Nota van Beantwoording

Zienswijzenprocedure Partiële herziening Omgevingsvisie Rotterdam

Oktober 2023

Gemeente Rotterdam

Inhoud

Klik op een hoofdstuk om naar de betreffende pagina te gaan

Deel A Algemeen 9

Hoofdstuk 1. Inleiding 10

1. Communicatie over de ontwerpplannen en mogelijkheid tot indienen zienswijze 10
2. Ontvangen zienswijzen 10
3. Waar staat uw zienswijze? 12

Hoofdstuk 2. Veel voorkomende punten in de zienswijzen 13

Hoofdstuk 3. Overzicht van wijzigingen in het ontwerp op basis van de zienswijzen 15

Deel B Behandeling zienswijzen 17

Hoofdstuk 1. Besluitvorming 18

1. Onjuist besluit, noodzaak langetermijnvisie op welbevinden en leefbaarheid 18
2. Algeheel ongenoegen over de plannen 19
3. De Ontwerp-partiele herziening past niet in beleid/regelgeving van Rotterdam 19
4. Rechtszekerheid 20
5. Tekst doortrekken tram ontbreekt 20
6. Besluitvorming tot nu toe is onzorgvuldig 21
7. Besluit opheffen VTV De Venhoeve strijdig met bestemmingsplan 21
8. Reactie op motie ‘een gegeven brug niet in de bek kijken’ 22
9. Verzoek niet akkoord te gaan 22
10. Onvolledig onderzoek 23
11. Suggesties voor multicriteria-analyse 24
12. Tekst suggesties 24
13. Suggestie voor aanpak besluitvorming 24
14. Algemene complimenten 25
15. Verzoeken aan de gemeenteraad 25

Hoofdstuk 2. Procedure 26

1. Procedure Omgevingsvisie 26
2. Keuze voor stadsbrug prematuur 27
3. Plannen strijdig met Omgevingswet 28
4. M.e.r.-procedure 28
5. Uitkomsten Aanvulling ROER 29
6. Effecten nautiek in de ROER 30
7. Milieueffecten van sluiten volkstuinen 30
8. Aanpak onderzoek 31

9. DCMR advies: algemene opmerkingen 32

10. DCMR-advies: onderdeel geluid, luchtkwaliteit, milieugehinderden 33

11. DCRM-advies: onderdeel bodem en water 33

Hoofdstuk 3. Participatie 34

1. Welke partijen hebben geparticipeerd? 34

2. Verzoek om op de hoogte houden 34

3. Verzoek om samen te werken in het vervolgproces 34

4. Betrokkenheid vervolguitwerking 35

5. Visie op participatie 35

6. Er wordt niet geluisterd 36

7. Onduidelijk waarop inspraak mogelijk is 37

8. Werken aan herstel van vertrouwen 37

9. Specifieke zorgen of vragen van groepen over participatie 38

Buurtcollectief De Esch 38

Benut bestaande coalitie in De Esch 38

Volkstuinvereniging Kweeklust 38

Volkstuinvereniging Nut en Genoegen 39

Reactie op het participatieproces door wijkraden 39

AVVN Samen natuurlijk tuinieren 39

Uitnodiging voor bezoek 39

Dienstreis naar oplossingen met veerponten in Amsterdam 40

Hoogbouw in De Esch 40

Betrokkenheid bewoners Drinkwaterweg 40

Cralingheroort 40

Betrokkenheid bewoners Koningslaan 40

Bloemhof 41

Hoofdstuk 4. Waarom verstedelijken in de stad en de Oostflank? 42

1. We kiezen voor goede groei 42

Honingerdijk-Oostzeedijk 43

Wijkvisie Kralingen-Oost 43

2. Waarom meer woningen in de stad? 44

3. Waarom meer woningen in de Oostflank? 45

Herzie de Omgevingsvisie ook voor de Westflank 46

Positief over woningbouw 46

Behoud van landschap rondom de stad en samenhang met ontwikkelingen van buurgemeenten 46

4. Gebiedsspecifieke vragen 47

Impuls voor Zuid 47

Bouwen langs het spoor 47

Tijdelijke studentenwoningen Toepad 48

5. Het Lage Land en Prinsenland 49

Boszoom 49

Turfweg 50

Bloemhof en Hillesluis 50

Scouting Kralingse Troep 51

Kralings Zwembad 51

Zoekgebied verdichting 51

Plot van Lucie 52

Gebouw Aafje 52

Hoofdstuk 5. Woningbouw 53

1. Omvang woningbouwopgave 53

2. Bouwen voor specifieke doelgroepen 54

3. Tijdelijke verhuur 54

4. Plannen uitsluitend gericht op woningbouw 55

5. Hoe gaat de bebouwing er uitzien? 55

Hoogbouw 55

Lage land 55

Baten verstedelijking De Esch 57

Natuurinclusief bouwen 57

Hoofdstuk 6. Volkstuinen 58

1. Visie op volkstuinen 58
2. Behoud van volkstuinen 59
3. Volkstuinen versus sport 59
4. Sociale waarde en functie 60
5. Groen en biodiversiteit 61
6. Gezondheid 62
7. Klimaatadaptatie/ klimaatverandering 62
8. Compensatie 62
9. Overige vragen 63
Houtstook 63
Boomonderhoud 63

Hoofdstuk 7. Sport 64

1. Combineren gezond leven, wonen, sporten en verkeer 64
2. Beter benutten bestaande sportfaciliteiten 65
3. Specifieke locaties en sportclubs 65
Toepad (De Esch) 65
Koperpad 66
Kralings Zwembad 67
Dubbelgebruik Leonidas en Schaatsbaan 67
Schaatsbaan 68
Rotterdamse Studenten Rugby Club (RSRC) 68
Excelsior 68
Betrokkenheid voetbalclub Antibarbari 69
4. Behouden, verplaatsen, opheffen of juist uitbreiden van sportvelden 69

Hoofdstuk 8. Groen en Natuur 71

1. Behoud van groen 71
2. Nieuw groen voor bestaand groen 72
3. Recreatie 73
4. Klimaatadaptatie en biodiversiteit 73
5. Effect van de stadsbrug op groen en ecologie in De Esch 74
6. Rivier- en getijdeparken compenseren verlies van groen 74
7. Groen op specifieke plekken 75
De Esch tussen de Buitenbassinweg en de Drinkwaterweg 75
Het park De Oude Plantage 76
Effecten fietspad door de Oude Plantage 76
Abram van Rijckevorselweg, Kralingse Bos en de Nieuwe Maas 76
Lage Land 77
De Bos-as als verbinding tussen Kralingse Bos en Schollebos 77
Nelson Mandelapark en Zuiderpark 77
Arboretum Trompenburg 78
8. Natuur 78
Vliegroutes vogels 78
Effect op Natuurnetwerk Nederland 78
Maaibeleid en nijlganzen 79
Effecten op Natura 2000 - stikstof 79

Hoofdstuk 9. Werkgelegenheid en voorzieningen 80

1. Werkgelegenheid 80
Werkgelegenheid in Vreewijk 80
2. Huidige en toekomstige voorzieningen 81
Studentendorp 81
Sociale structuur 82
Ruimte voor recreatie en cultuur 82
3. Locatie-specifieke vragen 83
Overlast door horeca op De Veranda 83
Kralingse Bos Oost 83
Beijerlandselaan 84
Sportvoorzieningen in Bloemhof 84
Spreiding HBD-voorzieningen in Bloemhof 84

Hoofdstuk 10. Energie 85

1. Samenwerking met netbeheerders 85

2. Overige zienswijzen over energie 87

Hoofdstuk 11. Mobiliteit 88

1. Beleid ten aanzien van de auto 88

2. Parkeerbeleid 89

Auto's nieuwe wijkbewoners 89

Verlies van parkeergelegenheid 89

Parkeren in de flats (inpandig) 90

Parkeren op specifieke locaties 90

3. Beleid openbaar vervoer 92

Plan Toekomstvast Tramnet van de MRDH 92

4. Beleid andere modaliteiten 93

5. HOV-verbinding Zuidplein – Kralingse Zoom 93

Inpassing HOV-verbinding 93

Wat is een HOV-verbinding met tramkwaliteit? 94

Bezetting HOV-verbinding met tramkwaliteit 94

Onderzoeken van een tramtunnel 94

Coalitieakkoord 95

Alternatieven voor een nieuwe HOV-verbinding 95

6. HOV-tracé Kralingse Zoom – Alexander 96

Nut en noodzaak 96

Alternatieve oplossingen voor HOV Kralingse Zoom - Alexander 97

7. Bereikbaarheid 98

Verbeteren bereikbaarheid 98

Andere oplossingen om bereikbaarheid te verbeteren 98

Kansen voor mensen 98

Barrièrewerking nieuwe infrastructuur 99

Veilige en groene verbindingen 100

Knelpunten wegennet Rotterdam en Capelle aan den IJssel 101

8. Locatie specifieke vragen/ opmerkingen 102

Kruispunt Hoofdweg - Prins Alexanderlaan 102

Koningslaan, Hendrik Staetsweg, Jacob van Campenplein en -weg 102

Prinsenpark 102

Fietspad Toepad en verkeerslichten Oude Plantage 103

Van Ghentkazerne 103

Bereikbaarheid Lage Land 104

Verplaatsing goederenemplacement IJsselmonde 104

Ontwerp Stadionpark 105

Metrobuis Lombardijen 105

9. Overige vragen 106

Hoofdstuk 12. Oeververbinding – een nieuwe stadsbrug 107

Nut en noodzaak oeververbinding 107

Geen brug 108

Waarom is er gekozen voor een brug ondanks grote weerstand? 108

Positief over nieuwe stadsbrug 109

Oeveraanpassing Polder De Esch 109

Haalbaarheid brug onduidelijk 110

Capaciteit toegangswegen 113

Naamgeving brug 113

Locatie oeververbinding 113

Dimensionering brug 113

IHC 114

Autoverkeer over de brug 115

Autoluw 115

Aantal auto's 116

Mobiliteitstransitie 116

Hoogte en stijgingspercentage stadsbrug 117

Inpassing stadsbrug 117

Kosten treinstation Stadionpark 118

Financiering stadsbrug 119

Van Brienenoordbrug ontlasten 122
Capaciteit A16 Van Brienenoordcorridor 122
Overlast door auto's over de oeververbinding 122
Sluipverkeer 123

Hoofdstuk 13. Milieu- en omgevingseffecten 124

1. Geluid en trillingen
Zorgen over geluidoverlast 124
Bouwhinder 124
Geluidoverlast HOV-tracé Kralingse Zoom – Alexander 125
Geluidbeperkende maatregelen A16 125
Geluidsoverlast Leonidas 126
Gebruik geluidregister spoor in vervolgonderzoek 126
Trillingen 127

2. Luchtkwaliteit 127
Effect van de plannen op de luchtkwaliteit 127
Minder files A16 127
Effect op fijnstof en elektrisch rijden 127
Effect tram 128
Walstroom 128

3. Gezondheid 128
Zorgplicht 128
Effect geluidshinder op gezondheid 129
(On)gezonde leefomgeving Boszoom 130

4. Leefbaarheid 130
Bouwen in de stad - leefbaarheid in de Oostflank 130
Achteruitgang leefbaarheid door de komst van de stadsbrug 131
Leefbaarheid: Huidige geluidsbronnen wegnemen en geluidbeperkende maatregelen 131
Sociale veiligheid onder de brug 132
Zekerheden verbeteren leefomgeving 132
Groene ruimte per inwoner 132
Windhinder door hoogbouw 133
Effecten nieuwbouw op lichtinval 133
Lichtvervuiling door de stadsbrug 133

5. Bodem 134
Rijksbrief Bodem en Water Sturend 134
Bodem en water goed onderzoeken 134
Bodemdaling (zetting) 135
Overstromingsrisico door bodemdaling 135
Grondkwaliteit in De Esch 136
Bodemkwaliteit Bloemhof/Hillesluis 136

6. Water 136
Effect toename bebouwing en verharding op watersysteem 136
Effecten ontwikkelingen omgeving station Stadionpark op de primaire waterkering 136
Effect van afgraven polder De Esch op waterveiligheid 137
Waterberging 137
Watercompensatie 137
Verzilting 137
Waterkwaliteit 138
Hemelwaterbeleid Waterschap Hollandse Delta 138
Afvalwaterzuivering Oostflank 138
Waterinlaat 138
Drinkwatervoorziening 139
Overstort Lange Hilleweg 139

7. Klimaat en duurzaamheid 140
Klimaatverandering 140
Klimaatwet 140
Hittestress 141
Bomen zorgen voor verkoeling 141

8. Landschap en cultureel erfgoed 142
Effecten op cultureel erfgoed en het beleid van Rotterdam 142

Watertoren 143
Stedenbouwkundige waarden in de Bloemhof 143
Tuindorp karakter Vreewijk 143
Volkstuinvereniging Kweeklust cultureel erfgoed 143

9. Veiligheid 144
Sociale veiligheid: Hangjongeren, afval op straat, criminaliteit 144
Verkeersveiligheid 144
Waterveiligheid 146

Hoofdstuk 14. Alternatieve oplossingen 147
Alternatieven voor de brug 147
Alternatieve voorzieningen voor de auto 148
Gebiedsspecifieke alternatieve oplossingen 150

Hoofdstuk 15. Alternatieve locaties voor woningbouw 152
Overkapping snelweg 152
Natuurgebied De Beer 152
Buiten de stad 152
Rotterdam The Hague Airport 153
Grenzen met andere gemeentes 153
Sloop en daar bouwen 153
Buitengebied 154
Minder druk bevolkte gebieden 154
Alternatieve oplossingen bebouwing binnen de Oostflank 155

Hoofdstuk 16. Overige onderwerpen 161

1. Kosten en baten 161
Negatieve economische gevolgen brug 161
Vestiging nieuwe bedrijven 161
Kapitaalvernietiging 162

2. Fasering en realisatie 163
Tijdlijnen voor uitwerking 163
Uitvoeringsprogramma 163
Raakvlakken MIRT en verstedelijking 163
Planning realisatie woningbouw 163

3. Exploitatie bedrijven 164
AWZI Kralingseveer 164
ProRail 164
Concretiseer gevolgen voor bedrijven Schaardijk 165
Bereikbaarheid bedrijven Schaardijk 166
Afstemming tussen de verschillende projecten in de regio 166

4. Planschade 167
Waardedaling woningen door verstedelijking 167
Waardedaling woningen door de oeververbinding 167
Compensatie meegenomen in bekostiging plannen 167
Schade door verzakking 168

Hoofdstuk 17. Specifieke punten Wijkraden 169

Wijkraad Het Lage Land-Prinsenland en 's-Gravenland 169
Herontwikkeling Alexanderknoop 169
VTV Ommoord 170

Wijkraad Oosterflank 170
WR5 170
Winkelcentrum Alexander en omringend gebied 170
Voorzieningenniveau Alexanderknoop 171
Inrichting Alexanderplein 171
Plannen Bloemhof en Hillesluis afzonderlijk weergeven in visie 171
Bloemhof niet meenemen in de Omgevingsvisie Oostflank 172
Wij missen plan van aanpak en stappenplan voor Bloemhof 172
Bewoners en eigenaren meer inzicht geven over de problematiek in de wijk 173

Hoofdstuk 18.
Raakvlakken met andere projecten 174

Feyenoord City 174
Hart van Zuid 174
Brugaanlanding en ontwikkeling van de Waterkant 175
Afstemmen andere grote projecten 175

Deel C
Advies Commissie m.e.r. 176

1. Inleiding 177

2. Hoofdpunten van het advies MER MIRT-verkenning 178

Reactie op hoofdpunten van het advies MER MIRT-verkenning 178

Schrappen stadion, en uitvoerbaarheid 'brugalternatieven' en voorkeursalternatief 178
Effecten op Natuurnetwerk Nederland (NNN) 179

3. Hoofdpunten van het advies Aanvulling ROER 180

Reactie op hoofdpunten van het advies Aanvulling ROER 180

Keuze voor oeververbinding 180
Ambities voor gezondheid en leefbaarheid 181

Bijlage 182

Overzicht van organisaties die een zienswijze hebben ingediend 182

Deel A
Algemeen

Hoofdstuk 1. Inleiding

Rotterdam wil ongeveer 30.000 nieuwe woningen bouwen in de Oostflank, het gebied tussen Prins Alexander en Zuidplein. Behalve nieuwe woningen komen er ook een nieuwe brug tussen IJsselmonde en Kralingen, een permanent station bij Stadionpark en een snelle openbaarvervoer-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom. De nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (HOV-verbinding) heeft tramkwaliteit.

Het college van B&W heeft deze plannen verwerkt in een ontwerp-partiële herziening van de Rotterdamse Omgevingsvisie voor de Oostflank en bijbehorende milieu- en omgevingseffectrapportages. Deze partiële herziening Oostflank vervangt het deel Alexander tot Zuidplein in hoofdstuk 6 (gebieden) van de bestaande Rotterdamse Omgevingsvisie "Rotterdam Veranderstad, werken aan een wereldstad voor iedereen".

De ontwerp-partiële herziening van de Rotterdamse Omgevingsvisie voor de Oostflank en bijbehorende milieu- en omgevingseffectrapportages lagen van 30 mei tot 14 juli 2023 ter inzage. Iedereen kon in deze periode een zienswijze indienen. We kregen 309 zienswijzen. We bedanken iedereen die op deze manier meedacht over de plannen.

Deze Nota van Beantwoording is onderdeel van de besluitvorming over de definitieve partiële herziening van de Omgevingsvisie door de gemeenteraad van Rotterdam.

1. Communicatie over de ontwerpplannen en mogelijkheid tot indienen zienswijze

Er zijn verschillende manieren ingezet om de ontwerpplannen en de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze bekend te maken bij geïnteresseerden en belanghebbenden. Allereerst hebben we alle betrokken partners en participanten uit het voorgaande traject, waaronder de wijkraden in het gebied, benaderd en uitgenodigd om op de ontwerp-Omgevingsvisie een zienswijze of advies op te stellen. Daarnaast communiceerden we advertenties in huis-aan-huis bladen, de Staatscourant, ruimtelijkeplannen.nl, wijknieuwsbrieven en sociale media over de ontwerpplannen Oostflank en de mogelijkheid tot het bijwonen van een inloopbijeenkomsten per deelgebied. We zien dat de berichten in de wijknieuwsbrieven zeer goed zijn gelezen en ook de gerichte social media campagne heeft veel mensen (152.000 unieke bezoekers) bereikt. In overleg met de betrokken wijkraden en bewonersorganisaties zijn tijdens deze periode vier inloopbijeenkomsten georganiseerd waarin de ontwerp-herziening Omgevingsvisie werd toegelicht en bezoekers werden gewezen op de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze. Naast deze bijeenkomsten zijn we ook aangesloten bij enkele door bewoners/wijkorganisaties georganiseerde bijeenkomsten.

2. Ontvangen zienswijzen

De ingediende zienswijzen zijn zorgvuldig gelezen en geanalyseerd. De vragen uit de zienswijzen zijn naar thema en onderwerp ingedeeld en samengevat. Op deze manier worden alle zienswijzen van een reactie voorzien, maar zijn de exacte zienswijzen niet terug te vinden. Wel wordt bij elk thema verwezen naar de zienswijzen waar een antwoord op wordt gegeven. Zo kan iedere indiener van een zienswijze de reactie op zijn of haar zienswijze terugvinden.

We kregen 309 zienswijzen. Hiervan zijn 245 zienswijzen van bewoners, 58 zienswijzen van organisaties zoals gemeenten, bedrijven en belangengroepen en 6 van wijkraden. Een deel van die zienswijzen is namens meerdere personen en/of organisaties ingediend.

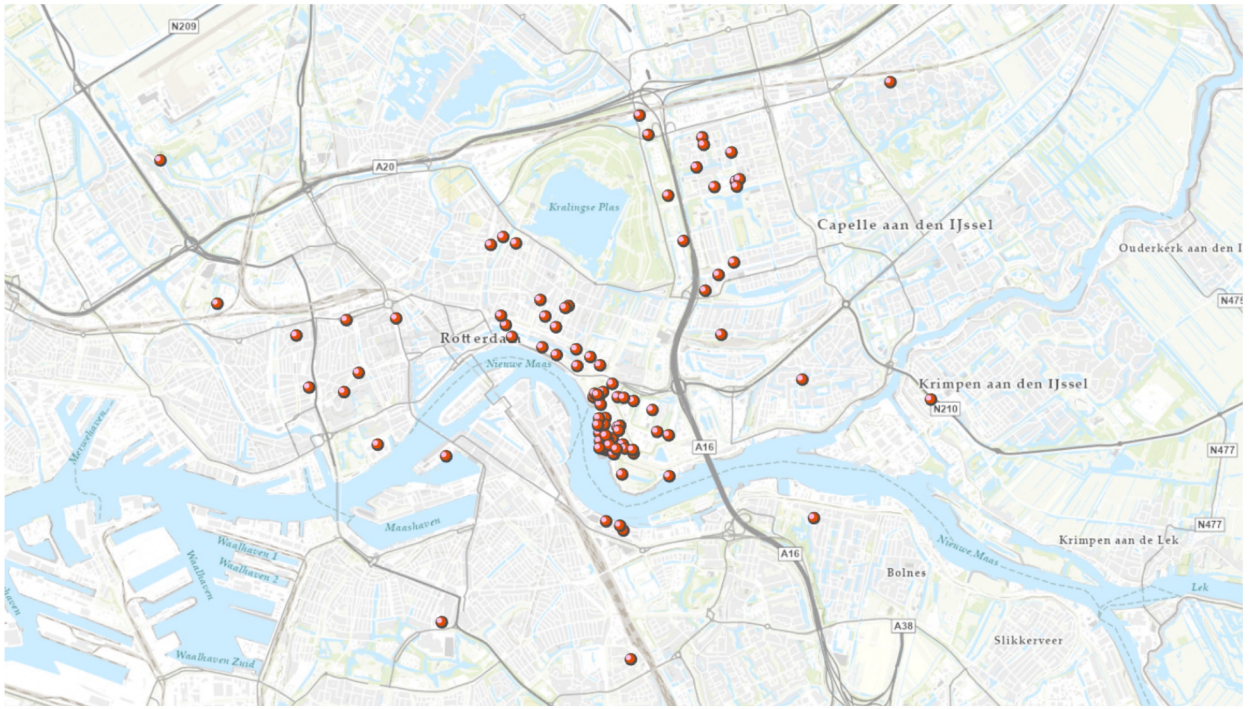
Op basis van de ingediende zienswijzen is de Omgevingsvisie op een aantal punten aangepast. De aanpassingen staan in deze Nota van Beantwoording in deel A, hoofdstuk 3.

Er zijn ook zienswijzen ingediend die niet direct over de Omgevingsvisie of de Aanvulling ROER en MER MIRT gaan. De vragen uit deze zienswijzen staan bij elkaar in het hoofdstuk Overig. Ook deze vragen zijn beantwoord.

De gemeente heeft de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) om advies gevraagd over beide milieueffectrapporten. Deze adviezen zijn op 21 september 2023 gegeven. In deze Nota van Beantwoording staat ook een reactie op deze adviezen, in deel C.

Voor de leesbaarheid hebben we deze Nota van Beantwoording opgedeeld in 3 delen:

- Deel A is het algemene deel, waarin we de opbouw van de Nota van Beantwoording behandelen. Hier kunt u een korte samenvatting vinden van de ingediende zienswijzen en tot welke wijzigingen de zienswijzen hebben geleid.
- Deel B is het inhoudelijke deel, waarin de zienswijzen en de reacties daarop staan. De zienswijzen zijn ingedeeld en samengevat per thema.
- Deel C waarin we ingaan op het advies van de Commissie m.e.r.



Figuur 1 laat zien waar particulieren die een zienswijze hebben ingediend vandaan komen.

3. Waar staat uw zienswijze?

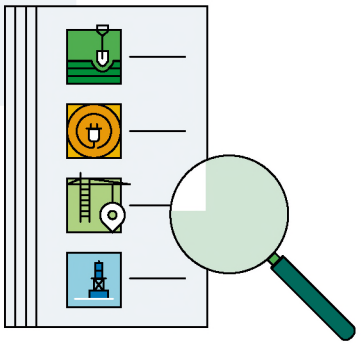
Elke zienswijze is opgedeeld in vragen. Op elke vraag is een antwoord gegeven. Voor de leesbaarheid zijn vragen uit verschillende zienswijzen gecombineerd. Hierdoor zijn veel details uit de zienswijzen in de Nota niet terug te vinden. De samenvatting is met alle mogelijke zorgvuldigheid gedaan, maar we kunnen niet garanderen dat ieder element de aandacht krijgt die u wellicht had verwacht. Mocht u uw vraag niet terug kunnen vinden, dan kunt u contact met ons opnemen via oostflankso@rotterdam.nl.

Iedere zienswijze heeft een eigen nummer gekregen. Dit nummer heeft u bij de ontvangstbevestiging van uw zienswijze per mail ontvangen. Met dit nummer kunt u de antwoorden op de vragen uit uw zienswijze vinden. Mocht u uw nummer niet meer weten, dan kunt u contact opnemen via oostflankso@rotterdam.nl.

Als u deze Nota van Beantwoording op een computer leest, kunt u zo zoeken:

1. Open de Nota van Beantwoording
2. Gebruik de zoekfunctie in het document door de toets-combinatie
   CTRL+ F (op een Windows computer)
   of
   Command + F (op een MAC)
3. Type het nummer van uw zienswijze in de zoekbalk en druk op enter
4. U ziet een kleiner venster op uw scherm met de gevonden vragen

U kunt nu stapsgewijs door de antwoorden op uw vragen klikken.



Klik op het vergrootglas om terug te keren naar deze pagina

Hoofdstuk 2. Veel voorkomende punten in de zienswijzen

De zienswijzeprocedure heeft in totaal 309 zienswijzen opgeleverd, waarvan 245 van bewoners, 58 van organisaties en bedrijven en 6 van wijkraden. Dit betekent dat veel Rotterdammers, organisaties en bedrijven weten van de plannen. En dat ze er een duidelijke mening over hebben. Wij zijn blij dat zoveel mensen de moeite hebben genomen om hun reactie naar ons te sturen. Het laat zien dat veel mensen erg betrokken zijn bij de toekomst van de stad en de Oostflank en dat zij de weg naar de gemeente weten te vinden.

Het grootste deel van de zienswijzen is negatief van toon. Een klein aantal zienswijzen is positief. Vaak omdat men de noodzaak van de plannen inziet, gezien allerlei maatschappelijke ontwikkelingen. Een aantal mensen kent zelf het gebrek aan woonruimte en is blij met de gekozen oplossingen. Ook geven sommige mensen aan dat het goed is dat het gebied tussen de Alexanderknoop en Zuidplein beter wordt verbonden met de rest van de stad. En er wordt gezegd dat duidelijk is waar maatregelen noodzakelijk zijn om gezondheidsschade te voorkomen.

Dit zijn de belangrijkste onderwerpen waar mensen over schrijven:

- Vaak gaat het over de keuze voor de stadsbrug. Hier spelen verschillende zaken:
  - Mensen spreken zich uit tegen de oeveraanpassing van De Esch vanwege het verlies aan groen en ecologie;
  - Mensen twijfelen of de scheepvaart een vlotte en veilige doorgang kan hebben door de stadsbrug;
  - Mensen maken zich zorgen over de gevolgen van de stadsbrug voor de leefbaarheid (geluidsoverlast, luchtkwaliteit, inpassing) in de gebieden rondom de aanlandingen. Ze willen graag weten hoe het er precies uit komt te zien;
  - Veel indieners, met name uit de wijk De Esch, spreken zich expliciet uit tegen de komst van een stadsbrug. Ze vragen naar onderbouwing van de kosten en baten van een brug ten opzichte van een tunnel en vragen om een tunnel en/of metro in de volgende fase verder te onderzoeken.
- Het opheffen van 3 volkstuincomplexen is ook een belangrijk onderwerp in de zienswijzen. Uit de reacties wordt duidelijk dat vooral de huidige gebruikers van een volkstuin hier tegen zijn. Het sluiten van volkstuinen leidt volgens de reacties onder andere tot minder groen, heeft negatieve gevolgen voor de ecologie en leidt tot minder sociale contacten.
- Ook zijn er zienswijzen van sportverenigingen die aangeven moeite te hebben met de plannen voor verplaatsing van sportvelden binnen de Oostflank. Er zijn vooral zorgen over leden die langer onderweg zijn naar hun sportclub en de veiligheid van routes naar het nieuwe sportcomplex aan het Koperpad.
- Bewoners van De Esch zijn bezorgd over hun wijk. Veel mensen zijn van mening dat er geen ruimte is voor zoveel extra woningen in De Esch. Ze vinden dat de leefbaarheid van de wijk onder druk zal komen te staan.
- Een aantal bewoners langs de Koningslaan en Hoofdweg heeft bezwaren tegen het doortrekken van de HOV-lijn vanaf Kralingse Zoom en Alexander. Zij zien niet direct nut en noodzaak van deze verbinding en hebben zorgen over de doorstroming van verkeer en toenemende geluidhinder.

- Er zijn veel zienswijzen ingediend over het participatietraject. Helaas geven veel mensen aan dat ze het gevoel hebben dat er niet naar hen geluisterd wordt.
- Een vaak terugkerend punt is de vraag om meer detail, meer duidelijkheid en meer zekerheid.
- Maar er is ook veel creativiteit in de stad. Er zijn ook inventieve alternatieve oplossingen en alternatieve locaties voor woningbouw aangedragen. Dit laat zien hoe actief er wordt meegedacht.

Concluderend zien we dat leefbaarheid een belangrijk thema is in de zienswijzen, zowel als het gaat om de verstedelijking, de stadsbrug als het openbaar vervoer. De gevolgen voor de leefbaarheid worden pas echt concreet in de uitwerking van de plannen. Dit betekent een zware verantwoordelijkheid voor de volgende fases. Vanuit de partiële herziening Omgevingsvisie en de gebiedsuitwerking Oostflank geven we randvoorwaarden en aanbevelingen mee. Om het belang van de kwaliteit van de leefomgeving te onderstrepen, voegen we in de partiële herziening Omgevingsvisie een specifieke gebiedskeuze op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving toe.

Hoofdstuk 3. Overzicht van wijzigingen in het ontwerp op basis van de zienswijzen

Uit de binnengekomen zienswijzen spreken zorgen over bepaalde punten, maar ook soms ambitie om juist om op bepaalde plekken aan de slag te gaan of zelfs meer te doen. Op basis van de zienswijzen hebben wij besloten een aantal zaken te wijzigen ten opzichte van het ontwerp dat ter inzage lag. Het gaat zowel om wijzigingen in de partiële herziening Omgevingsvisie als om wijzigingen in de gebiedsuitwerking Oostflank.

Een aantal belangrijke wijzigingen in de gebiedskeuzes in de partiële herziening Omgevingsvisie zijn:

- Veel zienswijzen onderschrijven het belang van groen. Een goede groenstructuur is essentieel als basis voor de ontwikkeling van de Oostflank. We zetten de gebiedskeuzes over groen daarom vooraan.
- Veel mensen maken zich zorgen over de effecten van de voorgestelde ingrepen op hun leefomgevingskwaliteit. In de visie Oostflank zijn diverse ambities en strategische ingrepen opgenomen die bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, maar die worden pas echt concreet in de uitwerking van de plannen. Dit betekent een zware verantwoordelijkheid voor de volgende fases. Vanuit de partiële herziening Omgevingsvisie en de gebiedsuitwerking Oostflank geven we hieraan randvoorwaarden en aanbevelingen mee. Daarnaast voegen we in de partiële herziening Omgevingsvisie een specifieke gebiedskeuze op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving toe.
- Een aantal indieners vraagt expliciet om de mogelijkheden van meervoudig ruimtegebruik te onderzoeken. In de gebiedskeuzes over sport (gebiedskeuze 8) en sterke centra (gebiedskeuze 10) besteden we daarom meer aandacht aan de kansen voor meervoudig ruimtegebruik.

