Integraal Participatierapport

MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

Colofon

Uitgegeven door: gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. En specifiek voor de Algeracorridor ook de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel.

Fotografie: Hans Tak, Plaatwerk Fotografen en MIRT-projectteam

Versie november 2022

Opdrachtgevers

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

provincie Zuid-Holland

Gemeente Rotterdam

Voorwoord

Na ruim twee jaar onderzoek is de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam afgerond. Een groot deel van het onderzoek vond plaats toen de coronamaatregelen van kracht waren. Alle contacten met stakeholders verliepen in die periode digitaal. Er was al enige ervaring met online tools, maar we waren ook nog zoekende met elkaar. Het was een grotere opgave om elkaar goed te leren kennen en ik heb ervaren dat het goed bekend raken met alle stakeholders mij meer tijd kostte dan normaal. Toch vond ik het opvallend dat we bij de evaluatie van de analytische fase terugkregen dat participanten ook de voordelen hebben ervaren van digitaal participeren, zoals geen reistijd en het beter kunnen zien van de andere deelnemers en de presentatie.

Desondanks vond ik het een verademing toen we elkaar in de beoordelingsfase weer fysiek mochten ontmoeten. De non-verbale communicatie, emoties, het groepsgevoel en de interactie met elkaar had ik toch erg gemist en is juist wat het werk als omgevingsmanager zo waardevol maakt. We konden weer de wijken in en op dat moment hebben we ook direct inloopspreekuren geïntroduceerd, om een bredere doelgroep te bereiken. Want een groot nadeel van digitaal participeren is dat dit niet voor iedereen werkt. Er is ook een grote groep bewoners, ondernemers, reizigers, die niet zelf actief met de veranderende stad en regio bezig is, maar voor wie de voorgenomen maatregelen wel van invloed kunnen zijn en waarover ze willen meedenken. Deze mensen bereik je toch vooral door naar ze toe te gaan en aan te spreken. We zijn dan ook blij dat we dat hebben kunnen doen en daarmee een grotere doelgroep hebben bereikt.

Iedereen die zijn steentje heeft bijgedragen aan de MIRT-verkenning wil ik namens het team Omgevingsmanagement bedanken voor zijn of haar bijdrage. De betrokkenheid van de regio Rotterdam is groot bij de ruimtelijke inrichting van de regio. Velen zijn trots op waar ze wonen, werken en recreëren, en willen de regio ook in de toekomst goed organiseren. Dat is een groot goed en moet ook in de toekomst benut blijven. We zijn dankbaar voor alle inbreng. Het heeft de beslisinformatie en het proces verrijkt.

Namens team Omgevingsmanagement van de MIRT-verkenning,

Jorinke Vos
Omgevingsmanager

Inhoud

Voorwoord **3**

1. Inleiding **5**
1.1 Leeswijzer 6

2. Procesbeschrijving **7**
2.1 Participatieaanpak 7
2.2 Herijking beoordelingsfase 9
2.3 Ingebrachte visies en bewonersinitiatieven 10

3. Communicatie **11**
3.1 Communicatiedoelen 11
3.2 Communicatiemiddelen 11

4. Duiding belevingswaardenonderzoek en digitale meningspeiling **13**
4.1 Belevingswaardenonderzoek 13
4.2 Digitale meningspeiling 15

5. Oogst van de participatie **19**
5.1 Deelstudie overstijgend 19
5.2 Deelstudie Oeververbinding & OV 21
5.3 Deelstudie A16 Van Brienenoordcorridor 25
5.4 Deelstudie Algeracorridor 27

6. Advies Omgevingsberaad **32**

7. Aanbevelingen vervolg **33**

8. Bijlagen **34**

1. Inleiding

Voor je ligt het Participatierapport van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Hierin wordt verslag uitgebracht van de oogst van de participatie uit de gehele verkenning; zowel de analytische fase als de beoordelingsfase. Zie figuur 1 voor de fasering van de MIRT-verkenning.

Met een uitgebreid participatietraject[1] hebben de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam beoogd alle belanghebbenden op een passende manier te betrekken bij dit project. Door samen met de omgeving van medeoverheden, belangenorganisaties en -verenigingen, (buurt-) bewoners en ondernemers het onderzoek vorm te geven. In dit rapport is alle inbreng en de oogst van de participatie geordend en samengevat.

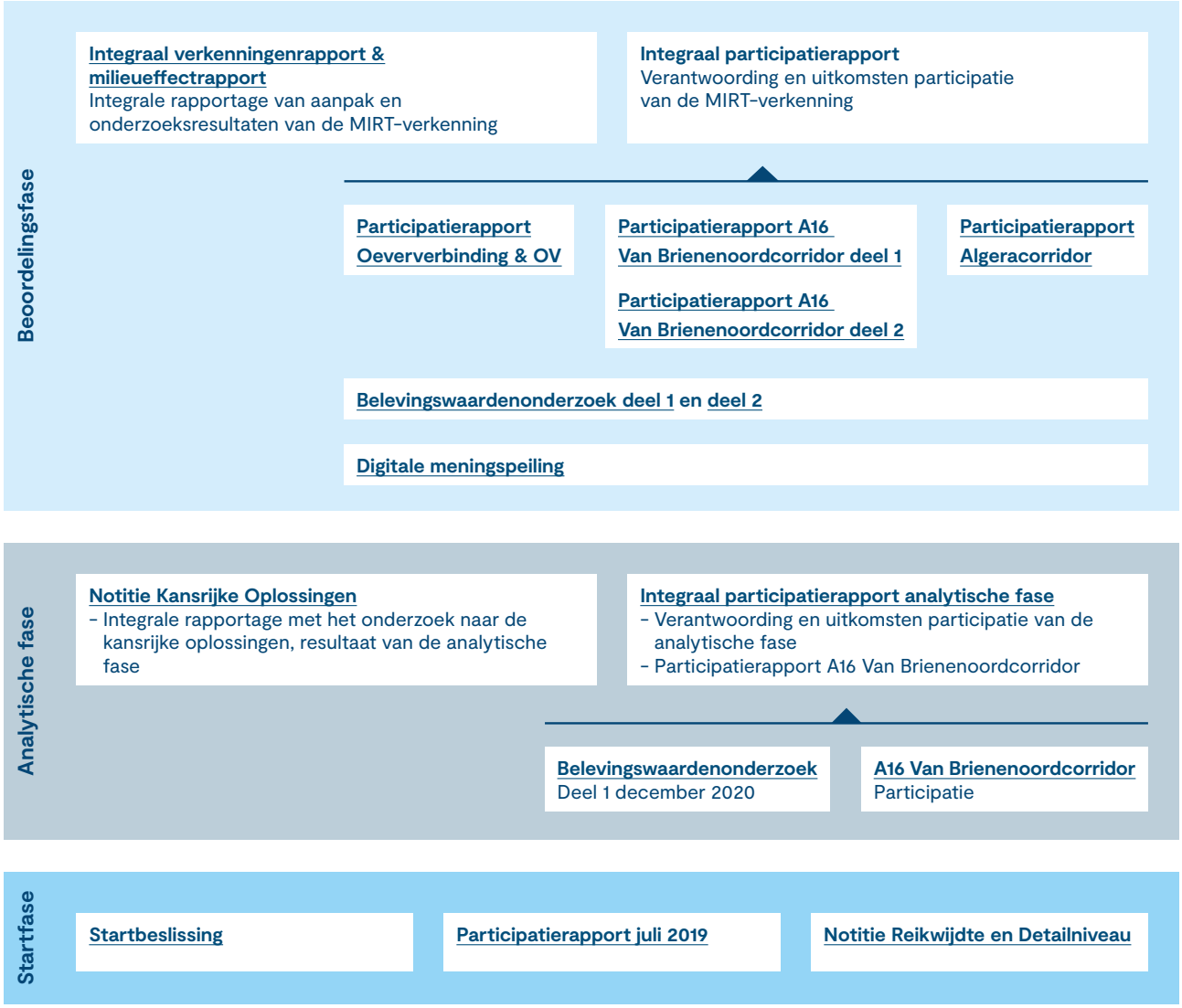
Het geeft niet alleen een overzicht van de verschillende belangen en standpunten ten aanzien van de maatregelen, maar ook van de zorgen, punten van kritiek, ideeën die zijn aangedragen en aandachtspunten voor het vervolgonderzoek.

Het participatierapport dient samen met het Integraal Verkenningenrapport en het milieu-effectrapport als beslisinformatie voor het te kiezen Voorkeursalternatief. De bestuurders van de initiatiefnemende partijen beslissen wat het Voorkeursalternatief gaat worden.

	2020	2021	2022	2022/2023	2023/2026
Initiatieffase	**Startfase**	**Analytische fase** Selectie van kansrijke alternatieven (zeef 1)	**Beoordelingsfase** Keuze voorkeursalternatief (zeef 2)	**Besluitvorming** Op weg naar de voorkeursbeslissing	**Planuitwerkingsfase**
Besluit start verkenning, zoekgebied west afgevallen	Keuze tussen zoekgebied Oost en Oost-Oost	Nader onderzoek naar bouwstenen en uitwerking van alternatieven	Beoordeling van kansrijke alternatieven	Keuze voorkeursalternatief en afronding MIRT-verkenning	Het vervolg richting realisatie en beheer van de 6 maatregelen
	Documenten · Startbeslissing · Notitie Reikwijdte en Detailniveau	**Documenten** · Notitie Kansrijke Oplossingen	**Documenten** · Verkenningenrapport · Participatierapport · MER · MKBA	**Documenten** · Bestuursovereenkomst(en) · Herziening omgevingsvisie gemeente Rotterdam & provincie Zuid-Holland · (Ontwerp)tracébesluit	

Figuur 1. Fasering van de MIRT-verkenning.

1 Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en gemeente Rotterdam. Voor de Algeracorridor zijn de gemeente Capelle a/d IJssel, gemeente Krimpen a/d IJssel en gemeente Krimpenerwaard medeopdrachtgever.



Figuur 2. Samenhang tussen participatierapporten voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen.

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op het doorlopen proces. In hoofdstuk 3 beschrijven we de activiteiten op het gebied van communicatie. In de daaropvolgende hoofdstukken zoomen we in op de inhoudelijk opbrengst van de participatie. In hoofdstuk 4 lees je de rode draad die we uit het belevingswaardenonderzoek en de digitale meningspeiling hebben gehaald. Dit zijn twee onafhankelijke onderzoeken die we tijdens de verkenning hebben gedaan. In hoofdstuk 5 wordt de oogst van de participatie per deelstudie beschreven. Vervolgens is in hoofdstuk 6 het advies van het Omgevingsberaad opgenomen. Meer over de rol van dit beraad lees je in hoofdstuk 2, de procesbeschrijving. Het participatierapport sluiten we af met hoofdstuk 7 waarin we op basis van onze ervaringen een aantal aanbevelingen doen voor het vervolg: de planuitwerkingsfase.

2. Procesbeschrijving

Na afronding van de pre-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is in juli 2020 de participatie voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam gestart. Daarvoor is een aanpak uitgeschreven in de Participatieaanpak, met een bijbehorende routekaart specifiek gericht op de analytische fase en beoordelingsfase. Een nadere omschrijving van de oogst van de analytische fase is vastgelegd in een tussenrapport met de titel 'Participatierapport analytische fase'.

2.1 Participatieaanpak

Met de participatieaanpak is beoogd de kennis, ervaring en belangstelling vanuit de diverse belanghebbenden in het gebied de ruimte te geven en optimaal te benutten in het belang van de regio. De aanpak was er daarbij op gericht om iedereen die zich betrokken voelt, te informeren, mee te laten denken en mee te laten doen. De nadruk lag dus op samen onderzoek doen, waarbij vooraf de volgende doelen waren gesteld:

- streven naar maatschappelijke meerwaarde;
- goede samenwerking met de bestuurlijke partners om te komen tot een gedragen proces;
- belangen van andere partijen zoveel mogelijk meewegen en waar mogelijk meenemen, binnen de kaders en randvoorwaarden van het project (zie rapport 'Participatieaanpak');
- streven naar gezamenlijk commitment door participatie in een open en gelijkwaardig gesprek samen met belanghebbenden vorm te geven;
- benutten van aanwezige expertise op thema's en kennis van belanghebbenden in de omgeving over het gebied;
- helderheid bieden over de besluitvormingsprocedures en deze vooraf op begrijpelijke wijze inzichtelijk maken;
- het tijdig, begrijpelijk, toegankelijk en juist communiceren van besluiten, onderzoeken en andere vermeldenswaardige zaken naar alle belanghebbenden.

2.1.1 Spelregelkader

Om invulling te geven aan de participatieaanpak hebben we aan het begin van de verkenning spelregels opgesteld en samengebracht in het Spelregelkader. In het Spelregelkader staan praktische afspraken. De spelregels zorgen ervoor dat alle belangen een plek krijgen en dat alle participanten een gelijkwaardige positie hebben. Zo zijn we tot veel input en voorliggend resultaat gekomen.

Spelregelkader Participatie
Niet alleen het inventariseren en kenbaar maken van belangen moet mogelijk zijn via het participatieproces, maar ook het uitwisselen en confronteren van deze belangen. Hier past een houding van oprecht respect voor het belang van de ander. Hiertoe is het Spelregelkader Participatie in het leven geroepen. Het Spelregelkader bevat nadere afspraken over participatie. In het Spelregelkader staat dat alle betrokkenen de intentie hebben tot goede participatie. Daarnaast biedt het houvast om initiatiefnemers en omgeving scherp te houden op verwachtingen en gedrag in de praktijk. Het Spelregelkader is niet bedoeld als juridisch bindend of afdwingbaar. De kern is morele binding.

2.1.2 Participatieniveaus

De participatieaanpak kende drie niveaus: participeren (meedoen door te komen met een advies), consulteren (aangeven wat men van de oplossingen vindt) en informeren (mogelijkheid om het project te volgen). We lopen hieronder deze niveaus van participeren kort langs.

Participeren

Op het niveau van participeren hebben stakeholders mee kunnen doen in de verkenning door gezamenlijk kennis te vergaren en analyseprocessen te doorlopen. Dit noemen we 'Joint Fact Finding'. Joint Fact Finding draagt eraan bij dat de gesprekspartners van het begin af aan betrokken zijn. Zo kunnen zij een wezenlijke bijdrage leveren aan het onderzoekstraject en tot een constructieve dialoog komen. In expertsessies en het Omgevingsberaad is invulling gegeven aan dit niveau.

