

Participatierapport analytische fase

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 samen met de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel.

Versie juli 2021

Voorwoord

Met één been in het project en één been in de omgeving. Ons doel is om het omgevingsbelang mee te laten wegen in de bestuurlijke afwegingen en vaststelling van de NKO. Met voorliggend participatierapport hebben we er vertrouwen in daartoe bij te dragen.

Het is een bijzonder jaar geweest, waarin we allemaal te maken hadden met de coronapandemie. We hebben daarom moeten besluiten om alle vormen van participatie, op een enkele expertsessie in de zomer na, digitaal te organiseren. Een besluit dat in onze ogen onvermijdelijk was, maar dat niet lichtvoetig is genomen. Gelukkig hebben we op begrip kunnen rekenen van de deelnemers aan de participatie.

Digitaal participeren betekende voor alle betrokkenen dat zij in sneltreinvaart moesten wennen aan het gebruik van digitale hulpmiddelen. Er zijn meerdere digitale programma's ingezet, met ondersteuning van professionals. Gelukkig wisten verreweg de meeste deelnemers zich na een opstartfase goed aan te passen aan het digitaal vergaderen.

We hebben het live contact natuurlijk wel gemist. Zeker bij een complex project als deze MIRT-verkenning, met zulke uiteenlopende belangen, geven we de voorkeur aan een gesprek aan tafel. We hebben het gemis aan fysieke bijeenkomsten zo goed mogelijk proberen op te vangen door extra momenten te organiseren en één-op-één gesprekken te voeren.

We zijn aangenaam verrast door de tomeloze inzet van de betrokkenen ondanks de beperkingen. Een compliment voor alle betrokkenen! We hopen uiteraard dat we in de loop van 2021 uitzicht krijgen op fysieke participatieactiviteiten.

Op basis van de afgeronde participatieactiviteiten, hebben wij er vertrouwen in dat de wensen en perspectieven van de omgeving in voldoende mate zijn toegelicht in dit participatierapport en zijn opgenomen in de onderzoeken. Op naar een nieuwe fase in de verkenning, waarin omgeving en participatie weer een prominente plek krijgen. We willen iedereen oproepen om weer mee te doen in de volgende fase.

Namens Team Omgevingsmanagement van de MIRT-verkenning,

Niels Vrije
Omgevingsmanager

Inhoud

Participatierapport analytische fase

Voorwoord	3
1. Inleiding	6
2. Procesbeschrijving	9
2.1 Spelregelkader Participatie	10
2.2 Opbouw participatieaanpak	11
2.2.1 Participeren	12
2.2.2 Consulteren	12
2.2.3 Informeren	13
2.2.4 Informeren en betrekken van Raden en Staten en bestuurscommissie MRDH	13
3. Ingebrachte visies en bewonersinitiatieven	13
3. Communicatie	16
4. Oogst van de participatie	18
4.1 Inpassing Oeververbinding & Openbaar Vervoer (OV)	19
4.2 A16 Van Brienoordcorridor en effecten op het OWN	21
4.3 Algeracorridor	24
5. Advies Omgevingsberaad	28
6. Conclusie belevingswaarde onderzoek	31
7. Vooruitblik beoordelingsfase	34
8. Bijlagen	37
8.1 Overzicht deelnemers en participatiemomenten	38
8.2 Lijst ingebrachte documenten omgeving	42
8.3 Advies Omgevingsberaad	43
8.4 Rapport belevingswaardeonderzoek	download

1. Inleiding



Dit is het Participatierapport van de analytische fase, onderdeel van de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam. In dit participatierapport lees je alles over het gevolgde proces en de oogst van de participatie in de analytische fase van de Verkenning. Deze periode loopt van voorjaar 2020 tot en met 1 april 2021. Het rapport gaat over de inbreng die is gegeven tijdens expertgroepen, klankbordgroepen, het Omgevingsberaad en andere momenten met participanten en belanghebbenden van dit project.

Het doel van het participatierapport is om de inbreng van de deelnemers vast te leggen, zodat deze volwaardig wordt meegenomen in de vaststelling van de Notitie Kansrijke Oplossingen. Enkele hoogtepunten uit de inbreng van de omgeving zijn ook opgenomen in de NKO. Dit doen we om aan te geven waar omgevingspartijen accenten hebben gelegd en hoe het project is omgegaan met deze inbreng.

De participatie in deze eerste fase van de Verkenning (zeef 1) stond in het teken van meedenken en meepraten over 'bouwstenen' en 'kansrijke alternatieven'. Een nog vrij abstracte fase, maar wel nodig voor een eerste selectie in wat kansrijk en niet kansrijk is.

Er zijn door participanten en belanghebbenden punten ingebracht over het formuleren van de probleemstellingen en het aandragen van oplossingen. Daarnaast is meningsvormende input gegeven over de voorliggende oplossingen. In dit rapport sorteren we deze inbreng per werkspoor, onafhankelijk van wie deze inbreng afkomstig is. We streven naar een gelijkwaardig participatieproces, zoals in het Spelregelkader staat.

Niet alle inbreng zal dus één op één zichtbaar zijn in dit rapport. Er zijn wel verslagen gemaakt van alle klankbordgroepen en expertgroepen. Deze zijn gedeeld met de deelnemers, om op te reageren. De verslagen zijn beschikbaar bij de projectorganisatie. De projectinformatie is in presentatievorm en in nazendingen gedeeld met de participanten. Op deze manier hebben we geprobeerd om de informatie voor iedereen toegankelijk te maken. De presentaties zijn ook beschikbaar gesteld.

Leeswijzer

De volledige procesverantwoording van de participatie lees je in hoofdstuk 2 van dit participatierapport. In dit hoofdstuk gaan we in op de uitgangspunten en de gestelde ambities voor de participatie. Ook beschrijven we het uitgevoerde proces en hoe wij met de inbreng van de omgeving zijn omgegaan.

In hoofdstuk 3 gaan we dieper in op de communicatieactiviteiten rondom de participatie. Vanaf het startpunt van de MIRT-verkenning hebben we belanghebbenden via onze website en nieuwsbrief zo goed mogelijk geïnformeerd over project, proces en participatie. Ook hebben we digitale masterclasses georganiseerd om inwoners van de regio te informeren over onderwerpen die van belang zijn voor de MIRT-verkenning.

De participatie 'zo dicht mogelijk' bij de inhoud organiseren; dat is een van de uitgangspunten geweest. Op die manier kan de participatie de meeste invloed hebben op het onderzoek. We zijn heel blij om te zien dat het uitgangspunt op een aantal plekken tot een toevoeging op, of bijsturing van, het project heeft geleid. De totale oogst van de participatie per 'werkspoor' staat in hoofdstuk 4.

De projectorganisatie heeft diverse partijen uitgenodigd om deel te nemen in het nieuw ingestelde Omgevingsberaad. Dit beraad bestaat uit maatschappelijke organisaties en vertegenwoordigers van bewonersorganisaties in het projectgebied. De belangen die aan tafel zitten zijn de binnenvaart, natuur, milieu, economie, bewoners, ondernemers, transport en logistiek, recreatie, reizigers, fietsers en automobilist. Een unieke samenstelling van uiteenlopende partijen en belangen. Zij kijken integraal naar de projectopgave en het verloop van de participatie. De opdrachtgevers hebben het Omgevingsberaad gevraagd om advies uit te brengen over de Notitie Kansrijke Oplossingen. Dit advies vindt u in hoofdstuk 5.

Binnen het beoordelingskader van de zogenaamde zeef 1 (einde analytische fase), is het aspect Omgevingsaspecten opgenomen. We wilden dit aspect vullen vanuit het belevingswaardeonderzoek. Helaas gooide Covid-19 roet in het eten en hebben we ervoor gekozen om geen mensen op straat te interviewen. We zijn een belevingswaardeonderzoek 'light' gestart, met telefonische interviews met respondenten die zich hebben aangemeld na een oproep in de nieuwsbrief. De resultaten van dit onderzoek staan in hoofdstuk 6.

Tenslotte kijken we in hoofdstuk 7 vooruit en geven we een korte vooruitblik op de beoordelingsfase. Net zoals in de fase voorafgaand aan de analytische fase, zijn we van plan om een korte fase van Participatie over de Participatie te organiseren om de evaluatiepunten van de analytische fase een goede plek te geven en gezamenlijk verantwoordelijkheid te kunnen dragen voor de participatie.

2. Procesbeschrijving



De participatie voor de analytische fase is in juli 2020 gestart, na de afronding van de pre-verkenning. Deze fase hebben we afgerond met een participatierapport pre-verkenning. Zie afbeelding 1 voor de fasering van de MIRT-verkenning

De Participatieaanpak en de Routekaart zijn samen met de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) januari 2020 voor de periode van zes weken ter inzage gelegd. In juli 2020 zijn de documenten vastgesteld. Op dat moment is ook de Nota van Antwoord gepubliceerd.

Er is tijd uitgetrokken om met de stakeholders van gedachten te wisselen over de vraag hoe zij betrokken willen worden. Dit is onder meer een gevolg van het participatieproces in de 'pre-verkenning'. De opdrachtgevers vonden het belangrijk om de aanpak mee ter inzage te leggen als onderdeel van de fase 'Participatie over de Participatie'. Deze fase staat ook weergegeven in de Routekaart (zie einde hoofdstuk).

2.1 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.

Het voorkomen van verrassingen is een belangrijk punt in het Spelregelkader. Door deze afspraken met elkaar te maken kan het onderlinge vertrouwen groeien. Dit komt het hele proces, in zowel participatie als inhoud, ten goede. Ook vormt vertrouwen de basis in het bouwen van relaties voor de lange termijn. Vanuit de projectorganisatie mogen betrokkenen bijvoorbeeld verwachten dat:

- informatie eenduidig is;
- informatie op tijd beschikbaar is;
- de projectorganisatie bereikbaar is;
- de projectorganisatie afspraken nakomt.

Van de deelnemers aan het participatieproces wordt bijvoorbeeld verwacht dat zij:

- een constructieve bijdrage leveren aan de gesprekken waaraan zij deelnemen;
- de belangen van andere deelnemers respecteren;
- eventuele onvrede over de gang van zaken bespreekbaar maken;
- afspraken nakomen.

In de evaluatie in hoofdstuk zeven gaan we nader in op hoe het contact en de samenwerking met de projectorganisatie is ervaren.

2.2 Opbouw participatieaanpak

Ben je expert op nautisch gebied? Dan is er plek in de expertgroep nautiek. Ben je inwoner van de Esch en wil je vooral je belang laten horen over de nieuwe oeververbinding? Dan ben je welkom in de klankbordgroep Inpassing & OV. Deze voorbeelden illustreren dat we plek maken voor verschillende invalshoeken in deze participatie. Als expert zit je dicht op het proces van het onderzoek en kijk je mee naar de manier waarop het onderzoek wordt uitgevoerd. Ben je belanghebbende, dan kun je vanuit jouw referentiekader standpunten en belangen inbrengen. Wil je alleen volger zijn van het project, dan zijn er genoeg mogelijkheden om je te laten informeren via de website, nieuwsbrief en bijvoorbeeld de masterclasses.

De participatieaanpak kent een opbouw langs de verschillende niveaus van participeren (van informeren en consulteren tot participeren). Op deze manier is het voor eenieder mogelijk geweest om het project te volgen (niveau van informeren), aan te geven wat men van de oplossingen vindt (consulteren) tot het niveau van advies en meedoen (niveau participeren). Op deze drie niveaus zijn verschillende type bijeenkomsten georganiseerd, zoals in afbeelding 2 te zien is. Voor de data en het overzicht van deelnemers, verwijzen we naar de bijlage. We lopen hieronder deze niveaus van participatie en het informeren en betrekken van Raden en Staten kort langs.