Een aantal belangrijke wijzigingen in de kaart in de partiële herziening Omgevingsvisie, op basis van de zienswijzen, zijn:

- Naar aanleiding van de zienswijzen en de inbreng vanuit de gemeenteraad hebben we besloten om minder volkstuincomplexen op te heffen en VTV De Venhoeve op de huidige locatie te behouden. Deze wijziging heeft met name gevolgen voor de plannen voor de Boszoom en het Koperpad. Dit leidt tot de volgende wijzigingen:
  - VTV De Venhoeve blijft gehandhaafd op de huidige locatie;
  - RSRC wordt ingepast op de Boszoom aan de zuidzijde van VTV De Venhoeve;
  - De woonwijk op de Boszoom wordt iets kleiner, met circa 1000 – 1300 woningen, grofweg 300 minder dan in het ontwerp.
  - Voor voetbalvereniging VVOR reserveren we sportvelden in het nieuwe sportcomplex aan het Koperpad. Een nieuwe toegang tot het Koperpad aan de westzijde van het gebied zorgt ervoor dat het sportcomplex zo goed mogelijk bereikbaar is voor leden voor VVOR.
- Het doortrekken van de tram van Kralingse Zoom naar Alexanderknoop is een ambitie voor de lange termijn, waarbij de haalbaarheid, tracé en dergelijke

nog verder onderzocht moeten worden. Gezien de zienswijzen hierover was dit onvoldoende duidelijk. In de definitieve partiële herziening van de Omgevingsvisie hebben we de indicatieve status beter aangegeven. Dit hebben we zowel in tekst als op de kaart gedaan.

- Naar aanleiding van de zienswijzen verwijderen we het zoekgebied verdichting bij de Steupelstraat (waar onder andere de scoutingvereniging De Kralingse Troep gelegen is) en de Turfweg.
- We verwijderen naar aanleiding van de zienswijzen de voorgestelde verbinding over de AWZI op de plankaart.
- Naar aanleiding van de zienswijzen hebben we het belang van een groene verbinding ter hoogte van het Sandelingeplein toegevoegd.

Verdere punten die verwerkt zijn in de partiële herziening Omgevingsvisie op basis van de zienswijzen:

- De ambitie voor de bouw van studentenwoningen komt regelmatig terug in de zienswijzen. Dit heeft geleid tot een expliciete ambitie van minimaal 3000 studentenwoningen in de Oostflank, omschreven in de toelichtende tekst in de partiële herziening Omgevingsvisie.
- We nemen een planhorizon tot 2040 op voor de ontwikkeling van de Oostflank.

Wijzigingen in de Gebiedsuitwerking Oostflank (voorheen Ontwikkelvisie en - strategie Oostflank) als gevolg van de binnengekomen zienswijzen:

- Een gedeeltelijke overkluizing ter hoogte van de kruising Burgemeester Oudlaan is als optie voor verdere uitwerking toegevoegd aan het strategisch project Abram van Rijckevorselweg in de gebiedsuitwerking Oostflank.
- De ambitie voor het verbeteren van de entree van Arboretum Trompenburg wordt toegevoegd aan het strategisch project van de Abram van Rijckevorselweg en in de voorbeelduitwerking van deelgebied van Kralingse Zoom van deel 3 van de uitwerking Oostflank. We onderzoeken ook of een ongelijkvloerse kruising voor het doorgaande verkeer mogelijk is bij de Burgemeester Oudlaan.
- Een aantal zienswijzen vraagt volkstuinen zo in te richten dat Rotterdammers er makkelijker doorheen te kunnen wandelen. We hebben deze ambitie voor VTV de Venhoeve opgenomen in de gebiedsuitwerking Oostflank, in deel 2 Uitwerking en deel 3 Deelgebieden.
- We benoemen in de gebiedsuitwerking dat we op de hoogte zijn dat het bouwen van woningen druk legt op de AWZI Kralingseveer, en dat we dit samen met het Hoogheemraadschap verder uit willen werken.
- We voegen naar aanleiding van de zienswijzen in de tekst van de gebiedsuitwerking toe dat we onderzoeken of we een fietsverbinding kunnen maken tussen de westzijde van het Lage Land en de Hoofdweg.
- Naar aanleiding van de zienswijzen over de verdichting van Prinsenland en Lage Land hebben we het tijdvak waarin die ontwikkeling plaatsvindt aangepast in deel 4 van de gebiedsuitwerking. De ontwikkeling is al gaande en vindt de komende jaren geleidelijk plaats. Ook hebben we de bandbreedte van het aantal woningen die tot de mogelijkheden behoren bij winkelcentrum Lage Land iets aangepast. Daarbij nemen we in de gebiedsuitwerking Prinsenland op als gebied waar geleidelijke verdichting op de korte termijn aan de orde is.
- Naar aanleiding van de zienswijzen over de Schaatsbaan tekenen we een permanente ‘funbaan’ voor het schaatsen in op de kaarten in de gebiedsuitwerking, zoals die ook al een plek hebben in de huidige situatie. We geven in de gebiedsuitwerking aan dat we dubbelgebruik van de hockeyvelden voor de schaatsbaan faciliteren indien gewenst.
- Het opknappen van de Boulevard Zuid o.l.v. de Alliantie Hand in Hand heeft op basis van de zienswijzen een prominentere plek gekregen in de delen die gaan over Hillesluis in de gebiedsuitwerking.
- We hebben in de gebiedsuitwerking nog explicieter principes en aandachtspunten voor geluid en lucht opgenomen.

Deel B

Behandeling zienswijzen

Hoofdstuk 1. Besluitvorming

1. Onjuist besluit, noodzaak langetermijnvisie op welbevinden en leefbaarheid

95, 110*), 159, 171**), 287, 309

Het voorgenomen besluit om onder andere volkstuinen op te heffen, is misplaatst. Het besluit wordt voorbarig gevonden, ook omdat het onzeker is of de plannen haalbaar en uitvoerbaar zijn. Iemand maakt zich grote zorgen om de bestuurlijke onverschilligheid als het gaat over de vernietiging van groen en het gebrek aan creativiteit en over de groene toekomst van kinderen. De gemeenteraad moet kijken naar het welzijn van de burger. Er zijn veel stappen overgeslagen en andere opties genegeerd. Dit vraagt een langetermijnvisie van onze bestuurders, waarbij men op 1 lijn moet komen: het gaat uiteindelijk altijd om het welbevinden in leefbaarheid. Deskundige controle dient opgepakt te worden over de ontwikkeling van extra woningen in De Esch. Dit plan heeft alleen maar nadelen.

We hebben bij het ontwikkelen van een visie voor zo'n groot gebied als de Oostflank oog voor alle onderwerpen die belangrijk zijn voor de stad. De vijf in de Omgevingsvisie benoemde perspectieven helpen om tot een afweging van deze belangen te komen. Denk dan aan voldoende woningen voor alle Rotterdammers, bereikbaarheid voor mensen die dat nodig hebben en economische kracht van onze stad en regio. Ook moet er ruimte zijn voor ontspanning, groen, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Wij denken dat we in deze partiële herziening Omgevingsvisie Oostflank een goede balans gevonden hebben tussen alle onderwerpen die belangrijk zijn voor de stad. Maar soms is het nodig keuzes te maken. Bijvoorbeeld als niet alles tegelijk op dezelfde plek kan. Deze keuzes kunnen moeilijk zijn, maar worden gemaakt om de stad ook in de toekomst leefbaar te houden en te zorgen voor genoeg woningen voor iedereen.

De Omgevingsvisie is een van de instrumenten uit de omgevingswet. Het is een visiedocument op hoofdlijnen. Deze visie moet verder uitgewerkt. Dat geldt ook voor de uitwerking van woningbouw in De Esch. De gemeente betrekt alle expertise die nodig is voor een dergelijke complexe opgave, waaronder ook de ervaringskennis vanuit het gebied zelf. Ook wordt de omgeving in de volgende fase (weer) betrokken en is er ruimte voor participatie.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door indieners zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

**) Zienswijze 171 wordt ondersteund door indieners zienwijzen 256, 178, 195

2. Algeheel ongenoegen over de plannen

34, 78*), 83, 209, 250, 306, 309

Meerdere mensen zijn het niet eens met de plannen zoals die in de ontwerp-partiële herziening van de Omgevingsvisie Rotterdam: Oostflank staan. Sommigen geven aan dat de plannen wel wat creatiever zouden mogen of dat een planoloog zou moeten worden ingeschakeld. Ook geven een aantal mensen aan dat zij te laat geïnformeerd zijn. Iemand vindt dat er te veel marketingtaal in de Omgevingsvisie staat.

De gemeenteraad stelt de Omgevingsvisie en dus ook de partiële herziening van de Omgevingsvisie Rotterdam: Oostflank vast. Regels waarborgen dat burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties hun mening hebben kunnen geven. Dat gebeurt via participatie en een zienswijzeprocedure. Deze procedure wordt nu doorlopen. Het aansprekend visualiseren en duidelijk verwoorden van de plannen is hier een onderdeel van. Er is in het doorlopen participatieproces op verschillende manieren gewerkt aan creatieve gedachtenvorming voor deze partiële herziening van de Omgevingsvisie. Dit heeft een rijke opbrengst opgeleverd, die gebruikt is bij de opzet van de nieuwe visie. Voor de Oostflank hebben we de opbrengst vastgelegd in de Omgevingsrapportage, voor de stadsbrug in het Integraal Participatierapport .(oeververbindingen.nl).

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door indiener zienswijze 176

3. De Ontwerp-partiele herziening past niet in beleid/regelgeving van Rotterdam

110**), 116, 179, 209, 237

In de partiële herziene Omgevingsvisie zitten tegenstrijdigheden met wetgeving en gemeentelijk beleid. Meerdere mensen vinden het vernietigen van het natuurgebied Polder De Esch in strijd met de wet, met de Omgevingsvisie 2021 en met de plannen om het groener te maken in de stad.

In deze partiële herziening van de Omgevingsvisie werken we het in de Omgevingsvisie beschreven gebied Alexander tot en met Zuidplein verder uit. Na besluitvorming door de gemeenteraad wordt de huidige Omgevingsvisie op dit onderdeel aangepast. Het vervangt de huidige inhoud voor dit gebied. Van tegenstrijdigheid is dan geen sprake.

Een oeveraanpassing ter hoogte van Polder De Esch leidt niet tot vernietiging van het natuurgebied. Het grootste deel van het natuurgebied blijft bestaan. De oeveraanpassing leidt mogelijk wel tot aantasting van de waarden van het NatuurNetwerk Nederland, waar Polder De Esch onderdeel vanuit maakt. Voor aanpassingen aan het Natuurnetwerk Nederland is een vergunning van de Provincie Zuid-Holland noodzakelijk. Daarnaast zullen eventuele aangetaste waarden elders gecompenseerd moeten worden.

In de volgende fase, de planning- en studiefase, werken we het ontwerp voor de stadsbrug en de consequenties voor Polder De Esch verder uit.

De tegenstrijdigheid met de plannen om de stad groener te maken, zien wij niet. Wij denken dat stedelijke verdichting goed kan samengaan met vergroening en met het verrijken van natuur en bodemleven. Daarom is er een aantal gebiedskeuzes gemaakt op het gebied van groen en water. Deze gebiedskeuzes zijn leidend voor de verdere uitwerking. In de partiële herziening Omgevingsvisie wordt voorgesteld om groen toe te voegen op meerdere schaalniveaus. Hierin worden ook de natuurwaarden meegenomen, die verloren gaan door het opheffen van volkstuinen.

**) Zienswijze 110 wordt ondersteund door zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

4. Rechtszekerheid

250, 107

Meerdere mensen vragen waar zij houvast aan kunnen ontlenen. Welke ruimtelijke ingrepen worden er gerealiseerd? Zij vinden dat de gemeente met een abstract document de invloed van het democratisch proces naar de toekomst, naar de markt en naar de bestuursrechter wordt verlegd. Zij zijn van mening dat er weinig zekerheid wordt gegeven over verbetering van de leefomgeving.

De Omgevingsvisie is een kaderstellend document op hoofdlijnen, waarin de gemeente haar ambities en visie op de fysieke leefomgeving vastlegt. De Omgevingsvisie is alleen bindend voor de gemeente, niet voor andere partijen. Na vaststelling van deze partiële herziening van de Omgevingsvisie voor de Oostflank, volgen meerdere stappen in het planproces:

- Het planproces voor deelgebieden, zoals bijvoorbeeld De Esch of de Alexanderknoop, leidt uiteindelijk tot een **Omgevingsplan** (dit is vanaf 2024 de nieuwe naam voor het Bestemmingsplan). Hierbij horen opnieuw (milieu)onderzoeken. Een ontwerp-Omgevingsplan wordt t.z.t ter inzage gelegd. Daarop kunnen weer zienswijzen ingediend worden. Na vaststelling van het Omgevingsplan, is het mogelijk bezwaar en beroep in te dienen bij de bestuursrechter. Als deze procedure is afgerond, is het Omgevingsplan onherroepelijk geworden. Dan is het bindend voor iedereen.
- Het Omgevingsplan vormt de juridische basis voor de **Omgevingsvergunningen**. Deze vergunningen zijn noodzakelijk om te kunnen bouwen. Dit geldt voor bebouwing, maar ook voor bijvoorbeeld de brug. Afhankelijk van de grootte van het project, horen ook hierbij de nodige (milieu)onderzoeken. Ook een Omgevingsvergunning wordt eerst ter inzage gelegd en ook op een Omgevingsvergunning is bezwaar en beroep mogelijk.

Oftewel: er volgt nog een aantal stappen in het planproces voordat er een schep de grond in gaat.
De Omgevingsvisie is dus de eerste, formele stap in een planproces en kenmerkt zich vanzelfsprekend door een bepaalde mate van abstractie. In elke uitwerkingsstap worden de plannen concreter, totdat uitvoering daadwerkelijk kan starten.

De kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk thema bij de herziening van de Omgevingsvisie.
Voor de ontwikkeling van de Oostflank hebben we 12 gebiedskeuzes geformuleerd, die gelden als leidend voor de verdere uitwerking. Gezien het zelfbindende karakter van de Omgevingsvisie is de gemeente dus verplicht om hier in de uitwerkingen in de volgende fases opvolging aan te geven. Om het belang van de kwaliteit van de leefomgeving te borgen, hebben we hiervoor een aparte gebiedskeuze opgenomen in de partiële herziening van de Omgevingsvisie.
Deze is onder andere naar aanleiding van de zienswijzen toegevoegd aan het plan.

5. Tekst doortrekken tram ontbreekt

97

Het doortrekken van de tram (of de HOV-verbinding met tramkwaliteit) van Kralingse Zoom naar Alexander is niet in de tekst van de partiële herziening Omgevingsvisie is opgenomen. Dit is een omissie in de besluitvorming.

In de ontwerp- partiële herziening Omgevingsvisie zoals hij ter inzage heeft gelegen, is de volgende passage opgenomen: "op de lange termijn loopt deze lijn door tussen Kralingse Zoom en de Alexanderknoop."
Wij zijn het eens met de zienswijze dat dit duidelijker moet. Wij hebben daarom een aantal wijzigingen in de Omgevingsvisie doorgevoerd:

- Aanvullen tekst in Omgevingsvisie: "op de lange termijn loopt deze lijn door tussen Kralingse Zoom en de Alexanderknoop. Daarvoor is een indicatief tracé opgenomen."
- Ook zal de legenda van de desbetreffende kaart worden aangepast.

6. Besluitvorming tot nu toe is onzorgvuldig

202

De Stichting Platform Rotterdamse Volkstuinen geeft aan dat de keuze voor een brug, na een totaal vergeefs zeven jaar lang “participatietraject” en een onafgemaakt onderzoekstraject, getuigt van een kortzichtige, eenzijdige keuze. Zij verwijzen naar het feit dat in meerdere zienswijzen op deze partiële herziening wordt verwezen naar het gebrek aan onderzoek en objectieve uitslagen van de impact van deze desastreuze maatregelen en het gebrek aan onderzoek naar alternatieven.

In de MIRT-verkenning zijn meerdere alternatieven voor de oeververbinding onderzocht op hun voor- en nadelen. De effecten van deze alternatieven zijn beschreven in de milieueffectrapportage. Op basis van deze onderzoeken hebben de betrokken partijen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam) gekozen voor een multimodale brug als beste oplossing.

De Commissie m.e.r. heeft bij de toetsing van het MER onder andere geconstateerd dat enkele relevante informatie rondom de keuze voor de stadsbrug ontbreekt. Daarom is er in aanvulling op het MER een Addendum Stadsbrug opgesteld, waarin dieper op dit thema wordt ingegaan. De keuze voor een stadsbrug wordt beschreven. Ook wordt beschreven hoe het bestuurlijk vastgestelde voorkeursalternatief van de stadsbrug kan leiden tot een voor de scheepvaart vlot en veilig passeerbare brug, door concreet antwoord te geven op de bovengenoemde constateringen van de Commissie m.e.r. op dit punt en de ingediende zienswijzen over dit onderwerp.

Het gebrek aan onderzoek of een onafgemaakt onderzoekstraject herkennen we dus niet.

7. Besluit opheffen VTV De Venhoeve strijdig met bestemmingsplan

175, 192*)

Meerdere mensen geven aan dat de plannen in strijd zijn met het recent vastgesteld bestemmingsplan Kralingse Bos (23 februari 2023). Volkstuinen dachten dat ze voor langere tijd veilig op het complex konden blijven tuinieren.

De Omgevingsvisie schetst de ambities voor de lange termijn voor de gemeente en heeft geen juridische consequenties voor partijen in de stad. Het is alleen bindend voor toekomstige plannen van de gemeente zelf. Het bestemmingsplan Kralingse Bos is nog steeds geldig en blijft ook geldig tot de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan voor deze locatie heeft vastgesteld. In principe hebben bestemmingsplannen een richttermijn van 10 jaar. Opheffen van de volkstuincomplexen binnen de Oostflank is pas voorzien na 2033.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen hebben we besloten om VTV De Venhoeve te behouden. Voor deze en andere wijzingen naar aanleiding van de zienswijzen verwijzen we u naar hoofdstuk 3 van deel A van deze Nota van Beantwoording.

*) Zienswijze 192 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 195

8. Reactie op motie 'een gegeven brug niet in de bek kijken'

166

De motie 'een gegeven brug (niet) in de bek kijken' roept vragen op. Kunt u verduidelijken welke rol deze motie heeft gespeeld bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief?

De motie 'Een gegeven brug (niet) in de bek kijken' is op 20 oktober 2022 aangenomen in de gemeenteraad van Rotterdam, bij de bespreking van de Rotterdamse inzet voor een nieuwe oeververbinding.

Met de motie vraagt de gemeenteraad van het college de volgende zaken:

- Het benodigde financiële commitment van het Rijk voor een brug 'binnen te halen'.
- In de uitwerking te zorgen voor een pakket aan wijkverbeteringsmaatregelen op beide oevers - in nauw overleg met bewoners, compensatie van verloren natuur, verplaatsing van de rijksmonumenten en veilige nautische oplossing die vlotte doorvaart blijft garanderen.
- Indien blijkt dat de inpassingsproblemen onoverkomelijk groot zijn opnieuw met het Rijk in gesprek te gaan om tot een passend alternatief te komen, zoals een tunnel of een andere locatie.

Inmiddels is er financieel commitment van het Rijk. De gemeente Rotterdam heeft afspraken gemaakt met het Rijk, de metropoolregio en de provincie over de bekostiging van een nieuwe stadsbrug, HOV-lijn en station Stadionpark.

De aspecten zoals genoemd bij het tweede punt zullen in de volgende fase, de planning- en studiefase, worden onderzocht. Het derde punt is pas aan de orde als de gemeenteraad op basis van de uitkomsten in de planning- en studiefase oordeelt dat een stadsbrug leidt tot onoverkomelijke inpassingsproblemen.

De volledige motie kunt u terugvinden op de website van de gemeenteraad. U kunt hier ook het debat terugkijken en alle stukken voor de raadsvergadering, en de andere ingediende moties, terugvinden.

Deze en de andere aangenomen moties in de raadsvergadering van 20 oktober 2022 vormen input voor de volgende fase; de planning- en studiefase. De gekozen voorkeursoplossing wordt in deze fase verder uitgewerkt in ontwerpen (in fases), bijbehorende kostenramingen en effectenonderzoek (MER). Hierbij moet rekening gehouden worden met de inhoud van de aangenomen moties, waarna de moties kunnen worden afgedaan. Op dit moment schatten we in dat de planning- en studiefase zo'n 4 jaar zal duren

9. Verzoek niet akkoord te gaan

50, 76, 93, 97, 116, 136, 140, 164, 168, 170, 171*), 202, 209, 216, 236, 245, 271, 273, 281, 287, 304

Meerdere mensen maken bezwaar tegen de plannen en verzoeken om niet akkoord te gaan, de vergunning niet te verlenen of het omgevingsplan niet vast te stellen. Iemand verzoekt om de plannen voor de Drinkwaterweg niet vast te stellen. Meerdere mensen verzoeken om het ROER en de Omgevingsvisie aan te vullen door expliciet de volledige tekst uit de afsprakenlijst over de nautische inpassing vast te leggen n in de Omgevingsvisie. Iemand vraagt in de Omgevingsvisie zoveel mogelijk vrijheidsgraden te behouden in het ontwerp van de brug.

Dit traject richt zich op de partiële herziening van de Omgevingsvisie. Vergunningverlening of het vaststellen van een omgevingsplan is nu niet aan de orde. Dit komt op een later moment op basis van verdere uitwerkingen en onderzoeken. Aan het einde van de volgende fase (planning- en studiefase) is er gelegenheid voor belanghebbenden om bezwaar en beroep aan te tekenen tegen het omgevingsplan en benodigde vergunningen.

*) Zienswijze 171 wordt ondersteund door indieners zienwijze 256, 178, 195.

Er worden met de herziening van de Omgevingsvisie geen plannen voor de Drinkwaterweg vastgesteld. De Gebiedsuitwerking Oostflank benoemt dit deel van De Esch als zoekgebied voor verdichting. Waar we precies kunnen bouwen en op welke manier, gaan we nog onderzoeken. Dit onderzoek start na het vaststellen van de herziene Omgevingsvisie. Eventuele verdichting op deze plek zal samen moeten gaan met een opwaarderen van de oevers als onderdeel van het Rivierpark tussen de Oude Plantage en De Esch.

Het opnemen van de volledige tekst uit de Afsprakenlijst past niet bij de aard van de Omgevingsvisie. De wijze van opname van de brug in de Omgevingsvisie is dermate abstract, dat er voldoende vrijheidsgraden overblijven op om tot een optimaal ontwerp van de brug te komen. Overigens is de Omgevingsvisie alleen bindend voor de gemeente. De gemeenteraad kan dus besluiten om de Omgevingsvisie weer aan te passen, mocht dit wenselijk blijken te zijn.

10. Onvolledig onderzoek

48, 51, 52, 97, 110), 136, 166, 168, 169, 179, 195, 202, 209**

Meerdere mensen vinden dat de Omgevingsvisie niet herzien kan worden op basis van de onderzoeken die gedaan zijn. Ze vinden dat er te veel onzekerheden zijn over de technische en financiële uitvoerbaarheid, en te weinig inzicht in de alternatieven. Meerdere mensen vinden het onderzoek niet volledig en wijzen bijvoorbeeld op het gebrek aan onderzoek naar alternatieven. Ook vinden ze dat de plannen niet concreet genoeg zijn, daarom kan niet worden beoordeeld of de plannen doelmatig, uitvoerbaar, financierbaar en proportioneel zijn. Ze vinden dat er eerst meer onderzoek moet worden gedaan voordat de Omgevingsvisie kan worden vastgesteld.

Dit traject richt zich op de herziening van de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen, gericht op de lange termijn. Met het MER MIRT-verkenning en de Aanvulling ROER is alle benodigde (milieu)informatie aanwezig voor deze herziening van de Omgevingsvisie. Hierna komt de planning- en studiefase voor de stadsbrug, HOV-verbinding en station Stadionpark, met daarin verdere uitwerkingen en onderzoeken. De verstedelijking van de Oostflank zal in verschillende deelgebieden en gebiedsontwikkelingen verder worden uitgewerkt.

Aan het einde van deze fases is er gelegenheid voor belanghebbenden om bezwaar en beroep aan te tekenen tegen het omgevingsplan en benodigde vergunningen.

We zijn van mening dat we in deze herziening Omgevingsvisie Oostflank een goede balans gevonden hebben in de vele doelen van de stad. Het maken van een visie is ook het zoeken naar de optelsom van al deze belangen en soms afgewogen keuzes maken als niet alles tegelijk op dezelfde plek kan. Wij begrijpen dat indieners teleurgesteld zijn dat hun mening niet is overgenomen in de plannen. Bestuurders hebben de verschillende belangen afgewezen en een keuze gemaakt voor de plannen in de Omgevingsvisie. Uiteindelijk besluit de democratisch gekozen gemeenteraad.

**) Zienswijze 110 wordt ondersteund door zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

11. Suggesties voor multicriteria-analyse

166

Voor een verantwoorde afweging van keuzes binnen complexe vraagstukken vindt iemand het verstandig en zorgvuldig een multicriteria-analyse uit te voeren.

De opgaven in de Oostflank, zoals beschreven in de herziening, zijn inderdaad zeer complex. Voor elke opgave wordt een helder proces doorlopen, waarin alle benodigde afwegingen en onderzoeken gedaan worden. In de Aanvulling ROER en het MER MIRT-verkenning zijn de effecten van de ingrepen op allerlei criteria onderzocht. U kunt dit zien als een vorm van multicriteria-analyse. Het is vervolgens aan het college van B&W en de gemeenteraad van Rotterdam om een afweging te maken. Daarbij kijken we naar de uitkomsten van de Aanvulling ROER en het MER MIRT-verkenning, maar worden ook andere aspecten als financiën, draagvlak in de omgeving en politieke voorkeuren betrokken.

12. Tekst suggesties

68

Iemand doet meerdere tekstsuggesties voor de Omgevingsvisie.

Bedankt, uw suggesties hebben we verwerkt in de partiële herziening van de Omgevingsvisie.

13. Suggestie voor aanpak besluitvorming

250, 289

Iemand vraagt om de volgende stappen te volgen om tot een besluit te komen: 1) klimaatadaptatie: beginnen met de milieuonderzoeken, bodem, lucht, water enz. 2) biodiversiteit: de natuurwaarden meten 3) ruimtelijke ordening: plannen maken voor bouw en inrichting.

De ontwikkeling van de Oostflank is een ingewikkelde puzzel, waarin we een antwoord moeten geven op de grote transities op het gebied van energie, klimaat en mobiliteit en tegelijkertijd ruimte te zoeken voor goede verdichting. Het gaat daarbij niet alleen om voldoende woningen, maar bijvoorbeeld ook om groen, water, wegen, genoeg scholen en kinderopvang, bruisende horeca en cultuur. Al deze ontwikkelingen zijn met elkaar in concurrentie om dezelfde ruimte.

Het ontwikkelen van een dergelijk complex plan gaat niet in een rechte lijn. Sommige stappen worden meerdere keren herhaald om uiteindelijk tot een goed plan te komen.

Aan het begin van het planproces zijn we gestart met een brede analyse van het gebied en van de opgaven. Een eerste onderzoek naar relevante milieuaspecten was daar onderdeel van. Die analyse levert een aantal uitgangspunten om te gaan ontwerpen en verschillende varianten te ontwikkelen voor de verdeling van de verschillende functies over het gebied. Die varianten hebben we onderzocht op hun voor- en nadelen en consequenties voor milieu, bodem, water, wonen, welzijn enz. Om op basis van die onderzoeken een aantal varianten te laten afvallen en aangescherpte varianten verder te onderzoeken. Op basis van een aantal van deze rondes zijn we uiteindelijk gekomen tot een voorkeursmodel waarin we een zo goed mogelijke balans hebben gezocht tussen alle verschillende belangen en de voor- en nadelen.

14. Algemene complimenten

84, 92, 98, 111, 140, 153, 154, 193, 196, 197, 199, 205, 212, 216, 218, 242, 269, 304, 305, 307

Meerdere mensen zijn tevreden over de Omgevingsvisie en de manier waarop de plannen voor de Oostflank tot stand zijn gekomen. Zij vinden het belangrijk dat de Oostflank ontwikkeld wordt en beter verbonden met de rest van de stad. Ook is men positief over de manier waarop de omgeving betrokken is en vinden ze dat er is geluisterd naar de input van verenigingen.

Wij bedanken de indieners van deze zienswijzen voor hun complimenten over de manier waarop de plannen voor de Oostflank zijn vormgegeven. De ontwikkeling van de Oostflank is een ingewikkelde opgave. We doen ons uiterste best om alle betrokken mensen en organisaties in het gebied en andere belanghebbenden zo goed mogelijk op de hoogte te houden. In de volgende fase, de planning- en studiefase, is er opnieuw ruimte om mee te denken. Ook hierover houden we de omgeving op de hoogte.

15. Verzoeken aan de gemeenteraad

195, 250, 289, 306, 110*)

Meerdere mensen roepen de leden van de gemeenteraad op niet in te stemmen met dit voornemen. Zij vragen eerst een visie op volkstuinen op te stellen en op basis daarvan keuzes maken voor de toekomst van volkstuinen in Rotterdam. Laat de plannen geïnformeerd en gestuurd worden door lokale knelpunten, context en kansen. Zij vragen om de huidige en toekomstige bewoners en lokale organisaties een grotere stem in de toekomst van de stad te geven. Zij roepen de gemeenteraad op om tegen de komst van een brug te stemmen omdat de Eschpolder eraan kapotgaat.

We zijn van mening dat we in deze partiële herziening Omgevingsvisie Oostflank balans gevonden hebben tussen de vele doelen van de stad. Het maken van een visie is zoeken naar de optelsom van al deze belangen en afgewogen keuzes maken als niet alles tegelijk op dezelfde plek kan. De vraag over de visie op volkstuinen wordt in deel B, hoofdstuk 3 beantwoord. We hebben voordat we de stukken ter inzage hebben gelegd met veel mensen en partijen gesproken. Wij begrijpen dat mensen teleurgesteld zijn dat hun mening niet is overgenomen in de plannen. Bestuurders hebben de verschillende belangen afgewogen en keuzes gemaakt, die soms moeilijk en pijnlijk zijn. Alle zienswijzen worden meegewogen en uiteindelijk besluit de democratisch gekozen gemeenteraad. Bij de uitvoering zullen de lokale organisaties en bewoners een stem hebben in de toekomst van de stad.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Hoofdstuk 2. Procedure

1. Procedure Omgevingsvisie

97, 103, 110*), 117, 138, 166, 240, 247

Meerdere mensen geven in hun zienswijze aan dat de Omgevingsvisie niet vastgesteld kan worden of niet nu al deels herzien kan worden. Zij vinden dat het voorkeursbesluit zonder degelijke onderbouwing en afgeronde m.e.r.-procedure is genomen. Sommigen menen dat het onwettig is om de Omgevingsvisie nu al deels te herzien. Iemand anders benoemt dat als de Omgevingsvisie een brug vastlegt, de gemeenteraad daaraan gebonden is. En dat als een brug niet mogelijk blijkt, er dan een nieuwe Omgevingsvisie gemaakt moet worden. Dit kost erg veel tijd. De keuzes die gemaakt worden, moeten altijd te herroepen zijn als blijkt dat ze onhaalbaar zijn. Iemand vindt dat detailniveau van deze Omgevingsvisie te abstract om een besluit te nemen. Hij vraagt daarom in de herziening van de Omgevingsvisie de invulling van de verstedelijking en locatie van de oeververbinding specifieker uit te werken. Ook staat in meerdere zienswijzen dat het onverstandig is nu alleen een politieke en planologische afweging te maken. Gevraagd wordt om de opgaven uit de Omgevingsvisie eerst uit te werken en daarna te beoordelen en vast te stellen. Iemand anders vindt dat aan het rustige en groene karakter van de wijk radicaal een einde komt en dat daardoor de omgeving heel erg veranderd.

Voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam zijn de MIRT-spelregels gevolgd. Dat betekent dat er eerst informatie is verzameld over de effecten van verschillende alternatieven. Deze informatie staat in het verkenningenrapport en MER uit de MIRT-verkenning. Ook is een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Op basis van deze informatie en een bredere belangenafweging is het voorkeursalternatief gekozen. De gemeente Rotterdam legt de onderdelen uit dit voorkeursalternatief op haar grondgebied vast met deze herziening van de Omgevingsvisie.