Expertsessies

In de expertgroepen zijn mensen uit het projectgebied betrokken geweest met aantoonbare expertise in een specifiek werkveld, bijvoorbeeld nautiek, OV en inpassing oeververbinding. Het betroffen groepen die dicht op het proces van het onderzoek zijn georganiseerd. Sessies werden georganiseerd rond de vaststelling van de onderzoeksmethodiek en de analyse en interpretatie van de onderzoeksresultaten. Zo heeft de expertgroep Nautiek meegekeken met de manier waarop we het nautische onderzoek in deze MIRT-verkenning hebben uitgevoerd. Aan de expertgroep Nautiek namen de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), het Loodswezen, Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN)-Schuttevaer, het Watersportverbond en een oud-docent van het Scheepvaart- en Transport College deel.

Omgevingsberaad

Om samen kennis te verzamelen, maar ook de collectieve belangen een plek te geven in deze brede verkenning, is er een Omgevingsberaad opgericht. Een overlegvorm waarin vanuit verschillende maatschappelijke belangen naar de MIRT-verkenning is gekeken. Het Omgevingsberaad bestaat 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. De volgende partijen waren in het Omgevingsberaad vertegenwoordigd: ANWB, KBN-Schuttevaer, Evofenedex, TLN, Fietsersbond Zuid-Holland, Metrocov, VNO-NCW West, Waardtafel Krimpenerwaard, wijkraden Groot- en Oud-IJsselmonde en Vreewijk, IMpact afstemmingsgroep en Bewonersvereniging Kralingen-Oost. Zie hoofdstuk 5 voor het advies van het Omgevingsberaad aan de initiatiefnemers.

Consulteren

Op het niveau van consulteren is het voor stakeholders mogelijk geweest om de onderzoeken van dichtbij te volgen en daarin mee te denken. Hiervoor zijn klankbord-/participatiegroepen georganiseerd, werd afgestemd met brede ambtelijke en bestuurlijke partijen en nutsbedrijven en is het mogelijk geweest om op-maat-gesprekken aan te gaan. Tevens zijn twee onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd om een breed publiek bij de MIRT-verkenning Oeververbindingen te betrekken, te weten: een belevingswaardenonderzoek en een digitale meningspeiling.

Klankbord-/participatiegroepen

De klankbord-/participatiegroepen zijn ingezet om het onderzoek waar mogelijk aan te vullen, kritisch te volgen en om ons te wijzen op eventuele gebreken in het onderzoek. Daarnaast zijn de klankbord-/participatiegroepen ingezet om te toetsen in hoeverre de (inhoudelijke) belangen en zorgen vanuit de omgeving voldoende zijn meegenomen, vertaald en geborgd in de onderzoeken. Om dit zo goed mogelijk een plek te geven, zijn de groepen per deelstudie ingericht, zo dicht mogelijk bij de inhoud.

Voor zowel de analytische fase als de beoordelingsfase kenden de groepen een vaste samenstelling van deelnemers, omdat dit ten gunste komt van de kwaliteit van het participatieproces, waarin we het belangrijk vonden dat het kennisniveau van de deelnemers gelijk op gaat. Deelnemers die pas later aansluiten, hebben te veel kennis gemist. Bij de start van de analytische en de beoordelingsfase was het voor iedereen mogelijk om zich aan te melden voor deelname aan deze groep(en).

Grondgebonden assetgroep

In de beoordelingsfase hebben we in een grondgebonden assetgroep een aantal partijen met een verantwoordelijkheid op een specifiek onderwerp betrokken in het participatietraject, om zo goed mogelijk rekening te kunnen houden met de in het gebied aanwezige functies en voorzieningen. Zo zijn de waterschappen (Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en Waterschap Hollandse Delta)

bijvoorbeeld betrokken vanwege het mogelijke effect van de maatregelen op de waterkeringen en de waterkwaliteit. De gesprekken werden gevoerd om inzicht te krijgen in knelpunten en daarmee technische uitdagingen in het ontwerp mee te kunnen nemen. Waar we knelpunten signaleren, heeft dit geleid tot een goed inzicht in de mogelijke effecten. De partijen die verder waren uitgenodigd om deel te nemen: Evides, KPN, Stedin, Rioolbeheer gemeente Rotterdam, GasUnie en TenneT.

Brede ambtelijke en bestuurlijke sessie
Ook op ambtelijk en bestuurlijk niveau zijn partijen meegenomen in de verkenning. Zij hebben immers een direct verantwoordelijkheid in het gebied in relatie tot de verkenning. Deels hebben deze gesprekken plaatsgevonden in ambtelijke klankbordgroepen per deelstudie. Ook zijn er brede sessies georganiseerd waarin omringende gemeenten, vervoerders (NS en RET), ProRail, RWS, het Havenbedrijf Rotterdam en de Waterschappen Hollandse Delta en Hoogheemraadschap Schieland Krimpenerwaard zijn geïnformeerd en geconsulteerd over de verkenning en specifieke onderwerpen daarin, zoals bijvoorbeeld de meekoppelkansen (zie ook hoofdstuk 7.4 van het Integraal Verkenningenrapport).

Op-maat-gesprekken
Naast alle georganiseerde participatie in bijeenkomsten is er ook aandacht besteed aan één-op-één consultatie in op-maat-gesprekken. Het betrof hier partijen en individuen die met een direct belang betrokken zijn of vertegenwoordigers zijn van bewonersverenigingen.

Belevingswaardenonderzoek en digitale meningspeiling
Tijdens de MIRT-verkenning hebben we twee brede onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd. Het belevingswaardenonderzoek met als doel om een goed beeld te krijgen van welke aspecten mensen wel/niet waarderen in hun leefomgeving en welke waarde ze daaraan toekennen. En een digitale meningspeiling met als doel om bij een breed publiek geluiden op te halen over de tevredenheid over de (toekomstige) bereikbaarheid in de regio Rotterdam. In hoofdstuk 4 lees je meer over beide onderzoeken en de uitkomsten ervan.

Informeren
De brede omgeving is gedurende het onderzoek op verschillende momenten geïnformeerd. Betrokkenen hebben via de website, webinars, nieuwsbrieven, (digitale) vragenuurtjes en informatiebijeenkomsten het project kunnen volgen. Voor een uitgebreidere reflectie op de informatievoorziening verwijzen we naar hoofdstuk 3 waarin apart aandacht wordt besteed aan communicatie.

2.2 Herijking beoordelingsfase

2.2.1 Evaluatie analytische fase
Aan het eind van de analytische fase (maart 2021) is naar alle circa 70 mensen die hebben deelgenomen aan de participatie tot dusver een evaluatie gestuurd. De uitkomsten uit die evaluatie zijn – naast de ervaringen van het projectteam zelf – het vertrekpunt geweest voor de herijking van de participatieaanpak voor de beoordelingsfase.

Uit de evaluatie en verschillende gesprekken is gebleken dat de structuur van de participatie-aanpak goed heeft gewerkt. Om deze reden is besloten om de principes van de participatieaanpak te continueren en op enkele aspecten te actualiseren voor de beoordelingsfase. Een wezenlijk verschil ten opzichte van de analytische fase is dat we per deelstudie zijn gaan werken met een kerngroep participatie, de zogeheten participatiegroep (gecombineerde klankbord- en expertgroep). De ervaring in de analytische fase heeft geleerd dat door veel van de betrokkenen belang en expertise niet van elkaar gescheiden konden worden. Om deze reden is er niet opnieuw een ‘Expertgroep inpassing’ en ‘Expertgroep OV’ georganiseerd. Deelnemers in deze groepen zijn uitgenodigd deel te nemen aan de participatie-groep. De ‘Expertgroep Nautiek’ is wel blijven bestaan. Verder hebben we in de beoordelingsfase actiever ingezet op het betrekken van een grotere diversiteit aan stakeholders, zoals jongeren, bewoners op Zuid en ondernemers. In de analytische fase is gebleken dat deze doelgroepen een andere aanpak vragen. De mening van deze doelgroepen vinden we belangrijk om te horen, aangezien (1) jongeren de toekomstige bewoners van de stad zijn, (2) de maatregelen van invloed zijn voor de bewoners op Zuid en (3) bereikbaarheid voor ondernemers ook een belangrijk thema is. Met onder andere het belevingswaardenonderzoek en de digitale meningspeiling hebben we hieraan invulling gegeven.

2.2.2 Participatieaanpak beoordelingsfase

Ook in de beoordelingsfase was de participatie erop gericht om de aanwezige kennis, ervaring en belangstelling vanuit de diverse belanghebbenden in het gebied de ruimte te geven en optimaal te benutten in het belang van de regio. Specifiek zijn daarvoor twee aanvullende doelstellingen benoemd:

- verhogen van de kwaliteit van de producten door de stem uit de omgeving te horen en deze kennis, beleving en ervaring mee te nemen;
- vergroten van de acceptatie van gemaakte keuzes door zichtbaar te maken hoe de inbreng is afgewogen en waar de inbreng is geland.

Zoals in hoofdstuk 2.1 beschreven, is de participatie in de beoordelingsfase wederom ingericht volgens verschillende niveaus van participeren. Op deze manier is het voor eenieder mogelijk geweest om het project te volgen (informeren), aan te geven wat men van de oplossingen vindt (consulteren) of te komen tot een advies en meedoen (participeren). Op deze drie niveaus zijn verschillende type bijeenkomsten georganiseerd, zoals in figuur 3 te zien is. Voor de data verwijzen we naar de bijlage 1.

Participatieaanpak
Participeren/meedoen
· Expertsessies Nautiek · Omgevingsberaad
Consulteren/meedenken
· Participatiegroepen per deelstudie · Belevingswaardenonderzoek · Digitale meningspeiling · Brede ambtelijke en bestuurlijke sessies · Op-maat-gesprekken
Informeren/delen
· Nieuwsbrieven · Inloop- en informatiebijeenkomsten · Website: oeververbindingen.nl · Webinars · Digitale vragenuurtjes
Informeren en betrekken gemeenteraden en Provinciale Staten

Figuur 3. Samenvatting participatieaanpak beoordelingsfase.

2.3 Ingebrachte visies en bewonersinitiatieven

Tijdens de verkenning zijn er verschillende visie(s) van bewonersgroep(en) op het onderzoek van de MIRT-verkenning ingediend. Een deel van deze visies heeft als directe aanleiding de MIRT-verkenning. Een ander deel betreft bewonersinitiatieven die breder zijn dan de MIRT-verkenning en/of de MIRT-verkenning niet per se als aanleiding kennen. Als het gaat om de visies van bewonersgroepen op de MIRT-verkenning hebben we gemeend deze direct te betrekken in de participatie en dit participatierapport. Voorbeelden zijn de visie van IMpact op de oeververbinding, de visie van de Projectaanjagers op de oplossing voor de Algeracorridor en de visie van de ondernemerskringen Krimpen a/d IJssel en Krimpenerwaard op de Grote Kruising. Voor zover mogelijk zijn elementen uit deze visies meegenomen in de uitwerking van de alternatieven. Er zijn ook elementen die geen plek hebben gekregen en onderbouwd zijn afgewezen. Bij bredere initiatieven, zoals Kralingen aan de Maas, zijn de voor de MIRT-verkenning relevante onderdelen meegenomen. De lijst met ingebrachte visies is te vinden in bijlage 2.

3. Communicatie

De basis van de communicatie-inzet is geweest om de omgeving op een begrijpelijke, voorspelbare en uitnodigende manier te informeren over de MIRT-verkenning. Door steeds transparant te zijn over het proces en aan te geven wat wel en wat niet binnen het project valt, wisten doelgroepen wat zij kunnen verwachten. We nodigden hen uit om onze informatie tot zich te nemen om vervolgens mee te denken of mee te doen. Door minder formeel en meer persoonlijk te communiceren maakten we het project toegankelijk.

3.1 Communicatiedoelen

Het overkoepelende doel van de communicatie was dat doelgroepen bekend zijn met de MIRT-verkenning, weten welke maatregelen worden onderzocht en waar deze aan bijdragen.

Onderliggende doelen waren dat doelgroepen:

- weten wat de opzet van de MIRT-verkenning is (uitleggen in welke fase het project zich bevindt, wat er onderzocht wordt, en wat de resultaten zijn);
- willen meedenken en/of meedoen (met als doel om het onderzoek te verrijken).

Om deze onderliggende doelen te bereiken, is communicatie steeds ondersteunend geweest aan het participatieproces o.a. door de omgeving te informeren over hoe en wanneer men kon meedenken en meedoen.

3.2 Communicatiemiddelen

Website en nieuwsbrief

Om de doelgroepen en het algemeen publiek te informeren over de MIRT-verkenning werden een eigen website en nieuwsbrief ingezet.

Via de website werd alle informatie over de MIRT-verkenning op een begrijpelijke en toegankelijke manier gedeeld. Zo is er informatie over het proces van de MIRT-verkenning, de maatregelen die onderzocht worden, de voortgang van de drie deelstudies en de participatie te vinden. Ook zijn alle publicaties van de MIRT-verkenning, waaronder Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de Notitie Kansrijke Oplossingen, onderzoeken en de Routekaart voor de participatie, op de website gepubliceerd. Verder kan iedereen via de website een vraag stellen en zich abonneren op de nieuwsbrief.

De digitale nieuwsbrief werd iedere 6 weken verzonden aan een bestand van ca. 850 abonnees. Dit aantal groeide langzaam sinds er weer fysieke bijeenkomsten, zoals inloopspreekuren, gehouden konden worden. Ook aandacht in de (lokale) media heeft gezorgd voor toenemend bezoek aan de website en een groeiend aantal abonnees.

(Social) media

Het project heeft geen gebruik gemaakt van eigen socialmediakanalen, maar heeft via de socials van de bestuurlijke partners (de vier initiatiefnemers en de gemeenten Capelle a/d IJssel, Krimpen a/d IJssel en Krimpenerwaard) aankondigingen en andere berichten gedeeld. Ook werd gepubliceerd in de Stadskrant van de gemeente Rotterdam, die huis-aan-huis wordt verspreid via De Havenloods.

Lokale en regionale media zijn het laatste half jaar regelmatig actief benaderd met informatie over bijeenkomsten van de MIRT-verkenning. Dit leverde o.a. artikelen op bij RTV Rijnmond, Capelle Vandaag, De Havenloods en wijkkranten en wijk-websites in Kralingse Veer en Rotterdam-Zuid.