Participatieaanpak

Participeren

- Expertsessies per deelstudie
- Omgevingsberaad

Consulteren / Adviseren

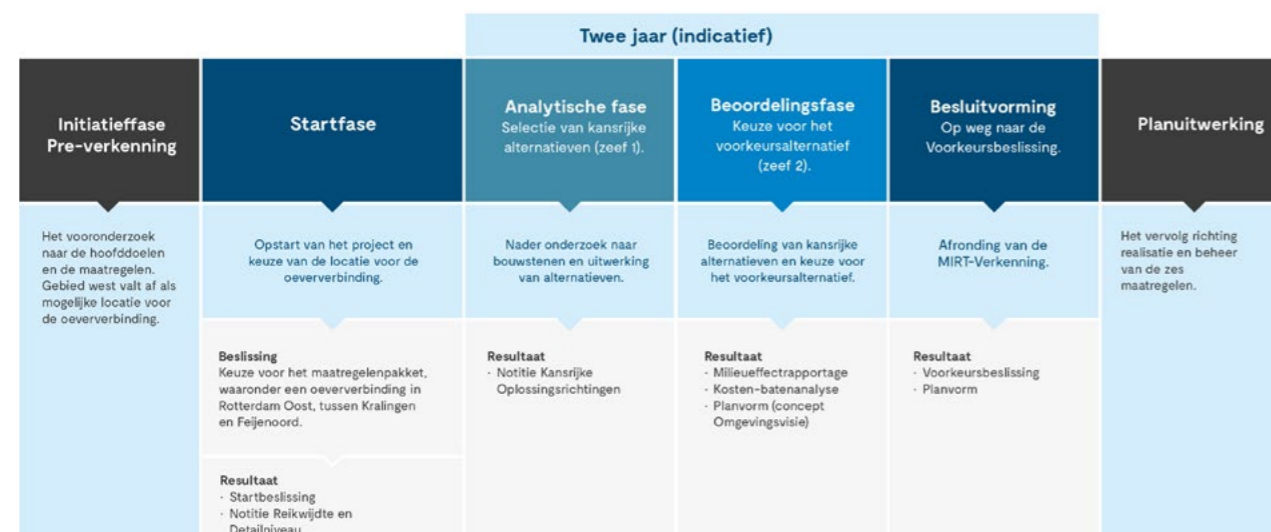
- Klankbordgroepen per deelstudie
- Brede ambt/bestuurlijke sessies
- Meningspeiling (na deze fase)
- Op-maat-gesprekken

Informeren

- Nieuwsbrieven
- Informatiebijeenkomsten
- Oeververbindingen.nl
- Digitale masterclasses
- Digitaal vragenuurtje

Informeren en betrekken Raden en Staten

Afbeelding 2: Samenvatting participatieaanpak



Afbeelding 1: Fasen in de MIRT-verkenning

2.2.1 Participeren

Om tot een constructieve dialoog te komen, is het belangrijk om samen kennis te verzamelen en analyseprocessen te doorlopen. Dit noemen we 'Joint Fact Finding'. Daarvoor moet je elkaar kunnen begrijpen en elkaar de goede vragen kunnen stellen. 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.

Expertgroepen

Om hun kennis en expertise in te brengen, hebben we expertgroepen gehouden. De expertgroepen zijn rondom thema's georganiseerd: nautiek, OV en inpassing. Onze intentie is om door te gaan met expertgroepen.

Omgevingsberaad met een onafhankelijk voorzitter

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 een confrontatie van verschillende maatschappelijke belangen plaatsvindt. Een confrontatie die een constructief advies aan de initiatiefnemers oplevert (zie hoofdstuk 5). Dit advies gaat over de Notitie Kansrijke Oplossingen. In de volgende fase wordt het Omgevingsberaad gevraagd advies te geven over het Voorkeursbesluit.

2.2.2 Consulteren

Participatie kan naar ons idee de meeste invloed hebben op dit project wanneer de participatie zo dicht mogelijk op de inhoud wordt georganiseerd. Om die reden zijn de klankbordgroepen per werkspoor ingericht, namelijk: Inpassing oeververbinding & OV, A16 Van Brienoordcorridor/onderliggend wegennet en Algeracorridor.

Een nadeel van de verschillende participatiegroepen was dat de participanten geen volledig overzicht hadden van de samenhang tussen de verschillende thema's binnen de studie. Daarom heeft de projectorganisatie een afsluitende informatieve bijeenkomst gehouden 'over de werksporen heen'.

Klankbordgroepen

Bij het werkspoor Inpassing en OV heeft men in de klankbordgroep kunnen reageren op de onderzoeksstappen van het projectteam. Bij de werksporen A16/OWN en zijn de klankbordgroepen in de vorm van werktafels georganiseerd. Er is zowel meegedacht met de probleemstelling, oplossingen en maatregelpakketten. Ook hebben de klankbordgroepen hun voorkeuren kunnen uitspreken over de voorgestelde oplossingsrichtingen.

Brede ambtelijke en bestuurlijke voortgangssessies

Om de bestuurlijke partners van het project in voldoende mate mee te kunnen nemen in de voortgang van het project, hebben we brede ambtelijke en bestuurlijke voortgangssessies gehouden. Hierin nemen partijen deel als de Waterschappen, ProRail, NS, RET en Havenbedrijf Rotterdam. Dit zijn partijen die zelf ook veelal deelnemen in werkgroepen en expertgroepen en in de voortgangssessies eventuele bespreekpunten kunnen agenderen.

Op-maat-gesprekken

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

2.2.3 Informeren

Het doel van het informeren is om eenieder die het project wil kunnen volgen in processtappen en inhoudelijke uitwerking van zo volledig mogelijke en kwalitatief goede informatie te voorzien. Op deze manier kunnen betrokkenen ervoor kiezen om bijvoorbeeld via masterclasses en nieuwsbrieven het project 'te volgen'. Voor een uitgebreidere reflectie op de informatievoorziening verwijzen we naar hoofdstuk 3 waarin apart aandacht wordt besteed aan communicatie.

2.2.4 Informeren en betrekken van Raden en Staten en bestuurscommissie MRDH

Op twee momenten zijn de Raden en Staten betrokken bij de totstandkoming van de NKO. Ten eerste is er een tussentijds informatiemoment geweest in het najaar van 2020. Ten tweede zijn er informatieve bijeenkomsten verzorgd in de Raden en Staten op 14 april in aanloop naar de bestuurlijke vaststelling van de NKO. Op deze momenten is ook de bestuurscommissie van de MRDH geïnformeerd. Via de websites van de desbetreffende organisaties, zijn de informatieve en oriënterende besprekingen terug te kijken. Ook zijn de inspraakreacties bij de gemeente Rotterdam in te zien.

3. Ingebrachte visies en bewonersinitiatieven

Er zijn ook visie(s) van bewonersgroep(en) op het onderzoek van de MIRT-verkenning ingediend. Een deel van deze visies hebben als directe aanleiding de MIRT-verkenning. Een ander deel betreffen 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 3e Van Brienoordbrug en de visie van de BBV op inpassing. De lijst met ingebrachte visies is te vinden in bijlage 8.2.

Met bewonersinitiatieven die breder zijn dan de MIRT-verkenning en/of de MIRT-verkenning niet perse als aanleiding kennen, hebben wij contact en kijken wij graag naar kansen en mogelijkheden voor samenwerking. Wegens het hoge abstractieniveau was daar in deze fase nog beperkt sprake van. Onze verwachting is dat dit in de volgende fase sterkere vorm kan aannemen. De betrokken gemeente speelt hier tevens een belangrijke rol in.

Proces stappen	Start fase						Analyse Fase						
	Beoordelingskader opstellen logische en haalbare bouwstenen en inventariseren bouwstenen						Beoordelen of bouwstenen kansrijk zijn of niet	Selecteren kansrijke bouwstenen	Samenstellen bouwstenen tot mogelijke alternatieven	Selecteren kansrijke alternatieven	Besluit kansrijke alternatieven		
Omgevingsproces - participatieniveaus	Besluiten Initiatiefnemers Ministerie I&W Provincie Zuid-Holland Metropoolregio Den Haag (MRDH) Gemeente Rotterdam *Algeragemeenten Capelle a/d IJssel Krimpen a/d IJssel Krimpenerwaard	Doelen: - Goede voorbereiding van de besluitvorming, zodat er een zorgvuldig afgewogen keuze kan worden gemaakt. - Bewaken en behouden van de bestuurlijke tevredenheid. - Informeren over mogelijke bestuurlijke kansen en risico's. - Betrokkenheid vanuit bevoegd gezag rol faciliteren.		Besluitvorming cyclus	Besluit c-NRD	Publicatie c-NRD	Reactie Notazienswijzen	Vaststellen Spelregelkader Participatie		Besluitvorming cyclus			
			Gespreksronde met de Initiatiefnemers over de invulling en randvoorwaarden bij participatieaanpak			Participatie aanpak als bijlage bij c-NRD	Vaststellen definitieve participatieaanpak	Publicatie-definitieve participatieaanpak (juli 2020)		Besluit kansrijke bouwstenen			Publicatie Besluit Kansrijke alternatieven
	Gemeenteraden Provinciale Staten	Democratische verantwoording	De democratische verantwoording vindt plaats via het eigen bestel van de bestuurlijke partners. Dat geldt ook voor de informatievoorziening aan de gemeenteraden (inclusief de relevante Rotterdamse gebiedscommissies en wijkraden) en Provinciale Staten zodat zij inzicht krijgen in de uitkomsten van het onderzoek en de besluitvorming. Desgewenst draagt het project bij aan de informatievoorziening.										
	Participeren Omgevingspartijen waaronder: Ministerie BZK BAR-organisatie Rijkswaterstaat Havenbedrijf Rotterdam Rijkshavenmeester ProRail Vervoerders Verkeersonderneming Aanpalende gemeenten Waterschappen OV partijen Rederijen Fietzersbond Brancheorganisaties scheepvaart en nautiek	Doelen: - De participatie wordt in samenspraak vormgegeven zodat deze aansluit bij de behoeftes en verwachtingen. - Inhoudelijk betrokken bij onderzoeken, (in opmaat naar besluitvorming). - Joint Fact Finding rond thema's (met experts). - Omgevingsberaad: maatschappelijke belangen tafel die vanuit het collectief belang advies uitbrengt aan de initiatiefnemers.	Participatie over de participatie De definitieve participatieaanpak geeft invulling aan vragen als; in welke vorm de verschillende belanghebbenden betrokken gaan worden, in welke samenstelling, met welke frequentie en hoe de communicatie zal gaan plaatsvinden.						Joint fact finding Functie: voorkomen dat er met belanghebbenden verschil van inzicht ontstaat over de onderzoeksmethodiek, over de uitkomsten van het onderzoek, danwel over de interpretatie daarvan			Participatie over de participatie Beoordelings fase Herijken participatie en specificeren naar volgende fase	
		Gesprekken over Participatie met BAG Partners - Gemeente Capelle a/d IJssel - Gemeente Krimpen a/d IJssel - Gemeente Ridderkerk - Gemeente Krimpenerwaard	Uitkomst gesprekken is input Participatieaanpak bij c-NRD	Vormgeven Spelregelkader participatie		Consultatieronde spelregels en praktische afspraken t.a.v. participatie input voor het Spelregelkader.	Expertsessies rondom werksporen: - Inpassing oeververbinding en OV - Nautiek - Algeracorridor - A16 van Brienenoordcorridor/OWN - Mobiliteitsanalyses	Per werkspoor worden meerdere sessies georganiseerd met experts uit de omgeving De bijeenkomsten worden georganiseerd op momenten in de verkenning waarop de vergaarde inzichten bijdragen aan het onderzoeksproces De vorm en frequentie kan per werkspoor verschillen	Omgevingsberaad Adviesrol Maatschappelijk partijen verifiëren collectief belang				
Consulteren Omgevingspartijen waaronder: Brancheverenigingen Koepelorganisaties vervoer en nautische aangelegenheden Landelijke natuur en milieuorganisaties Lokale organisaties (zoals recreatieschappen, gebiedscommissies en wijkraden, natuurverenigingen, ondernemersverenigingen, bewonersverenigingen) Individuele bewoners en ondernemers. Raakvlakprojecten	Doelen: - De participatie wordt in samenspraak vormgegeven zodat deze aansluit bij de behoefte en verwachtingen. - Verifiëren of belangen juist zijn begrepen en vertaald in onderzoek. - Verifiëren kwaliteit participatieproces en aansluiting bij behoeften. - Toegankelijk in contact, mogelijkheid tot op maat gesprekken.			Mogelijkheid voor belanghebbenden zich aan te melden voor participatie over de participatie					Klankbordgroepen rondom werksporen Verifiëren of belangen goed zijn vertaald & geborgd en kwaliteit van de participatie • Klankbordgroep inpassing oeververbinding en OV • Klankbordgroep Algeracorridor • Klankbordgroep A16 van Brienenoordcorridor en effecten op het onderliggend wegennet (OWN)				
					Tervisielegging cNRD (6 weken) Formele zienswijze mogelijkheid voor iedereen				Meedenken over de opgave	Meedenken over de kansrijke bouwstenen	Meedenken over kansrijke alternatieven Input voor Omgevingsberaad		
									Op maat gesprekken				
Informeren Journalistiek / media Alle overige belanghebbenden	Doel - Informeren over de voortgang en de besluitvorming van de verkenning. - Goede bereikbaarheid van de projectorganisatie bij vragen. - Tijdige, begrijpelijke en toegankelijke communicatie. - Investeren in kennisniveau zodat het project goed navolgbaar is voor iedereen. * Deze doelen gelden ook voor de andere participatieniveaus.	Informatie en Bereikbaarheid project mail@oeververbindingen.nl www.oeververbindingen.nl Abonneren op nieuwsbrief via de website		Informatiebijeenkomsten c-NRD					Kennisdeling Investeren in kennisniveau onder meer door Masterclasses	Informatiebijeenkomsten Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO)			
		Inhoudelijke navolgbaarheid project Inhoudelijke informatie over het project beschikbaar voor iedereen											
		Inzicht in de procesvoortgang & wetenswaardigheden Onder meer via nieuwsbrieven, website en het digitale vragenuurtje											

*De Algeragemeenten leveren een bijdrage aan de bekostiging van de maatregelen t.b.v. de Algeracorridor. Op dit onderdeel beslissen zij mee.

