderwerp meer is, in ieder geval geen onderwerp om daarvoor in actie te komen. Wel een onderwerp dat inwoners willen volgen omdat ze er zo vaak mee te maken hebben. En daar zit wel een breder levende frustratie. Het is voor nagenoeg alle respondenten geheel onduidelijk wat er gaat gebeuren met de Algeracorridor. Iemand die aan het tracé woont houdt zijn hart vast want hij heeft gehoord over plannen voor een fly-over en een andere aanwonende vreest dat er een tunnel komt, waar hij zich fel tegen wil verzetten.

### **Ideeën**

Respondenten opperen diverse ideeën om de Algeracorridor te ontwijken. De drukte op de Algerabrug heeft meerdere respondenten op het idee gebracht om de auto in te ruilen voor de fiets of de bus te nemen naar Capelsebrug en daar verder met de metro. We hebben ook mensen gesproken die met de waterbus reizen, zelfs als ze eerst het pontje naar de halteplaats in Kinderdijk moeten nemen.