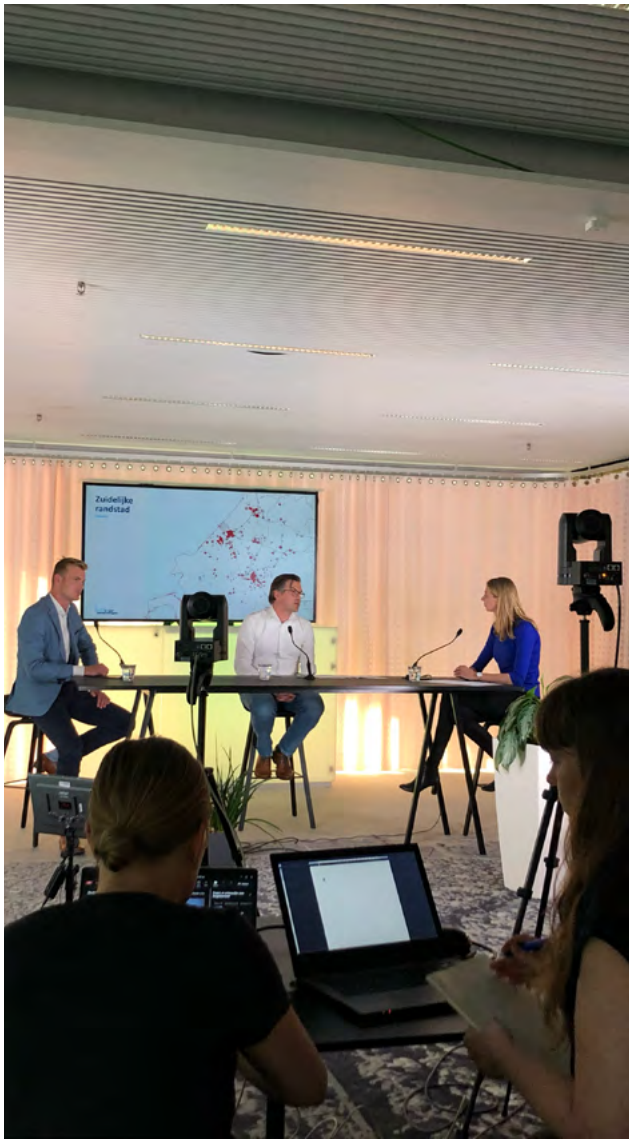
In de periode van de coronamaatregelen werden er regelmatig digitale vragenuurtjes georganiseerd. Dit was een laagdrempelige manier om vragen uit de omgeving te beantwoorden en in contact te blijven met belangstellenden. Na afloop werden de gestelde vragen en antwoorden op de website gepubliceerd.

Inloopspreekuren en -bijeenkomsten

In het voorjaar 2022 werden er inloopspreekuren gehouden. De inloopspreekuren waren bedoeld om bewoners, ondernemers en andere betrokkenen te informeren en reacties op te halen/in gesprek te gaan over de alternatieven die onderzocht werden. De inloopspreekuren hielden we op bekende punten in wijken, zoals buurthuizen of gemeentelijke publiekslocaties. In samenwerking met de gemeente Capelle aan den IJssel werd tijdens het inloopspreekuur daar ook informatie gegeven over de Korte Termijn Aanpak (KTA), een pakket aan maatregelen om de files aan te pakken op de Algeracorridor. Deze projecten worden uitgevoerd in de periode 2020-2023.

Eind juni/begin juli 2022 werden de inloopspreek-uren opgevolgd met vijf inloopbijeenkomsten. Geïnteresseerden konden langskomen en in gesprek gaan over de maatregelen die we onderzoeken, het besluitvormingsproces richting het voorkeursalternatief en de planning. Doel van de bijeenkomsten was om een breder publiek te informeren over de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. We troffen onder de bezoekers veel 'nieuwe gezichten', bewoners en ondernemers die we nog niet eerder spraken en de tijd namen om zich te laten informeren en hun vragen te stellen. Ook waren medewerkers van de gemeente Rotterdam aanwezig om de met de MIRT-verkenning samenhangende ontwikkelvisie 'van Alexander tot Zuidplein' toe te lichten. Tijdens de bijeenkomst in Rotterdam-Noord sloten ook medewerkers van de renovatie en vervanging van de Van Brienenoordbrug aan om vragen over die opgave te beantwoorden. In totaal kwamen er zo'n 50 bezoekers naar de inloopbijeenkomsten.

Na publicatie van het rapport beslisinformatie eind september ging het projectteam met de 'MIRT on Tour' op pad om met geïnteresseerden te spreken over de resultaten van de onderzoeken. Met een mobiele informatiestand werden gedurende een week ca. 20 locaties in Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard aangedaan. Voorbijgangers werden actief aangesproken. Per locatie leverde dit gemiddeld 5-8 uitgebreidere gesprekken op. Over het algemeen waren mensen goed op de hoogte van de MIRT-verkenning Oeververbindingen en wisten zij waar hun bestuur op inzet. Er waren tientallen gesprekken, soms met kritische noten, maar altijd met ruimte voor gesprek over de onderzochte alternatieven en uitkomsten van het onderzoek. Op locaties in Rotterdam-Zuid en Kralingen/De Esch waren ook medewerkers van de gemeente Rotterdam aanwezig om het standpunt van het college van Rotterdam toe te lichten.



4. Duiding belevings-waardenonderzoek en digitale meningspeiling

Om een breed publiek bij de MIRT-verkenning Oeververbindingen te betrekken, zijn twee onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd: een belevingswaardenonderzoek en een digitale meningspeiling. Initieel was de bedoeling deze onderzoeken bij de start van de verkenning uit te voeren. Corona stak hier echter een stokje voor. Het belevingswaardenonderzoek is daarom uiteindelijk in twee delen uitgevoerd: een deel in de analytische fase en een deel in de beoordelingsfase. De digitale meningspeiling is uitgevoerd bij de start van de beoordelingsfase. Beide onderzoeken zijn een aanvulling geweest op de andere vormen van participatie. In dit hoofdstuk beschrijven we kort de belangrijkste bevindingen uit beide onderzoeken.

4.1 Belevingswaardenonderzoek

Het doel van het belevingswaardenonderzoek was om een goed beeld te krijgen van de 'zachtere waarden' die een rol spelen bij de maatregelen die in deze MIRT-verkenning worden onderzocht. Bij zachte waarden kun je denken aan voorzieningen, bereikbaarheid, groen, (sociale) veiligheid, rust, maar ook sociale cohesie in de buurt. Hiervoor is gevraagd naar meningen, ideeën en emoties die bewoners ervaren in de regio Rotterdam. 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.

4.1.1 Opzet

Het onafhankelijke onderzoeksbureau Opiniepijlers heeft het belevingswaardenonderzoek uitgevoerd. In verband met corona is dit in twee delen gebeurd: in december 2020 zijn 52 belanghebbenden in de regio Rotterdam telefonisch geïnterviewd. In september 2021 zijn vervolgens 606 inwoners, OV-gebruikers en jongeren in de gemeenten Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard op straat naar hun mening gevraagd. Jongeren zijn als aparte doelgroep in het onderzoek opgenomen, omdat zij de huidige en toekomstige bewoners zijn van de stad, huidige en toekomstige gebruikers van het OV zijn en idem wat betreft gebruik van voorzieningen. Representatief voor álle inwoners in de regio Rotterdam waren de gesprekken 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. De resultaten van beide delen van het onderzoek tref je aan in bijlage 8 en 9.

4.1.2 Duiding resultaten

Om de resultaten van het belevingswaarden-onderzoek concreet mee te nemen in de verkenning zijn de resultaten van het onderzoek per deelstudie nader geduid. Hiervoor is gekeken naar de waarden/kwaliteiten die men belangrijk vindt in het desbetreffende gebied en wat die betekenen voor de ontwerpuitgangspunten én inpassingsverbeteringen.

Algemeen

Uit het onderzoek kwam naar voren dat inwoners van de regio Rotterdam veelal tevreden zijn over

hun huidige woonsituatie en de bereikbaarheid in de stad (A16 en OV als pluspunt). Specifieker hoorden we dat op Rotterdam-Zuid de beleving positief beïnvloed wordt door goede sociale cohesie in de buurt, maar wel vaker overlast van zwerfvuil, verkeersdrukte en drugsverslaafden op straat wordt ervaren. In Kralingen/De Esch woont men naar tevredenheid, maar is aandachtspunt het voorzieningenniveau en toch ook wel overlast van parkeren en drugsdeals op straat. Langs de Algeracorridor hebben we twee typen reacties opgehaald: mensen dicht op de corridor spreken van overlast; mensen die wat verderaf wonen, noemen met name de doorstroming van verkeer als belangrijk aandachtspunt.

(Sociale) veiligheid

Op verschillende plekken in Rotterdam horen we terug dat respondenten zorgen hebben over een toenemende onveilige omgeving. Respondenten ervaren toenemend last van zwerfvuil, hangjongeren, criminaliteit en drugsproblematiek, en voelen zich daardoor minder veilig op straat. Ook benoemen respondenten aandacht te hebben voor de veiligheid voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld voor fietsers bij oversteekplaatsen. Gedachte erachter is dat bij meer ruimte en meer veiligheid voor fietsers mensen mogelijk ook vaker de fiets pakken.

Gevraagd wordt waar mogelijk rekening te houden met:

- aantrekkelijkheid van de locatie met een gevoel van sociale veiligheid;
- voldoende ruimte creëren voor het verblijven van mensen in relatie tot aantallen mensen.

Versterken woonklimaat

Op veel plekken geven respondenten een hoge waardering voor de bestaande (vaak groene) omgeving waarin ze leven. Redenen zijn voorzieningen, de (groene) omgeving, recreatiemogelijkheden, de rust in hun leefomgeving en een prettige buurt. Punten die de waardering negatief beïnvloeden zijn verkeersdrukte, fijnstof en geluidsoverlast.

Gevraagd wordt waar mogelijk rekening te houden met:

- versterken van de (ecologische) groenstructuur;
- behoud van gevoel: dorp in een stad;
- beperken van overlast tijdens de bouw;
- verminderen van overlast van geluid, verkeer en fijnstof (milieu); de nieuwe oeververbinding niet zien of horen;
- mitigerende maatregelen indien blijkt dat door het gekozen alternatief milieunormen worden overschreden;
- beperken, respectievelijk slechten van barrièrewerking van nieuwe HOV-verbinding Kralingse Zoom-Zuidplein en A16 Van Brienenoordcorridor.

Versterken (snel)fietsinfrastructuur en stimuleren modal shift

In veel gesprekken komt naar voren dat respondenten het openbaar vervoer en de fiets als een goed alternatief zien voor de auto. Betere OV-verbindingen zullen verkeersdrukte tegengaan en zijn goed voor de regio Rotterdam: voor de cohesie van de stad, de ontwikkeling van Zuid en beperken van het autogebruik. Om de maatregelen een meerwaarde te geven, zou ingezet moeten worden op het veranderen van modaliteitsgebruik ten gunste van de fiets en het OV.

Gevraagd wordt waar mogelijk rekening te houden met:

- versterken OV- en fietsinfrastructuur;
- maatregelen op te nemen in het brede mobiliteitspakket die modal shift stimuleren.

Tegengaan sluipverkeer wijken met behoud van goede ontsluiting van de wijk

Veel respondenten geven aan een goede bereikbaarheid (van de hoofdwegen en het fijnmazige netwerk) te waarderen. Door de drukte op het wegennet maken respondenten zich zorgen over eventuele files, beperkte doorstroming en sluipverkeer. Aandacht wordt gevraagd voor een goede doorstroming op het onderliggende wegennet (OWN) en sluipverkeer (door De Esch, Capelle en Krimpenerwaard) te voorkomen.

Gevraagd wordt waar mogelijk rekening te houden met:

- goede kwaliteit van de verbindingen;
- voldoende doorstroming van het autoverkeer.

Betaalbaarheid openbaar vervoer

De respondenten noemen de prijs van reizen per OV te hoog/een barrière om met het OV te reizen. Ze vragen er daarom aandacht voor dat de gekozen oplossing voor de reiziger wel betaalbaar moet zijn.

Barrièrewerking nieuwe verbinding voorkomen

Respondenten geven aan dat de nieuwe HOV-verbinding niet mag leiden tot een splitsing van de wijken.

4.2 Digitale meningspeiling

Het doel van de digitale meningspeiling was om bij een breed publiek geluiden op te halen over de tevredenheid over de (toekomstige) bereikbaarheid in de regio Rotterdam. We hebben ons daarbij gericht op een twee specifieke doelgroepen: jongeren en ondernemers.

4.2.1 Opzet

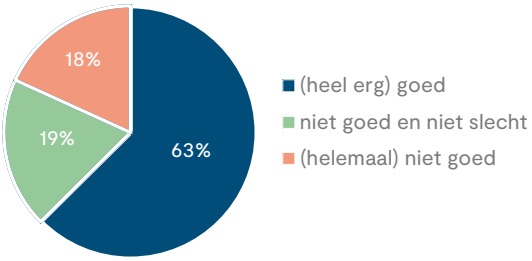
Het onafhankelijke onderzoeksbureau I&O Research heeft het onderzoek uitgevoerd. Ze hebben in oktober 2021 met een digitale enquête onder 2.153 respondenten reacties opgehaald.

4.2.2 Duiding resultaten

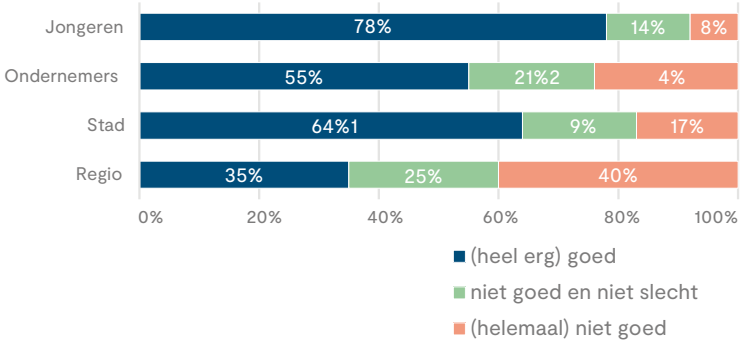
Tevredenheid huidige bereikbaarheid

Over het algemeen zijn respondenten (heel erg) tevreden over de bereikbaarheid van de regio Rotterdam (zie grafiek 1). Het valt op dat mensen uit de regio minder tevreden zijn over de bereikbaarheid (35%) ten opzichte van de andere doelgroepen: jongeren (78%), ondernemers (55%) en de stad (64%). Zie grafiek 2.