3. Communicatie



Aangezien communicatie een wezenlijk onderdeel is van de participatie, hebben we in dit hoofdstuk nog eens apart aandacht besteed aan dit onderdeel van onze aanpak. Een constructieve en waardevolle participatie valt of staat met de begrijpelijkheid van de informatievoorziening, daar zijn we van overtuigd. De uitdaging voor dit project is om de technische complexiteit en brede afweging van diverse belangen helder te maken. Hoe concreter de resultaten van dit project worden, hoe makkelijker dat is.

We proberen daarom de communicatie volgens drie kernwaarden vorm te geven en uit te voeren. We zijn:

- Voorspelbaar in het proces;
- Duidelijk over het project;
- Uitnodigend in de participatie.

Mensen die geïnteresseerd zijn, moeten wij uit kunnen leggen wat er in het project gebeurt, wat er in de NKO staat en wat dit betekent. Dat geldt niet alleen voor bewoners, maar ook voor raadsleden of ondernemers. Technische en complexe stukken hebben wij zoveel mogelijk 'vertaald', op diverse manieren. Wij hebben artikelen en samenvattingen geschreven, en gewerkt met mondelinge toelichtingen zoals een masterclass of video-interviews.

Digitaal

Wat betreft de organisatie van de participatie is het continu een uitdaging om over te schakelen van fysiek contact naar digitaal. Voor de communicatie is dit minder lastig. De basismiddelen die wij gebruiken zijn digitaal, zoals de website en de nieuwsbrief. Wel was het aan het begin van de coronapandemie zoeken naar de juiste middelen om online bijeenkomsten te organiseren.

Gedurende de analytische fase hebben we meerdere applicaties gebruikt voor de digitale participatie. Voor online bijeenkomsten hebben we Zoom, MS Teams, en Cisco Webex gebruikt. Voor het ophalen van reacties bij participanten tijdens de bijeenkomsten gebruikten we applicaties zoals Mentimeter en Conceptboard.

Website en nieuwsbrieven

Vanwege het gezamenlijk opdrachtgeverschap en de brede impact van het project is gekozen voor een eigenstandige uitstraling van het project middels een eigen website, huisstijl en nieuwsbrief.

Om zoveel mogelijk mensen te informeren over het proces en de principes achter een MIRT-verkenning hebben we ook masterclasses georganiseerd. Dit willen we continueren in de volgende fase.

Na de publicatie van de NRD is de website geherstructureerd. De website is de bron van alle publieksinformatie. Die moet meegroeien en -ontwikkelen met het project. De website is gebaseerd op een driedeling tussen proces, project en participatie. Op die manier vinden bezoekers snel informatie over wat er gebeurt, wanneer dat gebeurt en hoe zij mee kunnen doen. Via de website kan men zich ook aanmelden voor de nieuwsbrief. De nieuwsbrief is met frequentie verstuurd.

Digitale vragenuurtjes en masterclasses

Nadat de coronamaatregelen van kracht werden, zijn we overgestapt naar digitale bijeenkomsten. Met regelmaat hebben we online vragenuurtjes ingesteld. In die vragenuurtjes konden geïnteresseerden aanschuiven en hun -vooraf ingestuurde- vragen stellen. Deze bijna maandelijkse spreekuren werden gewaardeerd door de omgeving.

Daarnaast hebben wij twee masterclasses georganiseerd, over de onderwerpen Mobiliteitsanalyses en Verstedelijking. De masterclasses zijn ingezet om het kennisniveau van geïnteresseerden op te vijzelen en om op een toegankelijke manier complexe materie helder te maken.

Voor een aantal digitale bijeenkomsten zijn professionals ingeschakeld. In de startfase was het voor ons zoeken naar de juiste manier van modereren en presenteren in een digitale omgeving. Gaandeweg is iedereen hier behendiger in geworden en was die hulp niet altijd meer nodig. Ook was er een telefonische hulplijn beschikbaar voor de deelnemers als zij problemen hadden met inloggen bij de bijeenkomsten.

4. Oogst van de participatie



Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, heeft de participatie in drie werksporen plaatsgevonden. Er zijn in die verschillende werksporen veel waardevolle ideeën, aandachtspunten, standpunten en belangen opgehaald. Hieronder vermelden we per werkspoor de oogst van de participatie.

4.1 Inpassing Oeververbinding & Openbaar Vervoer (OV)

Voor het werkspoor Inpassing oeververbinding & OV is het participatieproces van juli 2020 tot en met maart 2021 doorlopen. In deze periode zijn met de klankbordgroep, bestaande uit 26 deelnemers, vier digitale bijeenkomsten georganiseerd. In de zomer van 2020 is er een kennismakingsbijeenkomst georganiseerd. Hier gaven we uitleg over het proces, de spelregels en de rol van de klankbordgroep. Vervolgens zijn er tussen september 2020 en maart 2021 drie inhoudelijke bijeenkomsten georganiseerd¹:

↓	Aftrap 13 juli 2020	↓
Kennismaken & toelichting proces		
↓	1e sessie 15 oktober 2020	↓
Verkennen mogelijke aanlandingslocaties oeververbinding & OV bouwstenen		
↓	2e sessie 3 december 2020	↓
Presentatie 17 inpassingsalternatieven oeververbinding & 10 logische OV combinaties		
↓	3e sessie 16 februari 2021	↓
Bij elkaar brengen informatie inpassing, nautiek & OV en ophalen reacties t.b.v. effectbeoordeling		
↓	Rapportage maart 2021	↓
Effectbeoordeling		

Oogst van de participatie

De belangrijkste reacties, zorgen en aandachtspunten die naar voren kwamen tijdens het werkspoor Inpassing oeververbinding & OV worden hieronder toegelicht.

Leefbaarheid

De voornaamste zorg die in de klankbordgroep Inpassing oeververbinding & OV naar voren is gekomen, is dat de leefbaarheid van De Esch onder druk staat met de komst van een nieuwe oeververbinding. De zorgen zijn vooral gericht op de gevolgen van een (grote) toename van verkeer door de woonwijk, zoals geluidsoverlast, files, verkeersonveilige situaties en extra barrièrewerking door meer infrastructuur in de wijk. De weerstand voor meer autoverkeer door de wijk is hierbij het grootst. De bewoners in De Esch zien liever het autoverkeer de stad uit gaan. Een verbinding voor OV en langzaam verkeer wordt als minder nadelig ervaren.

Bij files op de A16, staat het verkeer meestal ook vast op het Kralingseplein en op de Abram van Rijckevorselweg (richting de A16). De doorstroming is daar onvoldoende. Dit probleem wordt vermoedelijk groter als er meer autoverkeer via een oeververbinding vanuit Rotterdam-Zuid komt dat ook de Abraham van Rijckevorsel op wil. De afrit naar het Kralingseplein is namelijk te kort, wat opstoppingen veroorzaakt.

Daarbij zien de bewoners van Rotterdam-Oost niet direct de meerwaarde van een nieuwe oeververbinding. In hun optiek is de nieuwe verbinding vooral een toegevoegde waarde voor bewoners uit Rotterdam-West en het centrum, omdat het verkeer meer verspreid zal worden. Dit betekent dat het verkeer op de huidige oeververbindingen zal afnemen. Ditzelfde zal gelden voor het verkeer op de A16. De verwachting is dat een extra autoverbinding dat 'sluipverkeer' zal stimuleren.

¹ Zie voor een meer uitgebreide procesbeschrijving bijlage 8.1.

Voor veel participanten is de doelstelling van het project om de stedelijke leefkwaliteit te verbeteren, ongrijpbaar. Maatregelen op deze doelstelling zien ze onvoldoende terug. Daarom werd er meermaals een oproep gedaan het groen in de stad niet ondergeschikt te maken, maar een goede balans (economische groei vs. groen/leefbaarheid) te vinden. Er is weinig (hoogwaardig) groen in de stad en met de komst van zo'n 20.000 tot 30.000 woningen de komende jaren in de regio, zal de behoefte aan groen in de stad toenemen.

Polder De Esch

Polder De Esch is voor de bewoners erg dierbaar. De participanten vinden het dan ook onwenselijk dat de polder mogelijk moet worden afgegraven voor een nieuwe oeververbinding. Zeker gezien de enorme verstening die je ziet in de stad en de matige kwaliteit van het groen, zoals bijvoorbeeld De Oude Plantage. Het groen moet niet van ondergeschikt belang zijn. Ook vrezen de participanten daarnaast voor het verlies van andere voorzieningen in de wijk, zoals het sportcomplex, de volkstuinten, de Joodse begraafplaats en/of hun eigen huis.

Multimodaliteit als eis

De participanten vragen zich af waarom aan de eis voor een multimodale verbinding wordt vastgehouden. Een nieuwe oeververbinding neemt veel ruimte in beslag. Voor langzaam verkeer (fietsen en lopen) is er een pontje in gebruik tussen de Oude Plantage en de Piekstraat, dat prima functioneert. Eventueel kan gekeken worden naar de mogelijkheid om het pontje ook 's avonds en in het weekend te laten varen, om de verbinding betrouwbaarder te maken. In dat geval is volgens deelnemers helemaal geen nieuwe oeververbinding voor langzaam verkeer nodig.

Brug of een tunnel

Veel participanten hebben een voorkeur voor een tunnel in plaats van een brug. Ondanks dat een tunnel minder aantrekkelijk wordt bevonden voor langzaam verkeer als het over de sociale veiligheid gaat. De voorkeur voor een tunnel komt voort uit de veronderstelling dat CO₂-uitstoot, fijnstof en geluidsoverlast met een tunnel beperkt blijven en het groen in de stad kan worden behouden. Daarnaast zal er door een tunnel een metro of sneltram rijden.

Er zijn twijfels bij een brug, omdat je met een nieuwe oeververbinding op maaiveld een extra barrière creëert op zowel de noord- als de zuidoever. 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 mensen er mogelijk voor moeten wijken. Toch zijn er enkele participanten die de waarde van een brug als nieuw icoon voor de stad zien. Ze zien ook de voordelen die een brug biedt voor de toegankelijkheid voor het langzame verkeer als de brug niet te hoog wordt.

De nautische experts hebben een duidelijke voorkeur voor een tunnel. Dat komt vanwege de grote twijfels bij de haalbaarheid van een brug in de bocht van De Esch en het effect daarvan op veilig en vlot doorvaren. De nautische experts zijn van mening dat door de pijlers van de brug de bocht voor de scheepvaart te smal wordt; ook als een deel van De Esch hiervoor wordt afgegraven. Als er dan toch een brug moet komen zien ze liever een hoge brug in de rechtstand van de rivier direct ten westen van de Van Brienenoordbrug, met de klep aan de noordzijde. Een klep aan de zuidzijde is vanuit nautisch veiligheidsperspectief onwenselijk, omdat de scheepvaart dan eerst de rivier moet kruisen om de brug te kunnen passeren. Nadeel van een brug parallel aan de Van Brienenoordbrug (o.a. in het geval van Pakket 6) is dat beide bruggen tegelijk open moeten als er een groot vrachtschip de bruggen wil passeren.