De Omgevingswet schrijft voor dat het voor gemeenten verplicht is een Omgevingsvisie op te stellen als een gebied ontwikkeld wordt. Een Omgevingsvisie is vormvrij. De gemeente kan, afhankelijk van ambities, tijdhorizon en thematiek zelf bepalen hoe een Omgevingsvisie er uit ziet. Bij het vaststellen van de Rotterdamse Omgevingsvisie in december 2021 is vastgelegd dat we de visie actueel houden. Dit betekent niet dat we om de twee jaar een hele nieuwe visie ontwikkelen, maar we passen hem aan als ontwikkelingen in de stad hierom vragen. De herziening waar het nu om gaat, is zo'n aanpassing. Of een actualisatie of herziening van de Omgevingsvisie wordt vastgesteld, wordt altijd door de gemeenteraad besloten.

De stadsbrug wordt na het besluit van de gemeenteraad over de partiële herziening van de Omgevingsvisie verder ontworpen. Hierbij worden de verschillende belangen en randvoorwaarden meegenomen. Uiteraard volgen we in het hele proces alle wettelijke procedures.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

2. Keuze voor stadsbrug prematuur

110*), 117, 167, 187, 240

Meerdere mensen vinden dat 1 besluit over 2 programma's (verstedelijking en oeververbinding) onverantwoord is. Een ander concludeert dat alle 6 alternatieven uit de MIRT-verkenning integraal met de verstedelijkingsopgave moeten worden meegenomen. Uitgaan van alleen de bestuurlijke voorkeursvariant voor een multimodale brug is prematuur. Verder verwoordt iemand dat het onwenselijk is dat de gemeenteraad zich niet kan uitspreken over de verschillende onderdelen van de oeververbinding en modaliteiten (auto, metro, tram, bus, fiets, voetganger) en wie daar gebruik van moeten kunnen maken. Iemand vindt dat verstedelijking broodnodige publieke ruimte vernietigt, hittestress geeft en leidt tot een toename van irritaties onder bewoners en dat dit ten koste van De Esch gaat. Gevraagd wordt of de plannen voor de verstedelijking van de baan zijn als na onderzoek blijkt dat de stadsbrug niet haalbaar is.

De Omgevingsvisie is bij uitstek bedoeld om de integrale ruimtelijke visie van de stad vast te leggen. Een besluit waarin de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit wordt gelegd, past dus goed bij het karakter en doel van een Omgevingsvisie. In deze partiële herziening gaan we specifiek in op de integrale ontwikkeling van de Oostflank van de stad.

Alle ambities en onderdelen van de Omgevingsvisie moeten nog verder uitgewerkt, om in een latere fase te kunnen besluiten over haalbaarheid, financiële dekking en eventuele aanpassing van het bestemmingsplan (na 1 januari 2024 heet dat omgevingsplan).

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam zijn 6 alternatieven onderzocht. Daarbij is ook de invloed van de verstedelijkingsplannen in de Oostflank op de effectiviteit van deze infrastructurele maatregelen onderzocht. Uit dat onderzoek blijkt dat de keus voor een openbaarvervoerverbinding met tramkwaliteit het beste past bij de ontwikkeling van de Oostflank. In het onderzoek is in de referentiesituatie gerekend met ca. 26.000 nieuwe woningen in het gebied tussen Alexander en Zuidplein, in de periode tussen 2020 en 2040. In de 6 alternatieven is gevarieerd in de soorten infrastructurele maatregelen, om te bekijken of die voldoende waren om de verwachte aantallen reizigers te vervoeren. De conclusie is dat op het drukste moment van de dag een HOV-tram voldoende aansluit bij de ontwikkeling (bezetting 80 procent) en dat de metro een lage bezetting (ca. 30 procent) heeft. Ook is met een gevoeligheidsanalyse de invloed van extra verstedelijking (11.500 woningen extra, totaal ca. 37.000 woningen) onderzocht. De conclusie is dat de bezetting van de tram/metro toeneemt, maar dat de HOV-verbinding met tramkwaliteit voldoende capaciteit heeft hiervoor. De metro blijft een lage bezetting houden. De eindconclusie is daarom dat ook extra verstedelijking niet leidt tot een andere keuze voor het openbaar vervoer (metro- in plaats van tramkwaliteit). Waar de woningen in de Oostflank precies komen en hoeveel het er precies zijn, maakt voor de keus tussen HOV-verbinding met tramkwaliteit of metro niet uit. Daarom kan bij de uitwerking van de plannen voor de Oostflank uitgegaan worden van de voorkeursbeslissing uit de MIRT-verkenning Oeververbindingen. In hoofdstuk 9 gaan we in op waarom gekozen is voor een brug en niet voor een tunnel.

Uiteindelijk stelt de gemeenteraad de Omgevingsvisie vast en besluit daarmee dus ook over de oeververbinding en de modaliteiten die daar gebruik van maken. In de aanloop naar het vaststellen van de herziening van de Omgevingsvisie is meerdere malen in de gemeenteraad gesproken over de MIRT-verkenning en de ontwikkeling van de Oostflank.

De leefbaarheid van De Esch, maar ook van de hele Oostflank, wordt beïnvloed door allerlei ontwikkelingen. Sommige hebben een positief effect en sommige ontwikkelingen een negatief effect. We besteden veel aandacht aan kwaliteit van de leefomgeving in de herziening, om een goede balans te vinden tussen de positieve en negatieve effecten. We zien veel mogelijkheden om tegelijkertijd met de verstedelijking de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Wij denken daarom dat de verstedelijking niet ten koste gaat van de kwaliteit van de leefomgeving in De Esch.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

3. Plannen strijdig met Omgevingswet

110*), 192**), 253, 266

VTV De Venhoeve geeft aan dat in de Omgevingsvisie Rotterdam staat dat er naar ander gebruik van de volkstuinen wordt gekeken en niet dat volkstuinen verdwijnen. In de ontwerp-partiele herziening is dit wel aan de orde. Daarom vindt zij dat de plannen in strijd zijn met de Omgevingsvisie. VTV De Venhoeve onderschrijft het belang van de toegankelijkheid van het volkstuincomplex voor meer doelgroepen. Iemand vindt dat duidelijke, volgbare en toetsbare inspraak ontbreekt, en dat dat een verplichting is uit het Verdrag van Aarhus. Volgens deze persoon is de brugverbinding nooit besproken met bewoners en raadsleden. Meerdere mensen geven aan dat als de huidige plannen doorgaan, er juridische procedures zullen volgen.

In de huidige Rotterdamse Omgevingsvisie staat dat er naar een ander gebruik van de volkstuinen gekeken wordt. Er zijn geen uitspraken opgenomen over behoud van alle volkstuinen. De Oostflankzone is in de huidige Omgevingsvisie al aangewezen als verstedelijkingsgebied. Met het vaststellen van de Omgevingsvisie is ook afgesproken dat de visie geactualiseerd wordt als dat nodig is door ontwikkelingen in de stad.

Door de verdere plannen voor verstedelijking, de stadsbrug en nieuwe openbaar vervoer in de Oostflank is een actualisatie nodig. Bij deze partiële herziening van de Omgevingsvisie wordt besloten om op termijn twee volkstuincomplexen op te heffen ten behoeve van verstedelijking. Voor de overige volkstuinen in de stad blijft de ambitie om te kijken naar ander of breder gebruik overeind.

Afgelopen jaren is zowel voor de oeververbinding als voor de ontwikkeling van de Oostflank een uitgebreid participatieproces georganiseerd. Zie ook hoofdstuk 3 van de Nota voor beantwoording van zienswijzen over dit onderwerp. Bewoners, bedrijven en andere betrokkenen zijn in de gelegenheid gesteld om mee te denken en/of kennis te nemen van de plannen. De stelling dat niet wordt voldaan aan het Verdrag van Aarhus herkennen wij dus niet.

Het staat eenieder vrij om op de momenten dat dat kan in beroep te gaan en een procedure te voeren. Deze zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

**) Zienswijze 192 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 195

4. M.e.r.-procedure

117

Iemand maakt bezwaar tegen het feit dat er een besluit genomen wordt, voordat onderzoek is afgerond met een m.e.r.-procedure. De m.e.r.-procedure wordt pas uitgevoerd in de fase van ontwerp naar definitieve herziening Omgevingsvisie. Hij vindt dat te laat.

De veronderstelling dat de m.e.r.-procedure pas is uitgevoerd in de fase van ontwerp naar definitieve herziening van de Omgevingsvisie is niet correct.
Ter onderbouwing van de ontwerp-partiele herziening hebben wij twee milieuonderzoeken uitgevoerd.
In het MER MIRT-verkenning zijn de verschillende alternatieven voor een nieuwe oeververbinding en HOV-lijn beoordeeld op milieu- en omgevingseffecten.
In de Aanvulling ROER (Rotterdamse OmgevingsEffect Rapportage) zijn de milieu- en omgevingseffecten van de verstedelijking in de Oostflank beoordeeld.

Over beide onderzoeken hebben wij advies gevraagd aan de onafhankelijke, landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. Op basis van het advies van de commissie m.e.r. hebben we beide milieuonderzoeken aangevuld. Het MER MIRT met een Addendum MER MIRT, Stadsbrug en de Aanvulling ROER met een Addendum Aanvulling ROER: Kwaliteit Leefomgeving.

De uitgevoerde milieuonderzoeken zijn op hoofdlijnen, passend bij de aard van de Omgevingsvisie. In de verdere uitwerking van de plannen zal gedetailleerder milieuonderzoek worden gedaan en waar nodig (in ieder geval voor de stadsbrug en HOV-lijn) opnieuw een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

5. Uitkomsten Aanvulling ROER

97, 110*), 152, 168, 232, 240, 253

Meerdere mensen benadrukken dat op basis van het ROER alleen maar geconcludeerd kan worden dat de plannen een sterk negatief effect op de kwaliteit van de woonomgeving hebben. En dat deze niet worden gecompenseerd door andere positieve effecten. Iemand anders vindt dat het criterium voor een nieuwe verbinding tussen deze twee wijken 'geen vervuilende uitstoot' moet hebben. Hij wijst er daarbij op dat de totaalscore van het voorkeursalternatief op het aspect 'gezonde leefomgeving' zeer negatief is. In een ander zienswijze staat dat het belangrijk is dat de gemeente groenwaarden, bodem en water sturend beleid, duurzaamheid, veiligheid van de nautische infrastructuur en een regionale aanpak centraal stelt bij het zoeken naar de juiste uitkomst.

In de Aanvulling ROER hebben we verschillende varianten voor de ontwikkeling van de Oostflank beoordeeld op milieu- en omgevingseffecten. Op basis van dat onderzoek hebben we het plan aangescherpt en een voorkeursmodel ontwikkeld. Vervolgens hebben we ook van dit voorkeursmodel de effecten in beeld gebracht. Een korte samenvatting van deze effecten:

- Ontwikkeling van de Oostflank scoort (zeer) positief op effecten op het gebied van wonen, economie, bereikbaarheid en welzijn.
- De ontwikkeling heeft negatieve effecten op het gebied van geluid en externe veiligheid. Dit is inherent aan de keuze voor verdichting in de bestaande stad: er komen meer mensen te wonen in milieubelaste zones (langs snelwegen en spoorlijnen) en in kwetsbare gebieden. De Aanvulling ROER geeft randvoorwaarden mee voor verdere uitwerking om te zorgen dat de risico's op het gebied van geluid en externe veiligheid beperkt blijven.
- Belangrijk aandachtspunt zijn de keuzes ten aanzien van water, bodem en natuur, mede ingegeven door de recente landelijke richtlijn 'water en bodem sturend'. Verstedelijking biedt een kans om op het gebied van water, bodem en natuur kwaliteitsmaatregelen toe te voegen, zoals een nieuw rivierpark, vergroening in de wijken en klimaatadaptief bouwen, om de verslechterende situatie voor water en bodem te mitigeren. Hiermee kan de situatie voor bodem, water en natuur licht verbeteren ten opzichte van de autonome ontwikkeling, maar dat vraagt wel om investeringen.

Stichting Cralingheroort vraagt zich af of een bestuursorgaan de gezondheid en het welzijn van burgers in de ene wijk mag aantasten, om burgers in een andere wijk zich verder te laten ontplooien.

We streven ernaar om de gezondheid en de kwaliteit van de leefomgeving voor iedereen te verbeteren. In de definitieve herziening van de Omgevingsvisie hebben we daarom een extra gebiedskeuze opgenomen: 'investeren in de kwaliteit van de leefomgeving'. Het waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving vraagt gerichte aandacht in de uitwerking van de plannen. Een verdichtende stad biedt allerlei kansen voor verbeteren van leefomgevingskwaliteit voor bestaande en nieuwe woningen, maar op bepaalde plekken kan de kwaliteit ook onder druk staan. Dit vraagt om een breed pakket aan maatregelen. Eventuele lokale verslechtering op bepaalde aspecten, zoals bijvoorbeeld luchtkwaliteit of geluid, vraagt om extra verbetering op andere punten, bijvoorbeeld in parken en groen, aanbod en nabijheid van voorzieningen of een beter geïsoleerde woning. Uiteraard blijven we wel binnen de wettelijke grenswaarden en/of normen. Maatregelen worden op gebiedsniveau afgewogen, waarbij rekening wordt gehouden met de aandachtspunten die in de Aanvulling ROER zijn geformuleerd.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Iemand anders zegt dat de keus voor de huidige invulling van de planning moeilijk te begrijpen is, als je uitgaat van 'verbindend groen', 'bodem en water sturend', 'behouden sportvoorzieningen' en 'efficiënt mobiliteitssysteem'.

We vinden het jammer dat de indiener van de zienswijze de gebiedskeuzes onvoldoende terugziet in de plannen. Wij denken dat we met het voorliggende plan een goede balans hebben gevonden tussen alle functies.

6. Effecten nautiek in de ROER

304

Het Havenbedrijf Rotterdam benadrukt het belang van het vlot en veilig passeren van de stadsbrug door schepen. Het Havenbedrijf vraagt om het ROER en de Omgevingsvisie op dit punt aan te vullen. Ook vraagt hij om in de Omgevingsvisie zoveel mogelijk vrijheidsgraden te behouden in het ontwerp.

Een vlot en veilige doorvaart voor scheepvaart is een vastgesteld uitgangspunt voor de nieuwe stadsbrug. Dit is ook al zodanig vastgelegd in de bestuurlijke afspraken, zoals gemaakt in het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2022 en in de herziening van de Omgevingsvisie.

De Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen. Hiermee bieden we voldoende vrijheidsgraden om het ontwerp in de volgende fase verder uit te werken.

7. Milieueffecten van sluiten volkstuinen

59, 122, 300

Meerdere mensen vragen of de milieugevolgen van het sluiten van volkstuinen wel goed onderzocht is. Men is van mening dat bij zo'n ingrijpend besluit de natuurwaarden van volkstuinen benoemd en gekwantificeerd moeten worden.

De Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen, gericht op de lange termijn. Ter onderbouwing van de keuzes hebben we de milieu- en omgevingseffecten op hoofdlijnen onderzocht. Hier is ook gekeken naar de natuurwaarden van de volkstuinen.

Wij denken dat stedelijke verdichting goed kan samengaan met het verrijken van natuur- en bodemleven. Daarom hebben we een aantal uitgangspunten geformuleerd voor groen en water, we noemen dat gebiedskeuzes. Deze gebiedskeuzes moeten worden gebruikt bij uitwerking van de verstedelijkingsplannen.

In de volgende fase werken we de plannen verder uit. Dan onderzoeken we ook de natuurwaarden van de volkstuinen op een gedetailleerder niveau en kijken we of dit door nieuw groen op andere plekken voldoende gecompenseerd wordt.

8. Aanpak onderzoek

48, 51, 52, 61, 97, 110*), 124, 161, 168, 178

Meerdere mensen vragen om op basis van het advies van de DCMR (meer) onderzoek te doen naar metro en/of tunnel en de modaliteiten openbaar vervoer, tram en metro uit de 6 resterende alternatieven. Een indiener constateert dat het voorkeursalternatief voor de oeververbinding en het verstedelijkingsmodel tegelijkertijd worden vastgelegd in de Omgevingsvisie. Dit is ongewenst, omdat onvolkomenheden of lacunes in het ene project leiden onvermijdelijk tot onvolkomenheden en lacunes in het andere, en omgekeerd. Iemand constateert dat er geen sprake is van integraal besluit MIRT en verstedelijking, maar van een volgordelijk besluit: eerst neemt het BO-MIRT het besluit dat de Oeververbinding een brug-met-tram moet worden, wat vervolgens als uitgangspunt genomen is om er de verstedelijking op af te stemmen. Dit wijkt af van wat daarover eerder is gepubliceerd. Iemand is van mening dat door de brug voorwaardelijk te stellen voor de woningen, de gemeente de situatie creëert dat die brug er koste wat kost moet komen, terwijl de oeververbinding niet deugdelijk is onderzocht.

In de aanvulling ROER is de uitkomst van de MIRT-verkenning, waarvoor een m.e.r.-procedure is doorlopen, als een gegeven beschouwd. In de m.e.r.-procedure van de MIRT-verkenning zijn voor een groot aantal aspecten de effecten bepaald, waaronder verstedelijking en milieu. De samenhang tussen deze MER MIRT-verkenning en Aanvulling ROER staan in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In de NRD staan ook de twee m.e.r.-procedures die horen bij deze partiële herziening van de Omgevingsvisie.

In de MIRT-verkenning zijn 6 alternatieven op dezelfde manier onderzocht; drie met een tunnel en drie met een brug als oeververbinding. Er is onderzoek gedaan of de alternatieven helpen om de doelstellingen te realiseren en wat de effecten op de leefomgeving zijn.

Los van de nieuwe woningen is de brug belangrijk voor een betere ontsluiting van Rotterdam-Zuid en de ontlasting van bestaande OV-knooppunten, zoals Beurs. Tegelijkertijd zorgt de brug met bijbehorende OV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom voor een betere ontsluiting van een gebied op de noordoever dat nu een nog relatief lage dichtheid kent. Hierdoor ontstaat er de mogelijkheid om op de noordoever ook woningen te bouwen. Het Rijk betaalt mee aan de brug onder de voorwaarde dat de gemeente zich inspant om in de Oostflank woningen te realiseren.

De keuze voor de oeververbinding is een keuze genomen op basis van bestuurlijke afwegingen. Bij deze afwegingen zijn de uitkomsten van de Aanvulling ROER en MER MIRT-verkenning meegewogen.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

9. DCMR advies: algemene opmerkingen

51, 52, 59, 61, 64, 84, 97, 110*), 121, 136, 161, 171), 178, 179, 187, 256, 200, 266, 289**

Meerdere mensen reageren op het advies van de DCMR en sluiten zich aan bij de conclusies en aanbevelingen. De keus voor een brug vindt men onvoldoende gemotiveerd. De onderzoeken naar luchtkwaliteit en geluid worden te kwalitatief en ontoereikend gevonden voor dit besluitvormingsniveau. De vraag is om de aanbevelingen, op- en aanmerkingen en conclusies van de DCMR op te volgen. Men vindt dat er nu geen besluit genomen mag worden over de Omgevingsvisie Oostflank, omdat er onduidelijkheden en tekortkomingen in het ontwerp zitten. Er worden veel te snel stappen gezet zonder juiste inschatting van de gevolgen en de risico's. Men vindt dat het doorschuiven van onderzoek naar de inpasbaarheid van een brug naar de planuitwerkingsfase en naar ruimtelijke vervolgbesluitvorming, een inhoudelijk en bestuurlijk- procesmatig risico is. Men ziet ook juridische risico's bij de planologische procedures. Op basis van het advies van de DCMR verwacht iemand grote vertragingen door inspraakprocedures. Een ander noemt de onduidelijkheid over de inpassing van een brug en wat de gevolgen voor de nautische veiligheid, het (deels of helemaal) verdwijnen van de natuur in Polder De Esch en gebrek aan compensatiemogelijkheden en de mogelijke afbraak van woningen en rijksmonumenten in Polder De Esch. Ook sluit iemand zich aan bij de conclusie van de DCMR dat nu nog onvoldoende duidelijk is of compensatiemaatregelen kunnen worden getroffen.

De DCMR heeft de ontwerp-partiële herziening Omgevingsvisie voorzien van een zeer uitgebreid advies. We waarderen de kritische blik van de DCMR als adviseur in dit complexe besluitvormingsproces. We herkennen de geschetste risico's, al hebben die ten dele betrekking op onderwerpen die verder gaan dan een beoordeling van het milieuonderzoek op juistheid en volledigheid en de doorwerking daarvan in de ontwerp-partiële herziening van de Omgevingsvisie. Wij zijn van mening dat verdere aanvullingen in de milieu- en omgevingseffectrapportages niet per se leiden tot inperking van de geschetste risico's.

Op basis van het advies van de DCMR en de Commissie m.e.r. en de opmerkingen in de zienswijzen hebben we twee aanvullingen gemaakt op de milieu- en omgevingseffectrapportages. In het Addendum MER MIRT-verkenning: Stadsbrug geven we een nadere toelichting op de wenselijkheid, haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de stadsbrug. In het Addendum Aanvulling ROER: Kwaliteit Leefomgeving gaan we nader in op de thema geluid en luchtkwaliteit.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

**) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indiener van zienwijze 256, 178, 195

10. DCMR-advies: onderdeel geluid, luchtkwaliteit, milieugehinderden

61, 71, 80, 102, 107, 110*), 121, 161, 168, 178, 232, 271

Meerdere mensen sluiten zich aan bij de opmerking van de DCMR dat de uitgevoerde onderzoeken naar luchtkwaliteit en geluid ontoereikend zijn. De vraag is om eerst verder onderzoek te doen en daarna een besluit te nemen. Iemand verwijst naar recent DCMR-onderzoek waaruit zou blijken dat het nog niet goed gesteld staat met de doorberekening van geluid- en luchtkwaliteit, specifiek in het BKO-gebied. Iemand anders stelt dat het feit dat het aantal milieugehinderden zal toenemen, in strijd is met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie.

We delen het advies van de DCRM dat leefbaarheid en gezondheid belangrijke thema's zijn en dat op deze thema's een nadere duiding nodig was. Daarom hebben we een Addendum Kwaliteit Leefomgeving gemaakt bij de Aanvulling ROER. In dit Addendum wordt een nadere uitwerking gemaakt van de thema's geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast nemen we in de definitieve herziening van de Omgevingsvisie een extra gebiedskeuze op: 'investeren in de kwaliteit van de leefomgeving'. Tot slot bieden monitoring en evaluatie van de kwaliteit van de leefomgeving kansen om gaandeweg bij te sturen als dat nodig is.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

11. DCRM-advies: onderdeel bodem en water

178, 232

Iemand is het eens met het advies en conclusies van de DCMR dat er voor de woningbouw geen derde alternatief is ontwikkeld dat bodem en water sturend is en rekening houdt met wateroverlast, bodemdaling en de gevolgen van klimaatverandering. Een ander wil graag een plan of alternatief zien dat bodem en water sturend is, en rekening houdt met de huidige wateroverlast, bodemdaling en de gevolgen van klimaatverandering.

Wij onderschrijven het belang van bodem en water als sturend element. In de Aanvulling ROER hebben we twee aparte varianten 'bodem en water sturend' onderzocht. Op basis daarvan hebben we de plannen aangescherpt. We zien de voorgenomen ontwikkeling van de Oostflank als kans om de (deels al bestaande) opgaven op het gebied van bodem en water aan te pakken. In de partiële herziening Omgevingsvisie en de gebiedsuitwerking Oostflank krijgt het thema bodem en water een stevige plek. Dit doen we door een aparte gebiedskeuze 'bodem en water sturend' (gebiedskeuze 2) en via maatregelen op het gebied van klimaatadaptief ontwikkelen, groen en water. Met deze uitgangspunten leggen we een goede basis voor de verdere uitwerking in deelgebieden en gebiedsontwikkelingen, waarin dit thema blijvend aandacht krijgt.

Hoofdstuk 3. Participatie

1. Welke partijen hebben geparticipeerd?

78*)

Met welke overheidsorganen, bedrijven en kennisinstellingen heeft de gemeente samengewerkt voor de Omgevingsvisie?

Voor deze partiële herziening van de Omgevingsvisie is input van veel verschillende partijen gebruikt, zowel institutionele partijen (zoals het Rijk en ProRail), bedrijven, bewoners(organisaties) en wijkraden. De omgeving is in de afgelopen jaren op meerdere momenten betrokken. In de Omgevingsrapportage staat meer over het omgevingsproces voor de Oostflank.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

2. Verzoek om op de hoogte houden

10, 21, 26, 28, 29, 33, 35, 36, 44, 49, 51, 52, 55, 62, 71, 73, 74, 76, 79, 80, 81, 91, 97, 119, 121, 122, 125, 126, 129, 136, 140, 143, 153, 156, 159, 166, 168, 174, 177, 181, 184, 187, 189, 191, 200, 204, 205, 210, 222, 226, 229, 234, 239, 240, 241, 246, 253, 254, 272, 275, 279, 283, 286, 289, 303, 309

Veel mensen willen op de hoogte gehouden worden over het verdere verloop van de procedure.

We houden alle belanghebbenden en indieners van zienswijzen op de hoogte van het vervolgproces en belangrijke stappen om de herziening van de Omgevingsvisie Oostflank vast te stellen. Dit doen we via e-mail en we zetten belangrijke informatie op de website van de gemeente Rotterdam (www.rotterdam.nl/oostflank).

3. Verzoek om samen te werken in het vervolgproces

10, 73, 82, 84, 89, 92, 99**), 111, 212, 133, 145, 149, 151, 153, 171***), 198, 199, 222, 235, 239, 244, 248, 258, 266, 283, 285, 286, 300, 304, 305

Meerdere organisaties, bewoners en ondernemers willen graag in het vervolgproces betrokken worden of samen werken met de gemeente.

We bedanken iedereen die mee wil denken in de volgende fase. Ook dan werken we graag samen met bewoners en gebruikers die het gebied goed kennen. De plannen worden per deelgebied of project uitgewerkt. Wanneer welk gebied of project start, is in grote lijnen bekend en vastgelegd in deel 4 van de Gebiedsuitwerking Oostflank. Hiernaast is een korte samenvatting opgenomen. Deze planning staat nog niet vast en kan veranderen.

Op het moment dat we aan de slag gaan met ontwikkelingen in een gebied bekijken we welke communicatiemiddelen het meest geschikt zijn om

**) Zienswijze 99 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 94
***) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

bewoners en gebruikers te informeren. We werken hierin samen met de wijkraden en bewonersorganisatie en gebruiken wijknieuwsbrieven, social mediakanalen, de stadskrant, de gemeentelijke website en/of projectwebsites.

Gebied/project	Indicatie planning
Alexanderknoop	2023-2040
Boszoom – Lage Land	2035-2040
Brainpark I	Ontwikkeling is reeds gestart
Kralingse Zoom	2030-2040
De Esch	2024-2040
Stadsbrug	2024-2028 planning- en studiefase
Stadionpark	Ontwikkeling is reeds gestart
Bloemhof	Doorlopend
Hillesluis	Doorlopend
Hart van Zuid	Ontwikkeling is reeds gestart

4. Betrokkenheid vervolguitwerking

82, 99*), 144, 145, 149, 151, 187, 198, 199, 222, 304, 305

Een aantal organisaties en bedrijven, zoals ProRail, Evides, Stedin, TenneT, GGD, het Havenbedrijf en het Ministerie van Defensie, willen graag betrokken worden bij de verdere uitwerking.

We bedanken iedereen die mee wil denken in de volgende fase. Ook dan werken we graag samen met bedrijven, organisaties, bewoners en gebruikers die het gebied goed kennen. Een deel van de bedrijven en organisaties is betrokken bij de gebiedsontwikkelingen. Een ander deel is lid van de gesprekstafel(s) die worden georganiseerd in de planning- en studiefase van stadsbrug, HOV-verbinding en station Stadionpark of (beoogd) lid van de Omgevingstafel Oostflank.

*) Zienswijze 99 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 94

5. Visie op participatie

78, 180

Iemand vraagt of de wethouder kan aangeven wat zijn persoonlijke visie op participatie van bewoners is en welke functie die volgens hem heeft voor de kwaliteit van de besluitvorming. Is het iets waar de wethouder met hart en ziel achter staat of eerder een vervelend obstakel dat nu eenmaal, om een of andere reden, in de wet staat en zo snel mogelijk doorgeworsteld moet worden?

Iemand vraagt naar de visie op participatie van bewoners. Een ander vindt het ongepast om al 'jij en jouwend' bewoners op te roepen 'hun mening' te geven in de Stadskrant.

We maken de stad samen – de gemeente doet dit niet alleen. We hebben de verschillende (maatschappelijke) partijen, medeoverheden, kennisinstellingen, bewoners en ondernemers nodig. We geloven dat participatie tot betere plannen leidt, onder andere omdat bewoners hun buurt en wijk als geen ander kennen.

Rotterdam wil bewoners betrekken bij grote en kleine plannen. Dat doen we op verschillende manieren. Met programma's als Wijk aan Zet en Betrokken Stad, via de wijkraden, de wijkhubs of bijvoorbeeld online op mijnrotterdam.nl.

Meer informatie over participatie in Rotterdam staat op Meedenken en meedoen | Rotterdam.nl.

Samen aan de stad werken, kan zorgen voor kansen en energie. Maar als gemeente worstelen we hier soms ook mee. Bijvoorbeeld als het gaat om een urgent vraagstuk zoals woningnood, dat vraagt om tempo én moeilijke ingrijpende keuzes. Het is niet altijd makkelijk om de verschillende belangen af te wegen. Er zijn altijd mensen die geraakt worden door de moeilijke keuzes.

We vinden het belangrijk dat we altijd duidelijk zijn of de omgeving kan meedoen, meebeslissen, meedenken of mee-weten. In de beginfase van de plannen voor de Oostflank was er meer ruimte voor meedenken dan tegen het einde. We hebben kritiek en bijval gekregen over de manier waarop de participatie is verlopen. Wie wil dat er nog een keer gekeken wordt naar de mate van participatie, kan hiervoor een klacht of melding indienen bij de gemeente Rotterdam. Dit kan door te bellen met 14-010 of via de website Tweede beoordeling participatie | Rotterdam.nl .

In onze communicatie gebruiken we 'u' of 'je', afhankelijk van de doelgroep. We proberen Rotterdammers op een goede manier en in begrijpelijke taal aan te spreken. De ene keer is een meer formele stijl beter, een andere keer gebruiken we 'je' en 'jouw'.

6. Er wordt niet geluisterd

34, 35, 38, 48, 62, 78, 81, 95, 97, 103, 105, 107, 110*), 114, 117, 119, 121, 124, 136, 155,156, 163, 166, 169, 171), 172, 178, 180, 181, 187, 189, 200, 203, 204, 211, 214, 222, 226, 235, 240, 244, 253, 263, 268, 287, 306, WR1, WR3**

Veel mensen geven aan dat er wel wordt gevraagd om een mening te geven, maar dat er al van alles is besloten. Ze geven aan geen of weinig vertrouwen te hebben dat participatie serieus wordt genomen of dat er iets mee wordt gedaan. Meerdere mensen geven aan dat de gemeente Rotterdam een bedenkelijke reputatie heeft als het gaat om wérkelijk luisteren en invloed geven aan haar burgers. Een aantal mensen vraagt of participatie een 'wassen neus' is. Iemand geeft aan dat het plan voor de Oostflank voelt alsof 'er vanuit een arrogante hoogte een prestigieus plan is bedacht dat door de Rotterdamse strot wordt gedouwd'.

Meerdere mensen geven aan dat er niet is geluisterd naar de meerderheid van de participanten. Sommigen vinden dat de participatie voor de oeververbinding volledig mislukt is, omdat het besluit voor een brug vroegtijdig is genomen. Voor een aantal mensen kwamen de plannen als verrassing. Hierdoor is het vertrouwen van burgers in het politieke proces geschaad. Iemand vindt het een gemiste kans dat participanten niet bij het afwegen van de criteria voor besluitvorming zijn betrokken. Iemand vraagt of de gemeente na kennisname van alle bezwaren en waarschuwingen achter de plannen blijft staan. Een ander vindt dat de politiek willens en wetens het woongenoot van bewoners van De Esch (en het Rivium) aantast en dat dit het vertrouwen in de politiek aantast. Het Buurtcollectief De Esch vindt dat de gemeente zich er vaak 'makkelijk' vanaf maakt met een procedurele reactie.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

**) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

In de zienswijzen maar ook eerder al in gesprekken komt naar voren dat het vertrouwen in participatie een flinke deuk heeft opgelopen. We kunnen ons dat voorstellen en hopen dat vertrouwen weer op te bouwen door voortdurend in gesprek te blijven met onze omgeving, te luisteren en te laten zien wat we met zorgen, suggesties en klachten doen.