Grafiek 1. Tevredenheid over de bereikbaarheid van de regio Rotterdam (n=2.153)



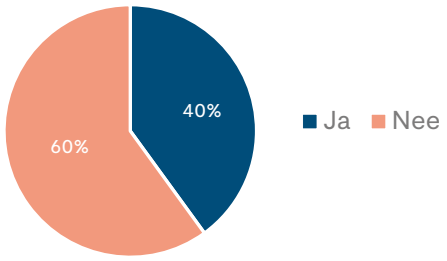
Grafiek 2. Tevredenheid over de bereikbaarheid van de regio Rotterdam
(n=359, jongeren), (n=386 ondernemers), (n=2.050, inwonders in de stad) en (n=88 inwoners uit de regio)



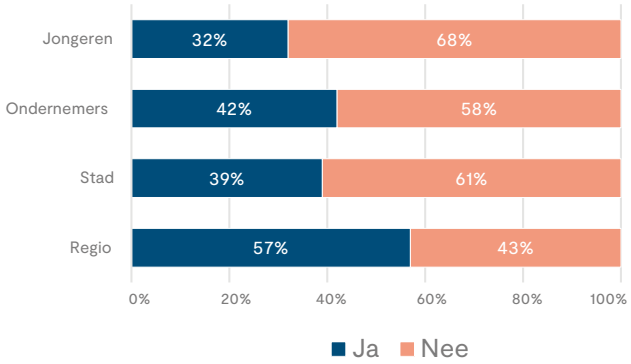
Bekendheid MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

Meer dan de helft van de ondervraagde respondenten is nog niet bekend met de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Zie grafiek 3. De regio is het meest bekend (57%) met de MIRT-verkenning en de jongeren (32%) het minst. Zie grafiek 4. Mogelijk hangt het eerste resultaat met het tweede samen; ontevredenheid motiveert wellicht om mobiliteitsprojecten te volgen.

Grafiek 3. Bekendheid met het project 'MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam' (n=2.153)



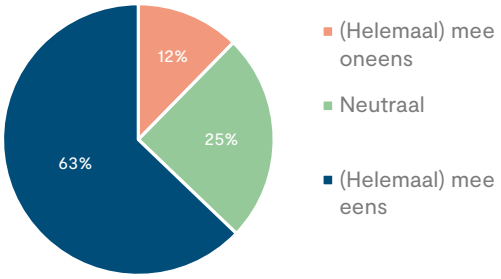
Grafiek 4. Bekendheid met het project 'MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam'
(n=359, jongeren), (n=386 ondernemers), (n=2.064, inwoners in de stad) en (n=88 inwoners uit de regio)



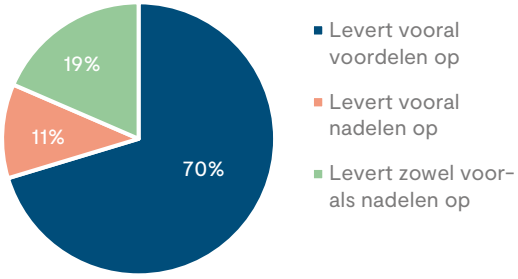
Mening voorgenomen maatregelen

Het merendeel van alle doelgroepen (63%) is het (helemaal) eens met dat de voorgenomen maatregelen bijdragen aan een betere bereikbaarheid van Rotterdam en omstreken en de reistijd naar werk en onderwijs verbetert. Zie grafiek 5. Ook denkt zeven op de tien respondenten (70%) dat de maatregelen vooral voordelen opleveren. Zie grafiek 6.

Grafiek 5. Algemene mening over de bijdrage van de maatregelen van alle doelgroepen samen (n=2.153)

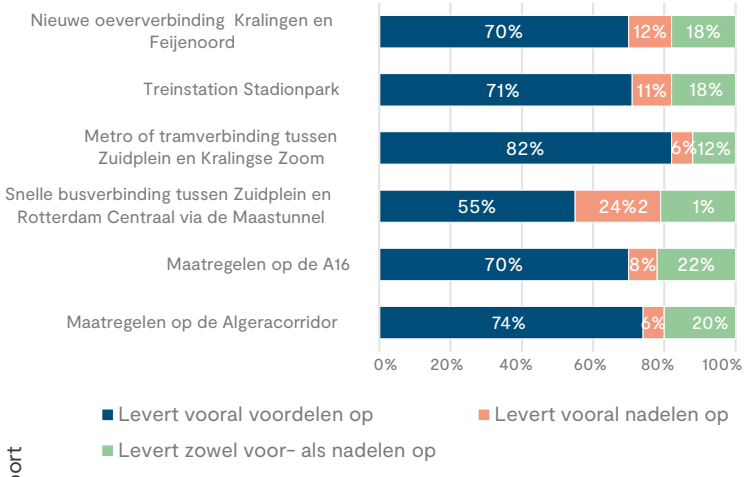


Grafiek 6. Mate waarin de respondenten vinden dat de maatregelen een voor- of nadeel opleveren (n=2.153)

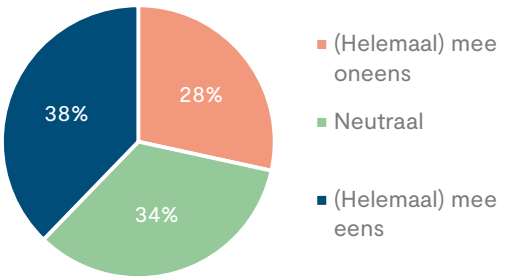


Acht op de tien respondenten (82%) zeggen dat een metro- of tramverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom vooral voordelen oplevert. Het minst positief (55%) is men over de snelle busverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel. Zie grafiek 7. De relatief lage score lijkt vooral samen te hangen met de kwaliteit van de bus. Respondenten vinden het geen fijn vervoersmiddel en associëren de bus met onbetrouwbaarheid en gedateerd. Op de vraag of respondenten ook meerwaarde zien van de maatregelen voor zichzelf en de plek waar ze wonen, zijn de meningen meer verdeeld. Ruim een derde van de respondenten (38 procent) is het (helemaal) eens dat de maatregelen van meerwaarde zijn voor de plek waar ze wonen. Ruim een kwart (28 procent) van de respondenten is het (helemaal) oneens met de stellingen. Zie grafiek 8.

Grafiek 7. Mate waarin de respondenten vinden dat bepaalde maatregelen een voor- of nadeel opleveren (n=2.153)

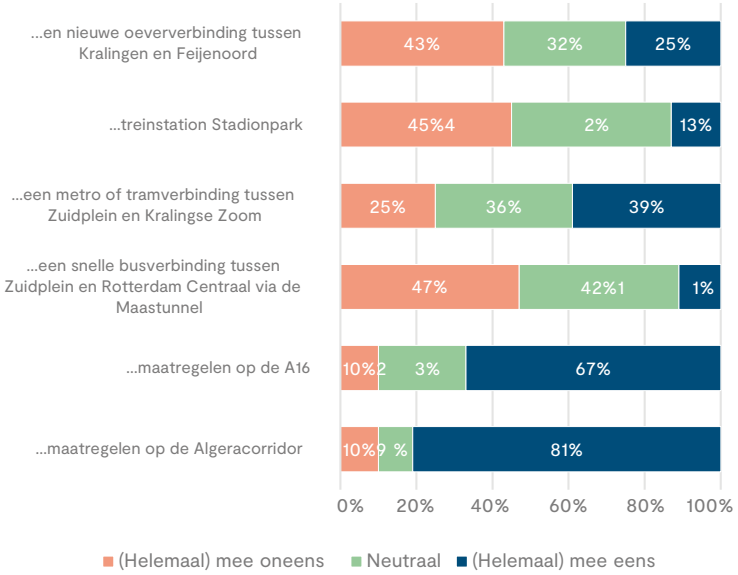


Grafiek 8. Mate waarin de respondenten het eens zijn met de meerwaarde van de maatregelen voor de plek waar ze wonen (n=2.153)

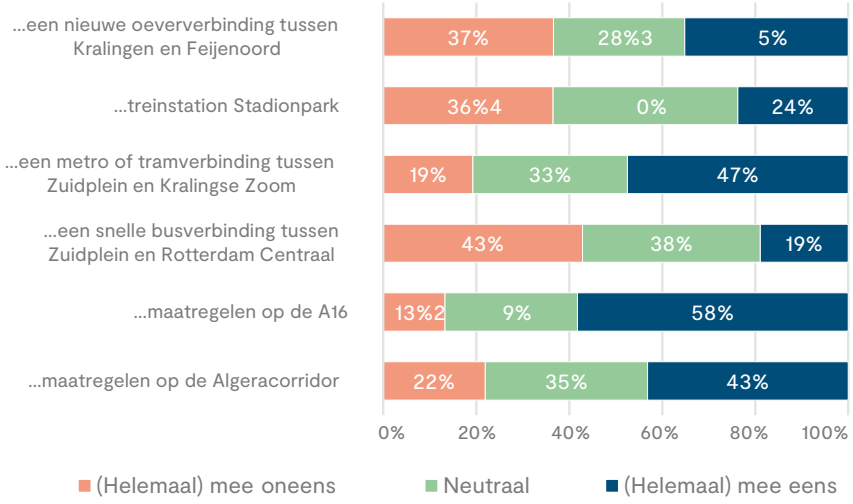


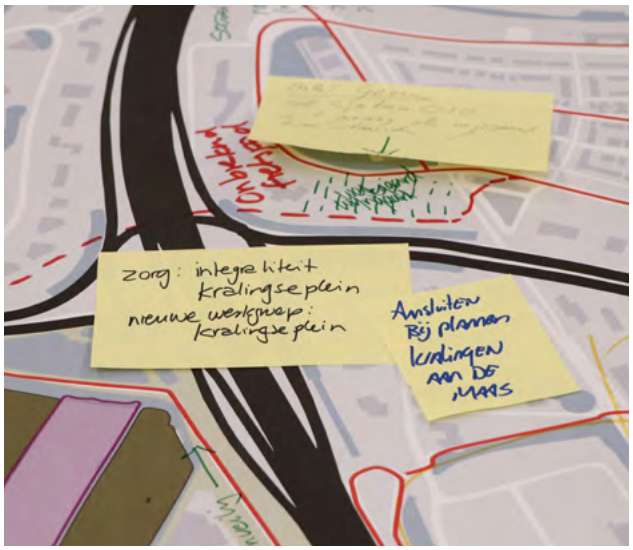
Voor maatregelen op de A16 (58%) en een metro- of tramverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom (47%) zien respondenten de meeste meerwaarde voor de plek waar ze wonen. Zie grafiek 9. Respondenten uit de Algeragemeenten zien ook veel meerwaarde (81%) van maatregelen op de Algeracorridor. Zie grafiek 10.

Grafiek 9. Mate waarin de respondenten uit de Algera gemeenten meerwaarde zien in de maatregelen (n=400)



Grafiek 10. Mate waarin de respondenten het eens zijn met de meerwaarde van de maatregelen voor de plek waar ze wonen (n=2.153)





2020 – Participatieavond

2021 – Belevingswaardenonderzoek

2022 – Inloopspreekuren Rotterdam-Zuid

2022 – Inloopbijeenkomsten

2022 – MIRT on Tour

2022 – MIRT on Tour

5. Oogst van de participatie

In dit hoofdstuk is de oogst van de participatie vanuit de drie deelstudie die van belang is voor de besluitvorming beschreven. We beginnen met algemene aandachtspunten die voor alle drie de deelstudies gelden. Vervolgens gaan we in op de specifieke onderwerpen per deelstudie. In de beschrijving wordt af en toe verwezen naar verschillende alternatieven. Voor een beschrijving van de alternatieven verwijzen we je naar het Integraal verkenningenrapport en milieueffectrapport.

Voor een volledige beschrijving van de opbrengsten van het participatieproces inclusief de inbreng van specifieke maatregelen en ideeën voor de volgende fase verwijzen we je naar de volgende deelrapporten:

- Participatierapport Oeververbinding & OV;
- Participatierapport A16 Van Brienenoordcorridor deel 1 en deel 2;
- Participatierapport Algeracorridor.

Bovenstaande documenten zijn voorgelegd aan de participatiegroepen en op die manier ook met hen afgestemd.

5.1 Deelstudie overstijgend

De volgende onderwerpen zijn in alle drie de deelstudies naar voren gekomen.

Meekoppelkansen voor de fiets

Tijdens het participatieproces is er veel aandacht voor de fiets geweest. Zonder stimulerende maatregelen belemmer je mensen om voor de fiets te kiezen in plaats van de auto. Er wordt aandacht gevraagd voor het verminderen van de barrièrewerking van de A16 voor fietsers in de oost-westrichting en het verbeteren van de aansluitingen van de fietspaden op de Van Brienenoordbrug.

De participanten in de deelstudie Oeververbinding & OV vragen aandacht voor een goede koppeling voor fietsers en voetgangers met het omliggende fietsnetwerk. Daarnaast is er vanuit het perspectief van de fietser in de tunnelalternatieven voorkeur om hellingbanen toe te passen in plaats van een roltrap. Bij de brugalternatieven wordt de voorkeur gegeven aan brede eenrichtingsfietspaden om de dalende en stijgende fietsstromen met bijbehorende snelheidsverschillen van elkaar te scheiden.

De meeste fietsmaatregelen zijn opgenomen in de zogeheten 'meekoppelkansen' van de totale MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Zie hiervoor het Integraal Verkenningenrapport (hoofdstuk 7).

Kralingseplein

Verzocht wordt om vanuit alle drie de deelstudies van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam te kijken naar de verkeerseffecten op het Kralingseplein. Het Kralingseplein wordt nu al ervaren als een druk verkeerspunt. Participanten voorzien mogelijk problemen als het Kralingseplein drukker wordt door de verkeersaantrekkende werking van de maatregelen uit de drie deelstudies.

Het klopt dat de oplossingen vanuit de MIRT-verkenning de verkeersstromen op het Kralingseplein kunnen veranderen. De aard en omvang hiervan is afhankelijk van de invulling van de alternatieven. De effecten van de MIRT-verkenning op het Kralingseplein zijn apart onderzocht, omdat het Kralingseplein geen onderdeel uitmaakt van de MIRT-verkenning. Zie voor de resultaten van het onderzoek naar de effecten op het Kralingseplein het Integraal Verkenningenrapport (hoofdstuk 7).

Abram van Rijckevorselweg

De barrièrewerking van de Abram van Rijckevorselweg was zowel in het participatieproces van de deelstudies Oeververbinding & OV en de Algeracorridor, als de uitkomsten vanuit Kralingen aan de Maas een aandachtspunt.

Voor het westelijke deel van de Abram van Rijckevorselweg werd de concrete suggestie gedaan om de weg volledig te overkluizen om zo meer ruimte elders te creëren. Voor de gehele MIRT-verkenning geldt dat het overkluizen van de Abram van Rijckevorselweg geen expliciet onderdeel is van de scope. Wel is bij alle alternatieven rekening gehouden met deze wens, door het overkluizen niet onmogelijk te maken. Daarnaast is in verschillende alternatieven van de deelstudie Oeververbinding & OV het viaduct van de Kralingse Zoom over de Abram van Rijckevorselweg aangepast waarin ruimte is gemaakt voor tweerichtingsverkeer voor fietsers en voetgangers om de barrièrewerking te verminderen.