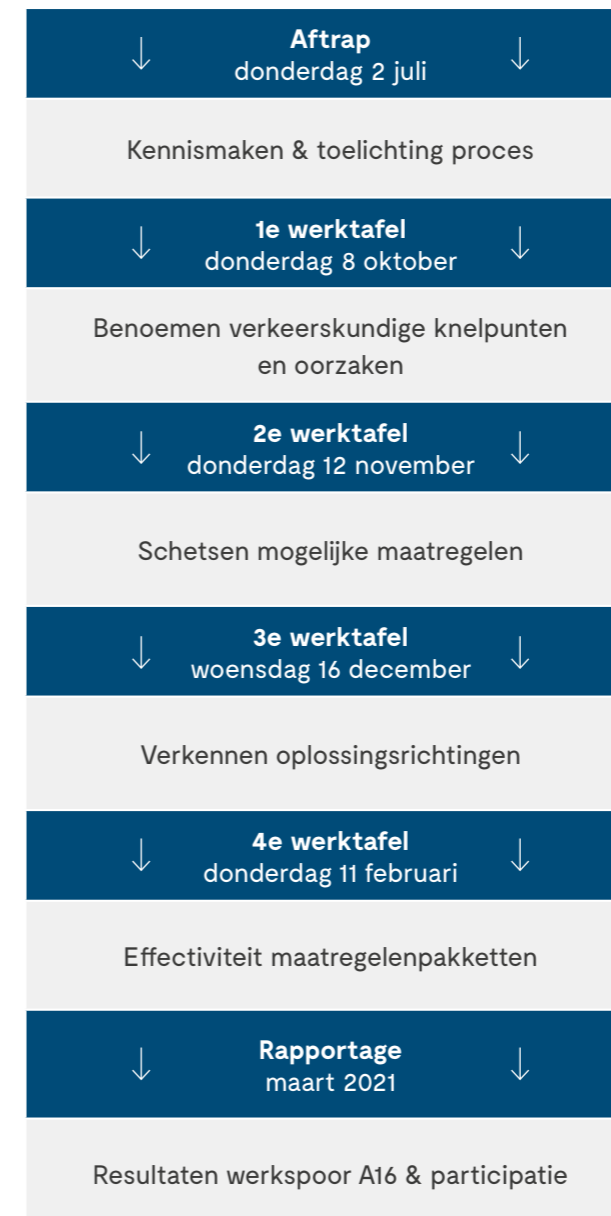
Innovatief OV

Enkele participanten vinden het teleurstellend dat er nauwelijks wordt gekeken naar innovatieve openbaarvervoersystemen, zoals bijvoorbeeld de Metrino. Er is onderzoek gedaan naar innovatieve OV-concepten². Op basis van dit onderzoek is door het project gekozen voor OV-systemen die al bestaan in Rotterdam, zoals HOV-bus, tram, sneltram en metro. Deze systemen sluiten beter aan op het bestaande OV-netwerk.

² Zie de notitie "Innovatie bouwstenen"

4.2 A16 Van Brienenoordcorridor en effecten op het OVN³

In het werkspoor A16 Van Brienenoordcorridor/ OVN is een participatieproces doorlopen van juli 2020 t/m maart 2021. In deze periode is de klankbordgroep, bestaande uit 18 deelnemers, vijf keer digitaal bijeengekomen.



Parallel aan dit proces is er ook afgestemd met een ambtelijke klankbordgroep. Zo hebben we gezamenlijk de mogelijke oplossingsrichtingen in kaart gebracht⁴.

Samen werken aan oplossingen

In het werkspoor A16 Van Brienenoordcorridor/ OVN heeft de participatie eind 2020 geleid tot vijf maatregelenpakketten⁵. Tegelijkertijd is door het bewonerscollectief IMpact⁶ een aanvullend maatregelenpakket ingebracht: Pakket 6. Het uitgangspunt van Pakket 6 is maximale leefbaarheid en behoud van het groen rondom de nieuwe oeververbinding en 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 maatregelenpakketten, zodat een gelijkwaardige afweging gemaakt kon worden tussen de pakketten.

³ De formele naam van het werkspoor is A16 Van Brienenoordcorridor en effecten op het onderliggend wegennet. Hierna werkspoor A16 benoemd.

⁴ Zie voor een uitgebreide procesbeschrijving bijlage 8.1.

⁵ Zie voor een uitgebreide beschrijving van de pakketten de rapportage 'MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam, werkspoor A16/OWN fase 1 alternatievenonderzoek'

⁶ 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.

Oogst van de participatie

Tijdens het werkspoor A16 is er een aantal belangrijke aandachtspunten, standpunten en belangen gedeeld, die hieronder worden beschreven.

Autoverkeer op de A16 houden

De klankbordgroep heeft meermaals uitgesproken dat zij bij voorkeur het autoverkeer de stad uit ziet gaan. Aangegeven wordt dat het nu al druk is op wegen zoals de Abram van Rijckevorselweg en het Kralingseplein. Als er meer autoverkeer over een nieuwe oeververbinding tussen De Esch en Feijenoord rijdt, worden deze wegen alleen maar drukker, is de vooronderstelling. Bovendien tast dat de woonkwaliteit aan, omdat het verkeer dan in een woonwijk terecht komt. De voorkeur van de participanten gaat dan ook nadrukkelijk uit naar een maatregelpakket waarbij het autoverkeer zoveel mogelijk op de A16 wordt gehouden. Dat kan bij pakket 1 tot en met 4.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid van de maatregelen is een ander belangrijk aandachtspunt. Volgens de participanten verslechtert de verkeersveiligheid door het samenvoegen van de rijbanen bij maatregelpakket 4. Het wordt er onduidelijk en onoverzichtelijk van, vooral voor mensen die niet uit de omgeving komen. Dit leidt tot files. Er is door de participanten gevraagd om hier nadrukkelijk rekening mee te houden. Het voordeel van het samenvoegen van rijbanen, waarbij meer mogelijkheden zijn om verkeer om te leiden, wordt wel gezien.

Aandacht voor de fiets en pontje voor langzaam verkeer

In het werkspoor is er veel aandacht geweest voor de fiets en het openbaar vervoer. Er zijn zorgen uitgesproken over het gebrek aan fiets- en openbaar vervoer (OV) maatregelen om de druk op de A16 te verminderen. Zonder stimulerende maatregelen om voor de fiets of het OV te kiezen, belemmer je mensen om de auto te laten staan. Terwijl je met de auto van knelpunt naar knelpunt rijdt. Daarbij is het huidige fietspad aan de oostzijde van de Van Brienoordbrug per richting 1,75 meter breed. Dit is volgens de participanten te smal voor het toenemende fietsverkeer, waardoor er regelmatig ongelukken gebeuren. Een fietspad aan de westzijde zou een goede oplossing zijn en wordt daarom uitgesproken als wens.

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. De A16 wordt ter hoogte van het Kralingseplein als barrière naar Rotterdam ervaren.

Renovatie Van Brienoordbrug

De participanten vragen ook aandacht voor de renovatie van de Van Brienoordbrug. Dit project loopt parallel aan de MIRT-verkenning. Hierbij worden onderdelen van de brug – de westboog en de oostboog – vervangen en gerenoveerd. Na de vervanging en renovatie van beide bogen blijft de oude oostboog over. Om meer capaciteit op de Van Brienoordbrug mogelijk te maken, kan de oude oostboog volgens de participanten gerenoveerd worden om zo meer capaciteit op de A16 te creëren. Op die manier kan er slim werk met werk gemaakt worden.

Beschikbare budget voor de A16

Er zijn twijfels over het richtbedrag van €100 miljoen voor het oplossen van het NMCA⁷ knelpunt op de Van Brienoordcorridor. Deelnemers zijn verbaasd dat er projecten in Nederland zijn waar de urgentie veel minder hoog is, maar het budget veel groter is. Bijvoorbeeld de A6 bij Lelystad of in Alkmaar. Daarnaast hebben enkele stakeholders bezwaar tegen het nu al verdelen van het totaal beschikbare budget voor de MIRT-verkenning over de drie werkspooren. Dit zorgt volgens hen voor beperkingen. Ze roepen op het project en dus ook de budgetten integraal te benaderen.

Blijvend effect van corona

Deelnemers vragen zich af of de bereikbaarheidsopgave nog wel nodig is door de mogelijk blijvende effecten van het coronavirus. Veel meer mensen werken bijvoorbeeld thuis; een structurele gedragsverandering. Daarom is het veel rustiger op de weg en wordt er minder in de spits gereden. Ook het OV wordt minder gebruikt. Mensen kiezen deze tijd liever voor de auto of de fiets. Men vraagt zich daarom af of dit niet juist het moment is om de fiets en OV meer te stimuleren, door structureel meer in te zetten op gedragsverandering. De overheid zou dit meer moeten aanjagen in plaats van in te blijven zetten op het uitbreiden of toevoegen van wegcapaciteit. Volgens de deelnemers heeft meer asfalt nog nooit files opgelost, maar trekt het alleen maar

meer verkeer aan. De BReVeR-wet wordt hierbij aangehaald door deelnemers, dat is de wet van behoud van reistijd en verplaatsingen.

Horizon verder dan 2030

Er wordt binnen de MIRT-verkenning gekeken naar de situatie in 2030, hoewel de infrastructuur zo'n 70 misschien wel 100 jaar mee gaat. Deelnemers vinden dat minstens geprognostiseerd moeten worden op 2050 of verder.

Reactie klankbordgroep op de zes maatregelpakketten

Tijdens het participatieproces kwam steun vanuit de omgeving voor maatregelen om de doorstroming op de A16 te verbeteren, aangezien men zich bewust is van de negatieve effecten van stilstaand verkeer op de A16. Om gevoel te krijgen bij de reactie van de klankbordgroep op de zes maatregelpakketten, is in de laatste werktafel de volgende vraag aan de deelnemers voorgelegd: “Welk pakket zou je niet mee willen nemen naar de volgende fase? En Waarom?”. Hierin valt een aantal zaken op:

Een aantal klankbordgroepleden vond het lastig om deze vraag te beantwoorden zonder inzicht te hebben in de effectbeoordeling van de pakketten, zoals milieu, inpassing, kosten/baten en maakbaarheid⁸. Op basis van de voertuigverliesuren zijn de verschillen tussen de pakketten namelijk klein. Daarom benadrukken de klankbordgroepleden de noodzaak om in de volgende fase ook de effecten op het onderliggend wegennet te analyseren, omdat ze daarbij wel verschillen verwachten in de effectiviteit tussen de pakketten.

Pakket 1 t/m 3

De participanten zien kansen in pakket 1, 2 en 3. Op dit moment worden geen directe nadelen verwacht bij deze pakketten.

Pakket 4

Maatregelpakket 4 springt er voor veel klankbordgroepleden nadelig uit vanwege het samenvoegen van de parallel- en hoofdrijbanen. De verwachting is dat deze samenvoeging voor gevaarlijk verkeerssituaties zorgt. De verkeerssituatie wordt er onduidelijker van, vooral voor mensen die niet uit de omgeving komen. Ook wordt het weven op de rijbanen moeilijker.

Pakket 5

Pakket 5 heeft niet de voorkeur van de klankbordgroep, omdat het naar verwachting een negatieve impact heeft op de omliggende woonwijken. De nieuwe oeververbinding – die in dit pakket ook geschikt is voor autoverkeer – zou door de Esch komen, in het verlengde van de Kralingse Zoom. Dit tast de woonkwaliteit aan. Er wordt gerefereerd naar de kaders die vooraf gegeven zijn; maatregelen met grote nadelige effecten op de stedelijke omgeving en op het milieu zijn uitgesloten.

Pakket 6

Enkele klankbordgroepleden zijn positief over pakket 6, terwijl sommigen negatief zijn vanwege de verwachte kosten/baten. Een aantal participanten is van mening dat dit pakket de voorkeur heeft, omdat deze variant de minste impact heeft op de omliggende wijken. Met dit pakket kun je zoveel mogelijk verkeer buiten de stad afwikkelen. Anderen vinden dat je met pakket 6 juist een onwenselijke mix van verkeersstromen veroorzaakt; doorgaand verkeer kan als sluiproute eenvoudig gebruik maken van de stadsbrug. Daarnaast geven sommige klankbordgroepleden aan dat er in pakket 6 teveel focus ligt op autoverkeer, met zeer nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in de omliggende wijken. De initiatiefnemers van pakket 6 benadrukken de integraliteit en toekomstgerichtheid van pakket 6.

⁷ Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse

⁸ De effectbeoordeling van de maatregelpakketten was op dat moment nog niet beschikbaar.

4.3 Algeracorridor

In het werkspoor Algeracorridor is een participatieproces doorlopen van juli 2020 tot en met maart 2021. In deze periode is de klankbordgroep van zo'n 20 deelnemers⁹ vijf keer digitaal bijeengekomen¹⁰. De klankbordgroep heeft meegedacht over kansrijke oplossingsrichtingen. Een van de maatregelen die is aangedragen door een deelnemer is het doortrekken van de wisselstrook van de Algerabrug naar Capelseplein. Dit idee is meegenomen in alternatief 1B.