De kritiek gaat bij MIRT-verkenning Oeververbindingen met name op de timing én de aard van de keuze voor een brug. Voor de participatie voor de Oostflank horen we vooral dat er meer inspraak en langere tijd voor meedenken gewenst was.

Daarnaast is er veel kritiek op het feit dat een groot deel van de participanten een andere mening heeft die niet is overgenomen in de plannen. Soms maken

wij toch een keuze die niet voor iedereen – of zelfs de meerderheid in een bepaald gebied – wenselijk is. Omdat de belangen van woningzoekenden botsen met die van volkstuinbezitters of de leden van sportverenigingen. Of omdat we vinden dat een ingreep voor de stad als geheel het beste is, ondanks dat het op specifieke locaties minder fijn uitpakt. Participatie is wat ons betreft niet hetzelfde als overnemen wat een (groot) deel van de (direct) betrokkenen wil. Dat betekent niet dat uw mening niet telt. De verschillende geluiden en meningen moeten helder zijn voordat het college en de gemeenteraad besluiten nemen. Voor de Oostflank hebben deze geluiden en meningen verwoord in de Omgevingsrapportage, voor de stadsbrug in het Integraal Participatierapport .(oeververbindingen.nl).

De Omgevingsvisie is een document op hoofdlijnen en geeft richting voor de lange termijn (2040). Daarmee ontkomen we er niet aan dat we in een aantal gevallen een procedurele reactie moeten geven; zaken worden dan in een later stadium verder uitgewerkt.

De kritische punten uit de zienswijzen nemen we mee naar de volgende fase, waarin plannen worden uitgewerkt en de omgeving opnieuw betrokken wordt. Voordat we aan de slag gaan met de participatie hiervoor, praten we ook met mensen die een kritische zienswijze over participatie hebben ingediend, om hiervan te leren en te kijken wat we anders kunnen doen.

7. Onduidelijk waarop inspraak mogelijk is

156

Stichting Groenwaarde geeft aan dat gezien het debacle rondom besluitvorming bij de oeververbinding het nu opnieuw onduidelijk is waarop participatie in de zienswijze-periode kan plaatsvinden.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie is het formele besluit om de plannen voor de Oostflank en het voorkeursalternatief voor de stadsbrug, hoogwaardige OV-lijn en station Stadionpark vast te leggen. Afgelopen jaren hebben we vanuit de ontwikkeling van de Oostflank en vanuit de MIRT-verkenning allerlei vormen van participatie en gesprek met betrokkenen georganiseerd.

De zienswijze procedure is de laatste stap in de participatie. De mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze op de herziening van de zienswijze is een wettelijke mogelijkheid die geldt voor het hele document en op alle keuzes. Door het indienen van een zienswijze konden belanghebbenden schriftelijk hun mening geven op de partiële herziening van de Omgevingsvisie Oostflank. De gemeenteraad krijgt inzage in alle zienswijzen en weegt deze mee in haar besluit.

8. Werken aan herstel van vertrouwen

78*), 136, 166, 200, 222, 283, 286, 287, 306, WR1

Meerdere mensen geven aan dat er stappen nodig zijn om het vertrouwen te stellen. Welke aanpassing van management kan aan tijdige toepassing van vernieuwde methodiek en herstel van de dialoog met de omgeving bijdragen? Iemand vraagt of de wethouder bereid is om in de definitieve versie van de Omgevingsvisie expliciet aan te geven waar en hoe de wensen en voorstellen van de bewoners meegenomen zijn en waarom andere voorstellen verworpen zijn.

Op dit moment worden er veel gesprekken gevoerd met wijkraden en bewonersverenigingen over het herstel van vertrouwen, commitment voor de volgende fase en ruimte en spelregels voor participatie. De kritische punten uit de zienswijzen nemen we mee naar de volgende fase, waarin plannen worden uitgewerkt en de omgeving opnieuw betrokken wordt. Voordat we aan de slag gaan met de participatie hiervoor, praten we ook met mensen die een kritische zienswijze over participatie hebben ingediend, om hiervan te leren en te kijken wat we anders kunnen doen.

In de Omgevingsrapportage voor de Oostflank geven we aan op welke onderdelen we voorstellen van de bewoners wel en niet hebben overgenomen.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

9. Specifieke zorgen of vragen van groepen over participatie

Buurtcollectief De Esch
240

Buurtcollectief De Esch noemt dat de kernwaarde ‘we doen het samen’ in de praktijk niet gebeurt. Ze vindt dat de gemeentelijke informatievoorziening onvoldoende is; een deel van de inwoners op de informatiebijeenkomsten is niet of slechts gedeeltelijk op de hoogte van de plannen. Ook geeft het Buurtcollectief aan dat het vertrouwen in de gemeente beschadigd is.

Allereerst willen we het Buurtcollectief bedanken voor hun actieve rol in het informeren van bewoners over de plannen en hen te helpen in het zienswijzen proces. Door de komst van de stadsbrug en het verkeer dat gebruik gaat maken van de brug, verandert De Esch. Voor de aanleg van de brug moet een deel van de oever bij De Esch afgegraven worden. Dit heeft te maken met het veilig en vlot passeren van de brug door de scheepvaart. Dit zijn heftige ingrepen met veel impact. We begrijpen dat dit voor bewoners – die in veel gevallen bewust kozen voor de rust van de wijk – heel vervelend en ingewikkeld is. Velen vinden dat alle nadelen van de plannen in hun wijk terecht komen.

We hebben zowel intern als met kritische indieners van zienswijzen het participatieproces voor De Esch geëvalueerd. De uitkomsten hiervan nemen we mee naar de volgende fase, waarin plannen worden uitgewerkt en de omgeving opnieuw betrokken wordt. We zoeken daarbij naar een manier om tegemoet te komen aan de zorgen en wensen van bewoners. We blijven hierover graag in gesprek met het Buurt-collectief en hopen op verdere goede samenwerking, bijvoorbeeld tijdens het ontwikkelen van het Ambitiedocument voor De Esch.

Om zoveel mogelijk Rotterdammers te bereiken over de plannen, stonden er advertenties in huis-aan-huis bladen, en waren er berichten over de ontwerpplannen in de Staatscourant, op ruimtelijkeplannen.nl, in wijknieuwsbrieven en op sociale media. We weten dat de berichten in de wijknieuwsbrieven zeer goed zijn gelezen en ook de berichten op social media hebben veel mensen (152.000 unieke bezoekers) bereikt. In overleg met de betrokken wijkraden en bewonersorganisaties organiseerden we in de periode dat de herziening Omgevingsvisie ter inzage lag 4 informatiebijeenkomsten. Tijdens deze bijeenkomsten werden de plannen toegelicht en bezoekers attent gemaakt op de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Verder waren we bij enkele door andere georganiseerde bijeenkomsten, zoals het Bloemhof Festival en een overleg van de wijkraad Bloemhof.

Benut bestaande coalitie in De Esch
226, 261

De coalitie van woningbouwcorporatie en ontwikkelaars roept op om de bestaande samenwerking in De Esch te benutten en als uitgangspunt te nemen bij de participatie rondom de planvorming.

We gaan de komende tijd in gesprek met een vertegenwoordiging van de coalitie van woningbouwcorporaties en ontwikkelaars om met elkaar te onderzoeken hoe we hier gezamenlijk vorm aan kunnen geven.

Volkstuinvereniging Kweeklust
171*)

Volkstuinvereniging Kweeklust geeft aan dat de puzzel voor inpassing op het Toepad nog niet af is. We willen graag in overleg.

Wij hebben inmiddels met u gesproken over uw alternatieve voorstel. Wij blijven graag in overleg met u over een goede overgangs- en compensatieregeling.

*) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

Volkstuinvereniging Nut en Genoegen
178

Volkstuinvereniging Nut en Genoegen geeft aan het gevoel in herhaling te vallen. Wij mogen meepraten en meeschrijven, maar daar lijkt het bij te blijven.

We snappen dat het frustrerend is als u het gevoel krijgt dat er niet geluisterd wordt. We nemen deze kritiek ter harte. In (formele) reacties of omgevingsrapportages laten we als gemeente zien wat we met de opbrengst uit de participatie hebben gedaan.

Reactie op het participatieproces door wijkraden
WR0, WR1, WR 3, WR4

Wijkraad Kralingen geeft aan dat vertrouwen in elkaar een voorwaarde is om bewoners meer bij het maken van de stad te betrekken. Neem de bewoners – hun expertise en creativiteit – serieus en gebruik die in de verdere uitwerking van de plannen. Wijkraad Lage Land geeft aan dat de Omgevingsrapportages goed beeld geven van het uitgebreide participatietraject, maar roept op om meerdere informatiebijeenkomsten in het gebied te organiseren waarin we bewoners meer worden genomen met de plannen. Wijkraad Vreewijk geeft aan dat de fundamentele zorgen en vragen onbeantwoord bleven en roept de gemeente op deze zorgen serieus te nemen.

De wijkraad Bloemhof geeft aan dat participatie- en informatievoorziening onder de maat was, vanwege de opzet van de bijeenkomsten.

We herkennen de zorgen van de wijkraden. Op de korte termijn organiseren kort na verschijnen van de Nota van Beantwoording spreekuren waarin indieners van zienswijzen de mogelijkheid een toelichting te krijgen en vragen te stellen. Ook worden bewoners via de wijknieuwsbrieven en social media kanalen op de hoogte gebracht van de wijzigingen. Op dit moment voeren we veel gesprekken om te leren van de afgelopen fase en lessen te trekken voor het vervolg.

AVVN Samen natuurlijk tuinieren
195

AVVN Samen natuurlijk tuineren geeft aan dat er niet is geluisterd naar de zorgen van de volkstuinverenigingen in het gesprek met wethouder Zeegers. De brief om het bestuurlijk voornemen te bevestigen lag al klaar, denken zij. Zij vinden dat geen participatie!

Wij begrijpen dat het voorstel om volkstuincomplexen op te heffen of te verkleinen pijnlijk is. Volkstuinen zijn van waarde voor de stad en voor de gebruikers, zoals in verschillende nationale en internationale onderzoeken is aangetoond. Ze hebben landschappelijke en groene waarde. De tuinen zijn belangrijk voor de biodiversiteit en – als onderdeel van grotere structuren – voor de ecologische netwerken. Volkstuinen hebben een sociale functie, bieden ruimte voor gezond gedrag en ruimte voor waterberging bij hevige regenbuien.

Desondanks vinden we het vanwege de woningnood in Rotterdam gerechtvaardigd om enkele (van de 44) volkstuincomplexen op te heffen zodat er ruimte komt om woningen te bouwen. We hebben een grote opgave als stad - we staan voor de uitdaging 70.000 woningen te bouwen voor 2040. Woningen die hard nodig zijn voor ontzettend veel mensen die geen passende woning kunnen vinden.

In de brief die na het bezoek van wethouder Zeegers aan de volkstuinverenigingen is gestuurd, werd deze afweging door de wethouder toegelicht. Er was nog geen sprake van een collegebesluit, maar tijdens het gesprek hebben we duidelijk aangegeven dat er sprake was van een bestuurlijk voornemen.

Uitnodiging voor bezoek
84, 111, 244, 239, 286

Meerdere mensen nodigen de gemeente uit om te komen kijken op onze volkstuin. Zij geven aan ‘wij laten u graag u dit mooie natuurgebied zien!’

Dank voor de uitnodiging. Verschillende medewerkers van de gemeente en bestuurders zijn meermaals bij de verschillende volkstuinen op bezoek geweest. We herkennen dus zeker de mooie natuur en de rijke biodiversiteit die u beschrijft. De keuze voor opheffing vinden wij ook een pijnlijke.

Dienstreis naar oplossingen met veerponten in Amsterdam
180

Comité Bres nodigt wethouder Karremans uit voor een dienstreis om de oplossing met veerponten in Amsterdam te kijken.

Wethouder Karremans heeft deze uitnodiging eerder van u ontvangen. De oplossing voor veerponten is in de MIRT-verkenning besproken, en is niet als alternatief onderzocht. Dit heeft er onder meer mee te maken dat we inzetten op een goede OV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom met voldoende capaciteit waarvoor een vaste oeververbinding nodig is. We zullen daarom niet op uw uitnodiging ingaan.

Hoogbouw in De Esch
287

Iemand vindt een maquette voor hoogbouw in De Esch broddelwerk.

Wij vermoeden dat u doelt op de maquette die is gemaakt door private initiatiefnemers uit Kralingen en De Esch. Deze maquette is geen initiatief of eigendom van de gemeente en is geen weerspiegeling van de plannen zoals nu worden vastgelegd in de partiële herziening Omgevingsvisie.

Betrokkenheid bewoners Drinkwaterweg
73, 128, 136

Ga het gesprek aan met bewoners van de Drinkwaterweg. Meerdere mensen vragen hierom. Zij vinden dat ze nu te dwingend worden geïnformeerd. Dat is niet hoe ze met de gemeente om willen gaan.

De uitnodiging om in gesprek te gaan met de bewoners aan de Drinkwaterweg hebben we aangenomen.

Cralingheroort
110*)

De Stichting Cralingheroort is van mening dat niet alleen de projectorganisatie, maar ook andere belanghebbenden betrokken hadden moeten worden bij de onderzoeksvragen die dit jaar aan MARIN zijn gesteld.

We hebben de stichting Cralingheroort uitgenodigd om deel te nemen aan de Omgevingstafel voor de stadsbrug, HOV en station Stadionpark, voor de volgende fase (planning- en studiefase). De Omgevingstafel heeft een adviserende rol in de planning- en studiefase van de stadsbrug, OV-lijn en station Stadionpark. Aan de Omgevingstafel worden verschillende belangen vertegenwoordigd. Cralingheroort kan hier vanuit het belang van de bewoners van De Esch adviseren over de verdere uitwerking van de plannen. Op dit moment zijn er nog geen nadere vragen aan MARIN gesteld.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Betrokkenheid bewoners Koningslaan
153

Iemand geeft aan dat het meenemen van bewoners op de Koningslaan te beperkt was. Ook was het te kort dag om tot goede organisatie te komen om een goede zienswijze in te dienen.

In 2021 en 2022 hebben we actief gezocht naar deelnemers voor de participatie. Hierin hebben we gebiedscommissies/wijkraden, maatschappelijke organisaties, verenigingen en betrokken bewoners actief benaderd. Omdat er nog geen plannen lagen, was het soms best zoeken naar bereidheid om deel te nemen aan de sessies. De groep eerder betrokkenen hebben we regelmatig geïnformeerd over de stand van zaken en bijeenkomsten. In 2023 hebben we direct geraakte stakeholders, zoals sport- en volkstuinverenigingen actief geïnformeerd. Dit hebben we niet specifiek gedaan voor de bewoners langs het beoogde tramtracé. Dit heeft er deels mee te maken dat het tracé voor deze nieuwe HOV-lijn niet vastligt en meer onderzoek vraagt. Achteraf gezien was het netjes geweest hier al in eerder stadium actiever contact over te zoeken. Inmiddels is ook in de stukken voor de herziening van de Omgevingsvisie duidelijker

aangegeven dat het doortrekken van de HOV-lijn naar Alexander in de Omgevingsvisie nog verder onderzocht moet worden voordat er keuzes worden gemaakt. We hebben de bewoners van de Koningslaan uitgenodigd om in gesprek te gaan en afspraken te maken over de verdere betrokkenheid.

Bloemhof
302

> Corporatie Woonstad houdt een pleidooi om huidige bewoners en buurten als uitgangspunt te nemen. De gemeente zou regie moeten nemen om samen met bewoners, wijkraad, corporaties en andere partners problemen en oplossingen te definiëren. Gebruik de gezamenlijke ontwerpkracht. Specifiek voor Bloemhof-Zuid is het verzoek een gezamenlijke probleemdefinitie op te stellen, als basis voor een gezamenlijke toekomstvisie en stappenplan. Voorstel om voor Bloemhof-Zuid een designstudio in te zetten, waarin in een gestructureerde maar flexibele omgeving alle deelnemers kunnen experimenteren en innovatieve ideeën verkennen.

Wij kunnen ons goed vinden in het pleidooi van Woonstad. We streven ernaar om de Oostflank te ontwikkelen volgens het principe van 'goede groei'. We vinden het belangrijk om verder te bouwen op de karakteristieken en het DNA van de bestaande stad als identiteitsdragers van de toekomst. Daarnaast gaan we uit van 'samen stad maken': met bewoners, gebruikers en ontwikkelaars geven we invulling aan de ontwikkeling van de stad.

Bij de ontwikkeling van de visie voor de Oostflank hebben we dit ingevuld met onze omgevingsaanpak in verschillende fases. In de omgevingsrapportage staat een uitgebreid verslag van alle georganiseerde bijeenkomsten. We hebben onder andere gebruik gemaakt van een spelsimulatie (serious game) om samen met bewoners en gebruikers het gesprek te voeren over verstedelijking en investeringen in de kwaliteit van de leefomgeving. Ook in de volgende fases zullen we actief op zoek gaan naar manieren om met de wijkraden, bewoners en partners te komen tot een goede uitwerking van de plannen.

Creatieve ideeën hoe het anders kan
124, 130, 136, 166, 222, 226, 235, 250, 266, 286, 287, 300

> Meerdere mensen stellen voor bewoners een Omgevingsvisie te laten maken met steun van ambtenaren. Kralingen aan de Maas geeft aan bewoners en lokale organisaties een grote stem in de toekomstplannen van de stad te geven. Deze tijd vraagt om nieuwe structuren: hoe inspirerend om dáármee mét de bewoners de ontwikkelingen in de stad aan te gaan! Ik verzoek u op grond van het bovenstaande om nieuwe burgerinspraak te organiseren, waar burgerprofessionals - betrokken bewoners die hun buurt door en door kennen - de wijk vormgeven.

> Een aantal mensen zou het een goed idee vinden een Raad van Tegenspraak te installeren.

We hebben veel waardering voor de ideeën en suggesties in de zienswijzen. Een aantal van de aangedragen punten zien we terug in de uitgangspunten van het participatiebeleid van de gemeente (zie Meedenken en meedoen | Rotterdam.nl) en ook in de aanpak voor de Oostflank en de MIRT-verkenning Oeververbindingen. Zowel voor de Oostflank als voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen hebben we verschillende vormen van participatie ingezet om tot het goede gesprek te komen en kennis en ervaring van bewoners en gebruikers in het gebied te benutten. Bij de MIRT-verkenning Oeververbinding zaten bijvoorbeeld 'burger-professionals' aan tafel in verschillende expertgroepen.

Het participatieproces voor de partiële herziening van de Omgevingsvisie wordt met deze Nota van Beantwoording en de besluitvorming in de gemeenteraad afgerond.

In de volgende fase worden de verschillende plannen uit de Omgevingsvisie uitgewerkt. Dat doen we per deelgebied of project en samen met de omgeving. Er is dan volop ruimte voor participatie. In welke vorm en of er meegedacht of meebeslist kan worden, is nog niet bekend.

Hoofdstuk 4. Waarom verstedelijken in de stad en de Oostflank?

1. We kiezen voor goede groei

34, 46, 47, 78*), 79, 107, 112, 163, 178, 216, 250, 287, 302

Veel mensen vragen zich af wat goede groei inhoudt; waarom er in de Oostflank zoveel woningen moeten komen en wat dit doet met de leefbaarheid. Ook is men van mening dat de Omgevingsvisie te veel op economisch belang is gebaseerd. In sommige zienswijzen wordt erop gewezen dat het belangrijk is nieuwe ontwikkelingen aan te sluiten bij de bestaande buurten met hun sociale structuren zodat nieuwe buurten niet op zichzelf staan. Een aantal indieners is van mening dat er in deze Omgevingsvisie te veel nadruk ligt op woningen en te weinig op groen. De grote behoefte aan woningen moet uiteindelijk niet de kwaliteit en de leefbaarheid van de nieuw te bouwen woningen en hun omgeving volledig tenietdoen.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

Goede groei wordt in de vastgestelde Rotterdamse Omgevingsvisie omschreven en is in de herziening Oostflank verder uitgewerkt. Er staat: "Verdichting als motor voor een sterke wijk, stad en regio. Verdichten met oog voor de identiteit van de wijken, voortbouwend op bestaande kwaliteiten. Dat is goede groei!

Voor goede groei stellen we de drie ambities centraal: ongedeelde stad, sterke centra, en vitale stadswijken. De drie ambities helpen ons bij meerdere transities en grote veranderingen waar we voor staan: die van energie, grondstoffen, klimaat, mobiliteit en zorg. Zo bouwen we aan een meer inclusieve stad. Ontwikkelingen voldoen vanzelfsprekend aan hoge standaarden op het gebied van milieu, voorzieningenstructuur en leefomgevingskwaliteit.

Voor een goede groei van de Oostflank:

- Bouwen we verder op de karakteristieken en het DNA van de bestaande stad als Identiteitsdragers van de toekomst.
- Ontwikkelen we vanuit 2 perspectieven: wat levert het op voor de stad en wat levert het op voor de Rotterdammer?
- Gaan verdichting (bouwen van meer woningen) en verbeteren van de bereikbaarheid altijd hand in hand met voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte en/of leefkwaliteit. Waar we verdichten, versterken we de stad.

We proberen Rotterdam op een gebalanceerde manier te laten groeien. Niet het economisch belang staat voorop, maar juist het algemeen belang (zoals in de Donut-economie). In onze ogen is het ontwikkelen van een visie voor een groot deel een vraagstuk van meerdere doelen in balans brengen, en niet het kiezen van één leidend thema. Er is niet alleen aandacht nodig voor thema's zoals bodem en water sturend, ook moeten we oog hebben voor voldoende woningen, bereikbaarheid voor mensen die dat nodig hebben en

economische kracht van onze stad en regio. Het maken van een visie is dan ook het zoeken naar de balans tussen al deze belangen en soms afgewogen keuzes maken, als niet alles tegelijk op dezelfde plek kan.

Wij denken dat stedelijke verdichting goed kan samengaan met vergroening en met het verrijken van natuur en bodemleven. Daarom is er een aantal gebiedskeuzes gemaakt op het gebied van groen en water. Deze gebiedskeuzes zijn leidend voor de verdere uitwerking. In de herziening Omgevingsvisie wordt voorgesteld om groen toe te voegen op meerdere schaalniveaus. Hierin worden ook de natuurwaarden die verloren gaan door het opheffen van volkstuinen meegenomen.

Honingerdijk-Oostzeedijk
46

Iemand verzoekt Goede Groei concreet te maken met een duidelijk programma van eisen voor de Oostflank, specifiek in relatie tot leefkwaliteit omliggende buurten als Honingerdijk-Oostzeedijk.

De Honingerdijk-Oostzeedijk bevindt zich net op de grens van het plangebied van de Oostflank. We proberen de buurten die grenzen aan het plangebied zo goed mogelijk mee te laten profiteren van de ontwikkelingen.

Voor de buurt Honingerdijk-Oostzeedijk gaat het dan om:

- Een betere oversteek voor langzaam verkeer tussen de Honingerdijk, Abram van Rijckevorselweg en de Burgemeester Oudlaan.
- De aanleg van een rivierpark tussen de Oude Plantage en Polder De Esch, inclusief een verbetering van het huidige park van de Oude Plantage. Voor nadere toelichting van de plannen voor de Oude Plantage verwijzen wij naar Oude Plantage | Rotterdam.nl.
- Betere bereikbaarheid van de buurt door de komst van de nieuwe brug en hoogwaardige OV-lijn, waarbij we bij het uitwerken van de plannen opletten dat er geen nieuwe barrières komen.

Wijkvisie Kralingen-Oost
107, 306

De Bewonersorganisatie Kralingen-Oost hanteert de BKO-Wijkvisie Kralingen-Oost, 2022-2032 ‘Kralingen Van Bos tot Maas’ als uitgangspunt voor hun zienswijze. De BKO-wijkvisie geeft het toetsingskader om plannen te beoordelen en is geschreven vanuit een drietal kaders:

1. Ruimtelijke ordening, waarbij de verdergaande verstedelijking wordt getoetst aan verdere verbinding tussen deelgebieden, groei van voorzieningen voor onderwijs, sport, cultuur en zorg en investeren in de leefkwaliteit.
2. Stedenbouw/wonen, waarbij verdichting van bebouwing in nu bestaande groengebieden onwenselijk is gebleken vanuit het karakteristieke van onze wijk. Kralingen-Oost is een karakteristieke wijk met een historische uitstraling, grotendeels beschermd stadsgezicht. Kralingen-Oost is een diverse stadskern in het groen, met het Kralingse Bos op loopafstand, dat ook meer dan genoeg biedt om te werken, sporten en studeren.
3. Verkeer/milieu, waarbij de oeververbinding een toename van onveilige infrastructuur, verkeersintensiteit en doorstroomgebied voor de Kralingse Zoom betekent, die in volledige tegenspraak is met de door ons betitelde ‘groene verbinding’ en die milieutechnische aspecten verergert zoals fijnstof, lawaai en vermindering van groen.

Wij begrijpen de uitgangspunten uit de wijkvisie van de BKO. We houden daarom rekening met het historische karakter van Kralingen-Oost, maar willen wel bouwen rond de OV-knoop Kralingse Zoom, onder andere op de Brainparken. Ook herkennen we de zorgen over verkeersveiligheid en toenemend autoverkeer door de komst van de nieuwe stadsbrug. Daarom hebben we aandacht voor de veiligheid en oversteekbaarheid van belangrijke infrastructuren en houden hier rekening mee in de uitwerking van de plannen.

2. Waarom meer woningen in de stad?

47, 70, 110*), 112, 178, 190, 211, 236, 239

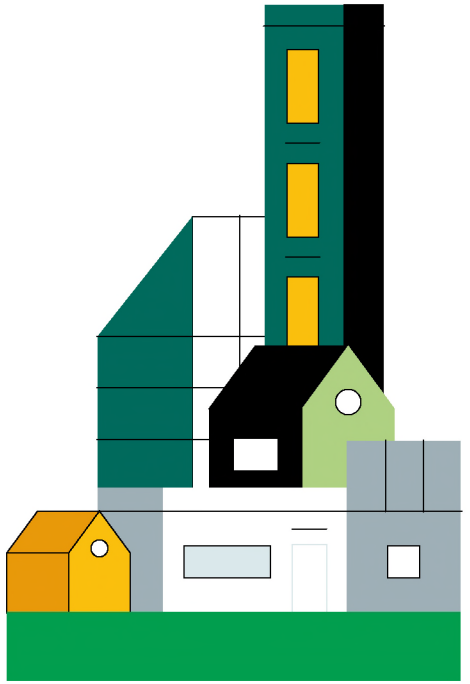
Meerdere mensen vragen zich af of er geen alternatieven zijn voor de woningbouw in de stad. Zijn er geen betere alternatieven, bijvoorbeeld het verplaatsen van een bedrijventerrein? Waarom moeten er in de stad meer woningen worden gebouwd dan in het buitengebied.

Uit onderzoek blijkt dat er in de periode tot 2040 ongeveer 70.000 extra woningen nodig zijn. Dit zijn woningen voor Rotterdammers. Maar ook voor veel mensen die in Rotterdam willen wonen, maar geen plek kunnen vinden. Voor die groepen willen we bouwen. Klik hier voor meer informatie.

Bouwen in de stad is naar onze overtuiging de meest duurzame keuze, omdat we daarmee de groene gebieden rondom de stad kunnen behouden. Ook kan je zo de voorzieningen en de kwaliteit van de stad het beste benutten. Door de kortere afstanden tussen wonen, werken en voorzieningen in de stad zullen bovendien meer mensen gebruik maken van openbaar vervoer of andere duurzame vormen van vervoer. Door buiten de stad te bouwen, kan er juist meer autoverkeer komen in de wijken en op de (snel)wegen, en daarmee meer vervuiling en overlast.

Rotterdam bouwt niet alleen in de Oostflank. Zo wordt er veel gebouwd in de binnenstad en transformeren oude havengebieden zoals Merwe-Vierhavens in nieuwe stadsdelen. Buiten de stad wordt beperkt gebouwd, zoals in de Zuidplaspolder.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287



3. Waarom meer woningen in de Oostflank?

23, 35, 40, 47, 56, 59, 61, 64, 70, 83, 95, 110*), 121, 166, 204, 244, WR0

Waarom moet er in de Oostflank verstedelijkt worden en moet alles wijken voor woningbouw? Meerdere mensen maakt zich zorgen dat verdere verstedelijking ten koste gaat van prettig wonen. Meerdere mensen hebben er begrip voor dat er nieuwe huizen komen om de woningnood op te lossen, maar het lijkt erop dat op ieder vrij plekje woningen worden gebouwd en dat groen, het natuurgebied De Esch, sportvelden en volkstuinen verloren gaan. Kijk niet alleen naar de Oostflank, maar ook naar andere plekken in de stad.

Natuurlijk moet niet 'alles' wijken voor woningen. Zo blijft in het gebied het areaal voor sport behouden en gaat de verstedelijking nauwelijks ten koste van openbaar groen. Daarnaast voegen we veel groen toe, komen er nieuwe voorzieningen en ruimte voor werkgelegenheid. Met de Omgevingsvisie werken we aan 'goede groei' van de Oostflank en Rotterdam. We proberen de stad op een gebalanceerde manier te laten groeien. Niet het economisch belang staat voorop, maar juist het algemeen belang.

De druk op de woningmarkt van Rotterdam neemt al jaren toe. Dat komt onder andere doordat heel veel mensen die in Rotterdam werken er ook graag willen wonen. De ruimte in de stad is beperkt, daarom bouwen we in steeds hogere dichtheden met relatief minder grondgebonden woningen. Zo komen we tegemoet aan de behoefte aan woningen, terwijl we de open ruimte rondom de stad proberen vrij te houden. Rotterdam bouwt niet alleen in de Oostflank. In de binnenstad wordt flink gebouwd en we transformeren oude havengebieden zoals Merwe-Vierhavens in nieuwe stadsdelen.

De nieuwe brug en de komst van 30.000 woningen, voorzieningen en banen bieden kansen. Verdichting als motor voor een sterke wijk, stad en regio. Maar wel bouwen met oog voor de identiteit van de wijken, voortbouwend op bestaande kwaliteiten. We zoeken naar manieren om functies te combineren, maar soms kan niet alles tegelijk op dezelfde plek. Dan moeten er keuzes gemaakt worden, die we niet uit de weg gaan. Keuzes die pijnlijk kunnen zijn als het over jouw sportclub of volkstuin gaat.

Verdichting binnen de bestaande stad gaat zorgen voor veranderingen in de leefomgeving. Meer woningen betekent dat mensen die nu niet of met veel moeite een huis vinden, straks wel een geschikte woning kunnen krijgen. Meer woningen betekent ook meer draagvlak voor voorzieningen zoals winkels en scholen. Tegelijkertijd komen er meer mensen in hetzelfde gebied, wat niet voor iedereen wenselijk is. In deze herziening van de Omgevingsvisie doen we op hoofdlijnen uitspraken over locaties en aantallen voor nieuwe woningen. De exacte invulling wordt in de volgende fase, de planning- en studiefase uitgewerkt. Een zorgvuldige analyse van bestaande kwaliteiten is hierbij essentieel, net zoals het betrekken van de mensen in de wijken waar het om gaat.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Herzie de Omgevingsvisie ook voor de Westflank

101, Wijkraad Het Lage Land-Prinsenland en 's-Gravenland WR0

Iemand vraagt om ook aan de slag te gaan met de Westflank. De prognoses die de gemeente hanteert voor de groei van het aantal Rotterdammers blijken in de praktijk structureel te laag. Rotterdam is populair! Gevraagd wordt daarom om naast het verhogen van de bouwambitie in de Oostflank, in de tweede helft van dit jaar te starten met een partiële herziening van de Omgevingsvisie Rotterdam voor de Westflank. Kijk niet alleen naar de Oostflank, maar ook naar andere plekken in de stad.

