



Nota van Antwoord in één oogopslag

De vier opdrachtgevers van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (Ministerie I&W, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Gemeente Rotterdam) hebben begin 2020 iedereen uitgenodigd te reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Die notitie beschrijft het onderzoek naar zes maatregelen om de regio Rotterdam ook in de toekomst bereikbaar te houden. De projectorganisatie heeft 145 reacties ontvangen op de NRD. Wat wij van deze zienswijzen en adviezen overnemen in het onderzoek, lees je terug in de Nota van Antwoord.

Aanpassingen in de MIRT-verkenning

Alle reacties op de NRD zijn nauwkeurig bestudeerd en besproken. In de Nota van Antwoord staat hoe wij omgaan met de meningen, suggesties en opmerkingen die we hebben ontvangen. Zo hebben de zienswijzen onder meer geleid tot aanpassingen aan de beoordelingscriteria, het verduidelijken van de rol van het Omgevingsberaad in de participatie en het beter definiëren van de doelstelling 'Stedelijke leefkwaliteit'. In dit document staat een kort overzicht van de wijzigingen die we doorvoeren. De hele Nota van Antwoord vind je op www.oeververbindingen.nl.

Overzicht van de aanpassingen

Over de Algeracorridor Het onderzoek naar het maatregelenpakket 'verandering van vervoerwijze' voor de Algeracorridor, breiden we uit met onderzoek naar mogelijkheden voor voet- en fietsveerponten en het verbeteren van de Hollandsche IJsselveren. Ook is in de NRD een verduidelijking tussen de korte termijn aanpak en de maatregelen voor de lange termijn opgenomen. Een alternatieve oplossing voor de Algeracorridor, een bypass vanaf de Krimpenerwaard via de Stormpolder naar Capelle aan den IJssel, wordt niet verder onderzocht in het vervolg van de MIRT-verkenning. Alleen indien uit de MIRT-verkenning zou blijken dat de maatregelen op de huidige Algeracorridor onvoldoende zijn om het verkeersknelpunt op te lossen, kan alsnog verder onderzoek worden gedaan naar de bypass.



Fiets, voetgangers en openbaar vervoer

Alle vervoersvormen zijn belangrijk voor een bereikbare regio. Daarom worden fietsers en voetgangers altijd meegenomen in het onderzoek naar de maatregel 'een nieuwe brug of tunnel tussen Kralingen en Feijenoord'.

Het aanpassen van bestaande OV-lijnen zit niet in de verkenning. Wel onderzoeken we welke aanpassingen aan het bestaande OV-netwerk nodig zijn om de maatregelen uit deze MIRT-verkenning goed te laten werken. Hoe de maatregelen bijdragen aan de regionale bereikbaarheid van het OV is een belangrijk criterium in de beoordelingsfase.

Beoordelingsfase en MER.

In de beoordelingsfase kijken we in detail naar 'kansrijke alternatieven', die uit de huidige fase van de verkenning komen. Die alternatieven worden beschreven in de NKO (Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen). We maken een milieueffectrapport (MER) en een kostenbatenanalyse van de kansrijke alternatieven.

De volgende criteria en aspecten hebben we, op basis van de zienswijzen, toegevoegd aan de beoordeling van de kansrijke alternatieven.

- Afvalwaterketen
- Trillingen
- Waterstaatkundige veiligheid van waterkeringen
- Vervoer van gevaarlijke stoffen (spoor/weg/water)
- Gevolgen voor calamiteiten en bereikbaarheid voor hulpdiensten
- Kabels en leidingen
- Verkeersveiligheid (aanpassing in de onderzoeksmethodiek)

Om te beoordelen hoe duurzaam een alternatief is, kijken we naar de CO₂-uitstoot ervan. Bij de beoordeling van de kansrijke alternatieven brengen we in kaart wat de effecten zijn op de CO₂-uitstoot.

Techniek en technische haalbaarheid

Voor de oeververbinding tussen Feijenoord en Kralingen doen we uitgebreid onderzoek naar de nautische aspecten van een brug. In de NRD is verduidelijkt dat we ook de nautische aspecten van een tunnel, zoals de benodigde vaardiepte, onderzoeken.

Participatie

In overleg met de omgeving is het convenant veranderd in een Spelregelkader. Ook is een toevoeging gedaan over hoe wij doelgroepen, zoals toekomstige gebruikers van de maatregelen, bereiken en betrekken.

Het Omgevingsberaad heeft op de routekaart expliciet de adviesfunctie gekregen die het vertegenwoordigt. In de routekaart is dit beraad verschoven van consulteren (meedenken) naar participeren (meedoen). Een bestuurlijke vertegenwoordiging zal minstens één keer aansluiten. In de tekst is opgenomen dat de onafhankelijk voorzitter niet een persoon namens opdrachtgevers zal zijn.

Welke onderwerpen kwamen veel aan bod in de zienswijzen?

Een aantal algemene punten kwam in meerdere reacties naar voren. De NRD is blijkbaar niet duidelijk genoeg over deze thema's. Of de keuzes in de NRD roepen een reactie op. De algemene punten gaan vooral over de thema's mobiliteit en stedelijke leefkwaliteit.

Uit een aantal zienswijzen komen vragen naar voren over mobiliteit. Er is gevraagd een visie op mobiliteit te ontwikkelen in de MIRT-verkenning. Ook vragen indieners ons na te denken over toekomstgerichte OV-verbindingen, gedragsbeïnvloeding en het weren van auto's uit de steden. Verder zijn er vragen over hoe we om moeten gaan met het autoverkeer en voor welke vervoersvormen een nieuwe brug of tunnel geschikt wordt.

Veel mensen die een zienswijze hebben ingestuurd, maken zich zorgen om de stedelijke leefkwaliteit. Geluid en luchtkwaliteit zijn daarbij belangrijke aspecten. Ook geven de indieners aan dat groen en natuur bij een aantrekkelijke woonomgeving horen. Zij maken zich zorgen over de effecten van de maatregelen hierop. De inpassing van een nieuwe oeververbinding roept ook vragen op.

In de NRD is de definitie van de doelstelling 'verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit' verduidelijkt. In de analytische fase van de MIRT-verkenning (zeef 1) kijken we voor deze doelstelling niet alleen naar de milieukwaliteit, maar ook naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpasbaarheid van de maatregelen, met name voor de oeververbinding en HOV-lijnen. Ook onderzoeken we in deze fase de omgevingsaspecten. In de Beoordelingsfase (zeef 2) kijken we daarnaast ook naar gezondheid, landschap en ecologie.