↓	Aftrap dinsdag 14 juli	↓
Kennismaken & toelichting proces		
↓	1e werktafel woensdag 13 september	↓
Opgave en doelstellingen, verkennen mogelijke oplossingen		
↓	2e werktafel donderdag 25 november	↓
Voorstel vier rekenpakketten		
↓	3e werktafel donderdag 4 februari	↓
Resultaten & effecten vier rekenpakketten		
↓	4e werktafel donderdag 18 maart	↓
Presentatie kansrijke alternatieven		
↓	Rapportage maart 2021	↓
Resultaten werkspoor Algera & participatie		

⁹ Zie voor de deelnemers en bijeenkomsten bijlage 8.1.

¹⁰ Voor een uitgebreide beschrijving wat in welke werktafel is behandeld, zie Eindrapportage Algeracorridor p. 10-11.

Oogst van de participatie

De belangrijkste perspectieven, standpunten en zorgen die tijdens de participatie in het werkspoor Algeracorridor de boventoon voerden, staan hieronder.

Doorstroming

Een groot deel van de klankbordgroep vindt dat de doorstroming op de Algeracorridor verbeterd moet worden. Dit komt ook naar voren in het Belevingswaardeonderzoek. Er zijn wel verschillende meningen over waarom de verbetering van de doorstroming nodig is. De gebruiker van de Algeracorridor heeft te maken met verkeersdrukke, lange wachttijden en een onbetrouwbare reisduur. De omwonende van de Algeracorridor ervaart vanwege filevorming en/of verkeersdrukke (extra) overlast van geluid, een verslechterde luchtkwaliteit, fijnstof en toenemend sluipverkeer. 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. 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.

Barrièrewerking

De Van Brienoordcorridor zorgt voor barrièrewerking, met name voor de fiets. Dit blijkt uit de probleemanalyse, maar is ook opgemerkt door de klankbordgroep. Door de corridor vormen bepaalde wijken 'eilandjes'. Het is daarom onaantrekkelijk korte afstanden af te leggen met de fiets. Omwonenden van de Algeracorridor zien graag dat de onderlinge verbondenheid tussen wijken verbetert, en daarmee de lokale bereikbaarheid in hun gemeente toeneemt.

Leefbaarheid

Omwonenden van de Algeracorridor vrezen dat hun leefomgeving (verder) achteruitgaat. Deze zorg is het meest genoemd tijdens de participatie, en wordt ook genoemd in het Belevingswaardeonderzoek. Omwonenden zeggen 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 maatregelen de overlast zal toenemen. Het gaat om de geluidsoverlast, de (slechte) luchtkwaliteit en

de vermindering van groen in de wijken. In het Belevingswaardeonderzoek wordt fijnstof ook benoemd.

Bewoners uit Capelle aan den IJssel ('s Gravenland) zeggen dat het vrachtverkeer uit de Krimpenerwaard, de OV-bussen en motorfietsen de oorzaak zijn voor overlast van geluid en uitstoot. Sommige bewoners worden steeds vroeger wakker, omdat het vrachtverkeer eerder vertrekt uit de Krimpenerwaard om de ochtendspits te vermijden. Ook wordt herhaaldelijk benoemd dat de voertuigbestuurders zich niet houden aan de toegestane snelheid van 50 km/uur op de Algeraweg en de 70 km/uur op de Abram van Rijckevorselweg. Dit zorgt volgens hen voor extra geluidsoverlast, fijnstof en verslechtering van de luchtkwaliteit¹¹. Omwonenden missen de aandacht voor leefbaarheid in het project. Zij maken graag al vroeg afspraken over maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid, los van de maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Daarbij zien zij het liefst dat eventuele leefbaarheidsmaatregelen op de korte termijn worden genomen. Zij willen niet wachten tot 2030.

Een ander aandachtspunt is het sluipverkeer in de nabijgelegen wijken rondom de Algeracorridor. In Capelle aan den IJssel is dit in wijken zoals Kralingse Veer, 's Gravenland, Rivium en Fascinatio. In Krimpen aan den IJssel is er sluipverkeer bij de C.G. Roosweg, Van Ostadelaan en de Overturelaan. In combinatie met de mogelijke komst van het Nieuwe Rivium en de bijbehorende afsluiting van de Riviumboulevard¹², maken omwonenden zich zorgen over toenemend (sluip)verkeer en de bijbehorende overlast.

Verruiming scope werkspoor Algeracorridor

Deelnemers uit de klankbordgroep droegen soms oplossingen aan die niet in de onderzoeksscope zitten. Daarnaast werd herhaaldelijk opgeroepen maatregelen te nemen ter verbetering van de leefbaarheid. Het gaat hierbij om:

- handhavingsmaatregelen m.b.t. de snelheid;
- maatregelen ter vermindering van vrachtverkeer en OV-bussen;
- een tunnel in plaats van de Algerabrug;
- een vaste verbinding tussen Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk;
- het verplaatsen van de busremise uit de Stormpolder;
- concrete maatregelen voor vermindering van overlast en het versterken van groen.

Op basis van eerder onderzoek blijkt dat de opgave op de Algeracorridor ook op te lossen is door maatregelen op de corridor zelf.¹³ Daarvoor is een combinatie van maatregelen mogelijk, met een accent op autodoorstroming en de bevordering van alternatieve vervoerswijzen. Vanuit een paar deelnemers uit de klankbordgroep blijft nadrukkelijk het verzoek om maatregelen buiten de scope onderdeel te maken van de MIRT-verkenning of een apart traject hiervoor te starten.

Het onderscheid KTA en MIRT-verkenning

Tijdens het participatieproces kwamen we erachter dat 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. Voor de omgeving zou het makkelijker zijn als de twee trajecten onder dezelfde noemer vallen. Om deze reden is er bij klankbordgroepbijeenkomsten 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.

¹¹ 'Liefdesbrief' voor Algerabrugverkeer: Rijd niet harder dan 50 kilometer per uur | Rotterdam | AD.nl

¹² <https://wijwillendit.nl/capelle-aan-den-ijssel/project/het-nieuwe-rivium>

¹³ Eindrapportage Probleemanalyse en Oplossingsrichtingen Algeracorridor versie 3.3., Studio bereikbaar, mei 2019. Zie www.oeververbindingen.nl/publicaties

Reactie klankbordgroep op vier alternatieven

Tijdens de laatste werktafel zijn er vier alternatieven gepresenteerd aan de klankbordgroep. Op hoofdlijnen zijn er twee oplossingsrichtingen. **Oplossingsrichting 1** gaat uit van behoud van de wegcapaciteit van de huidige Algerabrug. **Oplossingsrichting 2** gaat uit van uitbreiding van de wegcapaciteit van de Algerabrug (4x1 of 2x2 rijstroken). Elke richting bevat twee alternatieven waardoor er in totaal vier alternatieven zijn:

Pakket 1: Huidige capaciteit Algerabrug		Pakket 2: Uitbreiding capaciteit Algerabrug	
Variatie 1a: maatregelen gelijkvloers	Variatie 1b: maatregelen ongelijkvloers	Variatie 2a: 4 x 1 brug	Variatie 2b: 2 x 2 brug
Breed mobiliteitspakket			

We vroegen aan de deelnemers wat ze van de alternatieven vinden, welke voor- en nadelen ze zien, en naar de zorgen en kansen. We ontvingen uiteenlopende reacties.

Oplossingsrichting 1

Een deel van de klankbordgroep spreekt zich uit voor oplossingsrichting 1. Er wordt wel getwijfeld of oplossingsrichting 1 voldoende oplossend vermogen heeft. Vanwege het onderwerp 'leefbaarheid' neigt men naar alternatief 1. Een andere reden is de hoge kosten die alternatief 2 met zich meebrengt. Dat geld kan beter worden gebruikt om het OV en de fiets te stimuleren.

Oplossingsrichting 2

Een deel van de klankbordgroep ziet meer in oplossingsrichting 2; de uitbreiding van de rijstroken op de Algerabrug. Dit pakket heeft het meeste effect op de doorstroming en is daarmee volgens de deelnemers het meest toekomstgericht. Vooral de ondernemers uit de Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel vinden uitbreiding noodzakelijk. Volgens hen hoort de prioriteit te liggen bij doorstroming. Daarbij is wel opgemerkt dat oplossingsrichting 2 niet voor extra overlast moet zorgen als het gaat om geluid en luchtvervuiling. Deelnemers zien een kans voor minder overlast bij het aanleggen van een nieuwe brug (variant 2B), doordat het met geluidsarm asfalt aangelegd kan worden en dit niet meer voor trillingen zorgt.

Zorgen over toenemend overlast

Er zijn deelnemers die niks zien in de voorgestelde oplossingsrichtingen. Voor hen ligt het probleem in de huidige overlast van de Algeracorridor. Deze deelnemers verwachten niet dat door een van de pakketten de overlast vermindert. Integendeel, zij vrezen dat de overlast in Capelle aan den IJssel alleen maar zal toenemen. Volgens hen moeten er maatregelen genomen worden om de 'Krimpenerwaard te ontsluiten', en zijn infrastructurele aanpassingen aan Capelse zijde niet nodig. Dit hebben zij beschreven in een visie, die meerdere voorstellen bevat voor oplossingen om de 'Krimpenerwaard te ontsluiten'¹⁴. In de visie staan maatregelen, zoals:

- het instellen van een maximumsnelheid van 50 km/uur op de Algeracorridor inclusief handhaving;
- de snelheid en frequentie van OV-bussen verminderen;
- de OV-doelgroepenstrook opheffen;
- meerdere maatregelen om vrachtverkeer te verminderen door:
 - het alleen toestaan van lokaal vrachtverkeer op de Algeracorridor;
 - een weeglus op de N210 voor te zwaar vrachtverkeer;
 - het uitplaatsen van bedrijven en zware industrie in de Krimpenerwaard.

¹⁴ Input kansrijke oplossing MIRT werktafel Algeracorridor NKO-5 van de Projectaanjagers Capelle a/d IJssel.

De deelnemers roepen op om de benoemde maatregelen serieus te nemen, en te overwegen de maatregelen onderdeel te maken van de MIRT-verkenning als een vijfde alternatief.

Recreatie- en scheepvaart

Een paar deelnemers van de klankbordgroep komen op voor de belangen van de recreatie- en scheepvaart, omdat de Hollandsche IJssel onderdeel is van de Staande Mast Route. Deze deelnemers hebben hun twijfels over het realiseren van een extra fietsbrug tussen Capelle-centrum en Krimpen-centrum. Er wordt opgeroepen om te kijken naar een fietstunnel of om ervoor te zorgen dat de fietsbrug hoog genoeg is om de Staande Mast Route in stand te houden.

Ondanks de verschillende standpunten op de gepresenteerde oplossingsrichtingen, is de klankbordgroep het erover eens dat de leefbaarheid rondom de corridor aandacht verdient. Onafhankelijk van welke maatregelen er uiteindelijk genomen worden, wil men niet dat de overlast voor de omwonenden toeneemt.

5. Advies Omgevingsberaad



Het Omgevingsberaad is een belangrijk overkoepelend adviesorgaan voor de MIRT-verkenning. Het Omgevingsberaad denkt actief mee bij belangrijke processtappen in de verkenningsfase en brengt op twee momenten advies uit aan het project. Dit is bij de processtappen: selectie kansrijke oplossingen (NKO) en het Voorkeursalternatief. Het beraad bestaat uit vertegenwoordigers van organisaties met een maatschappelijk karakter, die staan voor een collectief belang. Hieronder vallen partijen uit het bedrijfsleven, de wegtransport- en binnenvaartsector, belangenbehartigers van burgers, gebiedscommissies en reizigers in brede zin.

Het Omgevingsberaad is gevraagd om een advies uit te brengen op de concept-Notitie Kansrijke Oplossingen. Dit advies is het resultaat van een participatieproces van zo'n acht maanden, waarin informatie vanuit de projectorganisatie met het beraad is gedeeld en het Omgevingsberaad onderling in gesprek is geweest. Het Omgevingsberaad verzoekt om in een volgende fase in gesprek te gaan over de hoofdpunten van dit advies om ze nader uit te werken voor zeef 2.

Het advies bevat drie hoofdpunten:

1. Wens om te werken vanuit een **herkenbare visie** op de stad en op de stad in de regio, als voorwaarde om te komen tot robuuste en toekomst vaste oplossingen voor stad en regio op de korte, middellange en lange termijn;
2. De oproep tot een **integrale benadering** op verschillende dimensies, namelijk tussen de werksporen, in de tijd, en over de doelstellingen heen waarbij ook wordt gekeken naar andere ontwikkelingen in de regio.
3. De noodzaak om te komen tot **eenduidige en heldere criteria** voor het beoordelen van effecten van maatregelen in relatie tot de geformuleerde doelstellingen én met het oog op de lange termijn.