We delen de visie om in te zetten op binnenstedelijk bouwen. De bouwopgave van Rotterdam tot 2040 bedraagt maar liefst 70.000 woningen. Om dat aantal te halen zijn veel meer locaties nodig dan de Oostflank alleen. Andere plekken zijn de binnenstad, De Rijnhaven en locaties aan de Oude Lijn, de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. Hiertoe behoren onder andere de Van Nelleknoop en Merwe-Vierhavens (M4H) in Rotterdam-West. Voor deze gebieden lopen aparte planprocessen, die op dit moment geen partiële herziening van de Omgevingsvisie vragen. De herziening voor de Oostflank was nodig omdat hier systeemkeuzes op de schaal van de hele stad worden gemaakt die om verankering vragen in de Omgevingsvisie.

Positief over woningbouw

2, 308

Meerdere mensen vinden dat er een recht bestaat op huisvesting en dat huisvesting een maatschappelijk belang is. Zij kunnen ermee instemmen om nu volkstuinen weg te halen en daar huizen te bouwen.

Hartelijk dank voor uw reactie en het onderschrijven van de opgave om te zorgen voor voldoende woningen voor onze inwoners. Helaas is het binnen de beschikbare ruimte niet mogelijk om alle ambities te realiseren én alle huidige functies te behouden. Op een aantal plekken stellen we stevige keuzes voor. Keuzes met effect op de huidige bewoners en gebruikers. Toch stellen we u voor deze keuzes te maken, omdat we denken dat het voor de stad en het gebied als geheel op lange termijn de beste keuze is. We zijn blij dat u deze afweging kunt begrijpen, ondanks dat het voor u als volkstuinbezitter wellicht nadelig uitpakt.

Behoud van landschap rondom de stad en samenhang met ontwikkelingen van buurgemeenten

23, 138, 145, 247

Hoe zorgt Rotterdam ervoor dat aanpalende gemeenten zoals Capelle aan den IJssel, Berkel en Bleiswijk met een eigen beleid ook hun verantwoordelijkheid nemen? Ook zijn meerdere mensen geïnteresseerd in de samenhang van programmering van buurgemeentes en samenwerking met deze buurgemeentes.

De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het woonprogramma in de hele provincie. Zij bepaalt of steden en dorpen kunnen uitbreiden en bewaakt de onderlinge samenhang. Zie Regionale Realisatieagenda's Wonen - Provincie Zuid-Holland. Rotterdam kan geen uitspraken doen over concrete vastgoedontwikkelingen in omliggende gemeenten.

Wel overleggen we regelmatig met onze buurgemeenten over de effecten van de ontwikkelingen van de Oostflank en de ontwikkelingen bij de buurgemeenten (bijvoorbeeld Rivium in Capelle aan den IJssel). Er is aandacht voor het behoud van groen rondom de stad. Ook verkeerseffecten worden gezamenlijk bekeken, om eventuele nieuwe knelpunten samen op te lossen.

4. Gebiedsspecifieke vragen

Meerdere mensen vragen toelichting en argumenten voor ontwikkelingen binnen specifieke gebieden of voorzieningen in de Oostflank. Deze worden hieronder behandeld.

Impuls voor Zuid
137*)

Iemand geeft aan dat een impuls voor Zuid verder gaat dan het bereikbaar maken van voorzieningen op de noordoever.

Wij zijn het eens dat voor het ontwikkelen van Rotterdam-Zuid meer nodig is dan een oeververbinding en/of OV-verbinding. De gemeente Rotterdam werkt met een aantal partijen al jaren aan het verbeteren van Rotterdam-Zuid, met speciale aandacht voor woonkwaliteit, opleidingsniveau en arbeidsparticipatie. Zie bijvoorbeeld www.nprz.nl/. Investeringen in de fysieke leefomgeving, ook op het gebied van voorzieningen, worden onder andere zichtbaar rond Zuidplein. Hier dragen een nieuw theater, een nieuw zwembad en een nieuw busstation bij aan Zuidplein als het hart van Zuid. In Stadionpark is afgelopen jaren al volop geïnvesteerd in sportaccommodaties. Dit gebied zal zich komende jaren nog verder ontwikkelen. En enige tijd geleden is het oude Zuiderziekenhuis verbouwd tot het eerste categoriale gymnasium van Zuid. In de Rijnhaven wordt een park met strand gerealiseerd. Deze opsomming is niet compleet, maar laat wel zien dat er door vele partijen volop wordt geïnvesteerd in Rotterdam-Zuid. De nieuwe multimodale stadsbrug (voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, en (beperkt) auto) tussen IJsselmonde en Kralingen zorgt ervoor dat circa 10.000 banen binnen 45 minuten bereikbaar zijn vanuit de focuswijken van Rotterdam-Zuid. Hierdoor worden de kansen voor Rotterdammers vergroot. Behalve banen, worden ook onderwijsplekken en voorzieningen beter bereikbaar.

*) Zienswijze 137 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 148

Bouwen langs het spoor
82

ProRail vraagt om rekening te houden met schaduwwerking op panden van ProRail.

In de volgende fase werken we de exacte locaties waar woningen komen verder uit. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten woningen te bouwen. De exacte locaties waar gebouwd gaat worden, moeten nog verder worden uitgewerkt. Die uitwerking vindt niet plaats voor de hele Oostflank, maar per deelgebied. Wensen van ProRail met betrekking tot bezonning en schaduwwerking zullen in de vervolgfase worden meegenomen. ProRail is ook betrokken bij de planvorming in de vervolgfase.

Verdichting in De Esch
30, 31, 38, 73, 70, 74, 131, 140, 157, 158, 163, 172, 181, 184, 187, 210, 214, 226, 227, 235, 238, 240, 283, 293

Meerdere mensen vinden dat er geen ruimte is voor zoveel extra woningen in De Esch. Ze uiten hun zorg over bouwen in een deel van het groengebied tussen de Buitenbassinweg en de Drinkwaterweg.

Wij hebben begrip voor de zorgen van de bewoners van De Esch over de veranderingen in hun wijk. Onze ambitie is - zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie - om binnen de bestaande stad te verdichten. Dit proberen we op zo'n manier te doen dat de bestaande stad er ook van kan profiteren. We bouwen daarbij voort op de karakteristieken en het DNA van de bestaande stad als identiteitsdragers van de toekomst. Voor De Esch geldt dat de wijk door de nieuwe brug en HOV-lijn een andere, meer centrale positie in de stad krijgt. Dat brengt kansen, maar ook uitdagingen met zich mee. Wij denken dat per saldo De Esch erop vooruit kan gaan, mits de plannen zorgvuldig worden uitgewerkt en recht doen aan de karakteristieken van dit deel van de stad: een rustige en groene woonwijk aan de rivier.

Op dit moment kampt De Esch met een aantal problemen:

- Het draagvlak voor het winkelcentrum, de basisschool en een aantal voorzieningen in de wijk is eigenlijk te laag. De toekomst van deze voorzieningen staat daarmee onder druk.

- De Esch vergrijst. Dat maakt de noodzaak voor het behoud van een winkelcentrum in de wijk alleen maar groter.
- Vergrijzing brengt ook een vraag naar goede seniorenwoningen met zich mee.
- De nabijheid van de Erasmus Universiteit in combinatie met het tekort aan studentenhuisvesting geeft extra druk op de woningen in De Esch (verkamering).
- De Esch is hoofdzakelijk gebouwd in de jaren 80. De woningen voldoen niet aan de duurzaamheidseisen van nu en de openbare ruimte begint sleets te raken.

De plannen voor de Oostflank spelen in op deze problemen én op de potentie van de wijk:

- Verdichting in en aan de randen van De Esch vergroot het draagvlak voor winkelcentrum, voorzieningen en school.
- Bij de bouw van de juiste woningen (betaalbaar, voor onder andere senioren en gezinnen) krijgt de wijk een meer evenwichtige bevolkingsopbouw.
- Bouw van studentenhuisvesting, bijvoorbeeld op locatie Toepad (en ook elders in de Oostflank) zorgt voor minder verkamering in bestaande wijken, waaronder ook De Esch.
- Verdichting in De Esch brengt investeringen met zich mee om de openbare ruimte op te knappen.

In de herziening van de Omgevingsvisie benoemen we De Esch als zoekgebied lichte verdichting, met een bandbreedte van het aantal woningen. Voor het westelijke deel van De Esch stellen we een verdichting met een indicatieve bandbreedte van 550 tot 950 woningen voor. Waar die woningen precies komen en hoe die eruitzien, is onderdeel van de vervolguitwerking. U kunt denken aan het optoppen van bestaande gebouwen waarmee het bestaande vastgoed meteen opgeknapt kan worden, maar ook aan nieuwbouw op strategische locaties. De komende jaren willen we nadrukkelijk samen met bewoners en vastgoedeigenaren in de wijk een plan uitwerken, waarmee we de ambities voor De Esch waar kunnen maken.

Tijdelijke studentenwoningen Toepad 110*)

Iemand vraagt een toelichting op de plannen om bij het Toepad een tijdelijke wooncampus met containers aan te leggen voor studenten. Om hoeveel woningen gaat het en voor welke studenten zijn ze bestemd?

Het klopt dat er plannen zijn voor tijdelijke (studenten) woningen ten noorden van de Joodse Begraafplaats. Het gaat om ongeveer 400 woningen. Deze worden ontsloten via het fietspad richting het Toepad en de Autostrada. Er zijn geen uitspraken gedaan over welke studenten er zouden kunnen komen wonen. Omdat het om tijdelijke woningen gaan, staan deze niet vermeld op de Omgevingsvisiekaart. Het aantal van 2.500 woningen dat in de zienswijze genoemd wordt, gaat waarschijnlijk over de aanpak studentenhuisvesting voor heel Rotterdam.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

5. Het Lage Land en Prinsenland

25, 127, 216, 217, 292, Wijkraad Het Lage Land-Prinsenland en 's-Gravenland WR0

> Meerdere mensen vragen om minder verdichting van het Lage Land. Dit past niet bij het versterken van het karakter. Zijn er geen andere locaties mogelijk?

In de volgende fase werken we de exacte locaties waar woningen, bedrijven en voorzieningen komen verder uit. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen.

Voor Het Lage Land geldt dat de wijk langzaam een andere positie in de stad krijgt. Door betere verbindingen voor langzaam verkeer en groene routes naar het Kralingse Bos wordt de wijk steeds meer onderdeel van de stad.

Hierdoor ontstaan kansen maar ook uitdagingen. Een van die kansen is dat Lage Land door de nieuwe openbaarvervoerlijn aantrekkelijk wordt voor binnenstedelijke verdichting. De wijk zelf kan hiervan profiteren door meer geschikte woningen voor verschillende doelgroepen, die nu moeilijk aan een woning kunnen komen. Ook zorgen meer woningen dat er meer draagvlak voor voorzieningen als winkels en onderwijs is. Het Lage Land is een wijk met een open en groen karakter. De uitdaging is ervoor te zorgen dat deze kwaliteiten blijven bestaan.

Tijdens het participatietraject zijn een groot aantal verstedelijkingsvarianten besproken, waarvan een (groot) deel is overgenomen. Niet alle locaties zullen op enthousiasme kunnen rekenen. Maar soms is het nodig keuzes te maken. Bijvoorbeeld als niet alles tegelijk op dezelfde plek kan. Deze keuzes kunnen moeilijk zijn, maar worden gemaakt om de stad ook in de toekomst leefbaar te houden.

Voor de wijken Prinsenland en Het Lage Land samen stellen we een indicatieve verdichting van 1.750 tot 2.450 woningen voor. Bouwen van woningen gaat in deze wijken nauwelijks ten koste van openbaar groen. In de herziening van de Omgevingsvisie stellen we ook voor om openbaar groen toe te voegen. En we kiezen voor een forse verdichting in de Alexanderknoop. We willen de Alexanderknoop transformeren naar een gemengd stedelijk centrum met functies voor de regio en voor de omliggende wijken. We gaan in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden deze plannen verder uitwerken.

Boszoom

292, Wijkraad Het Lage Land-Prinsenland en 's-Gravenland WR0

> Meerdere mensen vragen om de achtergrond van de keuzes voor de Boszoom. Sportvelden en volkstuincomplex De Venhoeve zouden moeten wijken om plaats te maken voor woningen en een tramtracé. Dat is een forse aanslag op het ruimtelijk concept van Prins Alexander.

Plekken om woningen te bouwen, zoeken we in de buurt van hoogwaardig openbaar vervoer. Op de langere termijn (na 2035) willen we de nieuwe openbaarvervoerlijn vanaf Kralingse Zoom door trekken naar de Alexanderknoop. Daardoor ontstaat er een kans om het gebied bij de Boszoom te ontwikkelen. Dit betekent dat we nieuwe woningen gaan ontwikkelen én zorgen voor logischer, aantrekkelijker en sociaal veiligere routes tussen Lage Land en Prinsenland en het Kralingse Bos. Bijvoorbeeld via de Prinsenlaan, die getransformeerd wordt tot Bos-as tussen het Schollebos en het Kralingse Bos. Prinsenland en het Lage Land komen zo steeds nadrukkelijker aan het Kralingse Bos te liggen. Door nieuwe woningen komt er plek voor mensen die nu moeilijk een huis vinden. En de wijk profiteert doordat meer woningen zorgen voor meer draagvlak voor voorzieningen, zoals winkels en scholen. De doorgetrokken openbaarvervoerlijn zorgt dat ook het westelijke deel van het Lage Land en Prinsenland beter ontsloten wordt. Deze ontwikkeling betekent wel dat een aantal sportcomplexen naar een nieuwe locatie aan het Koperpad gaat. Onder andere op basis van de binnengekomen zienswijzen hebben wij er daarnaast voor gekozen om VTV De Venhoeve te behouden.

Terbergsehof
58, 175, 270

Meerdere mensen menen dat Terbregsehof in de plannen een verkeerde status heeft gekregen.

We begrijpen de zorgen en leggen graag verder uit wat we voor ogen hebben met de aanduiding voor het Terbregsehof. Het is niet de bedoeling om de woningen die er nu staan, weg te halen. De woningen op de huidige locatie kunnen gewoon blijven. Wel zien we in de omgeving ruimte om recreatieve functies en/of bedrijvigheid met een groen karakter een plek te geven. Dit is in de legenda van de kaart van de Omgevingsvisie aangegeven met 'Zoekgebied recreatie/ bedrijvigheid met groen karakter'.

Turfweg
119

Iemand vraagt zich af wat 'nieuwe verdichting' in de Turfweg betekent.

Naar aanleiding van onder andere zienswijze 119 passen we de kaart aan. We verwijderen de arcering van 'zoekgebied verdichting' in de omgeving van de Turfweg.

Bloemhof en Hillesluis
Wijkraad Bloemhof WR3

Iemand vindt dat de term 'lichte verdichting' verhullend taalgebruik; de mate van verdichting moet duidelijker in de Omgevingsvisie benoemd worden.

Met de term 'lichte verdichting' bedoelen we dat we mogelijkheden zien om kleinschalig woningen toe te voegen in bestaande wijken. In de bestaande wijken Bloemhof en Hillesluis stellen we '(zeer) lichte verdichting' voor, met een bandbreedte van 250 tot 650 woningen. Dit is ook aangegeven in deel 3: Deelgebieden van de Gebiedsuitwerking Oostflank.

In vergelijking met andere locaties is dat een heel laag aantal. Het overgrote deel van de nieuwe woningen op de zuidoever komt bij OV-knopen Stadionpark en Hart van Zuid. In de Omgevingsvisie doen we nog geen uitspraken over de exacte locaties van deze woningen. Hiervoor zullen we over een langere periode heel precies kijken welke ontwikkelingen er spelen in de wijk en welke mogelijkheden dat biedt om (beperkt) woningen toe te voegen. Daarbij kijken we natuurlijk ook naar de bredere opgaven die spelen in het gebied, bijvoorbeeld op het gebied van funderingsherstel en klimaatadaptatie. Waar dat gaat, zullen we bij de ontwikkeling van nieuwe woningen kiezen we voor een aanpak waarbij we 'werk met werk' maken. Graag werken we deze plannen in overleg met de wijkraad en bewoners en gebruikers van de wijk samen uit.

Kralingen-Oost
107

Verdichting van bebouwing strookt niet met de leidende principes in de wijkvisie van de Bewonersvereniging Kralingen-Oost, waarbij wordt ingezet op versterking en behoud van sportaccommodaties en behoud van groengebieden en lokaal groen voor ieder wat wils.

In de Oostflank komen er 30.000 woningen bij. Specifiek in Kralingen-Oost, waar ook Kralingse Zoom en de Brainparken onder vallen, gaat het in totaal naar verwachting om 5.650 tot 5.800 woningen. Hiervoor transformeren we kantorenlocaties (de Brainparken), en komen er woningen rond metrostation Kralingse Zoom en de Erasmus Universiteit Rotterdam. Door de bestaande metro en de nieuwe hoogwaardige OV-lijn zijn deze woningbouwlocaties erg goed verbonden met het OV. Daarom zijn het hele logische plekken om te verdichten, zonder dat we daarvoor groengebieden of het beschermde stadsgezicht van Kralingen-Oost aantasten.

We willen deze locaties een flinke impuls geven door een mix aan functies te realiseren met wonen, werken en voorzieningen. Daar profiteren ook de omliggende wijken. Door het bouwen van woningen moeten sommige sportverenigingen verplaatsen. Maar het totaal aan sportcomplexen in het gebied blijft gelijk. Sommige volkstuinen verdwijnen wel en maken plaats voor woningen.

Scouting Kralingse Troep
20, 105

Meerdere mensen maken zich zorgen dat de scouting Kralingse Troep moet verdwijnen. Iemand wil de aandacht vestigen op de driehoek A16/Turfweg/Jacques Dutilhweg. In de Omgevingsvisie is dit gebied aangemerkt als "Zoekgebied verdichting". Wat betekent dat voor het groepshuis van de scouting? Daarnaast geeft Scouting Kralingse Troep aan dat de plannen voor hen kwamen als een verrassing.

Scouting Kralingse Troep hoeft niet te verdwijnen. Op de kaart in de herziening Omgevingsvisie staat de locatie van de scoutinggroep in een 'zoekgebied verdichting'. Dit betekent niet automatisch dat alle bestaande functies verdwijnen in dat gebied. Om verdere verwarring te voorkomen, passen we de kaarten aan zodat het scoutingterrein niet meer in het 'zoekgebied verdichting' valt.

In de gebieden waar de plannen geen direct effect hebben op de bewoners en organisaties in het gebied, hebben we niet iedereen individueel geïnformeerd. Ook scouting Kralingse Troep is daarom niet persoonlijk benaderd. Onze excuses als hierdoor onduidelijkheid is ontstaan. Inmiddels is er contact met de scoutingverenigingen in het hele gebied via hun contactpersoon van Rotterdam Sportsupport.

Kralings Zwembad
143

Iemand vraagt om instandhouding van dit bijzondere zwembad, inclusief de opstallen die de status van dit gemeentelijk monument hebben.

We stellen geen verdichting voor op de locatie van het Kralings Zwembad. Op basis van de partiële herziening van de Omgevingsvisie verandert er niets voor de instandhouding van het Kralings Zwembad.

Waar de woningen precies komen in de omliggende gebieden en hoe ze er uit zien, wordt in de volgende fase uitgewerkt. Wij snappen de zorgen over de bouwfase van allerlei ontwikkelingen in de buurt. Op dit moment zijn de plannen nog niet zover uitgewerkt dat er op korte termijn sprake is van bouwwerkzaamheden. Op het moment dat de plannen verder zijn uitgewerkt, zorgen als we in samenspraak met belanghebbenden voor passende oplossingen om eventuele overlast zoveel mogelijk te voorkomen.

Zoekgebied verdichting
198

De Van Ghentkazerne signaleert dat op pagina 46 van bijlage 3C op het kaartbeeld aan de zuidwestzijde van de kazerne een aanvullend zoekgebied voor verstedelijking ingetekend is op het Evides-terrein. Dit zoekgebied komt niet terug in het overige kaartmateriaal.

Het klopt dat de kaart in bijlage 3C niet overeenkomt met de Omgevingsvisiekaart. We passen de omgevingskaart hierop aan om consequent te zijn. Zoals gevraagd in de zienswijze, zullen we in de volgende fase onze plannen in samenhang met plannen van belanghebbenden verder uitwerken en kijken welke mogelijkheden er zijn om samen te werken bij de ontwikkelingen. Ook uw wensen voor de bouwhoogte van woningen begrijpen we en betrekken we bij de uitwerking.

Plot van Lucie
258

Ontwikkelaar Sustay vraagt aandacht voor de mogelijkheden voor ontwikkeling op het grondgebied tussen de A16, Lucie Vuylstekeweg, Nancy Zeelenbergsingel en het plot van Woonstad met daarop de Sterrenflats en kijkgroen. Daarom is het van belang dat de partiële herziening van de Omgevingsvisie de voorwaarden schept waarbinnen deze ontwikkeling mogelijk is.
Om dat mogelijk te maken, vragen we u de volgende voorstellen te verwerken in de Ontwerp ontwikkelvisie- en strategie voor het gebied van Alexander naar Zuidplein:

- Omarmen van het idee om op het plot Lucie te transformeren tot een bruisend gebied met ruimte voor wonen, werken en recreëren. Dit vanwege de strategische ligging nabij een groene woonwijk, bedrijventerrein, OV-halte, het Kralingse Bos en het hoog stedelijk centrum Alexander. Onder andere te verwerken door Lucie als zoekgebied voor verdichting te benoemen in bijlage 3B, p. 53 en p. 55.
- Een stedelijke pilot 'mixed-use ontwikkeling in de wijk' mogelijk maken. Onder andere door de maximale milieucategorie tot 50m van het plot van Lucie te verlagen naar 3.1. Dit gaat om ca. 30m van de noordelijke strook van het bedrijventerrein Prinsenland. Op deze manier kan een geleidelijke overgang gemaakt worden van bedrijventerrein Prinsenland naar woon-werkgebied (bijlage 3B, p. 56). Wij zien dit als kansrijk omdat er op dit moment geen enkel bedrijf met de milieucategorie 3.2 is gevestigd.
- Voor Prinsenland expliciet uitspreken dat de gemeente marktpartijen uitnodigt om initiatief te nemen voor invulling van de visie. O.a. door in bijlage 3A op p. 42 onder het kopje 'korte termijn tot 2030' Prinsenland toe te voegen aan de lijst met bestaande woonwijken én onder het kopje 'Boszoom, Lage Land en Prinsenland' de volgende zin toe te voegen: 'Ook de woonwijk Prinsenland transformeert geleidelijk op basis van bouwplannen op initiatief van de markt'.

De voorstellen voor transformatie van het gebied rondom de sterflats passen binnen de legenda-eenheden die hiervoor in de Gebiedsuitwerking voor de Oostflank staan. Het is daarom niet nodig om de Gebiedsuitwerking aan te passen. Voor bedrijventerrein Prinsenland staat in de Gebiedsuitwerking 'tot milieucategorie 3.2'. Dat betekent dat bijvoorbeeld in de overgang naar woongebieden een lagere milieucategorie kan worden gehanteerd.
We zijn het ermee eens dat ook in Prinsenland op de kortere termijn kansen liggen om woningen te bouwen. We nemen daarom het voorstel over om Prinsenland toe te voegen aan ontwikkelgebieden voor de korte termijn tot 2030. We verwerken die in deel 4 Actieplan van de Gebiedsuitwerking Oostflank.

Gebouw Aafje
23

Onlangs is er op de grens met Capelle aan den IJssel een pand van Aafje gebouwd. Dit staat te dicht bij andere bebouwing. Daarom maakt iemand zich zorgen over de zorgvuldigheid van de plannen.

De Omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen en is alleen bindend voor de gemeente zelf. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen. Als we daadwerkelijk woningen gaan bouwen is een aanpassing van het bestemmingsplan (vanaf 1 januari 2024 omgevingsplan) nodig. Ook hierop kunnen omwonenden en belanghebbenden kunnen hun reactie geven en indien nodig bezwaar of beroep aantekenen. We kunnen nu dus nog niet aangeven welke bouwplannen er zijn op de grens met Capelle aan den IJssel en wat dat precies betekent voor bestaande of geplande bebouwing aan de kant van Capelle aan den IJssel. Voor de ontwikkelingen op de grens tussen Capelle aan den IJssel en Rotterdam, zoals Rivium, overleggen wij met de gemeente Capelle aan den IJssel.

Hoofdstuk 5. Woningbouw

1. Omvang woningbouwopgave

88, 101, 155, 208

Meerdere mensen, RTM XL en Deltalinqs roepen de gemeente op meer bouwambitie te tonen. Een hogere stedelijke dichtheid levert tal van agglomeratievoordelen op die wereldstad Rotterdam aantrekkelijker en beter maken. Iemand anders noemt het belang van werknemers van bedrijven in de haven die graag in de regio komen wonen. Ook meent iemand dat er meer gebouwd moet worden om een metro mogelijk te maken, omdat uit de MIRT-onderzoeken naar voren komt dat er voor een metro onvoldoende vraag is. Meerdere mensen stellen dat een tunnel meer ruimte voor woningbouw biedt.

We zijn blij met de steun voor de ambities voor de Oostflank. De oproep om de bouwambitie te verhogen kunnen we ons goed voorstellen gezien de huidige woningnood. We zien ook de agglomeratievoordelen, die we zeker op de knooppunten zo goed mogelijk proberen te benutten. Tegelijkertijd vinden we het belangrijk om voor de Oostflank een visie neer te leggen die niet alleen leidt tot meer woningen, maar tot een kwalitatief betere stad voor bestaande en nieuwe inwoners. Dat betekent dat we rekening houden met het bestaande karakter van de wijken in het gebied en dat we zorgen voor (ruim) voldoende ruimte voor groen, recreatie, werkgelegenheid en voorzieningen. Wij denken dat we met het voorliggende plan een goede balans hebben gevonden tussen de verschillende functies in het gebied en een realistische bouwambitie voor de periode tot 2040. Voor de periode daarna zien we nog een aantal mogelijkheden om het programma verder uit te bouwen.

Er zijn ontzettend veel mensen die in Rotterdam werken en er willen wonen. We werken ook daarom hard aan het bouwen van nieuwe woningen in Rotterdam. Met deze herziening van de Omgevingsvisie maken we de realisatie van 27.000-32.000 woningen in de Oostflank mogelijk. Een groot deel daarvan wordt nog voor 2030 gebouwd, bijvoorbeeld in de Alexanderknoop, Brainpark I, Feyenoord City of Hart van Zuid.

De aanname dat een hoger bouwprogramma leidt tot een grotere haalbaarheid voor een ondergrondse metroverbinding is niet juist. Uit de onderzoeken in de MIRT-verkenning blijkt onder andere dat een hoogwaardige OV-verbinding met tramkwaliteit voldoende capaciteit biedt voor de voorgenomen ontwikkeling in de Oostflank en ook verdere groei kan faciliteren (door vaker of gekoppeld te rijden). Een metro is een maat te groot voor deze verbinding, ook bij een heel hoog verstedelijkingsprogramma. Uit de onderzoeken blijkt dat de metro ook in de drukste perioden van de dag maar voor ongeveer 30 procent gevuld zou zijn. Een tunnel levert geen ruimte op voor extra woningbouw. Als het gaat om mogelijke woningbouwlocaties is er geen verschil tussen een stadsbrug of een korte tunnel onder de rivier.

Op basis van de onderzoeken in de MIRT-verkenning weten we dat een verruiming van de rivier bij Polder De Esch nodig is, om te zorgen voor een door de scheepvaart vlot en veilig te passeren brug. We weten nu nog niet hoeveel meter de rivierverruiming precies zal zijnen welke gevolgen dat heeft voor de bebouwing.

Het aanpassen van de oever bij De Esch is een heftige ingreep, die impact heeft op de ruimtelijke en ecologische kwaliteit op de oever. Daarom hebben we besloten om in de volgende fase (planning- en studiefase) te onderzoeken of er ook optimalisaties mogelijk zijn met maatregelen op de vaarweg zelf.

2. Bouwen voor specifieke doelgroepen

11, 25, 56, 67, 110*), 136, 176, 226, 244, 248, 255, 276, 302, WR3, WR5

Meerdere mensen vragen aandacht voor het bouwen van betaalbare woningen voor verschillende doelgroepen, bijvoorbeeld voor jonge mensen en starters op de woningmarkt, voor senioren die kleiner willen wonen, woningen met een tuintje voor alleenstaanden. Of juist het bouwen van vooral koopwoningen en private huurwoningen in het hogere segment. Iemand stelt voor veel meer studentenwoningen op Brainpark I te bouwen, als eerste stap naar een studentendorp. Meerdere mensen vinden het belangrijk dat nieuw te bouwen woningen betaalbaar zijn voor iedereen en dat de verdeling sociale woningbouw, koop en huur in verschillende de segmenten past bij de vraag die er is in Rotterdam. Ook wordt gevraagd te bouwen voor de huidige inwoners van Bloemhof. Er zijn ook zorgen geuit over het feit dat er meer verstening komt en over het tenietdoen van De Esch, een wijk die in de tachtiger jaren van de vorige eeuw een voorbeeldwijk was met haar goede mix in woningbouw (sociale woningbouw, koop en huur in het middensegment) met veel groene buitenruimte.

Wij herkennen de oproep om voldoende woningen te bouwen voor starters, studenten én ouderen. Op diverse plekken werken we al hard aan woningbouwprojecten op de korte termijn, zoals op Brainpark I, bij Feyenoord City of bij Hart van Zuid. De plannen voor de Oostflank lopen door tot de lange termijn (2040). We kunnen op dit moment nog niet precies aangeven welk type woningen op welke locatie komen. We gaan ervan uit dat er allerlei soorten woningen worden gebouwd, van goedkoop tot duur, zowel huur als koop, zodat er voor iedereen een geschikte woning is in iedere wijk. We hanteren daarbij de volgende segmentverdeling: 25 procent sociaal, 40 procent middensegment, 20 procent hoger segment, 15 procent topsegment. Hiermee bouwen we dus 65 procent in het betaalbare segment.

In de komende jaren werken we per deelgebied de bouwprojecten precies uit. In die plannen stuurt de gemeente op verschillende manieren op het daadwerkelijk bouwen van betaalbare woningen, onder andere door afspraken met woningbouwcorporaties over het realiseren van nieuwe sociale woningen, via subsidies en via gronduitgifte als er gebouwd wordt op gemeentelijke grond.

Een belangrijk uitgangspunt van de Omgevingsvisie is het streven naar gemengde gebieden, waarin wonen, werken en voorzieningen worden gecombineerd. Ook willen we graag dat in elke wijk voldoende woningen zijn voor elke doelgroep. Wij lezen de oproep voor een studentendorp als een wijk of buurt alleen voor studenten. In de visie reserveren we daar alleen ruimte voor op de huidige campus Woudestein. Wij zien de komende jaren ruimte om deze campus verder te versterken en uit te bouwen, in lijn met het geldende masterplan. Op dit moment zijn er geen plannen voor andere campuslocaties in het gebied. Wel bieden gebieden waar we wonen, werken en voorzieningen combineren voldoende ruimte en flexibiliteit om in te spelen op actuele ontwikkelingen. Door de komst van de nieuwe stadsbrug en HOV-verbinding zien we daarvoor ook kansen op de zuidoever.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

3. Tijdelijke verhuur

152

Iemand constateert dat steeds meer woningen tijdelijk verhuurd worden, met als nadeel dat deze bewoners minder binding met de medebewoners en de locatie hebben.

Als gemeente hebben we weinig zeggenschap over huurcontracten van private eigenaren. Als er sprake is van onderhuur of woonoverlast, dan kunt u dit melden bij de eigenaar van het pand. Structurele woonoverlast kunt u ook melden bij de gemeente via www.rotterdam.nl/woonoverlast.

4. Plannen uitsluitend gericht op woningbouw

67

Iemand stelt dat in de plannen uitsluitend het grondbeslag van de woningen en de tussenliggende woonstraten weergegeven wordt. Er is geen ruimte gelaten voor 'standaard' zaken als ontsluitingswegen en groen of voor de brughoofden en op- en afritten van een brug over de Nieuwe Maas of voor de nieuwe trambaan.

Bovenstaande aanname klopt niet. Op de Omgevingsvisiekaart geven we aan hoe de hoofdstructuur voor wegen, fietspaden en groen eruitziet op welke plekken welke type programma kan worden ontwikkeld. Er is dus voldoende rekening gehouden met de belangrijkste ontsluitingswegen, infrastructuur en groen.

Binnen de ontwikkelgebieden houden we ook rekening met voldoende ruimte voor groen, water en straten. Waar de woningen en bijbehorende voorzieningen exact komen is nu nog niet uitgewerkt. Dat komt in een volgende fase.