Voor het oostelijke deel van de Abram van Rijckevorselweg zijn vanuit de deelstudie Algeracorridor ook suggesties voor een verdiepte ligging van de Abram van Rijckevorselweg aangedragen. Een verdiepte ligging resulteert in minder aansluitingen, omdat niet overal waar nu gelijkvloerse kruispunten zijn toe- en afritten gemaakt kunnen worden. Dit leidt ertoe dat de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Daarbij is aangegeven dat een algehele verdiepte ligging erg kostbaar is.

Integraliteit

De oproep wordt o.a. door het Omgevingsberaad gedaan om te letten op de integraliteit van het onderzoek. Daarbij wordt gedoeld op drie dimensies van integraliteit:

1. tussen de drie werksporen van de MIRT-verkenning;
2. over de doelstellingen van de MIRT-verkenning heen, in combinatie met lopende en toekomstige initiatieven en projecten in de stad en de wijdere regio. Projecten die veelvuldig naar voren komen zijn de A16 Groene Boog, de visie Alexander tot Zuidplein (A tot Z), Feyenoord City en Rivium;
3. in tijd, door historie, heden en toekomst (korte, middellange en lange termijn) op een natuurlijke en logische wijze aan elkaar te verbinden.

Aan deze oproep is gehoor gegeven door in de MIRT-verkenning nadrukkelijk te kijken naar de effecten die de drie deelstudies op elkaar hebben en is in de beoordelingsfase een eenduidige beoordelingstabel gebruikt. Ook zijn de ontwikkelingen die reeds zijn vastgesteld in bestemmingsplannen meegenomen in de (verkeers) modellen. Daarnaast zijn we steeds nauwer gaan samenwerken met projecten die nog minder ver in ontwikkeling waren, zoals A tot Z. Met informatiebijeenkomsten hebben we geprobeerd zoveel mogelijk samen op te trekken met bijvoorbeeld Alexander tot Zuidplein en Renovatie & Vervanging A16 Van Brienenoordbrug. In tijd hebben we er rekening gehouden dat we toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk maken of ernstig belemmeren. Zo hebben we bijvoorbeeld sterk rekening gehouden met de suggesties en ideeën van Kralingen aan de Maas.

Begrip voor elkaar

De participatiegroepen bestonden uit een afvaardiging van verschillende stakeholders: bewoners, ondernemers en belangenorganisaties. Naast concrete input voor de alternatieven heeft het proces geleid tot meer begrip voor elkaar. Participanten hebben verschillende belangen en standpunten ingebracht, die niet altijd met elkaar overeenkwamen. Soms schuurde het. Maar door het gesprek te voeren werd er wél inzicht gecreëerd in de verschillende (on)mogelijkheden en wensen. Daarnaast hebben gesprekken met stakeholders ervoor gezorgd dat de projectorganisatie meer gevoel heeft gekregen bij de omgeving, de problematiek die er speelt, maar ook waar de kansen liggen.

5.2 Deelstudie Oeververbinding & OV

In het participatieproces van de deelstudie Oeververbinding & OV is meegedacht over de invulling van de alternatieven. Hieronder wordt eerst beknopt ingegaan op de opzet van de participatie. Vervolgens worden de aandachtspunten uit de participatie Oeververbinding & OV beschreven. Er is een onderscheid gemaakt in algemene opmerkingen, de verschillende locaties van het onderzoeksgebied en de inbreng vanuit de expertgroepen.

5.2.1 Participatieopzet

Een groot deel van de inbreng komt van de participatiegroep. De participatiegroep bestond uit een vaste groep bewoners die dichtbij het projectgebied woont - met een focus op de aanlandingsgebieden van de nieuwe oever-verbinding. Naast bewoners namen ook enkele vertegenwoordigers van georganiseerde verbanden deel, zoals vertegenwoordigers van reizigersorganisatie Rover, de Fietsersbond, tuinvereniging ATV Kweeklust, het watersport-verbond en diverse bewonerscollectieven (Leonidas, Kralingen-Oost, de Veranda en IMpact). De participatiegroep is gedurende de MIRT-verkenning achtmaal bijeengekomen.

Daarnaast is de inbreng van grondgebonden assetgroep[2] op hoofdlijnen toegelicht. Ook benoemen we in dit hoofdstuk aandachtspunten die we vanuit verschillende wijkraden/ gebiedscommissies (Bloemhof, Vreewijk, Hillesluis en IJsselmonde) hebben ontvangen. We sluiten af met een korte terugblik op de opbrengst van de expertgroepen. Daarnaast is input van verschillende bewoners die we hebben gehoord tijdens inloopbijeenkomsten of in één-op-één gesprekken verwerkt.

5.2.2 Algemeen

Onderzoeksalternatief (alternatief 6) toegevoegd: korte tunnel met tramverbinding

Zowel binnen de participatiegroep als bij bewonersverengingen, zoals IMpact en de Belangenvereniging van de bewoners van De Veranda, bestaat een sterke voorkeur voor een tunnelvariant. Voornaamste reden voor deze voorkeur is dat de aanlanding van een brug leidt tot verschillende inpassingsvraagstukken. Zo vraagt de aanlanding van een brug om een oeveraanpassing aan Polder De Esch. Daarnaast zijn er zorgen over verslechtering van de luchtkwaliteit en toenemende geluidsoverlast. Ook geven de participanten aan dat zij denken dat de veiligheid van de scheepvaart bij een brug niet te waarborgen is. In de beoordelingsfase is daarom een alternatief toegevoegd. Het gaat om alternatief 6: een korte tramtunnel die niet voor het volledige traject ondergronds is, maar wel onder de Nieuwe Maas doorgaat. Deze variant komt daarmee tegemoet aan zorgpunten en is naar verwachting minder kostbaar dan de volledig ondergrondse metrovarianten.

Inpassingsvraagstukken

In gesprekken met stakeholders in verschillende gebieden komt naar voren dat het voorgestelde tracé van één of meerdere alternatieven ten koste gaat van hun woning, bedrijventerrein of sportaccommodatie. In de analytische fase is een westelijk tracé onderzocht dat de Van Ghentkazerne, de Joodse begraafplaats en Evides raakt. Dit tracé is in de beoordelingsfase niet verder onderzocht, omdat dit niet kansrijk bleek. In de overgebleven alternatieven blijven echter wel tracés bestaan waarin (monumentale) woningen en bomen en bedrijven worden geraakt. Voor De Esch geldt dit in alle brugalternatieven waarin er sprake is van een oeveraanpassing en bij de brug in bocht B geldt dit voor de aanlanding waar bedrijven aan het Boterdiep worden geraakt. Het spreekt voor zich dat de geraakte stakeholders deze alternatieven niet wenselijk vinden.

2 Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere omschrijving van de grondgebonden assetgroep.

Daarnaast vinden bewoners van het appartementencomplex aan de Drinkwaterweg (de Tympanonflat) dat brugopties in bocht West en bocht A te dicht langs hun flatgebouw komen. De bewoners van De Veranda hebben deze zorg aan de zuidkant van de oever bij de brug in bocht A. Ook zien de bewoners in De Esch het gevaar van een 'splitsing' van de wijk doordat de aanloop van een brug of een tunnelmond met autoverkeer kan zorgen voor een barrière. Door participanten is aangeven graag inzicht te hebben in hoe een brug of tunnel eruit komt te zien.

Door een participant is een aanvullende suggestie aangedragen over nieuwe bouwmethodes voor een tunnel. De participant gaf aan dat naast de – al in het onderzoek opgenomen – geboorde tunnel ook onderzoek naar een conventioneel gebouwde tunnel waardevol zou zijn, omdat een conventioneel gebouwde tunnel naar zijn verwachting minder kostbaar is. Dit heeft geleid tot aanvullende uitgangspunten voor het onderzoek maar geen nieuw onderzoek naar een tunnel met deze specifieke bouwmethode.

Nut en noodzaak nieuwe verbinding
Hoewel de meeste participanten het nut van een nieuwe (ondergrondse) oeververbinding onderschrijven, is het niet voor elke participant duidelijk dat een nieuwe OV-verbinding en specifiek een halte in De Esch noodzakelijk is. Ze zijn tevreden met de huidige verbinding en hebben daarom geen behoefte aan een extra halte. Het argument dat bewoners van Zuid nu niet naar Noord kunnen en een nieuwe oeververbinding 'kansen voor mensen' creëert, vinden ze onvoldoende. Die mogelijkheid is er nu ook, de verbinding is alleen niet rechtstreeks. Daarbij vinden de bewoners dat de doelstelling 'kansen voor mensen' ook in strijd kan zijn met de inpassing van een brug, aangezien woningen er mogelijk voor moeten wijken.

5.2.3 Per locatie

Behoud (of verbeter) groen en rust in De Esch (Polder)
Een veel gehoorde zorg in het participatieproces was dat een nieuwe oeververbinding negatief effect heeft op de stedelijke leefkwaliteit binnen Polder De Esch: een groen en rustig gebied aan de noordoever van de Nieuwe Maas. Het behoud van het groen in dit rustige gebied wordt als belangrijk ervaren en de participanten vinden het dan ook onwenselijk dat de polder bij de brugvarianten mogelijk moet worden aangepast. Zeker gezien de enorme verstening die wordt ervaren in de stad en de verminderde kwaliteit van het groen.

Naast het behoud van groen, is bij bewoners ook zorg dat een nieuwe oeververbinding (met een halte in De Esch) zorgt voor meer drukte in de wijk (zoals bijvoorbeeld meer parkeeroverlast van het Feyenoord stadion) en dat het dorpse karakter van De Esch verdwijnt. Een oeververbinding met auto's wordt door de meeste participanten als niet wenselijk ervaren, vanwege de verwachte verslechtering van de luchtkwaliteit, een toenemende geluidsoverlast en de zorg voor sluipverkeer (vanaf de A16).

De meeste participanten, maar ook georganiseerde stakeholders en bewoners tijdens inloopbijeenkomsten geven daarom de voorkeur aan een nieuwe oeververbinding die zij niet zien of horen en waar geen autoverkeer mogelijk is. In de visie voor de stedenbouwkundige inpassing die is opgesteld voor de MIRT-verkenning is rekening gehouden met zowel het zoveel mogelijk behouden van groen als het verminderen van de ruimte voor de auto.

Participanten zien ook kansen voor verbetering van de stedelijke leefkwaliteit in het gebied. De Esch kan verbeterd worden door meer ruimte te laten voor recreatiemogelijkheden langs de rivier, begrazing door schapen, natuurvriendelijke oevers te realiseren en de dijk in het verlengde van de Hoge Filterweg een groene kwaliteitsimpuls te geven. Deze zaken worden meegenomen in de stedenbouwkundige inpassingsvisie en de planuitwerking.

5.2.4 Expertgroepen

Drukte in de ondergrond

De grondgebonden assetgroep benadrukte tijdens de bijeenkomsten dat het in de ondergrond heel druk is en de nieuwe OV-verbinding meerdere kritieke punten doorsnijdt. Onder andere de productielocatie van waterleidingbedrijf Evides nabij Polder De Esch, de drinkwaterleidingen onder de Nieuwe Maas en de Olympiaweg waar veel stakeholders assets hebben liggen. Deze punten zijn in de verdere uitwerking van de exploitatieberekening en ontwerp- en inpassingsnotitie meegenomen.

Het belang van waterveiligheid en meekoppelkansen

De waterschappen gaven heel nadrukkelijk het belang van waterveiligheid voor Rotterdam aan, voor zowel de noord- als zuidzijde van de Nieuwe Maas nabij de oeverkruising. Tegelijkertijd zien de waterschappen meekoppelkansen om werk-met-werk te kunnen maken als een nieuwe OV-verbinding gerealiseerd wordt. Bijvoorbeeld door in de realisatiefase tegelijkertijd de dijk op te hogen ten behoeve van waterveiligheid of de persleidingen van en naar gemalen te verleggen. In de volgende fase dient hier nader onderzoek naar gedaan te worden.

Verkeersveiligheid en de keuze voor een brug/tunnel

Tijdens de bijeenkomsten is de onderzoeksaanpak die door de werkgroep Nautiek samen met het gecontracteerde onderzoeksbureau is opgesteld, aan de expertgroep gepresenteerd. De expertgroep heeft specifiek op de voor het onderzoek gehanteerde uitgangspunten en volledigheid van het onderzoek gereflecteerd. Door de leden van de expertgroep zijn, vanuit de eigen expertise, aandachtspunten voor het onderzoek aangedragen, zoals de aandacht voor het totale verkeersbeeld op de vaarweg en de 'human factor' in het onderzoek. De individuele deelnemers van de expertgroep onderschrijven de resultaten van het nautisch onderzoek tot op heden; namelijk dat onder het behoud van de huidige en toekomstige functionaliteit van de vaarweg geen van de onderzochte brugvarianten veilig passeerbaar is. Dit is in lijn met de resultaten zoals ze binnen de MIRT-verkenning zijn opgeleverd. Nut en noodzaak van het aanvullend onderzoek naar de hoge brugvarianten, die mogelijk restricties leggen aan het (toekomstige) gebruik van de vaarweg, levert een conflict met de vaarwegbelangen en wordt hierom niet door de expertgroep onderschreven.

Integraal plan voor gebiedsontwikkeling met stakeholders: Kralingen aan de Maas

Vanuit het brede initiatief Kralingen aan de Maas wordt opgeroepen om de nieuwe oeververbinding aan te grijpen als kans om de leefomgeving in De Esch en Kralingen-Oost te verbeteren. Kralingen aan de Maas wil – met alle stakeholders samen – een integraal plan voor de toekomst van het gebied te maken. Het uitgangspunt is daarbij dat de huidige problemen aangepakt worden. Denk aan negatieve impact van verkeer op en rond Abram van Rijckevorselweg, lucht en geluidsoverlast woonwijk Leonidas en de autodruk op de Honingerdijk. Als uitgangspunten voor een integraal toekomstbeeld noemt Kralingen aan de Maas meer ruimte voor voetganger, fietser, bewoner en groen en minder voor de auto. Zo zouden straten weer plekken moeten worden om te spelen, verblijven en ontmoeten en zou parkeren en autogebruik ontmoedigd moeten worden. Veel van deze uitgangspunten passen binnen de uitgangspunten van de MIRT-verkenning of zijn opgenomen in de visie stedenbouwkundige inpassing (meer ruimte voor groen, minder ruimte voor de auto) die voor de MIRT-verkenning is gemaakt en aansluit bij Rotterdams beleid. Met de gemeente Rotterdam wordt gesproken over het verder vormgeven van het initiatief in de toekomst.

Stadionpark

Participanten die wonen rondom voetbalstadion De Kuip juichen de ontwikkeling toe om van de huidige evenementenhalte een volwaardig station Stadionpark te maken. Ze vinden het daarbij belangrijk dat de overstaptijd van de trein naar metro of tram en andersom zo klein mogelijk is. In het participatieproces zijn er suggesties gedaan om de tunneloptie in Bocht A te verlengen tot de stadionrotonde, maar dit bleek technisch niet haalbaar.