Tenslotte maakt het Omgevingsberaad een opmerking over de **participatie** en de aanbeveling om deze meer in lijn te brengen op integraliteit bij de participatieaanpak in zeef 2. Het advies is te vinden in bijlage 8.3.

Reactie op advies

Het advies van het Omgevingsberaad is besproken door de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning en de reactie is als volgt. Ten eerste, willen de opdrachtgevers het Omgevingsberaad van harte bedanken voor hun advies, waar zij duidelijk veel tijd en energie in hebben gestoken.

De opdrachtgevers hebben gemeend op basis van het advies:

1. De NKO op een aantal punten aan te scherpen
2. Het gesprek met het Omgevingsberaad te voeren over de hoofdpunten van het advies en dat plek te geven in de volgende fase van de MIRT-verkenning.

1. Aanscherpingen Notitie Kansrijke Oplossingen

De Notitie Kansrijke oplossingen is op een aantal punten aangescherpt naar aanleiding van het advies van het Omgevingsberaad. Er is duidelijk gemaakt in de tekst dat het uiteindelijke maatregelenpakket van de MIRT-verkenning toekomstgericht- en bestendig moet zijn. In de volgende fase kijken we daarnaar, inclusief de mate van aanpasbaarheid en flexibiliteit van de maatregelen bij toekomstige ontwikkelingen.

Wat betreft de integraliteit is het beeld van projecten en ontwikkelingen in de regio uitgebreid. De afstemming met projecten in de omgeving zal nadrukkelijker worden gezocht in de volgende fase en daarnaast zijn projecten die het Omgevingsberaad had genoemd in het advies opgenomen in de NKO. Met projecten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden wordt sowieso rekening gehouden in de MIRT-verkenning. Daarnaast zal er in de volgende fase ook nader gekeken worden naar initiatieven die (nog) geen formele status hebben. Met de vertegenwoordigers van deze initiatieven bekijken we de raakvlakken en identificeren we waar mogelijk gezamenlijke kansen. Om de beoordelingscriteria en tabellen nader te duiden is er meer toelichting gegeven in de NKO. Tenslotte is ook opgenomen dat we in zeef 2 streven naar een consistente participatieaanpak, waarbij enige flexibiliteit mogelijk blijft als die behoefte er ligt bij de omgeving.

2. Gesprek hoofdpunten advies

Naast de concrete wijzigingen die op basis van het advies in de NKO zijn opgenomen zijn de drie hoofdpunten van het advies als volgt met het Omgevingsberaad besproken.

Herkenbare visie

De vertaling in het gesprek met het Omgevingsberaad is gemaakt dat dit aandachtspunt gaat om het herkennen van de samenhang en het inzicht in de richting die de bestaande en nieuw te ontwikkelen visies geven. Denk hierbij aan de Omgevingsvisie van Rotterdam en de provincie Zuid-Holland, gebiedsontwikkeling A tot Z, maar ook de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak. Het betreft niet het maken van nog een visie bovenop de bestaande visies. Het gaat hierbij om het duiden van de vele visies op gebiedsontwikkeling én mobiliteit die van invloed zijn op de MIRT-verkenning. In zeef 2 organiseert de MIRT-verkenning hier het gesprek over.

Integraliteit

Ook is afgesproken om het gesprek over integraliteit en de nadere uitwerking samen met het Omgevingsberaad op te pakken. De zorg van het Omgevingsberaad is dat de verschillende opgaven niet dezelfde aandacht krijgen in het vervolg. Hiermee wordt bedoeld dat de MIRT-verkenning zowel regionale bereikbaarheid als stedelijke bereikbaarheidsopgaven bevat. De MIRT-verkenning is een integrale verkenning met vijf verschillende doelstellingen, en zes verschillende maatregelen. Vanuit de MIRT-verkenning geldt dat de doelstellingen voor de gehele opgave van belang zijn. Wel kunnen er per deelstudie accenten worden gelegd. Bijvoorbeeld de verstedelijkingsopgave is bij de Algeracorridor een andere dan bij de Oeververbinding en OV. De accenten kunnen dus verschillen per deelstudie. De MIRT-verkenning onderschrijft dat de relatie tussen de maatregelen en de doelstellingen nadere uitwerking vraagt wat onderdeel is van zeef 2. Deze uitwerking is onderdeel van het gesprek dat in de volgende fase met het Omgevingsberaad wordt voortgezet.

Eenduidige en heldere criteria

Direct hieraan gekoppeld is het gesprek over eenduidige en heldere criteria. De MIRT-verkenning kent meerdere doelstellingen die vertaald zijn naar criteria om op te beoordelen. De koppeling van de doelstellingen aan de verschillende type maatregelen is niet altijd helder voor de leden van het Omgevingsberaad. Het Omgevingsberaad heeft daarnaast een zorg dat de criteria niet eenduidig bij de maatregelen zijn toegepast en onderling niet goed vergelijkbaar zijn. In de volgende fase zal hier aandacht aan worden besteed. Evenals zullen wij samen met het Omgevingsberaad kijken naar de operationalisering van de te gebruiken criteria, bijvoorbeeld op het punt van stedelijke leefkwaliteit.

6. Conclusie belevingswaarde onderzoek



In het kader van de MIRT-verkenning is een belevingswaardeonderzoek uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek is om in kaart te brengen welke belevingswaarde inwoners toekennen aan hun woonomgeving en welke impact ze verwachten bij de uitvoering van het project. Dit onderzoek is uitgevoerd naast de bestaande participatie en vormt input voor het aspect 'Omgevingsaspecten' in de beoordeling. Het rapport is te vinden in bijlage 8.4.

Opzet

In eerste instantie was het idee om straatinterviews te houden op verschillende locaties in het projectgebied. Vanwege het coronavirus zijn er in plaats daarvan 52 inwoners van de betrokken gemeenten (Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard) telefonisch geïnterviewd. Deze inwoners hadden zich aangemeld naar aanleiding van een uitnodiging in de nieuwsbrief die naar zo'n 700 ontvangers is verstuurd. In de interviews is gevraagd naar meningen, ideeën en emoties die bewoners ervaren in de regio Rotterdam. De resultaten van dit onderzoek worden gebruikt voor zeef 1. In de volgende fase worden alsnog de straatinterviews (ca. 550) afgenomen, zodra de coronamaatregelen dit toelaten.

Resultaten

Met het positieve oordeel over de belevingswaarde zeggen respondenten in De Esch/Feijenoord dat de voorzieningen goed zijn – in de woonbuurt en op stadsniveau – en de bereikbaarheid (de stad in en de stad uit) weinig klachten oplevert. Weinig groen in de buurt en een vaak stenige omgeving worden door respondenten wel genoemd als ze hun buurt beschrijven, maar heeft geen duidelijke invloed op de belevingswaarde. Respondenten wonen er goed, hebben weinig te klagen en waarderen dat met een positief oordeel.

Vershil per oever

In reactie op wat voor effect de voorgenomen oeververbinding gaat hebben op hun belevingswaarde, is een duidelijk verschil te zien op welke oever van de Maas de respondenten wonen. Respondenten in Feijenoord verwachten dat de kwaliteit van hun leefomgeving in de wijk zal toenemen als de plannen voor een oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord worden uitgevoerd. Hun argumenten gaan over cohesie in de stad, ontwikkeling van Zuid, terugdringen van het autogebruik, parkeerdruk en beter OV.

Aan de overkant van de Maas (De Esch en omgeving) klinken andere argumenten. Men denkt dat de belevingswaarde onder druk komt te staan als de plannen doorgaan. Hier speelt het open gebied een rol; de groene long in de stad, die verdwijnt of wordt aangetast bij uitvoering van de plannen, en de komst van een groot aantal woningen. Daarbij verwacht men dat een nieuwe oeververbinding het autogebruik zal stimuleren.

OV

De respondenten zijn positief over de voorgenomen maatregelen met betrekking tot het OV in Rotterdam. Zij verwachten dat het een impuls geeft aan het openbaar vervoer in de stad. De respondenten zien het OV daarbij als goed alternatief voor de auto.

Algerabrug

In Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel is de Algerabrug van negatieve invloed op de belevingswaarde. Het verkeer is toegenomen, net als geluidsoverlast van auto's en vrachtverkeer en de doorstroming op de corridor (N210, Algerabrug) is verslechterd. Het merendeel van de respondenten vindt dat de belevingswaarde de afgelopen vijf jaar is afgenomen. Als oorzaak noemen zij de verkeersdruk op de Algeracorridor. De Abram van Rijckevorselweg (N210) wordt in dat verband het meest genoemd, gevolgd door de Algeraweg/Algerabrug, Nijverheidsstraat, IJsseldijk en Rivium Boulevard. Zonder Algeracorridor zou de belevingswaarde voor Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel hoger uitvallen, blijkt uit de reacties. Beide gemeenten hebben volgens respondenten de kenmerken waarvoor ze ooit kozen toen een woning werd gezocht: een fijne plek om te wonen, rustig, met een redelijk tot goed voorzieningenniveau, goed aanbod van woningen,

een groene omgeving en sociale contacten in de buurt. Voor inwoners uit de Krimpenerwaard speelt de Algeracorridor geen invloed op hun belevingswaarde.

De voorgenomen maatregelen op de Algeracorridor zijn volgens de respondenten onvoldoende voor een hogere waardering. De bewoners zijn bezorgd dat de druk op het gebied verder zal toenemen, zeker als de woningplannen voor kantorengedebied Rivium doorgaan. Respondenten missen prikkels om automobilisten te stimuleren om andere vervoersmiddelen te gebruiken.

Wat we met de resultaten doen

Deze eerste resultaten gebruiken we in de beoordeling van de alternatieven. Daarnaast vormen de resultaten een opstap naar het onderzoek in de volgende fase: zeef 2. Het aantal respondenten (52) is te laag voor conclusies; wel geeft het een beeld van wat er breder leeft. In zeef 2 kunnen we het onderzoek verbreden en verdiepen.

7. Vooruitblik beoordelingsfase



Met dit rapport wordt de participatie van de analytische fase afgesloten. De volgende fase van de MIRT-verkenning (zie Afbeelding 1) is de beoordelingsfase. De beoordelingsfase is een fase waarin geselecteerde kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt en beoordeeld. Hiervoor worden gedetailleerdere schetsontwerpen gemaakt en worden de milieueffecten in kaart gebracht. Eveneens wordt er een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse gemaakt (MKBA).

Voor de beoordelingsfase wordt de participatieaanpak herijkt op basis van de ervaringen van de analytische fase. We willen leren van wat tijdens de Analytische fase goed en minder goed is gegaan en willen verbeteren. Hiertoe hebben wij dan ook een evaluatie uitgevoerd waar in dit hoofdstuk de hoofdlijn is weergegeven.

Daarnaast heeft de beoordelingsfase een ander karakter dan de analytische fase. Waar de analytische fase nog grotendeels expertmatig is, komt er in de beoordelingsfase ook meer kwantitatief onderzoek aan te pas. Daarnaast wordt het beoordelingskader flink uitgebreid. Dit vraagt dus om de participatieaanpak opnieuw tegen het licht te houden.

Evaluatie onder actieve participanten

In maart 2021 is een evaluatie gedaan onder alle actieve participanten. Dit zijn de deelnemers aan de expertgroepen, klankbordgroepen en het Omgevingsberaad. Bijna de helft van de genodigden heeft de evaluatie ingevuld. In de evaluatie hebben we open vragen gesteld en een aantal stellingen voorgelegd, waarbij aan de hand van een vijfpuntenschaal aangegeven kon worden in hoeverre men het eens of oneens was. Vervolgens kon de deelnemer zijn antwoord toelichten. Vooral door de toelichtingen die hierbij werden gegeven waren de resultaten van de evaluatie voor ons erg nuttig. Wij willen de deelnemers nogmaals hartelijk bedanken voor het invullen van de evaluatie.

Deelnemers waren tevreden over het contact met de projectorganisatie en de bereikbaarheid van de projectorganisatie per mail en/of telefonisch. Dit is als een duidelijk pluspunt ervaren. Ook vindt een meerderheid dat er voldoende ruimte was om de onderwerpen die voor hem/haar van belang zijn te bespreken.

Met betrekking tot de communicatie is men positief over de informatievoorziening, namelijk qua hoeveelheid, en dat er beelden worden gebruikt. Er wordt wel aandacht gevraagd om de informatie tijdig te verstrekken. Verder wordt benoemd dat teksten te ingewikkeld zijn, teveel jargon, en dat de communicatie meer 'to the point' moet zijn.