5. Hoe gaat de bebouwing er uitzien?

Hoogbouw

67, 152, 157, 158, 288

Meerdere mensen zijn geen voorstander van hoogbouw in hun directe omgeving. Ze maken zich zorgen over de effecten op de bestaande wijken, bijvoorbeeld verlies aan uitzicht, schaduwwerking e.d. Ze nemen aan dat er extreme hoogbouw nodig is om woningaantallen te halen. Ze vinden het plan hier onduidelijk over. Iemand vraagt om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen dusdanig worden geplaatst dat lichtinval en vrij zicht van bestaande woningen behouden blijft. Er wordt een pleidooi gehouden om het woonprogramma, de voorzieningen, functies en uitstraling van de nieuwe ontwikkelingen bij bestaande buurten te laten aansluiten en deze hierdoor te versterken. Men wil voorkomen dat er nieuwe buurten ontstaan die niet ruimtelijk en sociaal aangesloten zijn op de bestaande buurten en sociale structuren.

We begrijpen uw zorgen. De partiële herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Op de kaart ziet u vooral grote gebieden (vlekken) aangegeven waar we woningbouw denken te realiseren en waar de groenstructuur ligt. De exacte locaties voor bouwplannen moeten nog verder worden uitgewerkt. Daarbij zal rekening gehouden worden met de geldende eisen voor licht, zicht en privacy.

Op dit moment kunnen we daarover nog niet meer aangeven. Wel geeft de Omgevingsvisie een aantal uitgangspunten mee. Op de locaties van OV-knopen plannen we de hoogste dichtheid van bebouwing. Daarbij gaan we niet uit van (extreme) hoogbouw boven de 70 meter, zoals de gebouwen in de binnenstad. Binnen het hoogbouwbeleid van Rotterdam zijn gebouwen hoger dan 70 meter maar op een beperkt aantal locaties toegestaan. In de bestaande wijken gaan we uit van lagere dichtheden, die aansluiten bij het karakter van de wijk. Zo zorgen we dat de nieuwe buurten ruimtelijk en sociaal worden aangesloten op bestaande buurten en structuren. Dit is onderdeel van onze ambitie om 'goede groei' te realiseren.

Lage land

58, 114, 254

Meerdere mensen vinden dat de wijk het Lage Land zich niet leent voor hoogbouw. De wijk is opgezet met groen, rust en laagbouw, uitzicht en de nieuwe plannen zullen dit zeer zeker aantasten. Ook wordt aangegeven dat de ontwerpvisie de potentie van het Winkelcentrum Lage Land en de omliggende omgeving onvoldoende lijkt te benutten. De wens wordt geuit om in de plannen een minimum van 600 woningen op te nemen voor de indicatieve aantallen wonen voor Winkelcentrum Lage Land en niet te limiteren.

Deze zorgen zijn herkenbaar. Waar woningen precies komen en hoe deze eruit gaan zien, weten

we nu nog niet. In de volgende fase, de planning- en studiefase, werken we de exacte locaties waar woningen, bedrijven en voorzieningen komen verder uit. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de groenstructuur ligt.

We plannen de hoogste dichtheid van woningen bij de OV-knooppunten, zoals in de Alexanderknoop. In de bestaande wijken, dus ook in Lage Land, sluiten we aan bij het karakter van de wijk en de huidige stedenbouwkundige opzet. We denken dat er op specifieke plekken in het Lage Land ruimte is om woningen te bouwen, zonder dat we de opzet van de wijk aantasten. Dit hebben we op de kaart aangegeven als 'zoekgebied voor lichte gerichte transformatie/ verdichting'.

We geven in de Omgevingsvisie bewust bandbreedtes aan voor woningbouw, zodat er ruimte is om in te spelen op initiatieven zoals voor het winkelcentrum Lage Land. De uitwerkingen per deelgebied die in deel 3 van de Gebiedsuitwerking Oostflank staan, zijn voorbeelden. De aantallen woningen die daar genoemd staan, zijn indicatief. Er is ruimte om hier op basis van goede plannen van af te wijken.

Op basis van deze zienswijze hebben we nog een keer naar de aantallen voor het winkelcentrum Lage Land gekeken. We hebben besloten om de bandbreedte in deel 3 van de Gebiedsuitwerking Oostflank aan te passen naar 250 – 600 woningen.

Woningbouwprogrammering in De Esch

54, 78*), 122, 198, 225, 239, 287

Meerdere mensen vragen aandacht voor het huidige karakter van De Esch. Zij stellen dat (meer) hoogbouw in de wijk niet passend is en leidt tot aantasting van de stedenbouwkundige structuur en het karakter van de wijk. Ook maken zij zich zorgen over aantasting van het uitzicht. Het Ministerie van Defensie vraagt aandacht voor de voorgenomen hoogte van de nieuwe woningbouw op De Esch (westelijk deel van De Esch, aan het Toepad) in de omgeving van de Van Ghentkazerne.

Waar woningen precies komen en hoe deze eruit gaan zien, weten we nu nog niet. In de volgende fase, werken we de exacte locaties waar woningen, bedrijven en voorzieningen komen verder uit. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de groenstructuur ligt.

De westkant van De Esch is in de partiële herziening van de Omgevingsvisie aangeduid als 'zoekgebied voor verdichting'. Hiermee leggen we nog geen concrete bouwlocaties vast, maar geven een bandbreedte mee voor het aantal woningen. We denken dat er in De Esch ruimte is om op een aantal plekken woningen toe te voegen, zonder het karakter van de wijk aan te tasten.

Ook denken we dat het toevoegen van woningen in de wijk kan bijdragen aan het oplossen van een aantal problemen. Verdichting kan bijvoorbeeld het draagvlak voor het winkelcentrum, voorzieningen en school vergroten. En door de juiste woningen te bouwen (betaalbaar, voor onder andere senioren en gezinnen) krijgt de wijk weer een meer evenwichtige bevolkingsopbouw.

We gaan niet per se uit van hoogbouw. Sterker nog, hoogbouw is lang niet overal passend in de opzet van De Esch. Het is wellicht ook mogelijk om bestaande gebouwen 'op te toppen'. De komende jaren willen we nadrukkelijk samen met bewoners en vastgoedeigenaren in de wijk hier een plan voor uitwerken.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

Type en inrichting woningen

13, 66, 199

Iemand vraagt of er tiny houses kunnen worden gebouwd op volkstuincomplexen, om zo een deel van de woningen te realiseren. De GGD vraagt aandacht voor concrete maatregelen voor gezonde gebouwen.

Tiny houses op volkstuincomplexen is een sympathiek idee. Helaas is het aantal woningen dat hiermee kan worden gerealiseerd veel te laag om tegemoet te komen aan de huidige behoefte aan woningen.

De zienswijze over gezonde inrichting van gebouwen geeft concrete en bruikbare informatie. Waar woningen

precies komen en hoe deze eruit gaan zien, weten we nog niet. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de groenstructuur ligt. In de volgende fase werken we de exacte locaties waar woningen, bedrijven en voorzieningen komen verder uit. Het ontwerp van de bouwplannen, inrichting van de woningen, bouwhoogten worden dan per deelgebied ontworpen. De in de zienswijze genoemde maatregelen zullen we daarin meenemen.

Baten verstedelijking De Esch

112, 187, 250

> Meerdere mensen vragen zich af wat de plannen opleveren. Hoe profiteren Excelsior, Brainpark, De Esch, Erasmus Universiteit en Kralingse Zoom van de plannen. Iemand geeft aan dat in zijn visie er in de Esch louter afbraak wordt gepleegd.

Wij hebben begrip voor de zorgen van de bewoners van De Esch over de veranderingen in hun wijk. Wij denken dat per saldo De Esch erop vooruit kan gaan, mits de plannen zorgvuldig worden uitgewerkt en recht doen aan de karakteristieken van dit deel van de stad: een rustige en groene woonwijk aan de rivier.

Op dit moment kampt De Esch met een aantal problemen:

- Het draagvlak voor het winkelcentrum, de basisschool en een aantal voorzieningen in de wijk is eigenlijk te laag. De toekomst van deze voorzieningen staat daarmee onder druk.
- De Esch vergrijst. Dat maakt de noodzaak voor het behoud van een winkelcentrum in de wijk alleen maar groter.
- Vergrijzing brengt ook een vraag naar goede seniorenwoningen met zich mee.
- De nabijheid van de Erasmus Universiteit in combinatie met het tekort aan studentenhuisvesting geeft extra druk op de woningen in De Esch (verkamering).
- De Esch is hoofdzakelijk gebouwd in de jaren 80. De woningen voldoen niet aan de duurzaamheidseisen van nu en de openbare ruimte begint sleets te raken

De plannen voor de Oostflank spelen in op deze problemen én op de potentie van de wijk:

- Verdichting in en aan de randen van De Esch vergroot het draagvlak voor winkelcentrum, voorzieningen en school.
- Bij de bouw van de juiste woningen (betaalbaar, voor onder andere senioren en gezinnen) krijgt de wijk weer een meer evenwichtige bevolkingsopbouw.
- Bouw van studentenhuisvesting, bijvoorbeeld op locatie Toepad (en ook elders in de Oostflank) zorgt voor minder verkamering in bestaande wijken, waaronder ook De Esch.
- Verdichting in De Esch brengt investeringen met zich mee om de openbare ruimte op te knappen.

In de partiële herziening van de Omgevingsvisie leggen we in het bestaande deel van de Esch nog geen concrete bouwlocaties vast, maar benoemen dit gebied als zoekgebied met een bandbreedte van het aantal woningen. Komende jaren willen we nadrukkelijk samen met bewoners en vastgoedeigenaren in de wijk een plan uitwerken, waarmee we de ambities waar kunnen maken.

Natuurinclusief bouwen

156, 274, 300

> Een aantal mensen vraagt om in de nieuwbouwplannen te zorgen voor natuurinclusief bouwen.

Natuurinclusief bouwen is noodzakelijk om de biodiversiteit in het gebied te verbeteren. De gemeente maakt op dit moment een toolbox Natuurinclusief bouwen. Met gidssoorten en factsheets met mogelijke maatregelen wordt richting gegeven aan de gids- of doelsoorten waarvoor gebieden ingericht moeten worden. Deze toolbox gebruiken we bij de verdere uitwerking van de plannen.

Hoofdstuk 6. Volkstuinen

1. Visie op volkstuinen

92, 171*), 183, 192**), 195, 256

Iemand vindt dat een visie op volkstuinen ontbreekt. Als goed voorbeeld wordt het visiedocument van Amsterdam genoemd. Het bestuur van ATV Toepad is teleurgesteld dat de gemeente Rotterdam nog niet gereageerd heeft op de volkstuinvisie van het Platform Rotterdamse Volkstuinen en dat de gemeente nog geen eigen volkstuinvisie heeft geformuleerd.
VTV De Venhoeve geeft aan al langere tijd in onzekerheid te verkeren door het ontbreken van een huurcontract. De plannen voor de Oostflank maken deze onzekerheid alleen maar groter. Ook vragen zij zich af of het college wel met 1 mond spreekt. AVVN Samen Natuurlijk Tuinieren geeft aan dat de gesprekken over het huurcontract met de gemeente moeizaam verlopen en dat zij een deugdelijke gemeentelijke visie op volkstuinen van het grootste belang vinden.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie en de Visie Volkstuinen (in ontwikkeling) geven antwoord op verschillende vragen. De herziening van de Omgevingsvisie gaat over de verdeling van de ruimte over de verschillende functies in de Oostflank.
Het geeft antwoord op de vraag: hoeveel ruimte willen we in de Oostflank in de toekomst beschikbaar hebben voor volkstuinen?

De Visie Volkstuinen gaat in op het beleid voor alle volkstuinen in Rotterdam. Het geeft antwoord op de vraag: hoe gaan we om met alle de volkstuinen in de stad? En wat betekenen deze uitgangspunten voor beheer en handhaving van de volkstuincomplexen en de huurrelatie met de volkstuinverenigingen?

Uiteraard is er een inhoudelijke relatie tussen beide documenten en wordt de inhoud op elkaar afgestemd. We hebben de Amsterdamse visie met interesse gelezen en kijken welke elementen hieruit ook voor Rotterdam bruikbaar zijn. Helaas moeten wij een andere afweging maken in de hoeveelheid ruimte die we in de stad kunnen reserveren voor volkstuinen.

De volkstuinen in de Oostflank die ruimte moeten maken voor woningen, worden pas na 2033 opgeheven. De visie op volkstuinen, het nieuwe huurcontract en het beheerkader zijn daarmee uitgangspunt voor de uitwerking van de plannen en de gesprekken met de volkstuinverenigingen over de opheffing van de tuinen en de compensatie daarvoor.

*) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 256, 178, 195
**) Zienswijze 192 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 195

2. Behoud van volkstuinen

2, 3, 12, 50, 58, 59, 64, 66, 67, 69, 71, 72, 81, 84, 91, 93, 118, 132, 135, 159, 165, 168, 171*), 175, 192), 195, 203, 211, 239, 244, 256, 237, 271, 274, 289, 299, 303, 309, WR0, WR5**

Veel mensen willen niet dat volkstuinen verdwijnen, gezien de grote waarde die ze vertegenwoordigen. Voor huidige en toekomstige generaties. Ook is er grote behoefte aan volkstuinen, getuige de wachtlijsten bij volkstuincomplexen.

Wij begrijpen dat het voorstel om volkstuincomplexen op te heffen of te verkleinen pijnlijk is en dat daar verzet tegen is. Volkstuinen zijn van waarde voor de stad en voor de gebruikers, zoals in verschillende nationale en internationale onderzoeken is aangetoond. Ze hebben landschappelijke en groene waarde. De tuinen zijn belangrijk voor de biodiversiteit en – als onderdeel van grotere structuren – voor de ecologische netwerken. Volkstuinen hebben een sociale functie, bieden ruimte voor gezond gedrag en ruimte voor waterberging bij hevige regenbuien.

Desondanks vinden we dat vanwege de woningnood in Rotterdam gerechtvaardigd is om enkele (van de 44) volkstuincomplexen op te heffen zodat er ruimte komt om woningen te bouwen. We hebben een grote opgave als stad - we staan voor de uitdaging 70.000 woningen te bouwen voor 2040. Woningen die hard nodig zijn voor ontzettend veel mensen die geen passende woning kunnen vinden.

We kiezen ervoor om in de bestaande stad te verdichten, omdat we vinden dat dit de meest duurzame keuze is: groene gebieden rondom de stad blijven behouden, de voorzieningen en de kwaliteit van de stad benutten we het beste benutten én meer mensen gaan met de fiets, lopen of openbaar vervoer door korte afstanden tussen wonen, werken en voorzieningen.

Wel betekent bouwen in de stad dat de ruimte steeds schaarser wordt. De wensen voor een eigen koop- of huurwoning, meer groen, genoeg scholen en kinderopvang zitten elkaar soms in de weg. Niet alles kan altijd op dezelfde plek. Daarom moeten we soms keuzes maken die het stedelijk belang dienen, maar die iemand persoonlijk raken. Daarbij gaan we niet voorbij aan de impact op de bewoners en organisaties die het treft.

Op basis van de binnengekomen zienswijzen hebben we besloten om het plan aan te passen en VTV De Venhoeve grotendeels te behouden. Er worden dan niet 3 maar 2 volkstuincomplexen opgeheven.

De omvang van de totale vraag naar volkstuinen is bij de gemeente niet bekend. Volkstuincomplexen houden zelf een wachtlijst bij.

3. Volkstuinen versus sport

2, 69, 81, 90, 93, 127, 135, 159, 165, 171*), 175, 183, 192), 204, 247, 257, 268, WR0**

Meerdere mensen vragen waarom de gemeente voor sport in plaats van volkstuinen kiest. Sommigen vinden dat er wel wat voor te zeggen is omdat het aantal uren actief tuingebruik lager is dan het aantal uren actief sportgebruik. Ook wordt gesteld dat ledenaantallen van sportclubs dalen en sportvelden meer overlast veroorzaken dan volkstuinen (geluid, licht). Er wordt naar voren gebracht dat de locatie van ATV Ommoord geen goede plek is voor een sportcomplex.

Rotterdam vindt het essentieel om de sportterreinen in de Oostflank te behouden, zodat er voldoende sportvoorzieningen zijn voor met name kinderen en jongeren in de buurt. Daarom is het uitgangspunt voor de herziening van de Omgevingsvisie dat we het huidige areaal aan sportterreinen handhaven. Dit betekent dat het totaal aan sportvelden gelijk blijft in het gebied. In de zoektocht naar ruimte om woningen te bouwen, hebben we gekeken naar de intensiteit van het gebruik van ruimte door sportverenigingen en volkstuinverenigingen per hectare in de Oostflank. Uit deze analyse blijkt dat de sportterreinen veel intensiever worden benut dan de volkstuinen.

*) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 256, 178, 195

**) Zienswijze 192 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 195

In deze berekening zijn we uitgegaan van meerdere gebruikers per volkstuin. Het aantal gebruikers per hectare is bij sportterreinen ongeveer 6 keer hoger dan bij volkstuinen.
Door de toename van het aantal inwoners zal het gebruik van de sportterreinen nog meer toenemen.

We onderkennen dat sportvelden overlast kunnen geven. Maar er zijn veel voorbeelden waarbij sportvelden dicht bij woningen liggen, waaruit blijkt dat het niet onoverkomelijk is. Bovendien zijn sportvoorzieningen in de nabijheid van woonwijken een essentiële stedelijke voorziening.

Wij zijn het ermee eens dat de locatie van ATV Ommoord in zijn huidige vorm niet direct geschikt is voor een sportcomplex. Het sportcomplex op het Koperpad is pas voorzien voor de periode na 2035 en is daarmee onderdeel van de totale ontwikkeling van de Alexanderknoop. De komende jaren verandert de omgeving van de Koperstraat naar een gebied waarin wonen, werken en voorzieningen gecombineerd worden. We investeren dan ook in nieuwe verbindingswegen, zowel vanuit het Koperstraatgebied als vanuit Ommoord, en een aantrekkelijke, groene, inrichting van de buitenruimte.

Het is niet juist dat Kweeklust moet wijken vanwege de uitbreiding van Leonidas. Kweeklust wordt opgeheven omdat een nieuwe woonwijk aan de westkant van het Toepad wordt gerealiseerd. Hierdoor moet een deel van de sportvelden van sportcomplex Toepad naar het oosten worden opgeschoven. Leonidas krijgt er op korte termijn 1 kunstgras hockeyveld bij om te kunnen voldoen aan de huidige capaciteitsbehoefte. Dit staat los van de ontwikkeling van de Oostflank.

In de plannen wordt de positie van Victoria niet aangetast. Victoria is een multisportvereniging met bijna 3.000 leden. Victoria wordt intensief gebruikt. Ook de golfbaan blijft behouden, passend bij het uitgangspunt dat het huidige sportareaal binnen het gebied behouden blijft. Bovendien is de golfbaan een integraal onderdeel van het Kralingse Bos. De locatie is zeer laag gelegen en vervult daarmee een functie als waterberging. Daardoor is de golfbaan niet geschikt als locatie om te bouwen.

4. Sociale waarde en functie

2, 40, 56, 59, 66, 67, 69, 72, 81, 135, 178, 182, 185, 190, 192*), 195, 239, 244, 256, 257, 274, 289

Meerdere mensen vinden dat volkstuinen er vooral zijn voor lagere inkomensgroepen en/ of mensen die geen tuin hebben. Indieners doen de suggestie om een inkomensgrens voor volkstuinen in te stellen. Ook wordt door meerdere mensen het belang van volkstuinen voor elkaar ontmoeten, leren, delen, bewegen, rusten etc. genoemd. Deze gaat verloren als complexen worden opgeheven.

Een aantal ander mensen geeft aan dat buurtbewoners geen financiële middelen hebben voor een lidmaatschap van een hockeyclub.

We onderkennen de sociale functie van volkstuinen, voor oud en jong. Toch kiezen we in de afweging over hoe we onze ruimte het beste kunnen inzetten voor het opheffen van 2 volkstuincomplexen om woningen te kunnen bouwen. Om het verdwijnen van de 2 volkstuinen te compenseren, komen er onder andere buurt- en nutstuinen in het gebied. We gaan ervan uit dat deze ook een fijne plek worden om elkaar te ontmoeten, en zo een deel van de sociale functie van de volkstuinen overnemen.

Er zijn ook mensen met hogere inkomen die een volkstuin hebben. Het instellen van een inkomensgrens voor volkstuinen valt buiten de scope van de herziening van de Omgevingsvisie voor de Oostflank.

Voor financiële ondersteuning voor lidmaatschap van sportclubs verwijzen we naar het Jeugdfonds Sport en Cultuur.

*) Zienswijze 192 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 195

5. Groen en biodiversiteit

56, 59, 64, 65, 66, 79, 83, 84, 86, 90, 93, 100, 135, 159, 163, 171*), 175, 178, 183, 192), 197, 202, 203, 204, 211, 239, 247, 256, 257, 263, 274, 286, 289, 300, 309**

Veel mensen vragen aandacht voor de functie van volkstuinen voor het behoud van de biodiversiteit. Iemand wijst op de norm in de Nota Ruimte voor de aanwezigheid van ten minste 1 hectare aaneengesloten groen per buurt. Iemand anders stelt dat het opheffen van volkstuinen in strijd is met het gemeentelijke beleid 'Rotterdam gaat voor groen'. Ook schrijft iemand dat de plannen in strijd zijn met het door de gemeente gelanceerde Rotterdam Nationaal Park. Een ander gaat ervan uit dat door het opheffen van de volkstuinen oppervlaktewater dat belangrijk is voor het leefmilieu verloren gaat. Anderen stellen voor om van volkstuinen een wandelgebied te maken. Tot slot stelt iemand dat sloop van de tuinhuizen leidt tot verstoring van het ecosysteem en dat is bij wet verboden.

We onderkennen de waarde van volkstuinen voor de biodiversiteit, voor bomen, heesters, planten, vogels, amfibieën, vissen, kleine zoogdieren en insecten. We hebben echter een enorme opgave als stad; we staan voor de uitdaging 70.000 woningen te bouwen voor 2040. We willen iedereen een thuis bieden in de stad, maar tegelijkertijd is de ruimte schaars en hebben we te maken met een veelheid aan wensen. Verdichting is een complex vraagstuk, waar de wens voor een eigen koop- of huurwoning, meer groen, genoeg scholen en kinderopvang, maar ook bruisende horeca en cultuur, met elkaar in concurrentie zijn. Daarbij moeten we soms keuzes maken die het stedelijk belang dienen, maar waarbij we niet voorbijgaan aan de impact op de bewoners en organisaties die het treft. In deze afweging kiezen wij kiezen wij voor het opheffen van 2 volkstuincomplexen om woningen te kunnen bouwen en het totaal aan sportcomplexen in het gebied te houden. Wij begrijpen dat deze afweging voor leden en gebruikers van deze volkstuinverenigingen heel pijnlijk is.

Het verlies aan biodiversiteit wordt deels gecompenseerd door nieuwe groengebieden, zoals het Rivierpark Noord en Zuid en het beter verbinden van bestaande groengebieden, zoals door de Bos-as en betere verbindingen over de Abram van Rijckevorselweg. Daarnaast worden nieuwe wijken klimaatbestendig, met veel ruimte voor water en groen, ingericht. De woningen zelf zijn zoveel mogelijk natuurinclusief, waardoor ook hier natuurwaarden terug zullen komen. Bij natuur inclusief bouwen wordt extra gelet op alles wat leeft rond het huis, door bijvoorbeeld in de bouwplannen plek voor planten en dieren op te nemen. We realiseren ons dat het tijd kost voordat nieuw groen dezelfde waarde heeft als die in de op te heffen volkstuinen.

Het opheffen van de volkstuinen is pas na 2033 aan de orde. De Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen en is alleen zelfbindend voor de gemeente. Het voorliggende plan heeft dus geen directe juridische consequenties voor derden. De komende jaren zullen we de plannen verder uitwerken en onder andere de gevolgen voor flora en fauna gedetailleerder onderzoeken en onderbouwen. Vervolgens zullen we alle benodigde wettelijke procedures volgen die nodig zijn, voordat er daadwerkelijk sprake is van het opheffen van volkstuinen.

De gemeente juicht alle initiatieven die de stad vergroenen van harte toe, maar is zelf geen initiatiefnemer van Rotterdam Nationaal Park.

Het past in de visie van Rotterdam om volkstuincomplexen in de stad te ontwikkelen naar groene gebieden waar niet alleen de leden maar ook andere Rotterdammers gebruik van kunnen maken. Hierover gaan we graag verder in gesprek met de volkstuincomplexen die blijven in de Oostflank (en in de rest van de stad). Helaas zien we op lange termijn geen ruimte om ook ATV Kweeklust op deze manier te ontwikkelen. We hebben deze ruimte vanaf 2034 nodig voor andere ontwikkelingen.

*) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

**) Zienswijze 192 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 195

6. Gezondheid

56, 59, 90, 159, 192*), 203, 239, 257, 289, 299

Meerdere mensen vinden behoud van volkstuinen belangrijk, omdat ze goed zijn voor de gezondheid.

We delen de visie dat volkstuinen goed zijn voor de fysieke en mentale gezondheid. Ook dragen ze bij aan gezonde voeding en beweging. De tuinen gaan hittestress tegen en vormen een buffer tegen fijnstof en geluidoverlast.

We hebben echter een enorme opgave als stad; we staan voor de uitdaging 70.000 woningen te bouwen voor 2040. We willen iedereen een thuis bieden in de stad, maar tegelijkertijd is de ruimte schaars en hebben we te maken met een veelheid aan wensen. Verdichting is een complex vraagstuk, waar de wens voor een eigen koop- of huurwoning, meer groen, genoeg scholen en kinderopvang, maar ook bruisende horeca en cultuur, met elkaar in concurrentie zijn. Daarbij moeten we soms keuzes maken die het stedelijk belang dienen, maar waarbij we niet voorbijgaan aan de impact op de bewoners en organisaties die het treft. In deze afweging kiezen wij kiezen wij voor het opheffen van 2 volkstuincomplexen om woningen te kunnen bouwen en het totaal aan sportcomplexen in het gebied te houden. Wij begrijpen dat deze afweging voor leden en gebruikers van deze volkstuinverenigingen heel pijnlijk is. Verlies aan waarde voor gezondheid wordt zoveel mogelijk gecompenseerd door onder andere de aanleg van nieuwe buurt- en nutstuinen, nieuwe groengebieden en verbetering van bestaande en veel ruimte voor veilig fietsen en wandelen tussen en in de wijken.

*) Zienswijze 192 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 195

7. Klimaatadaptatie/klimaatverandering

59, 64, 86, 114, 159, 170, 171), 183, 195, 239, 263, 309**

Meerdere mensen benadrukken dat volkstuinen bijdragen aan klimaatadaptatie; die waarde gaat verloren bij het opheffen van volkstuinen. Een andere zienswijze geeft aan dat de voorgestelde plannen een negatief effect hebben voor wat betreft het voorkomen van hittestress, klimaatverandering, bodem, water en landschap.

We onderkennen de bijdrage van volkstuinen aan klimaatadaptie. Volkstuinen gaan hittestress tegen en vangen water op en houden het vast. We compenseren dit verlies onder andere door het aanleggen voor veel groen en water in de nieuwe woonwijken en door wateropvang onder de nieuwe sportvelden.

In de Aanvulling ROER hebben we de effecten op deze thema's in beeld gebracht. Op sommige locaties is er inderdaad sprake van een verslechtering. Maar als we kijken naar de Oostflank als geheel dan biedt de ontwikkeling van het gebied juist kansen om in zowel bestaande als nieuwe gebieden verbeteringen door te voeren die het gebied klimaatbestendiger maken.

8. Compensatie

2, 3, 7, 56, 84, 90, 153, 165, 171), 183, 204, 293**

Meerdere mensen vragen hoe het zit met compensatie voor het verlies van een volkstuin. Zij vinden dat stads-, buurt- en nutstuinen de beleving van een tuinvereniging of het groen van volkstuinen nooit kunnen compenseren.

Graag werken we in overleg met de volkstuinverenigingen aan een eerlijke (financiële) compensatieregeling. We staan daarbij open voor diverse oplossingen. Er valt bijvoorbeeld te denken aan financiële compensatie en/of een voorrangsregeling op andere complexen. Daarbij zullen we als dat gewenst is volkstuinverenigingen ondersteunen bij het vergroten van hun capaciteit door nieuwe tuinen op bestaande complexen te realiseren, bijvoorbeeld door een slimmere indeling van huidige complexen of kleine uitbreiding aan de randen van de complexen. Ook kijken we naar wat er nodig is om te zorgen dat de parken netjes, leefbaar, betaalbaar en bruikbaar blijven tot het definitieve moment van opheffen (na 2033).

**) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

Het opheffen van de volkstuinen compenseren we onder andere met de aanleg van nieuwe buurt- en nutstuinen. Hiermee komen we (gedeeltelijk) tegemoet aan de behoefte aan tuinieren en ontmoeting. In vergelijking met volkstuinen is het positief dat buurt- en nutstuinen in de praktijk intensiever worden gebruikt. Dit past bij de noodzaak om de beperkte ruimte in de stad, ook de groene ruimte, steeds intensiever te benutten. Uiteraard realiseren we ons wel dat een buurt- of nutstuin niet dezelfde waarde of functie heeft als een volkstuinvereniging en het verlies niet volledig kan compenseren. Binnen de huidige stadsgrenzen zien we geen mogelijkheden om nieuwe volkstuincomplex(en) te realiseren op een andere locatie.

9. Overige vragen

Houtstook

2

Iemand laat weten het fijn te vinden dat de gemeente houtstook op volkstuinen gaat verbieden.

Het verbod op houtstook is geen onderdeel van de voorliggende van de partiële herziening van de Omgevingsvisie. Wij danken de indiener voor haar input.

Boomonderhoud

2

Iemand vindt het onzinnig dat de gemeente de bomen op de particuliere volkstuinen gaat onderhouden. Het onderhoud van bomen op eigen volkstuin is onderdeel van het tuinieren. Is het juridisch wel houdbaar?

Het onderhoud van bomen op volkstuincomplexen is geen onderdeel van de voorliggende partiële herziening van de Omgevingsvisie.

Hoofdstuk 7. Sport

1. Combineren gezond leven, wonen, sporten en verkeer

8, 22, 58, 90, 106, 135, 183, 199, 242, 277

Meerdere mensen vragen aandacht voor een brede aanpak op het gebied van gezondheid, bewegen en leefstijl. Iemand stelt dat een sportvereniging op het Toepad zoveel geluidsoverlast veroorzaakt, dat dit de woonvreugde van nieuwe bewoners echt niet ten goede zal komen. Ook zal de overlast die de sportvereniging veroorzaakt de levensvatbaarheid op die locatie op de lange termijn kunnen bedreigen. Hij stelt: uw visie gaat uit van sport dichtbij omwonenden, maar bij het Koperpad staan helemaal geen huizen. Meerdere indieners vragen in hun zienswijze aandacht voor de gezondheidsaspecten van sporten langs de snelweg.

We delen de zienswijze dat er aandacht moet zijn voor een brede aanpak. Het streven in de Sportnota 2021+ is 'levenslang bewegen' door de Rotterdammers en het opheffen van de verschillen in sport- en beweegdeelname tussen diverse groepen Rotterdammers. In de herziening Omgevingsvisie voor de Oostflank komt dit onder andere terug in de gebiedskeuze 6 'investeren in diverse wijken en vitale bewoners', gebiedskeuze 8 'behouden en versterken sportvoorzieningen' en gebiedskeuze 11 'mobiliteitssysteem met meer balans tussen de modaliteiten'. De suggesties om pilots te starten om sportverenigingen te koppelen aan lokale wijkinitiatieven nemen we graag mee in onze aanpak om toe te werken naar meer intensief gebruik van sportcomplexen (Sportcomplex van de Toekomst) in samenwerking met het Sportbedrijf Rotterdam.

Het combineren van woningbouw en sport in 1 gebied vraagt om een zorgvuldig ontwerp, waarin we kijken naar maatregelen die ervoor zorgen dat de functies elkaar niet in de weg zitten en het liefst elkaar versterken. Bufferzones of maatregelen aan de gebouwen zullen daar onderdeel vanuit maken. De uitwerking doen we graag in overleg met de betrokken partijen op het Toepad. Wij kennen ook diverse voorbeelden op andere locaties in Nederland, goede en slechte voorbeelden.