Van Stadionpark naar Zuidplein

De metroverbinding via de Lange Hilleweg lijkt volgens de wijkraad van Hillesluis de meest directe en kortste route. Dit wordt daarom gezien als de meest ‘logische’ verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom. Dit alternatief is afgevallen in de analytische fase omdat verknoping met de trein hier niet goed mogelijk is. Ook maakt deze route geen gebruik van de ruimtereserveringen bij Feyenoord City waardoor grote aanpassingen aan de gebiedsontwikkeling gedaan moeten worden.

Daarnaast wordt door participanten aangegeven dat de Strevelsweg nu al heel druk en vol is, laat staan als hier een rijbaan voor de auto verdwijnt. Gevraagd wordt ervoor te zorgen dat bewoners hier nog wel met hun auto kunnen komen, want de auto is voor sommige ritten onmisbaar (zoals kinderen ophalen op plekken die niet goed of snel met het OV te bereiken zijn). Alternatieven waar de metro of tram onder de Strevelsweg doorgaat, hebben daarom de voorkeur (alternatief 2, 3, 4, 5 en 6). De wijkraad van Hillesluis geeft aan dat Rotterdam-Zuid al vele jaren een opknapbeurt van de Strevelsweg wenst en dat een nieuwe OV-verbinding wordt gezien als kans om dit te realiseren.

Door de wijkraad van Bloemhof wordt aangegeven dat het op Zuid (richting de Maastunnel) in de spits al erg druk is en dat een tunnel met metro de beste oplossing is om het niet nog drukker te maken op maaiveld. Door de wijkraad van Hillesluis wordt daarentegen voorkeur uitgesproken voor het inpassen van een OV-verbinding door Rotterdam-Zuid boven de grond, op maaiveld, omdat op deze manier voor een breder publiek zichtbaar wordt hoe mooi Rotterdam-Zuid is en wat er allemaal te doen is. Een tram op poten kan bij de wijkraad van Hillesluis weer op minder enthousiasme rekenen vanwege de impact op de omgeving.

Verknoping met bredere mobiliteitsnet op Zuidplein

Niet alleen voor station Stadionpark wordt door participanten gepleit voor een korte overstaptijd, dit geldt ook voor station Zuidplein. Tegelijkertijd pleiten anderen ervoor om station Zuidplein als bestemmingsstation te zien, waardoor verknoping minder van belang is. In het onderzoek zijn verschillende opties onderzocht waar de OV-verbindingen bij Zuidplein zouden kunnen aankomen. Uitgangspunt is daarbij geweest om er een bestemmingsstation van te maken, maar ook een kwalitatief knooppunt om de bezetting op de huidige metrolijnen te doen afnemen.

5.3 Deelstudie A16 Van Brienenoordcorridor

In het participatieproces van de A16 Van Brienenoordcorridor is zowel gewerkt aan de alternatieven, als aan de uitgangspunten voor een inpassingsvisie. De inpassingsvisie geeft de opgave en ambities weer ten aanzien van de ruimtelijke inpassing, die verder uitgewerkt wordt in de planuitwerkingsfase. Hieronder wordt eerst beknopt ingegaan op de opzet van de participatie. Vervolgens worden de aandachtspunten uit de participatie A16 van Brienenoordcorridor beschreven. Er is een onderscheid gemaakt in algemene opmerkingen en specifieke opmerkingen per maatregel.

5.3.1 Participatieopzet

Er is een uitgebreid participatietraject doorlopen met een participatiegroep bestaande uit 15 deelnemers. De participatiegroep bestond uit omwonenden, maar ook deelnemers van diverse belangengroepen:

- Bewoners Belangen de Veranda (BBV);
- Bewonersvereniging Kralingen-Oost (BKO);
- Wijk Overleg Platvormen (WOP) ‘s Gravenland en Fascinatio;
- IMpact;
- Fietsersbond;
- Watersportbond.

Naast acht werktafels met de participatiegroep is er zes keer een ambtelijk overleg geweest. Het ambtelijk overleg bestaat uit MRDH, gemeente Rotterdam, gemeente Capelle aan den IJssel, BAR gemeenten (Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk), Waterschap Hollandse Delta, Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, Havenbedrijf Rotterdam en de openbaarvervoerbedrijven RET en Qbuzz.

In verband met de geldende coronamaatregelen heeft het participatietraject deels digitaal plaatsgevonden. Om de werktafels digitaal te faciliteren, is gebruik gemaakt van Zoom-videoconferenties. Van iedere werktafel is een (beeldend) verslag opgesteld met daarin een overzicht van de deelnemers, besproken onderwerpen en gestelde vragen met gegeven antwoorden. Nadat de participatiegroep de mogelijkheid heeft gekregen om te reageren op het (beeldend) verslag is een verslag definitief vastgesteld.

5.3.2 Algemene oogst

Autoverkeer zoveel mogelijk op de A16
De participatiegroep heeft meermaals uitgesproken dat zij bij voorkeur het autoverkeer de stad uit ziet gaan. Zij zien dan ook het voordeel van alle drie de alternatieven die ervoor zorgen dat zoveel mogelijk verkeer over de A16 wordt geleid en van het onderliggend wegennet (OWN)[3] af. Zij roepen daarbij op wel aandacht te hebben voor het effect van de maatregelen op de toeleidende wegen naar de A16, zoals de Abram van Rijckevorselweg. Dat het daar niet te druk moet worden.

Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt dat naar voren komt in het participatieproces. Volgens de participanten zal de verkeersveiligheid verslechteren door het samenvoegen van de rijbanen (alternatief C). Het wordt er onduidelijk en onoverzichtelijk van, vooral voor mensen die niet uit de omgeving komen. Dit geeft aanleiding tot file. Gevraagd wordt om hier nadrukkelijk rekening mee te houden. Een nieuwe situatie moet duidelijk en veilig zijn voor alle weggebruikers.

Beperk het toevoegen van asfalt
De participatiegroep geeft aan het wenselijk te vinden dat de doorstroming op de A16 Van Brienenoordcorridor wordt verbeterd, maar wil graag dat het toevoegen van extra asfalt zoveel mogelijk beperkt wordt.

Leefbaarheid
Er wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor leefbaarheid. Zowel voor geluid, lucht als groen. De oproep wordt gedaan om zorgvuldig om te gaan met de groenstrook langs de A16 tussen het Terbregseplein en de aansluiting Kralingen. Daarnaast wordt nadrukkelijk verzocht om de omgevingseffecten, dat wil zeggen geluid, lucht en groen, mee te wegen in de besluitvorming.

3 Dit zijn alle wegen behalve de rijkswegen.

Inpassingsvisie

In de participatiebijeenkomsten is een aantal thema's naar voren gekomen die belangrijk zijn voor de inpassing in de omgeving, die zijn verwerkt in de inpassingsvisie. De ambities zijn opgeschreven rondom vier thema's en gelden voor zowel de mens, flora/fauna als water:

- sterke oost-westverbindingen;
- gezonde leefomgeving;
- slim ruimtegebruik;
- versterken ruimtelijk beeld.

De participatiegroep heeft concreet ingebracht dat de barrièrewerking van de A16 minder moet worden. Dat wil zeggen, het verbeteren van de kwaliteit van de onderdoorgangen en het verbeteren van de fietsstructuur. Daarnaast verzoeken de participanten om ruimte te houden voor toekomstige ontwikkelingen (slim ruimtegebruik). Als suggestie noemen zij het gebruik van de ruimte onder de aanbruggen van de Van Brienenoordbrug, zodat het onderdeel wordt van de stad. Bijvoorbeeld voor sport. Het verzoek is om de ambities serieus te nemen en concreter uit te werken in de volgende fase.

5.3.3 Specifieke oogst

Inbreng pakket 6

In de analytische fase heeft bewonerscollectief IMpact[4] naast de vijf voorgestelde maatregelpakketten een aanvullend maatregelpakket ingebracht: Pakket 6. Het uitgangspunt van Pakket 6 is maximale leefbaarheid en behoud van het groen rondom de nieuwe oeververbinding en in Kralingen-Oost. In het pakket wordt een nieuwe stadsbrug direct naast de Van Brienenoordbrug gesitueerd, waarbij al het verkeer dat erop of af moet bij Kralingseplein of Feijenoord via deze stadsbrug wordt geleid. Met als resultaat minder stedelijk verkeer op de Van Brienenoordbrug. Met Pakket 6 denkt IMpact meerdere problemen in één keer op te kunnen lossen. "Met deze plannen zorgen we voor een betere doorstroming op de Van Brienenoordbrug en zal er minder sluipverkeer zijn op de Kralingse Zoom. Daarmee blijft overlast in De Esch bespaard", aldus IMpact.

In goede afstemming met IMpact zijn we samen tot een voorstel voor Pakket 6 gekomen. Dit pakket hebben we op hetzelfde detailniveau doorgerekend als de andere vijf maatregelpakketten, zodat een gelijkwaardige afweging gemaakt kon worden tussen de pakketten. De bestuurders hebben met de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) echter besloten Pakket 6 niet nader uit te werken in de beoordelingsfase, aangezien in Pakket 6 vanuit de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen (ROA 2019) belemmeringen aanwezig zijn en het pakket relatief kostbaar is.

Verbreden toerit aansluiting 20 Barendrecht (zuidzijde A15)

De gemeenten Ridderkerk en Barendrecht en Waterschap Hollandse Delta vragen aandacht voor de toename van verkeer op de zuidelijke toerit van de aansluiting 20 Barendrecht richting de A15. Zowel in de autonome situatie als de doorontwikkeling van bijvoorbeeld het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard/Dutch Fresh Port, constateren ze dat de enkelstrookse toerit te weinig capaciteit heeft om het verkeer te verwerken. Hierdoor ontstaat er op de toerit congestie, waardoor de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet wordt verstoord. De bereikbaarheid voor autoverkeer en openbaar vervoer op delen van het onderliggende wegennet van Rotterdam, Ridderkerk en Barendrecht komt hierdoor sterk onder druk te staan, zo stellen zij. Aangezien deze congestie geen invloed heeft op de doorstroming op de A16 Van Brienenoordcorridor is het uitbreiden van de toerit als meekoppelkans aangedragen voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

Aansluiting Rivium/Fascinatio

De aansluiting naar de wijk Fascinatio (Capelle aan den IJssel) is een specifiek knelpunt dat wordt genoemd door participanten. Het verkeer loopt op het Kralingseplein vast, met als gevolg files op de N210 richting het oosten. Het gevolg hiervan is dat het verkeer dat Rivium of de wijk Fascinatio uit wil, vast komt te staan. Er wordt daarom verzocht om de oprit vanaf Fascinatio de N210 op richting de A16 te verbreden. De oprit niet te versmallen naar één rijstrook, maar deze direct aan te sluiten op de oprit van de A16 richting het noorden. Je hoeft dan niet in te voegen op de N210 als je naar het noorden wilt. Deze maatregel is nader onderzocht met de naam "transitie+" om eventueel als meekoppelkans meegenomen te worden.

4. IMpact is een samenwerking van meerdere bewonersorganen en bewonersverenigingen en wijkorganen uit onder meer Kralingen-Crooswijk, Capelle aan den IJssel, Rivium, Kralingse Veer, IJsselmonde en De Esch.

Uit het onderzoek is gebleken dat deze maatregel leidt tot een verslechtering van de doorstroming op het gehele systeem. In de voorgestelde situatie vindt geen dosering meer plaats van de oprit Rivium naar de N210, waardoor de weefbeweging drukker wordt. Oorzaak is onvoldoende capaciteit voor verkeer dat op het Kralingseplein rechtsaf wil. Kortom: de weefbewegingen voor rechtdoor of linksaf op het Kralingseplein – die de turbulentie en filevorming veroorzaken – blijft ook met deze voorgenomen maatregel bestaan. De maatregel is daarom niet meegenomen als meekoppelkans.

A15 afrit Barendrecht (vanaf A16)
Door de participanten is gevraagd de verkeerssituatie bij de afrit Barendrecht te bekijken.
Ze geven aan dat vrachtverkeer hier de bocht moet nemen waardoor overig verkeer moet afremmen. Dit leidt tot filevorming.

Uit het onderzoek van de huidige situatie blijkt dat, op basis van de verkeersdata, niet direct een knelpunt ontstaat dat structureel terugslaat tot op de parallelrijbaan van de A15. Een verkeerskundige van Rijkswaterstaat is op verzoek van de participatiegroep gaan observeren tijdens de ochtendspits (februari 2022). Hoewel hij inderdaad zag dat vrachtverkeer op drukke momenten moest afremmen, leidde dit niet tot file op de meest rechter rijstrook. Besloten is dat het issue wordt meegenomen als aandachtspunt voor de planuitwerking, omdat de afrit geen effect heeft op het onderscheidend verschil tussen de alternatieven.

5.4 Deelstudie Algeracorridor

In het participatieproces voor het deelgebied Algeracorridor konden participanten aandachtspunten en ideeën inbrengen in het ontwerpproces. We gaan hieronder eerst in op de participatieopzet. Vervolgens beschrijven we de verschillende aandachtspunten vanuit de participatie. Deze zijn onder te verdelen in twee categorieën: algemeen en de aandachtspunten per alternatief.

5.4.1 Participatieopzet

Er is een uitgebreid participatietraject doorlopen met een participatiegroep bestaande uit 25 deelnemers. De participatiegroep bestond uit omwonenden, bedrijven maar ook deelnemers van diverse belangengroepen:

- IMpact;
- WOP Capelle-West;
- WOP Fascinatio;
- WOP 's-Gravenland;
- Gebiedscommissie Kralingen-Crooswijk;
- ROVER;
- Fietsersbond;
- Watersportverbond;
- Ondernemerskringen Krimpen a/d IJssel en Krimpenerwaard.

Met de participatiegroep zijn gedurende de verkenning acht bijeenkomsten georganiseerd. Van iedere bijeenkomst is een (beeldend) verslag opgesteld met daarin een overzicht van de deelnemers, besproken onderwerpen en gestelde vragen met gegeven antwoorden. Nadat de participatiegroep de mogelijkheid heeft gekregen om te reageren op het (beeldend) verslag is een verslag definitief vastgesteld.