Een terugkerend kritisch punt is dat men te weinig terugziet wat er met inbreng wordt gedaan, waardoor het gevoel kan ontstaan dat er geen echte ruimte voor participatie zou zijn. Daarnaast wordt een aantal keren het verschil in aanwezigheid/dominantie tussen deelnemers in de participatieactiviteiten benoemd. Meerdere deelnemers benoemen dat er een groot verschil is qua kennisniveau en voorbereiding, en ervaren dit als storend.

Tenslotte, deelnemers zijn ook gevraagd naar de invloed van corona op hun ervaring met de participatie. Er worden voordelen benoemd zoals geen reistijd, het beter kunnen zien van mensen en de presentaties, en de strakke organisatie. De meeste deelnemers hebben echter de voorkeur om fysiek bij elkaar te komen. Zaken die worden gemist bij online participatie zijn de non-verbale communicatie, de emoties en spanning, het groepsgevoel en de interactie met andere participanten.

Aanscherpingen participatieaanpak

Onze eigen ervaring en de evaluatie hebben ons het inzicht gegeven dat de participatieaanpak in basis voor bekendheid van het project heeft gezorgd en voldoende mogelijkheid heeft geboden tot participatie. Wel willen we aan de slag met de kritische punten uit de evaluatie die dan ook tot een aantal aanscherpingen leiden van onze participatieaanpak. We streven voor de volgende fase naar een consistente participatieaanpak voor de verschillende werksporen, maar maatwerk en flexibiliteit zal ook mogelijk blijven. Met name als blijkt dat hier behoefte voor is de omgeving. Conform het Spelregelkader is het mogelijk om per participatiegroep aanvullende afspraken te maken.

In de volgende fase blijven we in ieder geval doorgaan met het betrekken van stakeholders op de verschillende niveaus (informereren, consulteren, participeren). Hieronder staat per niveau weergegeven wat de voorgenoemde aanpassingen zijn in de participatieaanpak.

Informereren / communicatie

Op het niveau van informeren blijven we vragenuurtjes organiseren om daarmee ook mensen mogelijkheid te bieden vragen te stellen en daarnaast op de hoogte te blijven van de voortgang van het project. We doen dit vraaggestuurd. We blazen de masterclasses nieuw leven in. Aanvullend komt er een sociaal mediakanaal bij om belangstellenden te informeren.

Een observatie is dat een grotere diversiteit aan stakeholders wenselijk is. Bijvoorbeeld jongeren, ondernemers(verenigingen) en met name gebruikers. Maar ook stakeholders woonachtig in Rotterdam-Zuid. In de Beoordelingsfase zetten we de instrumenten Belevingswaardeonderzoek en de Meningspeiling in om een groter publiek te betrekken. Het Belevingswaardeonderzoek zoals was bedoeld in de Analytische fase zal worden uitgevoerd zodra de coronamaatregelen dit toelaten. Hier zouden we ons specifiek op deze doelgroepen kunnen richten.

Consulteren / participeren

Zoals hierboven aangegeven zijn er verschillen tussen de analytische- en beoordelingsfase is de wijze van beoordelen van de alternatieven. Waar de analytische fase een kwalitatief en sterk expertmatig karakter had, worden in de beoordelingsfase effecten van deze kansrijke maatregelen uitgebreid onderzocht en beschreven in de MER. De Beoordelingsfase wordt dus een kwantitatieve fase. Dit resulteert erin dat met name ruimte voor participatie is gelegen in het ontwerpen van de alternatieven en niet in de effectbeoordeling ervan.

Dit leidt er toe dat in de volgende fase zal meer aandacht wordt besteed vanuit welke rol er wordt gevraagd om te reageren, en hoe er vervolgens met deze reactie wordt omgegaan. We zien daarbij de mogelijkheid voor het organiseren van ad-hoc expertgroepen. Bijvoorbeeld een sessie met directe belanghebbenden ten aanzien van een specifieke ontwerpogave. Zij worden immers direct geraakt door de

maatregelen. Of bijvoorbeeld met het Centrum OndergrondsBouwen (COB), zoals we ook in de analytische fase hebben gedaan. De terugkoppeling van hoe met de inbreng uit de omgeving is omgegaan zal tevens nadrukkelijker worden ingebed in het proces.

De expertgroep Nautiek blijft bestaan en wordt verder versterkt. De ervaring heeft ons wel geleerd dat de strikte scheiding tussen expert- en klankbordgroep lastig houdbaar is voor de andere onderdelen van het project. Een gecombineerde expert- en klankbordgroep waar werktafels voor werden georganiseerd hebben ons inziens beter gewerkt en vraagt van de participanten ook niet de gevraagde rollenscheiding (expert vs belanghebbende).

Aanvullend willen we de beoordelingsfase starten met een gebiedskennissessie waarin inwoners mét experts samen het gebied verkennen. Dit is wel onder voorbehoud van Corona. Het lijkt ons een goed gezamenlijk startpunt voor de volgende fase.

Het Omgevingsberaad evalueert zichzelf en wordt gevraagd advies uit te brengen voor het Voorkeursalternatief. De ambtelijke & bestuurlijke voortgangssessies worden opnieuw georganiseerd. Ook de mogelijkheid om op maat gesprekken te voeren en reguliere bijpraat (zoals met buurtverenigingen) blijven bestaan.

Betrekken Raden en Staten

In overleg met onze opdrachtgevers blijven we de Raden en Staten betrekken bij de voortgang van de Beoordelingsfase en de Besluitvormingsfase die daarop volgt. Zij hebben een formele rol in vaststelling van het Voorkeursalternatief en de eventuele planologische procedures voor de verankering van de besluiten.

Tenslotte

Op dit moment is het nog onduidelijk hoe de samenleving eruit zal zien qua coronamaatregelen bij de start van de beoordelingsfase. Onze hoop is dat fysieke participatie weer mogelijk is. Wij hebben wel de verwachting dat een mix van online en digitale participatie zal blijven bestaan. Bijvoorbeeld klankbordgroepen houden we fysiek, maar de vragenuurtjes houden we digitaal. Een en ander kunnen we nader afstemmen op behoeftes in de omgeving. Over de start van het participatietraject van de beoordelingsfase en hoe aan te melden zal worden gecommuniceerd via de nieuwsbrief en website in de zomer van 2021.

8. Bijlagen

1. Overzicht deelnemers en participatiemomenten
2. Lijst ingebrachte documenten omgeving
3. Advies Omgevingsberaad
4. Rapport Belevingswaardeonderzoek



8.1 Overzicht deelnemers en participatiemomenten

Deelnemers A16 Van Brienenoordcorridor/OWN

In het werkspoor A16 Van Brienenoordcorridor / OWN is de participatie in twee groepen georganiseerd geweest; (1) een klankbordgroep en (2) een ambtelijke klankbordgroep.

In de klankbordgroep hebben 18 belanghebbenden meegedaan. Bewoners, maar ook deelnemers van diverse belangengroepen:

- Bewoners Belangen de Veranda (BBV)
- Drinkwaterleidingbedrijf (DWL) – De Esch
- Bewonersvereniging Kralingen–Oost (BKO)
- Wijk Overleg Platvormen (WOP) Graveland en Fascinatio
- IMpact¹⁵

En andere belanghebbende partijen:

- Evofenedex
- Mobiliteitspanel
- Coalitie Gezond Verkeer / milieucentrum Rotterdam
- Ondernemerskringen Krimpenerwaard

In de ambtelijke klankbordgroep hebben deelgenomen:

- MRDH
- Gemeente Rotterdam
- Gemeente Capelle aan den IJssel
- BAR gemeenten (Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk)
- Waterschap Hollandse Delta
- Havenbedrijf Rotterdam
- RET
- Qbuzz

Met de klankbordgroep zijn vier werktafels georganiseerd. In de 1e werktafel zijn samen met de klankbordgroep de knelpunten en de oorzaken van de knelpunten op het traject A16 Van Brienenoordcorridor benoemd. In de 2e werktafel is vervolgens gezamenlijk met de participanten aan oplossingsrichtingen en maatregelen geschetst. Door de projectorganisatie is vervolgens een lijst met maatregelen opgesteld. De ingebrachte maatregelen door de klankbordgroep

vormen een groot deel van de maatregelenlijst, aangevuld met maatregelen ingebracht in het ambtelijk overleg en maatregelen vanuit de projectorganisatie. Door het ingenieursbureau is samen met RWS een vijftal maatregelpakketten samengesteld met maatregelen uit de maatregelenlijst. In de 3e werktafel zijn de 5 maatregelpakketten gepresenteerd. Door een aantal klankbordgroep leden is na de 3e werktafel een 6e maatregelpakket ingebracht. Dit maatregelpakket is meegenomen in de effectberekeningen van RHDHV. In de 4e werktafel is de effectiviteit van de 6 maatregelpakketten gepresenteerd en door de klankbordgroep van aanbevelingen voorzien.

De ambtelijke klankbordgroep is twee keer bij elkaar gekomen. Een eerste keer om aanvullingen te doen op de gesignaleerde knelpunten, oplossingsrichtingen en maatregelen. In de tweede werktafel zijn de zes pakketten en hun effectiviteit gepresenteerd en is om een eerste reactie gevraagd.

Voor een uitgebreidere beschrijving van het participatieproces, zie het rapport 'Participatie rapportage (deel 1) A16 Van Brienenoordcorridor/OWN'.

Deelnemers Algeracorridor

Aan de klankbordgroep deden bewoners mee vanuit Capelle a/d IJssel, Krimpen a/d IJssel, Krimpenerwaard en Rotterdam, en er waren vertegenwoordigers vanuit verschillende (belangen)organisaties:

- Wijkoverlegplatformen uit Capelle a/d IJssel ('s Gravenland, Fascinatio en Capelle–West);
- Ondernemerskringen Krimpenerwaard
- Ondernemerskringen Krimpen a/d IJssel;
- Fietzersbond Capelle a/d IJssel;
- Toerzeilers;
- Watersportverbond;
- Rover;
- Stichting Waardtafel.

¹⁵ 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.

Deze werktafels werden georganiseerd rondom het beschikbaar komen van informatie uit het onderzoek, waarop reactie werd gevraagd vanuit de klankbordgroep. De onderwerpen die aan bod zijn gekomen zijn:

- Werktafel 1: Doelstellingen, beoordelingskader en mogelijke maatregelen
- Werktafel 2: Selectie maatregelen voor doorrekening in pakketten
- Werktafel 3: Resultaten doorrekening pakketten
- Werktafel 4: Kansrijke Alternatieven

Deelnemers Inpassing oeververbinding & OV

In de klankbordgroep deden 26 deelnemers mee, waarvan een groot deel woonachtig is in De Esch. Daarnaast waren ook de wijkraad Feijenoord, reizigersorganisatie Rover, de fietsersbond, tuinvereniging ATV Kweeklust en de watersportverbond vertegenwoordigd naast diverse bewonerscollectieven (Leonidas, Kralingen–Oost, de Veranda en IMpact).

In totaal zijn er vier bijeenkomsten georganiseerd. In de zomer van 2020 is er een bijeenkomst georganiseerd om kennis met elkaar te maken, uitleg te geven over de rol van de klankbordgroep, het proces, de spelregels en vragen te beantwoorden. Vervolgens zijn er tussen september 2020 en maart 2021 drie inhoudelijke bijeenkomsten georganiseerd, die we werktafels noemen. Deze werktafels stonden in het teken van informatie uit het onderzoek, waarop reactie werd gevraagd vanuit de klankbordgroep. De onderwerpen die aan bod zijn gekomen zijn:

- Werktafel 1: Mogelijke aanlandingslocaties en OV–bouwstenen
- Werktafel 2: 17 logische inpassingsalternatieven en 10 OV–combinaties
- Werktafel 3: Beoordeling 7 Kansrijke Alternatieven

Participatiemomenten

Activiteit	Datum
Expertsessie mobiliteitsanalyses 1	13 mei 2020
Expertsessie 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 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 Brienoordcorridor / OWN	2 juli 2020
Klankbordgroep A16 Van Brienoordcorridor / OWN 1	8 okt 2020
Klankbordgroep A16 Van Brienoordcorridor / OWN 2	12 nov 2020
Ambtelijke klankbordgroep 1	23 nov 2020
Klankbordgroep A16 Van Brienoordcorridor / OWN 3	16 dec 2020
Ambtelijke klankbordgroep 2	9 feb 2021
Klankbordgroep A16 Van Brienoordcorridor / 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

8.2 Lijst ingebrachte documenten omgeving

- Unieke mobiliteitsoplossingen voor Rotterdam versie 7 oktober 2020 van Chris van Eijmeren
- Ideeën voor A16 Van Brienoordcorridor 10 december 2020 van Sjaak 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 Rob van der Have
- Een nieuwe oeververbinding: een totaalplan versie (3) 10 februari 2021 van Arie 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 Algera Corridor NKO-5 versie 31 maart 2021 van de Projectaanjagers Capelle a/d IJssel.