We zullen de kennis en ervaring van deze projecten meenemen in de verdere uitwerking van het Toepad. Hierbij geldt dat de sportverenigingen ook in de toekomst functioneren onder de hiervoor geldende regels voor licht en geluid.

De richtlijn is dat sportvoorzieningen binnen 2,5 km bereikbaar moeten zijn, in het bijzonder voor verenigingen met veel jeugdleden. We kijken daarbij dus een groter gebied dan voor de direct omwonenden. Op dit moment zijn er in de directe omgeving van het Koperpad nog geen woningen. Met de ontwikkeling van de Alexanderknoop gaat dit de komende jaren veranderen. Het karakter van een groot deel van het gebied zal de komende jaren veranderen naar een gemengd gebied met functies op het gebied van wonen, werken, onderwijs en recreatie. Hierbij horen ook investeringen in het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de buitenruimte, betere bereikbaarheid en nieuwe verbindingen. Het nieuwe sportcomplex aan het Koperpad wordt daarmee geen anonieme strook tussen verkeersinfrastructuur in, maar een modern complex midden in een nieuw stadsdeel.

Er is geen vastgestelde norm voor afstanden van sporten tot snelwegen. Het advies van de GGD Rotterdam is om niet te sporten langs een snelweg als er andere locaties mogelijk zijn. Maar sporten en bewegen in de buurt van een snelweg is beter dan niet sporten en bewegen. De locaties in de (nabijheid van) de sportcirkel hebben als grote voordeel dat de sportvelden in de directe omgeving van de woonwijken liggen hetgeen het makkelijker maakt om te gaan sporten en daar ook op de fiets naar toe te gaan. Bovendien gaat het hier om kortdurend verblijf. Er is geen significant verschil in luchtkwaliteit tussen de Boszoom langs de A16 en het beoogde nieuwe sportcomplex langs het Koperpad aan de A20.

2. Beter benutten bestaande sportfaciliteiten

8, 242

Iemand stelt dat we de bestaande parken en sportcomplexen beter kunnen benutten om aan de groeiende behoefte aan buitensportmogelijkheden te voldoen. Het is belangrijk om faciliteiten te bieden die aansluiten bij de behoeften van de inwoners en hen in staat stellen om zelf initiatief te nemen. Een goed voorbeeld van creatieve oplossingen en intensief gemengd gebruik is de huidige stadionontwikkeling van Excelsior, waarbij de huidige stadionfunctie gecombineerd gaat worden met wonen en commercieel, maatschappelijk gebruik.

Wij zijn het ermee eens dat we bestaande parken en sportcomplexen beter kunnen benutten om aan de groeiende behoefte aan buitensport te kunnen voldoen. In de herziening van de Omgevingsvisie leggen we globaal de toekomstige ruimte voor sport en openbaar groen (ook te gebruiken voor sport) vast. De inrichting van nieuwe en/of bestaande parken wordt later uitgewerkt. Voor de multifunctionele stadionontwikkeling bij Excelsior wordt momenteel een haalbaarheidsonderzoek gedaan. De gemeente is hierover in overleg met Excelsior Rotterdam.

3. Specifieke locaties en sportclubs

Toepad (De Esch)

50, 81, 242

Iemand vindt dat de mix aan voorzieningen in alle wijken van de stad gehandhaafd moet blijven. Met name dat er ook een sterke sportinfrastructuur in De Esch en langs de Boszoom moet blijven in tegenstelling tot een te sterke concentratie van buitensport aan het Koperpad. Iemand anders vraagt af te zien van het verplaatsen van sportvelden in De Esch, en geen woningen te bouwen op de plek waar zich nu de sportvelden van Antibarbari, NOC, SDV en Hermandad en Leonidas zijn.

We vinden het belangrijk dat de sportverenigingen bereikbaar zijn vanuit de wijken. Verspreid over het gebied zijn en blijven er diverse sportcomplexen: Woudestein, multi-sportvereniging Victoria en de golfbaan Kralingen op hun huidige locaties, voetbal en hockey op het aangepaste complex bij het Toepad, rugby op de Boszoom én diverse voetbalverenigingen op het Koperpad. De nieuwe locatie op het Koperpad is onderdeel van de transformatie van de gehele Alexanderknoop. Het karakter van een groot deel van het gebied zal de komende jaren veranderen naar een gemengd gebied met functies op het gebied van wonen, werken, onderwijs en recreatie.

Hierbij horen ook investeringen in het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de buitenruimte, betere bereikbaarheid en nieuwe verbindingen. Het nieuwe sportcomplex aan het Koperpad wordt daarmee geen anonieme strook tussen verkeersinfrastructuur in, maar een modern complex midden in een nieuw stadsdeel.

Verdichting is een complex vraagstuk, waar de wensen voor een eigen koop- of huurwoning, meer groen, genoeg scholen, ruimte voor sport en kinderopvang, maar ook bruisende horeca en cultuur, met elkaar in concurrentie zijn om de schaarse ruimte. Wij denken dat we met het voorliggende plan een goede balans hebben gevonden tussen alle functies. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat het huidige areaal aan sportvelden wordt behouden, maar dat een deel van de velden (op termijn) wordt verplaatst naar een ander gebied binnen de Oostflank. Voor het huidige sportcomplex Toepad betekent dit dat we alleen een deel van de voetbal verplaatsen. Concreet gaat het dan om SDV en Antibarbari. Vereniging Hermandad bestaat niet meer. Het Toepad is uitermate geschikt voor verstedelijking, dicht bij de toekomstige HOV-lijn. Het grootste deel van het sportcomplex blijft behouden. Hockeyvereniging Leonidas en voetbalvereniging NOC Kralingen blijven op het Toepad, maar verschuiven in oostelijke richting.

Koperpad

108, 135, 183, 242, 259, 277, 307

SDV, Zwarte Pijl, PKC, Swift Boys en Antibarbari stellen in hun zienswijze dat op het nieuwe complex aan het Koperpad vanaf 2035 te weinig voetbalvelden en te weinig parkeercapaciteit zijn voorzien. Ook vinden ze het Koperpad om tal van redenen geen geschikte locatie voor de studentensport. De vraag wordt gesteld of er wel voldoende onderzoek gedaan is naar de haalbaarheid en noodzaak van sportcomplex Koperpad. Ook VVOR geeft in haar zienswijze aan niet te willen verhuizen naar het Koperpad vanwege de toegenomen afstand en verkeersveiligheid van routes voor de jeugd.

Als basis voor de ontwikkeling van de Oostflank gaan we uit van behoud van het huidige areaal aan sportvelden, zoals ook vastgelegd in de vigerende Omgevingsvisie. Daarbij gaan we ervan uit dat er richting de toekomstmogelijkheden zijn om de capaciteit intensiever en efficiënter te gebruiken en daarmee groei te faciliteren. Enerzijds door de aanleg van kunstgrasvelden, anderzijds door in te zetten op meer spreiding van het gebruik op de nu niet benutte uren en dubbelgebruik door meerdere verenigingen.

De afdeling Sport monitort periodiek de behoefte aan sportvelden. Mochten er in de toekomst extra velden nodig zijn voor de sportverenigingen in de Oostflank, dan zullen we eerst kijken naar optimale benutting van de beschikbare velden in de stad. Daarna zullen we kijken naar mogelijkheden voor uitbreiding op andere locaties. Binnen de Oostflank is er waarschijnlijk geen ruimte om meer sportvelden te realiseren.
In de partiële herziening van de Omgevingsvisie houden we rekening met ruimte voor parkeren op basis van de hiervoor geldende parkeernorm. Preciezere uitwerking volgt op een later moment. Daarbij zullen we ook kijken naar mogelijkheden voor dubbelgebruik met andere parkeervoorzieningen in de omgeving, bijvoorbeeld in het Chroomdistrict of het Koperkwartier.

We begrijpen de voorkeur voor een locatie op het Toepad voor studentensport en de zorgen voor het nieuwe sportcomplex aan het Koperpad. Echter, gekoppeld aan de komst van de nieuwe HOV-verbinding is het sportcomplex Toepad zeer geschikt voor woningbouw. We vinden het belangrijk om de grote vraag naar woningen zoveel mogelijk te faciliteren op daarvoor geschikte plekken. Daarbij hebben we gezocht naar een alternatieve locatie voor de sportvelden, die zo dicht mogelijk in de buurt ligt van de huidige locatie. Helaas zal dit voor sommige leden verder weg zijn, maar voor andere leden komt de vereniging wellicht dichterbij te liggen. Daarnaast komen er nieuwe verbindingen naar het Koperpad meer centraal/westelijk.

In de partiële herziening van de Omgevingsvisie hebben we geen uitgangspunten vastgelegd voor kantines of clubhuizen. We zullen de invulling van het sportcomplex in nauw overleg met de betrokken verenigingen uitwerken.

De nieuwe locatie op het Koperpad is onderdeel van de transformatie van de gehele Alexanderknoop. Het karakter van een groot deel van het gebied zal de komende jaren veranderen naar een gemengd gebied met functies op het gebied van wonen, werken, onderwijs en recreatie. Hierbij horen ook investeringen in het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de buitenruimte, betere bereikbaarheid en nieuwe verbindingen. Het nieuwe sportcomplex aan het Koperpad wordt daarmee geen anonieme strook tussen verkeersinfrastructuur in, maar een modern complex midden in een nieuw stadsdeel, sociaal veilig bereikbaar

In Rotterdam is geen sprake van een daling van het aantal leden van sportclubs, maar van groei. Hierom is behoud van het areaal sportterreinen nodig. De herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Komende jaren zullen we de verschillende deelgebieden verder uitwerken en de effecten verder onderzoeken. De transformatie van het Koperpad is daarbij pas na 2035 aan de orde.

We begrijpen de voorkeur van VVOR voor een locatie op de Boszoom en haar zorgen voor het nieuwe sportcomplex aan het Koperpad. Echter, we vinden het ook belangrijk om de grote vraag naar woningen zoveel mogelijk te faciliteren op daarvoor geschikte plekken én voldoende ruimte te houden voor volkstuinen in het gebied.

In de partiële herziening van de Omgevingsvisie kiezen we er daarom voor om VTV De Venhoeve te behouden op de Boszoom en VVOR op termijn te verplaatsen naar het Koperpad. Daarbij hebben we gezocht naar een alternatieve locatie voor de sportvelden, die zo dicht mogelijk in de buurt ligt van de huidige locatie. Het is ruimtelijk inpasbaar om vier voetbalvelden toe te voegen op het Koperpad. De rugbyvereniging RSRC die beoogd was op het Koperpad wordt ingepast bij VTV De Venhoeve. Helaas zal dit voor sommige leden verder weg zijn, maar voor andere leden komt de vereniging wellicht dichterbij te liggen. Bij het realiseren van het sportcomplex op het Koperpad zorgen we ook voor goede fietsroutes en nieuwe toegang(en) onder het spoor door, om de reisafstand voor leden van VVOR vanuit Kralingen/ Rotterdam West zo kort mogelijk te maken.

Kralings Zwembad
143

Iemand vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van het Kralings Zwembad, zowel tijdens als na de constructie van de geplande HOV-lijn, stadsbrug en gemengde stadsbuurt.

De herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Op de kaart ziet u vooral grote gebieden (vlekken) aangegeven waar we woningbouw en andere functies, zoals voorzieningen en bedrijven denken te realiseren en waar de groenstructuur ligt. De exacte uitwerking - ook als het gaat om de bereikbaarheid van het Kralings Zwembad – zal komende jaren verder worden gewerkt. Die uitwerking vindt niet plaats voor de hele Oostflank, maar per deelgebied. Op dit moment kunnen we daarover nog niet meer aangeven.

Dubbelgebruik Leonidas en Schaatsbaan
106, 146

Zowel voor RHV Leonidas als de Schaatsbaan Rotterdam is het onbespreekbaar dat er na de verhuizing nog dubbelgebruik van de hockeyvelden zal zijn door de schaatsbaan. De voorgestelde verplaatsing van Sportpark Toepad biedt een ideaal moment om hierin de volgende stap te zetten.

Wij vinden het jammer dat het dubbelgebruik van de hockeyvelden niet langer haalbaar is. We zien dit dubbelgebruik als een mooie vorm van intensief gebruik van de ruimte, die past bij een verdichtende stad. Helaas zien we op dit moment geen mogelijkheden om op het Toepad ruimte te reserveren voor een permanente locatie voor de Schaatsbaan. Wij hebben zorgvuldig naar de schetsen voor de Schaatsbaan gekeken. In onze analyse zou een eigen locatie voor de Schaatsbaan ten koste gaan van ruimte voor woningbouw en/of een

kwalitatief goede inpassing van de nieuwe woonwijk én het sportcomplex, met voldoende ruimte voor groen, aantrekkelijke buitenruimte en goede verkeersroutes. Daarnaast zijn de plannen voor een permanente locatie voor de Schaatsbaan nog onvoldoende uitgewerkt om hiervoor een juridisch-planologische reservering in de Omgevingsvisie op te nemen.

We zijn in gesprek met de Schaatsbaan om te kijken naar mogelijke andere locaties in de stad. Voorwaarde voor een andere locatie is wel dat er een haalbare business case is.

Schaatsbaan
145

De schaatsbaan verzoekt de belangen van de schaatsbaan op te nemen in de herziening van de Omgevingsvisie en een permanente plek voor de schaatsbaan op te nemen. De schaatsbaan gaat daarover graag in gesprek.

Wij erkennen het belang en de waarde van de schaatsbaan. In gesprek met de schaatsbaan hebben wij aangegeven dat de ruimte binnen de Oostflank schaars is en er ingrijpende keuzes gemaakt moeten worden, zoals het opheffen van een aantal volkstuinen. Op korte termijn krijgt Leonidas een extra hockeyveld om te voldoen aan de huidige capaciteitsbehoefte. We hopen dat daarmee toch het huidige dubbelgebruik mogelijk blijft.

Voor een permanente, eigen plek voor de Schaatsbaan zien we geen ruimte binnen de Oostflank. We zijn bereid om met de Schaatsbaan mee te denken over andere locaties in de stad.

Rotterdamse Studenten Rugby Club (RSRC)
183, 277

Iemand geeft aan dat er een toezegging is dat RSRC zijn eigen clubhuis mag behouden. Ook is er een zienswijze over het feit dat rugby op dit niveau op niet kunstgras mag spelen, omdat het suboptimaal is en veel blessures veroorzaakt.

In de partiële herziening van de Omgevingsvisie hebben we geen uitgangspunten vastgelegd voor kantines of clubhuizen. We zullen de invulling van het sportcomplex in nauw overleg met de betrokken verenigingen uitwerken. We verwachten hier op zijn vroegst vanaf 2028 mee te starten.

Voor RSRC geldt dat het plan op basis van de zienswijzen is aangepast. Voor de rugbyvereniging wordt ruimte gereserveerd aan de zuidkant van VTV De Venhoeve.

Het klopt dat we in principe uitgaan van sportvelden met kunstgras. Met uitzondering van het rugbyveld. Het rugbyveld is een natuurgrasveld.

Excelsior
242

Het is belangrijk dat er dichtbij bewoners sterke verenigingen blijven bestaan, waar meerdere sporten (georganiseerd en ongeorganiseerd) in een uitnodigende omgeving kunnen worden beoefend en dat daarom wordt verzocht rekening te houden met extra faciliteiten voor Excelsior. Excelsior Foundation benadrukt dat de sociaal-maatschappelijke functie vanuit haar locaties meegenomen dient te worden in de ontwikkelingen van bijvoorbeeld het Toepad, de Kralingse Zoom en/of Crooswijk.

Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de Oostflank is dat het huidige areaal aan sportterreinen behouden blijft. Om groei te faciliteren zetten we in op een intensiever van het gebruik van de beschikbare capaciteit. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van kunstgrasvelden en door het spreiden van de sport tijdens de nu onderbenutte tijden. Daarnaast faciliteren we ongeorganiseerde sport in de openbare ruimte. Binnen de beschikbare ruimte binnen de Oostflank zien we geen mogelijkheden om meer ruimte te reserveren voor sportfaciliteiten, ook niet voor Excelsior Rotterdam.

Wij hebben veel waardering voor de inzet van Excelsior en de sociaal-maatschappelijke bijdrage van de club. We hopen hierin nog vele jaren samen te kunnen werken. Het realiseren van een goed voorzieningenaanbod

waaronder sociaal-maatschappelijke functies is iets voor de vervolgfase in de gebiedsontwikkeling. Excelsior foundation kan daarbij een partner zijn. Zo is dat bijvoorbeeld ook bij Schuttersveld in Crooswijk het geval. Voor de Oostflank worden per deelgebied de plannen uitgewerkt in de volgende fase, de planning- en studiefase. Dan kunnen dergelijke voorzieningen opgenomen worden in het programma.

Betrokkenheid voetbalclub Antibarbari
259, 277

Voetbalclub Antibarbari geeft aan dat zij deels niet én voor de rest onvoldoende zijn meegenomen. Antibarbari en Rugbyclub RSRC geven aan dat ze niet (tijdig) uitgenodigd voor omgevingssessies werden en daardoor is de vrees dat hun beperkte betrokkenheid tot uiting is gekomen in het besluit.

We hebben op verschillende momenten met de verschillende sportverenigingen gesproken. Zij zijn zowel actief uitgenodigd bij de brede omgevingsdialogen als bij een specifieke bijeenkomst voor sportverenigingen. We kunnen ons voorstellen dat sommige uitnodigingen aan de late kant verstuurd zijn en dat daardoor extra flexibiliteit van de verenigingen werd gevraagd. Dat zullen we in het vervolg proberen te verbeteren.

Dat neemt niet weg dat de inbreng en het belang van de vereniging helder voor het voetlicht zijn gebracht. Dit hebben we vastgelegd in de omgevingsrapportage, die onderdeel is van de besluitvorming. In de vervolgfases blijven graag in gesprek over hoe we zo goed mogelijk omgaan met de zorgen van de vereniging.

4. Behouden, verplaatsen, opheffen of juist uitbreiden van sportvelden
58, 71, 83, 183, 190, 239, 257, 303, 307

Veel mensen vinden het moeilijk te begrijpen dat sportvelden moeten wijken voor verstedelijking. Iemand vindt dat sportvelden goed naar buitengebieden kunnen worden verplaatst. Weer een ander stelt dat het verplaatsen van sportvelden geldverspilling is, zeker als het gaat over situering van kunstgrasvelden op natte en verzakkende veengrond. Een aantal mensen stelt dat het aantal sportvelden juist evenredig zou moeten stijgen met het aantal nieuwe inwoners van de wijken en dat er nu al sportverenigingen met wachtlijsten zijn. Ook stelt iemand dat het ledenaantal bij Leonidas afneemt en er steeds minder behoefte is aan hockeyvelden. Iemand vraagt waarom de golfbaan Kralingen mag blijven liggen, terwijl er voldoende golfterreinen in de omgeving zijn.

De veronderstelling dat sportvelden moeten wijken voor verstedelijking klopt niet helemaal. We zorgen volgens de door de raad vastgestelde Omgevingsvisie dat het huidige areaal (aantal velden) aan sportvelden behouden blijft binnen de Oostflank. Wel zal een aantal sportvelden verplaatst worden naar een andere locatie om ruimte te maken voor verstedelijking. Op het nieuwe sportcomplex aan het Koperpad investeren we in een nieuw toekomstbestendig sportcomplex. We verbeteren de bereikbaarheid van dit sportcomplex vanuit de wijken door nieuwe verbindingen naar het sportcomplex te realiseren.

Verdichting is een complex vraagstuk, waar de wens voor een eigen koop- of huurwoning, meer groen, genoeg scholen, sportvoorzieningen en kinderopvang, maar ook bruisende horeca en cultuur, met elkaar in concurrentie zijn om de beschikbare ruimte. In onze afweging vinden we het belangrijk dat sportvoorzieningen goed bereikbaar zijn en in de buurt liggen van de woonwijken in de stad. Hierdoor kunnen leden, met name ook jeugd, op de fiets naar hun sportclub. Hierdoor maken we de drempel om te sporten zo laag mogelijk en bevorderen we de gezondheid van onze inwoners. Daarom hebben wij al in de vigerende Omgevingsvisie vastgelegd dat wij de sportcirkel, de sportcomplexen gelegen tussen de oude stadswijken en de naoorlogse wijken willen behouden en versterken. Verplaatsen mag, maar in de nabijheid van de sportcirkel. Het verplaatsen van sportvelden naar buiten de stad zou betekenen dat de afstand voor gebruikers van het centrum en de oude stadswijken dusdanig groot wordt, dat de sportcomplexen niet meer op de fiets bereikbaar zijn.

Bij de ontwikkeling van de Oostflank zetten we in op 'goede groei'. Het bouwen van extra woningen is geen doel op zich; we willen graag dat de Oostflank als geheel een kwaliteitsimpuls krijgt. Daarbij hebben we gezocht naar de 'juiste functie op de juiste plek' en investeren we in een pakket kwaliteitsmaatregelen op het gebied van groen, sport, bereikbaarheid en voorzieningen. Om 'geldverspilling' te voorkomen hebben we met een Maatschappelijke en Economische effectstudie onderzocht in hoeverre de kosten opwegen tegen de baten. Uit deze effectstudie komt naar voren dat de totale maatschappelijke baten hoger zijn dan de kosten voor woningbouw, kwaliteitsmaatregelen en infrastructuur (stadsbrug met HOV-verbinding en station Stadionpark).

Er is in het kader van de Aanvulling ROER een uitgebreid, kwalitatief en semi-kwantitatief onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van de ondergrond (bodem en water). Hieruit komt naar voren dat we bij de voorgestelde ontwikkelingen rekening kunnen en moeten houden met de ondergrond door te zorgen voor voldoende ruimte voor waterberging en dat klimaatadaptief bouwen het uitgangspunt moet zijn voor met name de diepe polders. Specifiek voor de nieuwe sportcomplexen gaan we bijvoorbeeld uit van ruimte voor waterberging onder de sportvelden.

In Rotterdam zien we geen afname van de vraag naar hockey, het aantal leden groeit juist. Het ledenaantal van Leonidas is stabiel over de afgelopen seizoenen. Ze kunnen niet verder groeien vanwege gebrek aan capaciteit.

Het behoud van de golfbaan past in het uitgangspunt om het areaal aan sportvoorzieningen binnen het gebied gelijk te houden. Daarbij is de golfbaan Kralingen historisch erfgoed en maakt de golfbaan integraal onderdeel uit van het Kralingse Bos en bijbehorend ecosysteem.

De toekomstige situatie op het Koperpad zal enorm verschillen ten opzichte van de huidige situatie. De nieuwe locatie op het Koperpad is onderdeel van de transformatie van de gehele Alexanderknoop. Het karakter van een groot deel van het gebied zal de komende jaren veranderen naar een gemengd gebied met functies op het gebied van wonen, werken, onderwijs en recreatie. Hierbij horen ook investeringen in het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de buitenruimte, betere bereikbaarheid en nieuwe verbindingen. Het nieuwe sportcomplex aan het Koperpad wordt daarmee geen anonieme strook tussen verkeersinfrastructuur in, maar een modern complex midden in een nieuw stadsdeel.

Hoofdstuk 8. Groen en Natuur

1. Behoud van groen

25, 32, 47, 50, 54, 61, 67, 72, 80, 100, 110*), 121, 178, 180, 186, 202, 203, 222, 227, 234, 239, 271, 289, 280, 292, WR0

Meerdere mensen maken zich zorgen over het verlies van groen in de Oostflank. Groen is juist 1 van dé kwaliteiten van het gebied. Groen in nieuwbouw, bestaande uit hoogbouw, kan nooit dezelfde kwaliteit bieden als het bestaande groen. Meerdere mensen vinden het onbegrijpelijk dat het natuurgebied moet verdwijnen door verstedelijking. Kan dat zomaar? Iemand vraagt of er ook bouwplannen zijn op het Eiland van Brienenoord.

We begrijpen de zorgen over de groene kwaliteit van de Oostflank. Door het opheffen van 2 volkstuinen en de oeveraanpassing bij Polder De Esch gaat er inderdaad groen verloren. Op dit moment is dit groen niet voor iedereen openbaar toegankelijk. Het realiseren van woningbouw gaat nauwelijks ten koste van openbaar groen. Daar staat tegenover dat we ook veel nieuwe groen toevoegen. De ontwikkeling van de Oostflank is niet mogelijk zonder een goede groenstructuur als basis.

In de herziening Omgevingsvisie leggen we dit vast met twee gebiedskeuzes:

- Gebiedskeuze 1 'Verbinden van groen in de stad met de rivier en regionale landschappen' legt de keuzes vast voor groen op stedelijk-regionaal niveau. We versterken bestaande parken en zorgen voor goede verbindingen vanuit bestaande wijken naar de grote stedelijke en regionale groengebieden. Bijvoorbeeld door de aanleg van de Bos-as die het Schollebos met het Kralingse Bos verbindt. Daarnaast leggen we een nieuw rivierpark aan op de noord- en zuidoever.
- Gebiedskeuze 2 'Bodem en water sturend: toevoegen veel lokaal groen en water voor klimaatadaptieve wijken' zorgt ervoor dat er in de bestaande en nieuwe woonwijken nieuw groen wordt toegevoegd. We investeren in een groen-blauwe inrichting van de openbare ruimte. Parkjes, groene pleinen, waterpartijen en geveltuinen nodigen uit tot verblijf, ontmoeting en bewegen in de buurt. Je kan op een prettige manier lopend de belangrijkste voorzieningen zoals openbaar vervoer, winkels en parken bereiken en er is ruimte voor ontmoeting. Ook kunnen we door een nieuwe groen-blauwe inrichting grote hoeveelheden water van hevige regenbuien opvangen. En verminderen we hittestress in de zomer.

Natuurpolder De Esch, de Oude Plantage en de volkstuinen zijn de belangrijkste ecologische kerngebieden in De Esch. Op basis van bekende trends is er sprake van een achteruitgang van de kwaliteit van ecologisch belangrijke plekken in Rotterdam. De verwachting is dat deze trend ook geldt voor de ecologische kerngebieden in De Esch. De natuurpolder De Esch heeft geen verbinding met andere kerngebieden zoals de Oude Plantage of de groenstructuur rondom de volkstuinen. Ook tussen deze gebieden zijn er geen verbindingen.

Op basis van de onderzoeken in de Aanvulling ROER verwachten we een negatief effect op de biodiversiteit in De Esch door afname van groen en toename van de verstoring. Daar staat tegenover dat vergroening van lanen en straten en de aanleg van een rivierpark de ecologische verbondenheid verbeteren. De komst van een rivierpark tussen Oude Plantage en natuurpolder De Esch zorgt voor een nieuwe verbinding tussen de kerngebieden. Hoe het rivierpark er precies uit komt te zien werken we komende jaren verder uit in samenhang met de ruimtelijke inpassing van de brug.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Om te zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart voor de scheepvaart, moet een deel van Polder De Esch worden afgegraven Het is nu nog niet mogelijk om de exacte impact daarvan op Polder De Esch te duiden. We weten dus ook nog niet precies hoeveel natuur we moeten compenseren. Wel verwachten we dat het rivierpark op de noordoever aan een groot deel van de wettelijke vereiste compensatie gaat voldoen.

De herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Nu staan op de kaart vooral grote gebieden (vlekken) aangegeven waar we woningbouw denken te realiseren en waar de groenstructuur ligt. We werken het plan voor het rivierpark in de volgende fase uit en dan onderzoeken we ook de mogelijkheden voor urban sports in het rivierpark. Ook de plannen voor de exacte locaties van nieuwe woningen en de inrichting van buurten, buurtparken, en bijvoorbeeld waar bomen komen in straten, moeten nog verder worden uitgewerkt. Op dit moment kunnen we daarover nog niet meer aangeven.

Rotterdam kiest voor bouwen in de bestaande stad, omdat we vinden dat dit de meest duurzame keuze is: groene gebieden rondom de stad blijven behouden, de voorzieningen en de kwaliteit van de stad benutten we zo het beste én meer mensen gaan met de fiets, lopen of openbaar vervoer door korte afstanden tussen wonen, werken en voorzieningen. De gemeente Rotterdam heeft geen bouwplannen voor het Eiland van Brienenoord.

2. Nieuw groen voor bestaand groen

34, 58, 67, 199, 222, 227, 283, 289

> Meerdere mensen maken zich zorgen of het aangekondigde nieuwe groen er ook daadwerkelijk komt. Bovendien duurt het heel lang voordat nieuw groen dezelfde kwaliteit heeft als het groen dat nu moet wijken. Hoeveel groen blijft bestaan en hoeveel hectare groen wordt er toegevoegd? En hoe is dat onderbouwd?

Groen is geen extraatje maar een essentiële waarde in de stad, ook in te ontwikkelen gebieden. Hiervoor zijn vele redenen: verkoeling en waterberging, bijdragen aan natuur en gezondheid, plekken voor spel en ontmoeting, etc. Hoe Rotterdam om gaat met groen is vastgelegd in 'Rotterdam gaat voor groen'. Op allerlei plekken is te zien dat verdichting en vergroening samen kunnen gaan. Denk bijvoorbeeld aan Little C aan de Coolhaven en de plannen voor Nieuw Kralingen en de Rijnhaven, die intussen in uitvoering zijn.

We zijn het erover eens dat oude bomen zoveel mogelijk moeten blijven staan en zien dat ze een belangrijk rol hebben in CO_2- opname en biodiversiteit. Daar hebben we in de uitwerking van de plannen zoveel mogelijk aandacht voor. Dit neemt niet weg dat het lokaal kan voorkomen dat (ook oude) bomen moeten verdwijnen. Mocht dat zo zijn, dat gelden er compensatieregelingen.

Het realiseren van woningbouw gaat nauwelijks ten koste van openbaar groen. Met het opheffen van ATV Kweeklust en ATV Ommoord, verliezen we grofweg 15 hectare aan volkstuinen (waarvan een deel ook bebouwd is), die niet altijd openbaar zijn. Dit verlies compenseren we door de aanleg van veel nieuw groen in de wijken, zodat er klimaatadaptieve en biodiverse wijken ontstaan. We vergroenen op een aantal plekken de straten, waardoor er openbaar groen bij komt en recreatief en ecologisch aantrekkelijke routes ontstaan. We reserveren 5 hectare voor de aanleg van nieuwe buurt- en nutstuinen, aan de westkant van het Lage Land. Per saldo leiden de keuzes in herziening van de Omgevingsvisie tot meer openbaar, toegankelijk groen.

Uitgaande van de maximale impact op Polder De Esch, zoals onderzocht in de MIRT-verkenning, bedraagt het verlies maximaal ongeveer 6 hectares groen aan de zuidelijke punt van de polder, dat verandert in 'blauw', omdat het wordt teruggegeven aan de rivier. Circa 18 hectares groen, oftewel 75% van het groen in Polder De Esch, wordt in ieder geval behouden en wellicht zelfs meer, afhankelijk van verdere nautische studies. Het openbaar toegankelijke deel van het natuurgebied kan dus grotendeels blijven bestaan. Het verlies van groen en bijbehorende natuurwaarden in Polder de Esch zullen we één-op-één compenseren, onder andere door de aanleg van rivierparken van topkwaliteit op beide oevers.
Wij zijn bekend met het beleidsdenken over stedelijk

groen en gezondheid uit het advies van de WUR (2022) en onderschrijven de baten en het belang van nabijheid van openbaar groen. Rotterdam heeft (nog) geen expliciete groennormen. In het coalitieakkoord Een stad heeft het huidige college van B&W vastgelegd dat ze streven naar een groennorm bij gebiedsontwikkelingen. Komend jaar zal hiervoor een voorstel worden gepresenteerd. Voor natuur zullen we ons houden aan de geldende eisen voor compensatie.

3. Recreatie

6, 32, 110*), 225

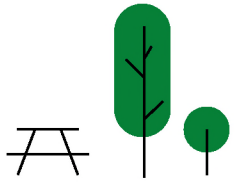
Meerdere mensen willen kunnen wandelen door en recreëren in het groen, in De Esch en langs de Maas.