5.4.2 Algemene oogst

Leefbaarheid

Omwonenden van de Algeracorridor vrezen dat hun leefomgeving (verder) achteruitgaat. Deze zorg is het meest genoemd tijdens de participatie en komt voornamelijk van de inwoners uit Capelle a/d IJssel. Zij geven aan al jarenlang overlast te ervaren door het verkeer op de Algeracorridor. Ze stellen dat het invloed heeft op hoe zij hun leefomgeving waarderen. De vrees bestaat dat door de mogelijke doorstromingsmaatregelen de overlast zal toenemen. Het gaat om geluidsoverlast, (slechte) luchtkwaliteit en vermindering van groen in de wijken. Wat betreft geluid geven bewoners aan voornamelijk last te hebben van het optrekkende en afremmende (vracht)verkeer. In de ontwerpen van de vier alternatieven is het aantal verkeerslichten teruggebracht om de doorstroming op de corridor te verbeteren. Deze maatregel heeft als bijeffect dat optrekkend en afremmend verkeer verminderd en draagt daarmee bij aan het verminderen van de geluidsoverlast.

De participanten maken vanwege bovenstaande graag al in een vroeg stadium afspraken over concrete (geluids)maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren, los van de maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Daarbij zien zij het liefst dat eventuele leefbaarheidsmaatregelen op de korte termijn worden genomen. De gemeente Capelle aan den IJssel heeft als antwoord op deze zorg het initiatief genomen om al op korte termijn iets te doen aan de geluidsoverlast door de “leefbaarheidsaanpak snelheid en geluid Algeraweg” te starten, in samenspraak met bewonersorganisaties. Vanuit deze aanpak is de huidige asfaltlaag op de Algeraweg in september 2022 vervangen door een meer geluiddempend wegdek, zogenaamd ‘stil asfalt’. Verder zet de RET sinds de zomer 2022 stillere elektrische bussen in op de buslijnen over de Algeraweg.

Ook is er een gedragscampagne gestart, waarbij er langs de weg informatieborden staan en markeringen op het wegdek staan om automobilisten te stimuleren hun snelheid aan te passen. Tot slot vindt er handhaving door de politie plaats. Bij passerende motorrijders en automobilisten wordt er gecontroleerd of hun voertuigen het maximale geluidsniveau niet overschrijden.

Doorstroming

Hoewel leefbaarheid een belangrijk aandachtspunt is, is men ervan overtuigd dat de doorstroming op de Algeracorridor verbeterd moet worden. Er zijn wel verschillende meningen over waarom de verbetering van de doorstroming nodig is. De gebruiker van de Algeracorridor heeft te maken met verkeersdrukte en daarmee lange wachttijden en een onbetrouwbare reisduur. Bewoners hebben voornamelijk last van sluipverkeer in de wijken Kralingse Veer, ’s-Gravenland en Rivium. In Krimpen aan den IJssel is er sluipverkeer bij de C.G. Roosweg, Van Ostadelaan en de Overturelaan. Als het verkeer beter door stroomt, dan hebben ze hier minder last van. Daarnaast maken inwoners en ondernemers uit Krimpen aan den IJssel en de Krimpenerwaard zich zorgen over de bereikbaarheid bij een calamiteit, omdat er maar één vaste oeververbinding is richting het westen. Ondernemers uit de Krimpenerwaard noemen ook de vitaliteit van de regio als aandachtspunt, omdat ze zich zorgen maken dat de Krimpenerwaard een krimpregio zal worden als de doorstroming niet verbetert.

Het onderscheid KTA en MIRT-verkenning

Tijdens het participatieproces zijn regelmatig suggesties gedaan voor de Korte Termijn Aanpak (KTA) Algera. We constateerden daardoor dat het niet altijd duidelijk was dat de Korte Termijn Aanpak Algeracorridor (KTA) en de MIRT-verkenning verschillende trajecten zijn. Het feit dat dezelfde partijen deelnemen in beide trajecten en er een gezamenlijk budget voor is, maakt het verwarrend. We hebben daarom in het participatietraject van de MIRT-verkenning ook aandacht besteed aan de KTA. We zijn ingegaan op wat de KTA inhoudt en wat de relatie is tussen beide trajecten. Ook is er in de communicatie op de website aandacht besteed aan het onderscheid tussen beiden en waar geïnteresseerden terecht kunnen voor vragen.

5.4.3 Aandachtspunten alternatieven

IJsselmondselaan

De meningen ten aanzien van de herinrichting van de oversteek Abram van Rijckevorselweg-IJsselmondselaan zijn verdeeld. Een aantal participanten vraagt zich af hoeveel fietsers en voetgangers gebruik gaan maken van de oversteek en of een ongelijkvloerse fietsverbinding rendabel is (alternatief 1A). Daarbij zien zij het verwijderen van de fietsoversteek of het gebruik van een alternatieve route (1B, 2A en 2B) niet per se als een belemmering. Zij vragen zich af of het echt in reistijd scheelt met de huidige situatie.

Er zijn echter ook participanten, voornamelijk uit de wijk Kralingse Veer, die het verwijderen van de fietsoversteek zonder alternatief (2A en 2B) geen goed idee vinden. Zij zijn van mening dat voor langzaam verkeer naar Fascinatio de Schubertstraat te ver omrijden is. Ook geven zij aan dat de onderdoorgang bij de Schubertstraat al een drukke onderdoorgang is. Indien een tunnel of viaduct niet rendabel is dan is alternatief 1B, het asfalteren van het olifantenpaadje, volgens hen het 'minst slechte' alternatief.

Verder verzoekt een aantal participanten ten aanzien van investeringskosten niet alleen te kijken naar het huidige aantal fietsers dat gebruik maakt van de oversteek Abram van Rijckevorselweg-IJsselmondselaan. Fietsers mijden de huidige oversteek nu omdat het op dit moment een erg onveilige oversteek is (o.a. door de hoge snelheid van het verkeer op de Abram van Rijckevorselweg). Als de oversteek veiliger is, neemt het aantal fietsers toe veronderstellen de participanten.

Capelseplein

Over het algemeen zijn de participanten voor een ongelijkvloerse kruising (alternatief 1B, 2A en 2B). Daarbij gaat de voorkeur uit naar een onderdoorgang. Bij een viaduct heeft men zorgen over inkijk in de woning en extra geluidsoverlast. De participanten denken dat de gelijkvloerse T-kruising (alternatief 1A) niet voldoende oplossend vermogen heeft om de doorstroming op de Algeracorridor te verbeteren.

Participanten zijn positief over de ongelijkvloerse fietsverbinding (oftewel een onderdoorgang) op het Capelseplein, vanuit het perspectief van doorstroming en verkeersveiligheid (onderdeel van alle alternatieven). Tunnel Rhijnspoor komt ook uit de participatie, maar heeft minder oplossend vermogen vanwege de locatie van de snelfietsroute richting Gouda en de oversteek op afstand van Capelseplein.

Ten slotte is de suggestie gedaan om de snelheid op de Abram van Rijckevorselweg van 70 km/u naar 50 km/u te brengen. In alternatief 1A blijft de snelheid 70 km/u. In alternatieven 1B, 2A en 2B is hieraan tegemoetgekomen en wordt de snelheid 50 km/u. Dit in verband met de bocht in de onderdoorgang of op het viaduct bij het Capelseplein.

Ketensedijk

Over de maatregelen bij de Ketensedijk wordt verschillend gedacht. Omwonenden zien als voordeel dat het ontkoppelen van de op- en afritten van de Ketensedijk en de Nijverheidsstraat met de Algeraweg voor minder sluipverkeer zorgt in de omliggende wijken. Een aantal bewoners ziet als nadeel dat zij niet meer direct de Algeraweg op of af kunnen. Er moet omgereden worden via het Capelseplein. Ook wordt als nadeel ervaren dat door deze maatregel het verkeer op de Algeraweg toeneemt.

Wat betreft de fietsroute is aandacht gevraagd voor de steilheid van het fietspad de Algerabrug op en af. In de ontwerpen is, voor zover mogelijk, rekening gehouden met het verminderen van de steilheid van de fietsroute. In de planstudie wordt hier verder aandacht aan besteed.

Algerabrug

De participanten zijn voornamelijk benieuwd of een aanpassing aan de Algerabrug nodig is. Zowel vanuit capaciteit als vanuit de huidige staat van de brug. Een deel van de participanten uit hun zorgen dat aanpassingen aan de Algerabrug een grote verkeersaantrekkende werking zal hebben. De zorg is dat dit leidt tot meer overlast in de omgeving. Echter, men vraagt zich ook af of de Algerabrug voor een flessenhals zal zorgen als er geen aanpassing wordt gedaan.

Met de participanten kon het technische ontwerp van de Algerabrug en de periode waarin de Algerabrug mogelijk buiten gebruik zal zijn niet besproken worden. De reden hiervoor is dat pas aan het einde van de beoordelingsfase de impact van de aanpassing aan de Algerabrug in alternatief 2B bekend was. De Algerabrug moet mogelijk opgehoogd worden en de aanbruggen gesloopt. Ook is geconstateerd dat er mogelijk een tijdelijke oeververbinding nodig is tijdens de werkzaamheden. Mocht er een voorkeursalternatief worden gekozen met aanpassing van de Algerabrug, dan wordt dit ontwerp en de consequenties daarvan in planuitwerking uitgewerkt en wordt de omgeving hierbij betrokken.

Langzaam verkeerverbinding

Participanten zijn over het algemeen voor een langzaam verkeerverbinding tussen Krimpen a/d IJssel en Capelle a/d IJssel-centrum.

Een aantal deelnemers heeft twijfels over het realiseren van een langzaam verkeerbrug tussen Capelle-centrum en Krimpen-centrum. Er zijn zorgen over de inpassing en de zoektocht naar een goede aanlandlocatie. Door nautische stakeholders wordt het risico op aanvaring van de brug benoemd. Aangezien het een drukbevaren scheepvaartroute (staand mastroute) betreft, wordt ook aandacht gevraagd voor de doorvaarthoogte en bouwfasering. Zij roepen op om ook te kijken naar een tunnel. Indien een brug of tunnel afvalt, dan oppert een aantal participanten om te kijken naar een “pontje” voor langzaam verkeer.

Maatregelen buiten de onderzoeksopgave

Op basis van eerder onderzoek uit de pre-verkenning in 2019 blijkt dat de opgave op de Algeracorridor op te lossen is door maatregelen op de corridor zelf. Daarvoor is een combinatie van maatregelen mogelijk, met een accent op autodoorstroming en de bevordering van alternatieve vervoerswijzen. Vanuit een aantal deelnemers uit de participatiegroep blijft nadrukkelijk het verzoek om maatregelen buiten de scope onderdeel te maken van de MIRT-verkenning of een apart traject hiervoor te starten.

Het gaat hierbij onder andere om:

- Het nemen van aanvullende geluidsbeperkende maatregelen zoals een geluidsscherm of toepassen van stil asfalt.
  Indien in de planuitwerkingsfase blijkt dat wettelijke grenzen van geluid worden overschreden, wordt gekeken naar mogelijke maatregelen. Bovenwettelijke maatregelen zijn geen onderdeel van de scope.

- Handhavingsmaatregelen m.b.t. de snelheid.
  Buiten scope: handhaving is een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie en niet van de wegbeheerder. Wel zal in planuitwerking gekeken worden om wegontwerp in overeenstemming te laten komen met de wettelijke snelheid.

- Maatregelen ter vermindering van vrachtverkeer, o.a. vrachtwagenverbod, uitplaatsing bedrijven;
  Buiten scope: het instellen van een vrachtwagenverbod maakt geen onderdeel uit van het te onderzoeken maatregelenpakket op de Algeracorridor omdat veel logistieke bedrijven in de omgeving afhankelijk zijn van deze verbinding. Daarbij is in de Startbeslissing aangeven dat er naar maatregelen wordt gezocht op de corridor zelf.

- Maatregelen ter vermindering van OV-bussen, o.a. snelheid verlagen en frequentie beperken.
  Buiten scope: we hebben een breed mobiliteitspakket onderzocht om fiets- en OV-gebruik te bevorderen als alternatief voor gebruik van de auto (mobiliteitstransitie). Het verlagen van de snelheid van OV-bussen en het beperken van de frequentie draagt hier niet aan bij.

- Het beschikbaar stellen van busbanen voor overig verkeer.

- Verdiepte ligging Abram van Rijckevorselweg.
  Buiten scope: de hoofddoelstelling van het project is doorstroming. Een verdiepte ligging van de Abram van Rijckevorselweg draagt hier niet aan bij. Een verdiepte ligging zorgt ook voor minder aansluitingen, omdat niet overal waar nu gelijkvloerse kruispunten zijn toe- en afritten kunnen komen. Dit leidt ertoe dat de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Daarbij is een algehele verdiepte ligging erg kostbaar.

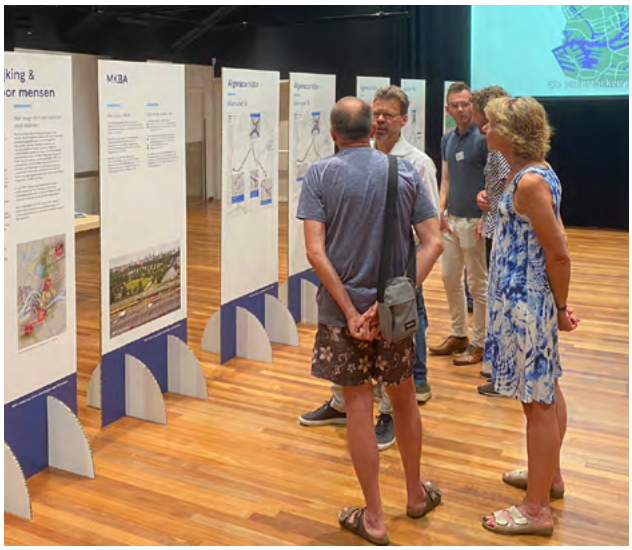
2020 – Participatieavond

2022 – Participatieavond

2022 – Inloopbijeenkomsten

2022 – MIRT on Tour

2022 – MIRT on Tour



2022 – Inloopbijeenkomsten

6. Advies Omgevingsberaad

Op 10 oktober 2022 heeft het Omgevingsberaad zijn advies aan de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning uitgebracht op basis van het presentatierapport beslisinformatie d.d. 14 september 2022. De hoofdlijnen in dit advies worden door alle deelnemers aan het Omgevingsberaad ondersteund. Het Omgevingsberaad vormt een belangrijke schakel in het totale participatieproces van de MIRT-verkenning Oeververbindingen: het is een gremium waarin een veelheid aan belangen samen komt en dat belang overstijgend heeft meegedacht.
Op twee momenten bracht het Omgevingsberaad advies uit aan de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning.