Deze documenten zijn op te vragen bij de projectorganisatie door een mail te sturen naar mail@oeververbindingen.nl

8.3 Advies Omgevingsberaad

Inleiding

Voor u ligt het advies van het Omgevingsberaad¹ op de Notitie Kansrijke Oplossingen, versie 7 mei 2021 (hierna "de NKO"). De hoofdlijnen in dit advies worden door alle deelnemers aan het Omgevingsberaad ondersteund. Het is het resultaat van een participatieproces van zo'n acht maanden, waarin vooral veel informatie vanuit de projectorganisatie met ons is gedeeld en waarin we elkaar en elkaars belangen hebben leren kennen. Vanuit de gezamenlijkheid van die belangen hebben wij de NKO vanuit een helikopterview benaderd. Ons advies kent dan ook een abstractieniveau dat past bij deze fase ('zeef 1').

Graag nodigen wij u uit om in de volgende fase ('zeef 2') met elkaar (bestuurlijk verantwoordelijken, projectorganisatie, experts en deelnemers Omgevingsberaad) de in dit advies vervatte hoofdlijnen nader te bespreken en uit te werken. Wij zien de volgende fase dan ook nadrukkelijk als een kans om het Voorkeursbesluit aan kracht te doen winnen door met elkaar de volgende punten beet te pakken.

Ons advies kent de volgende hoofdlijnen:

- de wens om te werken vanuit een herkenbare visie op de stad en op de stad in de regio, als voorwaarde om te komen tot robuuste en toekomst vaste 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 met het oog op de lange termijn.

Deze drie hoofdlijnen staan niet op zichzelf; ze houden nauw verband met elkaar, zoals wij hierna zullen proberen te duiden.

1. Visie

De vraag die naar onze mening centraal moet staan, luidt: "Waar willen we naar toe met de stad en de regio?" Daarbij zien we Rotterdam als vitale stad, met een buitenring van omliggende gemeenten en gebieden, dit geheel omsloten

door de grotere regio en rekening houdend met de relevante landsbelangen op het gebied van economie en mobiliteit.

Er zou een samenhangend geheel aan maatregelen moeten ontstaan dat ook op de lange termijn in n totaaloplossing (waar nodig/wenselijk/haalbaar verspreid in de tijd) een robuuste en toekomst vaste invulling geeft aan de wensen van de stad en de gebieden daar direct omheen, aan knelpunten in het landelijk wegennet en die een 'boost' geeft aan de lokale, regionale en landelijke economie, rekening houdend met zaken als duurzaamheid, milieu, (verkeers-)veiligheid en sociale ontwikkeling.

Hiermee sluiten we aan bij datgene wat ten tijde van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit als belangrijke identiteit van Rotterdam werd genoemd, te weten "Rotterdam als motor van Nederland".

De in de NKO beschreven oplossingsrichtingen zouden maximaal invulling moeten geven aan:

- a. de wensen van de stad Rotterdam in het kader van toekomstige, stedelijke ontwikkelingen, van de verbinding tussen Zuid en Noord en van het voornemen te komen tot een 'modal shift'-benadering (daarmee tevens recht doend aan allerhande lopende en voorgenomenontwikkelingen van de stad - zie ook het volgende hoofdstuk over het ontbreken van een integrale benadering in de NKO);
- b. het ontsluiten van gebieden rondom Rotterdam ("de buitenring") om de in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geformuleerde doelstellingen ook van toepassing te laten zijn op de gebiedendirect rondom de stad; dit met het oog op een volwaardige en vitale stads-agglomeratie met behoud van het unieke karakter van de verschillende gebieden ter versterking van het totaal;

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

c. mogelijkheden om het landelijk OV- en wegennet rondom Rotterdam (dat met name ook dragend is voor haven, randstad en voor vitale – interregionale – noord-zuid verbindingen) naar de toekomst toe robuuster te maken, onder meer door de bestaande knooppunten zoveel mogelijk te ontlasten; ook hier weer rekening houdend met reeds lopende projecten en voornemens tot toekomstige (regionale en landelijke) initiatieven en projecten.

De NKO in zijn huidige vorm geeft hier onvoldoende invulling aan en lijkt daarbij op twee gedachten te hinken: enerzijds draait het om de doelstellingen en maatregelen die vooral de stad Rotterdam raken (doelstellingen 2 t/m 5 en maatregelen a t/m d); anderzijds gaat het om het oplossen van knelpunten op het gebied van mobiliteit buiten Rotterdam (doelstelling 1 en maatregelen e en f). Door het ontbreken van synergie tussen deze twee (zie ook het volgende hoofdstuk over het ontbreken van een integrale benadering) is het moeilijk de in de NKO beschreven oplossingsrichtingen met elkaar te vergelijken. De samenhang tussen de twee grote opgaven (verstedelijking en regionale mobiliteit) en de geformuleerde doelstellingen en bijbehorende maatregelen ontbreekt. Het is alsof je appels met peren vergelijkt.

Door een visie te ontwikkelen over de centrale vraag aan het begin van dit hoofdstuk, kan dit manco worden ondervangen. Wij adviseren u, als gezamenlijk opdrachtgevende partijen, dan ook om de volgende fase te benutten door een dergelijke visie alsnog te ontwikkelen.

2. Integrale benadering

Wij doen een dringend beroep op u, het collectief van bestuurders, om de doelstellingen, maatregelen, oplossingsrichtingen en effecten als beschreven in de NKO met een integrale bril op te bezien.

Een integrale benadering kent voor ons drie dimensies:

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;

3. in tijd, door historie, heden en toekomst (korte, middellange en lange termijn) op een natuurlijke en logische wijze aan elkaar te verbinden.

Tussen de drie werksporen

Dit betekent dat de (deel)oplossingsrichtingen die door de drie werksporen worden geschetst, beoordeeld moeten worden op hun oplossend vermogen voor het totaal aan uitdagingen voor stad en regio. Hiertoe is een visie, zoals in het voorgaande hoofdstuk beschreven, onontbeerlijk.

Als wij nu bijvoorbeeld de (samenvattende) beoordelingstabellen van de werksporen naast elkaar leggen, valt ons de bonte verscheidenheid op in plussen en minnen en in de kleuren bij de verschillende beoordelingscriteria. Het is voor ons de vraag in hoeverre de plussen en minnen in de drie tabellen van een zelfde betekenis en gewicht zijn. Wij verwijzen in dit verband ook naar de zienswijzen, waarin om inzicht in de beoordelingscriteria is gevraagd. En verandert het beeld, wanneer de werksporen in samenhang worden bekeken? Zie ook hetgeen wij hierover schrijven in hoofdstuk 3 van dit advies.

In combinatie met andere projecten en initiatieven

Ongetwijfeld is er meer te bedenken, maar in de NKO missen wij de aansluiting met projecten en initiatieven als:

- Voor de stad Rotterdam (de ‘binnenring’): Mobiliteitsvisie, Omgevingsvisie, Verstedelijking A-Z, De Groene Boog, Excelsior, Brainpark en EUR, Feyenoord-City, Hart van Zuid, ontwikkeling motorstraatgebied, cultuurcampus en Rivium (Capelle aan den IJssel).
- Voor de ‘buitenring’: In diverse gemeenten hebben participatietrajecten plaatsgevonden (bijvoorbeeld “Panorama Krimpenerwaard Vitaal slagenlandschap met eigentijds elan”), worden visies ontwikkeld en wordt nagedacht over hoe het gebied vitaal gehouden of gemaakt kan worden. Mobiliteit en infrastructuur bepalen in hoge mate de ontwikkeling van de toekomstige vitaliteit van een gebied. Juist deze ontwikkelingen zouden meegekoppeld kunnen worden met deze verkenning.
- Ten aanzien van de wijdere regio en het landelijk belang: de A24 (Blankenburgverbinding), project A16 Rotterdam, project A4 Haaglanden-N14, Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV), Metropolitaan Fietsnetwerk.

Op zijn best wordt rekening gehouden met de resultaten van onderzoeken en initiatieven die al eerder hebben plaatsgevonden of nog lopen (zoals met de ontwikkeling van Feijenoord City). Dit doet echter geen recht aan het doordenken van de consequenties en overlap die de MIRT-verkenning en overige projecten en initiatieven op elkaar, dan wel met elkaar gemeen hebben. De effectbeoordeling van voorgenomen maatregelen zal hierdoor, positief dan wel negatief, worden beïnvloed.

In tijd

Het is een illusie te denken dat alle knelpunten in stad en regio ineens kunnen worden opgelost. Wij begrijpen dat ook in de onderhavige MIRT-verkenning keuzes moeten worden gemaakt. Deze verkenning is een vervolg op eerdere verkenningen en zal – rekening houdend met de dynamiek in stad en regio – in de toekomst ongetwijfeld worden opgevolgd door andere verkenningen en initiatieven. Dat betekent dat we ons bij de beoordeling van oplossingsrichtingen steeds de vraag zullen moeten blijven stellen: “Worden hierdoor toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk gemaakt of ernstig belemmerd?” Uiteraard zal deze vraag gemakkelijker te beantwoorden zijn voor de korte en middellange termijn, dan voor de lange termijn. Deze vraag is echter noodzakelijk, mede omdat de verkeerskundige modellen van dit moment niet verder (kunnen) kijken dan het jaar 2030. En dat terwijl de fysiek te realiseren zaken een veel langere houdbaarheidsdatum zullen kennen en de te besteden budgetten daarmee ook over een langere termijn zullen moeten worden gezien.

3. Eenduidige en heldere beoordelingscriteria

Het ontbreken van een alles overkoepelende visie op stad en stedelijke agglomeratie, alsmede het gegeven dat niet gekozen is voor een integrale benadering als hierboven beschreven, leidt ertoe dat de weging die per werkspoor aan de verschillende criteria wordt gegeven discutabel is.

Zo houdt maatregelpakket 5 binnen het werkspoor A16/Brienoordbrug er rekening mee dat doorgaand verkeer van de ring af wordt geleid richting binnenstad, indien autoverkeer toegelaten wordt op de nieuwe oeververbinding. Daar raken deze werksporen elkaar; de effecten zijn echter (nog) niet in combinatie zichtbaar. Naar onze mening is doorgaand, interregionaal verkeer op de nieuwe oeververbinding onwenselijk,

gezien het leefklimaat en de leefbaarheid in de stad. Bovendien past dit geenszins bij de initiatieven om de stad Rotterdam autoluw te maken.

Dit brengt ons tot de volgende vragen waarover we graag in ‘zeef 2’ met u in gesprek gaan:

- (a) Hoe worden de beoordelingscriteria ingevuld?
- (b) Welk gewicht hangt aan welk criterium en vindt er verandering plaats in de weging ingeval van een cumulatie van factoren?
- (c) Hoe voork men we dat er effecten met elkaar verknoot worden die niet met elkaar te verknopen zijn, of waarvan het onwenselijk is dat ze met elkaar verknoot worden?

Tot slot: het participatieproces

Het Omgevingsberaad is als participatie-gremium ingericht om belang overstijgend advies uit te brengen. Dit is niet iets wat vanzelf gaat. Sinds onze eerste bijeenkomst in september werken we er met elkaar aan om daarvoor de juiste taal te vinden in een abstractieniveau dat past bij de opdracht die we hebben meegekregen. Dat wij, vanuit verschillende geledingen van de samenleving, in staat zijn (en hopelijk ook in de volgende fase worden) gesteld om gezamenlijk te participeren in deze verkenning, ervaren wij als bijzonder waardevol. Wij waarderen het zeer dat mevrouw Bokhove, vanuit het collectief van opdrachtgevende partijen, bereid is geweest in één van onze bijeenkomsten aan te sluiten om met ons over diverse vragen en eerste idee n van gedachten te wisselen.

Enkelen van ons zijn ook via andere gremia betrokken geweest bij het participatieproces. Wat daarbij opvalt, is onder andere het verschil in benadering ten opzichte van participatie binnen de drie afzonderlijke werksporen. Het verdient aanbeveling om daar meer lijn in aan te brengen voor de volgende fase.

Uiteraard zijn wij gaarne bereid om ons advies aan u toe te lichten.

Hoogachtend,

de deelnemers aan het Omgevingsberaad, namens deze, Wilma van der Bruggen (voorzitter)

Participatierapport analytische fase

MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

Initiatiefnemers