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

- de wens om te werken vanuit een herkenbare visie op de stad en de regio, als voorwaarde om te komen tot robuuste en toekomstbestendige oplossingen voor stad en regio op de korte, middellange en lange termijn;
- de oproep tot een integrale benadering;
- 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 het advies van de beoordelingsfase zijn sporen uit het advies van de analytische fase (2021) terug te vinden. Het advies gaat in op de kern van de MIRT-verkenning Oeververbindingen, te weten mobiliteit en op de paradoxen die daarin zitten. Vervolgens concentreert het advies zich op een aantal overkoepelende thema's:

- integrale benadering en doelstellingen van de MIRT-verkenning;
- evenredigheid;
- het element tijd;
- veiligheid;
- barrièrewerking en fietsverbindingen;
- afwikkeling verkeersstromen;
- natuur en milieu.

De afzonderlijke deelstudies komen daarna aan bod. Het advies sluit af met een naschrift waarin het Omgevingsberaad ingaat op de politiek-bestuurlijke ontwikkelingen na publicatie van het rapport beslisinformatie op 27 september 2022.

Lees voor meer informatie het complete advies van het Omgevingsberaad.

7. Aanbevelingen vervolg

Door samen met de omgeving het onderzoek vorm te geven hebben de initiatiefnemers beoogt alle belanghebbenden op een passende manier te betrekken bij dit project. Uit de opbrengst van de verkenning is een aantal aspecten herleidt die belangrijk zijn voor het participatietraject in de planuitwerkingsfase.

Formuleer een spelregelkader

Het maken van heldere afspraken aan het begin van het traject heeft goed gewerkt. Door een spelregelkader op te stellen, kun je gedurende het proces verwijzen naar de gemaakte afspraken, kun je mensen aanspreken op hun gedrag en is het duidelijk onder welke titel of organisatie iemand participeert.

Gebruik verschillende middelen

Uit de verkenning is gebleken dat het belangrijk is gebruik te maken van verschillende middelen van participatie en communicatie. Dit heeft te maken met de vele verschillende betrokken doelgroepen en het grote bereik van de maatregelen van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. We bevelen daarom aan om niet alleen gebruik te maken van traditionele middelen van communicatie en participatie, maar ook te kijken naar minder traditionele opties. Bij het betrekken van verschillende doelgroepen in Rotterdam-Zuid is bijvoorbeeld gebleken dat het belangrijk is bestaande communicatiemiddelen in te zetten, zoals wijkbladen en activiteiten te organiseren dicht bij de inwoners zelf. Inwoners zijn al betrokken bij deze kanalen, waardoor je hen makkelijk bereikt. Daarnaast is een combinatie van het inzetten van digitale en fysieke middelen als prettig ervaren door de participanten. Bij het gebruik van digitale middelen haken inwoners gemakkelijker aan tussen activiteiten door, waardoor de drempel om mee te doen lager is. Daarbij bevelen we wel aan de digitale middelen af te wisselen met fysieke participatiemiddelen, omdat het persoonlijk contact ook als belangrijk wordt ervaren. Tot slot is het ook voor het uitnodigingsbeleid belangrijk verschillende kanalen en middelen te gebruiken om gericht verschillende doelgroepen uit te kunnen nodigen. Hierbij is het belangrijk om gebiedsgericht te werk te gaan en participatiegroepen te vormen per gebied. Zo voorkom je dat inwoners in verschillende groepen terecht komen en een grotere stem krijgen dan andere participanten.

Sluit aan bij raakvlakprojecten

We hebben gemerkt dat een goede aansluiting bij raakvlakprojecten belangrijk is op twee niveaus: (1) het voorkomt verwarring onder de inwoners van de regio Rotterdam. Het is daarom van waarde om een goed overzicht te hebben van de verschillende trajecten en de raakvlakken tussen de trajecten en zoveel mogelijk samen op te trekken. En (2) het draagt bij aan het bereik van je communicatie. Door elkaars kanalen te benutten, bereik je een grotere doelgroep.

Koppel terug wat met inbreng is gedaan

We hebben gemerkt dat de terugkoppeling van de opbrengst uit de participatietrajecten naar de participanten erg belangrijk is. Communiceer helder naar de participanten wat er met de opbrengst is gebeurd en waar het is geland, hoe het proces verder loopt en of er eventueel vertraging optreedt. Dat draagt bij aan het vertrouwen.

8. Bijlagen

- Bijlage 1 Overzicht participatiemomenten
- Bijlage 2 Lijst ingebrachte documenten participanten
- Bijlage 3 Advies Omgevingsberaad
- Bijlage 4 Participatierapport Analytische fase
- Bijlage 5 Participatierapport Oeververbinding & OV
- Bijlage 6 Participatierapport A16 Van Brienenoordcorridor deel 1 en deel 2
- Bijlage 7 Participatierapport Algeracorridor
- Bijlage 8 Belevingswaardenonderzoek deel 1
- Bijlage 9 Belevingswaardenonderzoek deel 2
- Bijlage 10 Digitale meningspeiling

Bijlage 1: Overzicht participatiemomenten

Activiteit	Datum
Expertsessie mobiliteitsanalyses 1	13 mei 2020
Exp ertsessie mobiliteitsanalyses 2	7 juli 2020
Expertsessie mobiliteitsanalyses 3	24 sept 2020
Activiteit	**Datum**
Expertsessie nautiek 1	21 jul 2020
Expertsessie nautiek 2	8 dec 2020
Expertsessie nautiek 3	12 feb 2021
Activiteit	**Datum**
Expertsessie inpassing 1	17 sept 2020
Expertsessie inpassing 2	23 nov 2020
Expertsessie inpassing 3	18 dec 2020
Activiteit	**Datum**
Expertsessie OV 1	12 nov 2020
Expertsessie OV 2	14 dec 2020
Gebiedscommissie/wijkraden OV	27 jan 2020
Expertsessie OV 3	23 mrt 2021
Activiteit	**Datum**
Kennismakingsbijeenkomst klankbordgroep Algeracorridor	14 juli 2020
Klankbordgroep Algeracorridor 1	30 sept 2020
Klankbordgroep Algeracorridor 2	25 nov 2020
Klankbordgroep Algeracorridor 3	4 feb 2021
Klankbordgroep Algeracorridor 4	18 mrt 2021
Activiteit	**Datum**
Kennismakingsbijeenkomst A16 Van Brienenoordcorridor/OWN	2 juli 2020
Klankbordgroep A16 Van Brienenoordcorridor/OWN 1	8 okt 2020
Klankbordgroep A16 Van Brienenoordcorridor/OWN 2	12 nov 2020
Ambtelijke klankbordgroep 1	23 nov 2020
Klankbordgroep A16 Van Brienenoordcorridor/OWN 3	16 dec 2020
Ambtelijke klankbordgroep 2	9 feb 2021
Klankbordgroep A16 Van Brienenoordcorridor/OWN 4	11 feb 2021

Activiteit	Datum
Kennismakingsbijeenkomst klankbordgroep inpassing Oeververbinding & OV	13 juli 2020
Klankbordgroep inpassing Oeververbinding & OV 1	15 okt 2020
Klankbordgroep inpassing Oeververbinding & OV 2	3 dec 2020
Klankbordgroep inpassing Oeververbinding & OV 3	16 feb 2021
Activiteit	**Datum**
Omgevingsberaad 1	22 sept 2020
Omgevingsberaad 2	20 nov 2020
Omgevingsberaad 3	15 jan 2021
Omgevingsberaad 4	19 feb 2021
Omgevingsberaad 5	16 mrt 2021
Omgevingsberaad 6	14 april 2021
Omgevingsberaad 7	18 mei 2021
Omgevingsberaad 8	16 juni 2021
Activiteit	**Datum**
Vragenuurtje 1	15 april 2020
Vragenuurtje 2	20 mei 2020
Vragenuurtje 3	24 juni 2020
Vragenuurtje 4	11 nov 2020
Vragenuurtje 5	10 dec 2020
Vragenuurtje 6	1 mrt 2021
Vragenuurtje 7	17 juni 2021
Masterclasses	**Datum**
Mobiliteitsanalyses	27 mei 2020
Verstedelijking	30 juni 2020

Activiteit	Datum
Sessie Stadion Feijenoord, Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas, A tot Z	14 sept 2020
Denktank Capelle a/d IJssel	16 nov 2020
Presentatie gemeenteraad Krimpenerwaard	18 nov 2020
Presentatie gemeenteraad Krimpen a/d IJssel	19 nov 2020
Informatiebijeenkomst NKO gebiedscommissies + wijkraden	6 april 2021
Informatiebijeenkomst NKO klankbordgroepen	8 april 2021
Gezamenlijke raadsbijeenkomst Algeragemeenten	14 april 2021
Bijeenkomst Provinciale Staten	14 april 2021
Technische sessie Commissie EDEM (gemeente Rotterdam)	14 april 2021
Politieke behandeling (gemeenteraad Rotterdam)	21 april 2021
Activiteit	**Datum**
Expertsessie nautiek 1	14 sept 2021
Expertsessie nautiek 2	7 dec 2021
Expertsessie nautiek 3	19 apr 2022
Expertsessie nautiek 4	5 juli 2022
Expertsessie nautiek 5	13 okt 2022
Activiteit	**Datum**
Participatiegroep Algeracorridor 1	27 okt 2022
Participatiegroep Algeracorridor 2	19 jan 2022
Participatiegroep Algeracorridor 3	29 mrt 2022
Participatiegroep Algeracorridor 4	7 jun 2022
Activiteit	**Datum**
Participatiegroep Oeververbinding & OV 1	4 nov 2021
Participatiegroep Oeververbinding & OV 2	20 jan 2022
Participatiegroep Oeververbinding & OV 3	14 jun 2022
Participatiegroep Oeververbinding & OV 4	20 sep 2022
Activiteit	**Datum**
Grondgebonden assetgroep 1	25 okt 2021
Grondgebonden assetgroep 2	25 nov 2021
Grondgebonden assetgroep 3	13 dec 2021
Grondgebonden assetgroep 4	9 mrt 2022

Activiteit	Datum
Participatiegroep A16 Van Brienenoordcorridor 1	28 okt 2022
Ambtelijke klankbordgroep 1	10 nov 2022
Participatiegroep A16 Van Brienenoordcorridor 2	15 dec 2022
Ambtelijke klankbordgroep 2	8 feb 2022
Participatiegroep A16 Van Brienenoordcorridor 3	9 mrt 2022
Ambtelijke klankbordgroep 2	24 mei 2022
Participatiegroep A16 Van Brienenoordcorridor 4	13 jun 2022
Ambtelijke klankbordgroep 3	20 jun 2022
Ambtelijke klankbordgroep 4	26 sept 2022
Activiteit	**Datum**
Omgevingsberaad	13 sept 2021
Omgevingsberaad 1	18 nov 2021
Omgevingsberaad 2	20 jan 2022
Omgevingsberaad 3	21 mrt 2022
Omgevingsberaad 4	25 apr 2022
Omgevingsberaad 5	7 jun 2022
Omgevingsberaad 6	5 juli 2022
Omgevingsberaad 7	14 sept 2022
Omgevingsberaad 8	28 sept 2022
Omgevingsberaad 9	6 okt 2022
Activiteit	**Datum**
Vragenuurtje 1	16 nov 2021
Vragenuurtje 2 (online)	22 feb 2022
Vragenuurtje 3 (online)	19 apr 2022
Vragenuurtje 4 (online)	13 jun 2022
Vragenuurtje 5 (online)	20 sep 2022
Vragenuurtje 6 (online)	1 nov 2022
Activiteit	**Datum**
Webinar verstedelijking & Kansen voor mensen	15 jun 2022

Activiteit	Datum
Inloopspreekuur Tarwewijk	21 mrt 2022
Inloopspreekuur Vreewijk, Bloemhof en Hillesluis	22 mrt 2022
Inloopspreekuur Carnisse	29 mrt 2022
Inloopspreekuur IJsselmonde en Prins Alexander	11 mei 2022
Integrale inloopbijeenkomst 1	23 jun 2022
Integrale inloopbijeenkomst 2	28 jun 2022
Extra inloopbijeenkomst Capelle aan den IJssel	30 jun 2022
Extra inloopbijeenkomst Krimpenerwaard	5 jul 2022
Integrale inloopbijeenkomst 3	7 jul 2022
MIRT on Tour | diverse plekken in de regio Rotterdam	10 - 14 okt
Activiteit	**Datum**
Wijkraad Vreewijk	12 jan 2022
Wijkraad Hillesluis	13 jan 2022
Gebiedscommissie IJsselmonde	1 feb 2022
Informeren Raden Algeracorridor	1 jun 2022
Informeren Staten Provincie Zuid-Holland	17 jun 2022
Informeren bestuurscommissie MRDH	22 jun 2022
Informatiesessie Gemeenteraad Rotterdam	6 jul 2022

Bijlage 2: Lijst ingebrachte documenten participanten

Analytische fase

- Onderzoeksvariant Oeververbinding inclusief bijlage Indicatie Vervoerwaarde Metro Tangent van De Veranda (voor de start van de analytische fase, 2019)
- Unieke mobiliteitsoplossingen voor Rotterdam versie 7 oktober 2020 van Dhr. C. van Eijmeren
- Ideeën voor A16 Van Brienenoordcorridor 10 december 2020 van Dhr. S. Biggelaar
- Pakket 6 'Sprong naar de toekomst' versie 6 november 2020 van IMpact
- Verbetering capaciteit wisselstrook ochtend- en avondspits voor Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard versie (1.3) 7 januari 2021 van Dhr. R. van der Have
- Een nieuwe oeververbinding: een totaalplan versie (3) 10 februari 2021 van dhr. A. van Kooten
- Brugopties met werkelijke dimensies en gevolgen versie 1 maart 2021 van de Bewoners Belangen De Veranda (BBV)
- Prioritering maatregelen Algeracorridor versie 4 maart 2021 van de Ondernemerskringen Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard
- Input kansrijke oplossing MIRT werktafel Algeracorridor NKO-5 versie 31 maart 2021 van de Projectaanjagers Capelle a/d IJssel

Beoordelingsfase

- Advies Algeracorridor incl. prioritering maatregelen 29 maart 2022 door Ondernemerskringen Krimpenerwaard en Krimpen
- Ideeën over alternatieve bouwmethode tunnel voorjaar 2022 door dhr. J. van der Want
- Diverse documenten met suggesties voor verbeteren van de fietsinfrastructuur mei 2022 door de Fietsersbond
- Opbrengst workshops Kralingen aan de Maas mei 2022
- Position paper derde oeververbinding 9 augustus 2022 door Koninklijke Binnenvaart Nederland
- Bewonersvariant Algeracorridor, 23 september 2022 door Projectaanjagers Capelle a/d IJssel

Deze documenten zijn t/m 31 december 2022 op te vragen bij de projectorganisatie MIRT-verkenning Oeververbindingen door een e-mail te sturen naar mail@oeververbindingen.nl.

Integraal Participatierapport

MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

Initiatiefnemers

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

provincie Zuid-Holland

Gemeente Rotterdam