Op dit moment kan je op de noordoever langs de Maas wandelen in park De Oude Plantage en het openbaar toegankelijke deel van Polder De Esch. De Oude Plantage is het oudste stadspark van Rotterdam. De inrichting laat te wensen over, maar er zijn intussen plannen om dit park op te knappen (zie hiervoor https://www.rotterdam.nl/oude-plantage). Een flink deel van Polder De Esch is niet toegankelijk. De Nesserdijk en de Schaardijk rond Polder De Esch zijn nog geen optimale wandelroutes. De verbinding tussen De Oude Plantage en Polder De Esch is niet erg aantrekkelijk voor wandelaars.

Het is de bedoeling dat De Oude Plantage en Polder De Esch onderdeel gaan uitmaken van het nieuwe rivierpark op de noordoever, tussen de Maasboulevard en de Van Brienenoordbrug. Dit rivierpark wordt een aaneengesloten groengebied van topkwaliteit, met waarde voor recreatie, ontmoeting, rust en natuur en met aantrekkelijke, doorgaande routes voor fietsers en wandelaars. De nieuwe stadsbrug zorgt voor een makkelijke oversteek naar het rivierpark op de zuidoever.

Met de ontwikkelingen in De Esch brengen we nieuwe recreatiemogelijkheden zoals door het nieuwe rivierpark aan te leggen, een kwaliteitsimpuls voor het park de Oude Plantage en de resterende Polder De Esch, en een betere groene verbindingen over de Abram van Rijckevorselweg tussen Burgemeester Oudlaan en Oude Plantage, en Kralingse Zoom en Nesserdijk. Het huidige strand bij De Esch komt inderdaad te vervallen met de komst van de stadsbrug.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287



4. Klimaatadaptatie en biodiversiteit

34, 40, 44, 50, 74, 274

Iemand geeft aan dat groen een belangrijke functie vervult voor wateropvang en verkoeling. Dat wordt alleen maar belangrijker nu het klimaat verandert. Opheffen van groen is hier strijdig mee. Meerdere mensen maken zich zorgen over de effecten van de plannen op de biodiversiteit en er wordt gewezen op de gevaren van de Japanse Duizendknoop.

We begrijpen de zorgen over de groene kwaliteit en de biodiversiteit van de Oostflank. Door het opheffen van twee volkstuinen en de oeveraanpassing bij Polder De Esch gaat er inderdaad groen verloren. Daar staat tegenover dat we ook veel nieuw groen toevoegen. De ontwikkeling van de Oostflank is niet mogelijk zonder een goede groenstructuur als basis. In de herziening Omgevingsvisie leggen we dit vast met twee gebiedskeuzes. Gebiedskeuze 1, 'Verbinden van groen in de stad met de rivier en regionale landschappen' legt de keuzes vast voor groen op stedelijk-regionaal niveau. We versterken bestaande parken en zorgen voor goede verbindingen vanuit bestaande wijken naar de grote stedelijke en regionale groengebieden. Bijvoorbeeld door de aanleg van de Bos-as die het Schollebos met het Kralingse Bos verbindt. Daarnaast leggen we een nieuw rivierpark aan op de noord- en zuidoever. Zo verbeteren we de stadsnatuur, ecologie en biodiversiteit.

We zijn ons bewust van een veranderend klimaat en houden hier rekening mee. In de Omgevingsvisie spelen we in op eisen aan het toekomstig watersysteem met onder andere een verbeterd afvoersysteem en ruimte voor waterberging (bijvoorbeeld onder nieuwe sportcomplex aan het Koperpad) om grote hoeveelheden water van langdurige regenval of kortstondige piekbuien af te kunnen voeren.

We zijn het ermee eens dat het belangrijk is om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met de Japanse Duizendknoop. Bij grondverzet kan deze plant zich snel verspreiden. Wanneer de Japanse Duizendknoop niet wordt aangepakt kan een groeiplaats zich handhaven en uitbreiden, met risico's voor beschadiging van gebouwen, verharding en overige beplanting. De gemeente is zich ervan bewust dat dit vraagt daarom om aangepast grondverzet en maaiwerk, en zal zo nodig experts inschakelen.

5. Effect van de stadsbrug op groen en ecologie in De Esch

61, 80 ,86, 97, 110*), 140, 142, 150, 157, 158, 163, 168, 173, 187, 189, 203, 209, 240, 247, 253, 275, 288

Meerdere mensen maken zich zorgen over de negatieve effecten van de stadsbrug op groen en ecologie in De Esch.

Om te zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart voor de scheepvaart, moet een deel van Polder De Esch worden afgegraven. Uitgaande van de maximale impact op polder de Esch, zoals onderzocht in de MIRT-verkenning, bedraagt het verlies maximaal ongeveer 6 hectares groen aan de zuidelijke punt van de polder, dat verandert in 'blauw', omdat het wordt teruggegeven aan de rivier. Ongeveer 18 hectares groen, oftewel 75% van het groen in Polder De Esch, wordt in ieder geval behouden en wellicht zelfs meer, afhankelijk van verdere nautische studies. Het openbaar toegankelijke deel van het natuurgebied kan dus grotendeels blijven bestaan.

De exacte omvang van de oeveraanpassingen in Polder De Esch voor de stadsbrug worden in de planning- en studiefase nader uitgewerkt. Dan brengen we ook de exacte impact van deze oeveraanpassing op het op het Natuurnetwerk Nederland in beeld. Het verlies van een deel van de oever compenseren we door een nieuw rivierpark aan te leggen, een kwaliteitsimpuls voor het park de Oude Plantage en de resterende Polder De Esch, en het verkleinen van de barrière van Abram van Rijckevorselweg door betere, groene verbindingen voor natuur en langzaam verkeer tussen Burgemeester Oudlaan en Oude Plantage, en Kralingse Zoom en Nesserdijk.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

6. Rivier- en getijdeparken compenseren verlies van groen

47, 74, 80, 102, 121, 124, 161, 186, 214, 261, 275

Meerdere mensen maken zich grote zorgen over het verdwijnen van kwaliteit die De Eschpolder nu biedt. Hoe kan een nieuw aangelegd rivierpark dit verlies compenseren? Ook vraagt men zich af of een rivierpark op de noordoever vanwege de stroming wel een serieuze mogelijkheid. Iemand vindt dat het toevoegen van urban sports aan het rivierpark op de noordoever mogelijk op gespannen voet staat met natuurwaarden. Iemand anders meent dat de stadsbrug strijdig is met de belofte om van De Esch een prachtig getijdepark te maken.

In de Omgevingsvisie Rotterdam uit 2021 is heeft de gemeente Rotterdam de ambitie uitgesproken om de kwaliteit van de nieuwe Maas in te zetten als stedelijk park. De rivier is nu vooral een snelweg voor schepen; de recreatieve potentie van de oevers wordt te weinig benut. We willen de Maasoevers zo ontwikkelen, dat ze uitgroeien tot het grootste park van Rotterdam. Om dat te doen, komen er aaneengesloten, groene routes en prettige, rustige verblijfsplekken. De oeveraanpassing bij De Esch gaat ten koste van groen en natuur. Dit verlies compenseren we door de aanleg van een rivierpark op de noordoever, tussen de Oude Plantage en de Van Brienenoordbrug. Dit rivierpark wordt een aaneengesloten groengebied, met waarde voor recreatie, ontmoeting, rust en natuur en met aantrekkelijke, doorgaande routes voor fietsers en wandelaars.

Natuurpolder De Esch, de Oude Plantage en de volkstuinen zijn de belangrijkste ecologische kerngebieden in De Esch. Op basis van bekende trends is er sprake van een achteruitgang van de kwaliteit van ecologisch belangrijke plekken in Rotterdam. De verwachting is dat deze trend ook geldt voor de ecologische kerngebieden in De Esch. De natuurpolder De Esch heeft geen verbinding met andere kerngebieden zoals de Oude Plantage of de groenstructuur rondom de volkstuinen. Ook tussen deze gebieden zijn er geen verbindingen.

Op basis van de onderzoeken in de Aanvulling ROER verwachten we een negatief effect op de biodiversiteit in De Esch door afname van groen en toename van de verstoring. Daar staat tegenover dat vergroening van lanen en straten en de aanleg van een rivierpark de ecologische verbondenheid verbeteren. De komst van een rivierpark tussen Oude Plantage en natuurpolder De Esch zorgt voor een nieuwe verbinding tussen de kerngebieden. Hoe het rivierpark er precies uit komt te zien werken we komende jaren verder uit in samenhang met de ruimtelijke inpassing van de brug. Om te zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart voor de scheepvaart, moet een deel van Polder De Esch worden afgegraven. Het is nu nog niet mogelijk om de exacte impact daarvan op Polder De Esch te duiden. We weten dus ook nog niet precies hoeveel natuur we moeten compenseren. Wel verwachten we dat het rivierpark op de noordoever aan een groot deel van de wettelijke vereiste compensatie gaat voldoen.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Nu staan op de kaart vooral grote gebieden (vlekken) aangegeven waar we woningbouw denken te realiseren en waar de groenstructuur ligt. Hoe het rivierpark er exact uit gaat zien, weten we nu nog niet. We werken het plan in de volgende fase uit en dan onderzoeken we ook de mogelijkheden voor urban sports in het rivierpark.

We bedanken degene die ons het plan 'Getijdenpark Brienoord - De Esch' uit 2015 stuurde. Toen is na consultatie van de bewoners en gebruikers van De Esch besloten geen getijdenpark aan te leggen op de noordoever en de aandacht te richten op het Eiland van Brienenoord. Daar is intussen een getijdenpark gekomen.

Nu, bijna 10 jaar later, hebben we te maken met een nieuwe situatie. We hebben een grote opgave als stad - we staan voor de uitdaging 70.000 woningen te bouwen voor 2040. Woningen die hard nodig zijn voor ontzettend veel mensen die geen passende woning kunnen vinden. De komst van een stadsbrug tussen Zuid en Noord met een nieuwe openbaarvervoerlijn is belangrijk om ontwikkeling van die woningen en daarmee de Oostflank mogelijk te maken.

7. Groen op specifieke plekken

De Esch tussen de Buitenbassinweg en de Drinkwaterweg

35, 44, 71, 76, 80, 81, 84, 90, 96, 102, 121, 122, 140, 161, 171*), 172, 176, 191, 239, 241, 247, 253, 271, 300

Meerdere mensen maken zich zorgen over de verdichting van woonwijk De Esch, vooral tussen de Buitenbassinweg en de Drinkwaterweg.

Wij hebben begrip voor de zorgen van de bewoners van De Esch over de veranderingen in hun wijk. Onze ambitie is echter - zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie - om binnen de bestaande stad te verdichten. Dit proberen op zo'n manier te doen dat de bestaande stad er ook van kan profiteren. We bouwen daarbij voort op de karakteristieken en het DNA van de bestaande stad als identiteitsdragers van de toekomst. Voor De Esch geldt dat de wijk door de nieuwe brug en HOV-lijn een andere, meer centrale positie in de stad krijgt. Dat brengt kansen, maar ook uitdagingen met zich mee. Wij denken dat per saldo De Esch erop vooruit kan gaan, mits de plannen zorgvuldig worden uitgewerkt en recht doen aan de karakteristieken van dit deel van de stad: een rustige en groene woonwijk aan de rivier.

*) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

In de partiële herziening van de Omgevingsvisie benoemen we De Esch als zoekgebied voor lichte verdichting, met een bandbreedte van het aantal woningen. Dit betekent niet dat bestaande functies (woningen, groen of sportvelden) in het gebied moeten verdwijnen, maar dat we nog een uitwerkingsslag nodig hebben om te komen tot concrete bouwlocaties die passen bij het karakter van de wijk. Dit betekent dat we een samenhangend plan moeten maken voor dit gebied met daarin openbare en aantrekkelijke groene oevers, wonen, infrastructuur en parkeren. Voor het westelijke deel van De Esch stellen we een verdichting met een indicatieve bandbreedte van 550 tot 950 woningen voor. Waar die woningen precies komen en hoe die eruitzien, werken we in de volgende fase uit. U kunt denken aan het optoppen van bestaande gebouwen waarmee het bestaande vastgoed meteen opgeknapt kan worden, maar ook aan nieuwbouw op strategische locaties. De komende jaren willen we nadrukkelijk samen met bewoners en vastgoedeigenaren in de wijk een plan uitwerken, waarmee we de ambities voor De Esch waar kunnen maken.

Het park De Oude Plantage
6, 300

Meerdere mensen vragen naar de plannen voor park De Oude Plantage. Hoe wordt de natuurfunctie van het park versterkt?

De Oude Plantage is het oudste stadspark van Rotterdam. De inrichting laat te wensen over, maar er zijn intussen plannen om dit park op te knappen (zie hiervoor https://www.rotterdam.nl/oude-plantage). Daarnaast zien we mogelijkheden om de verbinding tussen De Oude Plantage en Polder De Esch te verbeteren, zowel voor de natuur als voor wandelaars en fietsers. Dit doen we door de aanleg van een rivierpark op de noordoever, tussen de Oude Plantage en de Van Brienenoordbrug. Dit rivierpark wordt een aaneengesloten groengebied van topkwaliteit, met waarde voor recreatie, ontmoeting, rust en natuur en met aantrekkelijke, doorgaande routes voor fietsers en wandelaars.

Effecten fietspad door de Oude Plantage
300

Iemand vraagt of er onderzoek gedaan is naar de verkeersveiligheid en reistijd voor fietsers met het nieuwe fietspad dat dwars door de Oude Plantage zal gaan.

In de partiële herziening van de Omgevingsvisie worden de plannen op hoofdlijnen vastgelegd. In de volgende fase werken we de plannen verder uit en wordt onderzoek gedaan. Ook de effecten van het fietspad worden dan verder onderzocht.

Abram van Rijckevorselweg, Kralingse Bos en de Nieuwe Maas
95, 107, 110*), 154

Meerdere mensen, de bewonersorganisatie Kralingen-Oost en de Stichting Cralinheroort adviseren de gemeente om een concreet plan te maken voor Struisenburg, De Esch, Kralingen-Oost, met 'lange lijnen' voor groen, recreatie en langzaam verkeer, ook tussen Kralingse Bos en De Esch. Herzie de Abram van Rijckevorselweg en toeleidende stadsstraten.

Struisenburg en het westelijk deel van Kralingen-Oost vallen buiten de scope van de Gebiedsuitwerking Oostflank. Voor De Esch gaan we vanaf 2024 aan de slag met een concreet plan, zowel voor het westelijk als voor het oostelijk deel van deze wijk.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie stelt in gebiedskeuze 4 (Verstedelijking en strategische ingrepen smeden gebieden samen): "We overbruggen barrières, leggen nieuwe verbindingen aan en verbeteren bestaande routes, om optimaal aan te sluiten op de omgeving. Het gaat om verbindingen over het spoor bij Stadionpark, de A16 en de Abram van Rijckevorselweg." Deze ambities zijn ook weergegeven op de Omgevingsvisiekaart.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234,237, 264, 287

De Gebiedsuitwerking benoemt de Abram van Rijckevorselweg als één van de negen strategische projecten die onderdeel zijn van de ontwikkeling van het gebied. We gaan hierbij uit van vergroening van de weg en verbetering van de oversteekbaarheid ter hoogte van het Kralingse Zoom viaduct en ter hoogte van de kruising Burg. Oudlaan – Honingerdijk – De Esch. Ook zal hierdoor de verbinding tussen het Kralingse Bos en de Nieuwe Maas verbeteren.

Ten opzichte van de ontwerp-herziening hebben we het ambitieniveau verhoogd en stellen we voor om een gedeeltelijke overkluizing ter hoogte van de kruising Burgemeester Oudlaan in de vervolguitwerking mee te nemen en verder op haalbaarheid te onderzoeken.

Lage Land
114

> Iemand adviseert de gemeente om het Lage Land te laten zoals het is. Breng eerst het groen op orde.

We hebben een grote opgave als stad - we staan voor de uitdaging 70.000 woningen te bouwen voor 2040. Woningen die hard nodig zijn voor ontzettend veel mensen die geen passende woning kunnen vinden. In de Oostflank is er nog ruimte te vinden om woningen te bouwen. Waar woningen precies komen en hoe deze eruit gaan zien, weten we nu nog niet. In de volgende fase, werken we de exacte locaties waar woningen, bedrijven en voorzieningen komen verder uit. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de groenstructuur ligt.
We plannen de hoogste dichtheid van woningen bij de OV-knooppunten, zoals in Alexanderknoop.
In de bestaande wijken, dus ook in Lage Land, sluiten we aan bij het karakter van de wijk en de huidige stedenbouwkundige opzet. We denken dat er op specifieke plekken in het Lage Land ruimte is om woningen te bouwen, zonder dat we de opzet van de wijk aantasten. Dit hebben we op de kaart aangegeven als 'zoekgebied voor lichte gerichte transformatie/verdichting'.

Groen is niet een extraatje maar een essentiële waarde in de stad, ook in te ontwikkelen gebieden. Hiervoor zijn vele redenen: verkoeling en waterberging, bijdragen aan natuur en gezondheid, plekken voor spel en ontmoeting, etc. Hoe Rotterdam om gaat met groen is vastgelegd in 'Rotterdam gaat voor groen'. Op allerlei plekken is te zien dat verdichting en vergroening samen kunnen gaan. Denk bijvoorbeeld aan Little C aan de Coolhaven en de plannen voor Nieuw Kralingen en de Rijnhaven, die intussen in uitvoering zijn.

De Bos-as als verbinding tussen Kralingse Bos en Schollebos
127

> Iemand vraag zich af wat de Bos-as voor de woningen betekent die op deze verbinding staan.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de groenstructuur ligt. In de volgende fase werken we dit verder uit. Dan kijken we ook hoe de Bos-as er precies uit komt te zien. De huidige pijl op de kaart is dus niet letterlijk bedoeld en heeft geen gevolgen voor de eventuele woningen of gebouwen onder de pijl.

Nelson Mandelapark en Zuiderpark
Wijkraad Bloemhof WR3

> Wijkraad Bloemhof vraagt om een betere verbinding met het Nelson Mandelapark en vooral met het Zuiderpark.

We onderkennen de noodzaak van een goede en veilige bereikbaarheid van de parken op Zuid. De verbinding met het Nelson Mandelapark valt buiten de scope van de Oostflank en deze partiële herziening van de Omgevingsvisie. Wel komt het belang van deze verbinding terug in de Koers op Zuid. De aanleg van de nieuwe HOV-lijn geeft aanleiding voor een herinrichting van de Strevelsweg. Een goede, veilige oversteekbaarheid en goede verbinding naar de parken nemen we in de uitwerking als belangrijk uitgangspunt mee.

Naar aanleiding van deze zienswijze hebben we de Omgevingsvisiekaart aangepast en het belang van een groene verbinding ter hoogte van het Sandelingeplein toegevoegd. Op andere locaties op de Strevelsweg waren al verbindingen aangegeven.

Arboretum Trompenburg
222

Het Arboretum Trompenburg heeft tijdens participatiesessies aangegeven dat zij graag de tuin/het museum en bijbehorende faciliteiten uitbreiden en upgraden, maar zien dit in de plannen niet terug.

Het Arboretum Trompenburg ligt op de grens van de scope van de Oostflank. We herkennen de wens van het Arboretum voor een meer zichtbare entree en betere verbindingen vanuit het gebied. De doorgetrokken esplanade vanaf de Erasmus Universiteit geeft hieraan een eerste invulling. De verkenning naar de mogelijkheden om de entree te verbeteren, past binnen het strategisch project Abram van Rijckevorstelweg. In deel 3 van de gebiedsuitwerking Oostflank staat aangegeven: "Burgemeester Oudlaan verbinden met Oude Plantage, Rivierpark en Arboretum Trompenburg door een kwalitatieve, groene verbinding". Wij stellen voor het verkennen van de mogelijkheden voor een betere entree van Arboretum Trompenburg hieraan toe te voegen.

We begrijpen de wens van het Arboretum om het museum en bijbehorende faciliteiten uit te breiden. We hebben hierover verkennende gesprekken gevoerd. Uitbreiden of realiseren van nieuwe gebouwde voorzieningen is binnen het beschermd stadsgezicht van Kralingen-Oost niet zomaar mogelijk. In de herziening Omgevingsvisie nemen we deze wens daarom niet op.

De ambitie voor het verbeteren van de verbinding met Arboretum Trompenburg wordt toegevoegd aan het strategisch project van de Abram van Rijckevorselweg en in de voorbeelduitwerking van deelgebied van Kralingse Zoom van deel 3 van de uitwerking Oostflank.

8. Natuur

Vliegroutes vogels
300

Iemand vraagt zich af of er bij de planvorming naar vliegroutes voor vogels wordt gekeken. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat de gebouwen zo worden ontworpen dat er geen vogels tegen de gebouwen vliegen?

In de volgende fase, de planning- en studiefase, werken we de exacte locaties waar woningen, bedrijven en voorzieningen komen verder uit. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de wegen en groenstructuur liggen. In de volgende fase werken we de plannen verder uit. Daarbij zullen we ook ecologisch onderzoek doen en rekening houden met onder andere vliegroutes van vogels.

Effect op Natuurnetwerk Nederland
61, 61, 80, 90, 97, 102, 110*), 112, 122, 124, 161, 163, 187, 200, 232, 237, 240, 263, 271, 274, 275, 299, 300

Meerdere mensen maken zich zorgen over de effecten van de stadsbrug op Natuurnetwerk Nederland (NNN) Polder De Esch. Ze vragen of het wel mogelijk is om deze effecten te compenseren. Er wordt eerst natuur weggehaald en daarna weer aangeplant.

De natuurpolder in De Esch is door de provincie Zuid-Holland aangewezen als Natuurnetwerk Nederland. Voor De Esch gelden 2 natuurtypen:

- N01.03 Rivier- en moeraslandschap
- N02.01 Rivier

Het Natuurnetwerk Nederland en de bescherming ervan is vastgelegd in de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland. Hierin staat dat activiteiten die de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijk kenmerken en waarden van die gebieden significant beperken, of die leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte, kwaliteit of samenhang van het gebied niet zomaar zijn toegestaan.

Door de komst van de brug en het afgraven van een deel van de oever bij De Esch daarvoor, is er sprake van areaalverlies van natuurnetwerk. De huidige waarden op die locaties verdwijnen en de beoogde ambities van de provincie worden dan wellicht niet gehaald.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Dit verlies moet gecompenseerd worden. Hiervoor geldende provinciale beleidsregels. Dit betekent dat de gemeente een verzoek moet indienen voor ontheffing van de regels van de Omgevingsverordening. Bij dit verzoek hoort een compensatieplan. De provincie toetst of dit plan aan de regels voldoet. Als de ontheffing wordt verleend door de provincie, moeten de verloren waarden gecompenseerd worden (het compensatieplan wordt dan uitgevoerd). Als ontheffing volgens de wet niet mogelijk is, dan moet de gemeente het concept-omgevingsplan aanpassen.

In de volgende fase, de planning- en studiefase, voor de stadsbrug onderzoeken we de inpassing en effecten van de brug, de rivierverruiming en afgraving van de oever bij De Esch. Ook worden dan de mogelijkheden voor natuurcompensatie bekeken. Het heeft onze voorkeur om natuur in het gebied zelf te compenseren, als onderdeel van het rivierpark.

Wel verwachten we dat het rivierpark op de noordoever aan een groot deel van de wettelijke vereiste compensatie gaat voldoen.

Maaibeleid en nijlganzen
227

Iemand vraagt naar het maaibeleid van de gemeente Rotterdam. Ze geeft aan dat bij minder frequent maaien bloemen en insecten meer ruimte krijgen. Ook wijst zij erop dat een glad gemaaid grasveld nijlganzen aantrekt.

Het maaibeleid van de gemeente is afgestemd op het soort groen, doeltypen en doelsoorten van een bepaald gebied. Daarom wordt het ene gebied vaker gemaaid als het andere gebied.

Effecten op Natura 2000 - stikstof
34, 38, 84, 209

Een aantal mensen geeft aan dat het voornemen te veel stikstof produceert.

We hebben naar de effecten van de plannen voor de Oostflank op Natura 2000-gebieden gekeken. Deze komen in grote lijnen overeen met de eerdere conclusies in de Passende Beoordeling van de Omgevingsvisie:

- De meeste Natura 2000-gebieden liggen te ver weg om indirecte effecten als verstoring en betreding (onder andere recreatie) te ondervinden.
- Er zijn geen directe effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van de herziening van de Omgevingsvisie: geen ruimtebeslag en/of versnippering, effecten op waterhuishouding of verontreiniging. Voor zover er effecten zijn door stikstof, zoals bij Solleveld en Kapittelduinen, kunnen maatregelen worden getroffen.
- Rotterdam zet ook in de Oostflank volop in op mobiliteitstransitie, energietransitie en een duurzame, nieuwe economie, waardoor niet alleen de CO_2-emissies, maar ook stikstofemissies op de lange termijn gaan dalen.
- Rotterdam werkt samen met andere overheden en partijen aan gebiedsgerichte aanpak om gevolgen van recreatiedruk te beperken en stikstofdepositie op de lange termijn terug te dringen.

Hoofdstuk 9. Werkgelegenheid en voorzieningen

1. Werkgelegenheid

83, 110*), 179, Wijkraad Vreeswijk WR4

Iemand pleit ervoor om bedrijventerreinen te handhaven. Iemand anders vindt werkgelegenheid geen goede reden om de oeververbinding te realiseren. Een ander denkt dat de prognose van 30.000 banen niet onderbouwd is. Ook wordt gevraagd om meer duidelijkheid over benodigde faciliteiten en bereikbaarheid daarvan voor jong en oud.

In een groeiende stad komen ook steeds meer banen. Er is in Rotterdam niet alleen een tekort aan woningen, maar ook aan verschillende soorten werkruimte. Daarom willen we niet alleen meer woningen bouwen, maar bijvoorbeeld ook kantoren en bedrijfslocaties. Rond de knooppunten versterken we de bestaande kantoorclusters en een aantal bestaande bedrijventerreinen wordt verstevigd om waardevolle productie en bedrijvigheid voor de stad te behouden. Er zijn ook bedrijventerreinen op strategische locaties waar we een mix van functies voorstellen. Hier zal dus ook gewoond worden. Dit zorgt in onze ogen voor een impuls voor het gebied.

Onderzoek laat zien (bijvoorbeeld verkeersmodelstudies) dat er wel degelijk wisselwerking zal zijn tussen de noord- en de zuidoever. Het groeiend aantal banen is daarom ook een reden om beide oevers met elkaar te verbinden en zo de reistijd naar banen en onderwijs korter te maken. Hierdoor ontstaan er meer kansen voor Rotterdammers.

De prognoses laten zien dat het aantal arbeidsplaatsen in Rotterdam blijft groeien. De verwachting is ook dat door de investeringen en door de nieuwe ontwikkelingen in de Oostflank er in het gebied ruimte en vraag ontstaat om er te werken te ondernemen en bestaande bedrijven te laten groeien. Dat betekent niet dat er uiteindelijk ook zekerheid is over het daadwerkelijk realiseren van de verwachte 30.000 banen; de markt speelt daar een grote rol in. We scheppen wel de kaders om deze groei mogelijk te maken.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Werkgelegenheid in Vreewijk

Wijkraad Vreewijk WR4

Wijkraad Vreewijk vraagt naar de impact van de plannen op de werkgelegenheid in Vreewijk.

Voor Vreewijk zijn positieve effecten te verwachten op het gebied van werkgelegenheid. Er komen veel meer banen binnen bereik door de aanleg van een nieuwe brug en HOV-verbinding, voor zowel voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en (beperkt) auto's. Uit onderzoek weten we dat hoe meer banen binnen bereik komen, hoe groter de kans op een baan ook daadwerkelijk wordt. Daarnaast komen er met name op de knooppunten – die zich ontwikkelen tot stedelijke centra – banen bij. Zo komen er banen bij in Stadionpark, die door betere verbindingen over het spoor ook voor Vreewijk gemakkelijker te bereiken zijn.

2. Huidige en toekomstige voorzieningen

107, 177, 217, 250

Meerdere mensen vraagt om de huidige voorzieningen (huisartsen, tandartsen, kinderopvang, scholen, elektriciteitsnet, productie drinkwater) te borgen. Iemand vraag om pas tot vergunningverlening voor uitbreiding over te gaan, als de voorzieningen ook geschikt zijn voor de toename van mensen. Stichting Kralingen aan de Maas vraagt de gemeente ook aan recreatieve voorzieningen te denken.

Een strategie voor voorzieningen is onderdeel van de herziening van de Omgevingsvisie. Ook recreatieve voorzieningen maken hier onderdeel van uit. De gemeente heeft referentiewaarden vastgesteld waarin voor de meeste van de genoemde functies is vermeld hoeveel vierkante meter er per woning nodig is. Deze referentiewaarden voor maatschappelijke voorzieningen zijn gebruikt voor de herziening van de Omgevingsvisie. We weten nu nog niet welke voorziening waar en in welke mate een plek krijgt. Dat werken we uit in de volgende fase. Daarbij kijken we eerst hoe we de bestaande voorzieningen kunnen benutten en/of versterken. Voor voorzieningen waar we afhankelijk zijn van andere partijen, zoals drinkwater en het elektriciteitsnet, werken we de plannen samen met hen verder uit.

Studentendorp

248

De Hogeschool Rotterdam stelt in haar zienswijze om Rotterdam als kennisstad op de wereldkaart te zetten en studeren met verblijf in Rotterdam in de toekomst te kunnen borgen is het aanwijzen in de Omgevingsvisie "Oostflank" van een studentendorp, volgens het model van Amerikaanse campus, een noodzaak. Oostflank biedt ruimte voor de inhaalslag om voor deze doelgroep te bouwen en de problemen in de bestaande woonwijken die door overbreidelde verkamering in de afgelopen jaren zijn ontstaan, op te lossen. Invulling van dit plan kan mede worden onderzocht door onze kenniscentra en opleidingen.

Wij onderschrijven het belang van Rotterdam als kennisstad en ook het belang van voldoende woningen voor studenten. In de herziening van de Omgevingsvisie formuleren we de ambitie om de komende jaren minimaal 3.000 studentenwoningen te realiseren. Een deel hiervan wordt op dit moment al gerealiseerd bij de ontwikkeling van Brainpark I. Met de komst van de nieuwe stadsbrug en HOV-lijn zien we nieuwe kansen om ook op de zuidoever meer studentenhuisvesting te realiseren.

Het verder versterken en uitbouwen van de Campus Woudestein maakt onderdeel uit van de visie, conform het vigerende masterplan. De Erasmus Universiteit is zelf verantwoordelijk voor deze ontwikkeling.

Op dit moment worden er geen voorstellen gedaan voor andere campuslocaties in het gebied. Wel biedt het uitgangspunt van gemengde woon-werkvoorzieningen gebieden, met name rondom de OV-knooppunten, voldoende ruimte en flexibiliteit om in te spelen op actuele ontwikkelingen. Een specifiek studentendorp vinden we minder passend bij het principe van gemengde, goed met elkaar verbonden wijken. Het clusteren van specifieke doelgroepen brengt het risico van 'eilandvorming' met zich mee. Met de ontwikkeling van de Oostflank proberen we juist de huidige 'eilanden' met elkaar te verbinden om te zorgen dat de stad meer een geheel wordt.

Groen-afval containers

227

Iemand vraagt aandacht voor plaatsing van groen-afval containers.

We begrijpen dat er onvrede is over groen-afval containers. Dit onderwerp is echter geen onderdeel van de Omgevingsvisie. Voor vragen over dit onderwerp kunt u contact opnemen met 14010 of bij overlast een melding doen via de MeldR-app.

Sociale structuur
110*), 124, 240, 288

Een aantal mensen geeft aan dat de sociale structuur, het sociale weefsel van de stad een integraal onderdeel dient te zijn van de planvorming. Iemand anders wijst op de verbindingskracht van kleinschalige verenigingen. De sociale verbinding die er is dankzij de groene stroken moet niet verloren gaan.

De Omgevingsvisie is het kader om vast te leggen waar we in de stad ruimte reserveren voor onder andere woningen, groen, wegen, voorzieningen en arbeidsplaatsen. Voldoende ruimte voor ontmoeting, zowel in gebouwen als in de openbare ruimte is daar een belangrijk onderdeel van. Voor de omvang en aard van voorzieningen hanteert de gemeente Rotterdam de referentiewaarden maatschappelijke voorzieningen. Die berekenen de ruimte en het oppervlak van voorzieningen die nodig zijn op basis van het aantal woningen.

Goede voorzieningen zien wij als een belangrijk voorwaarde om de sociale structuur op wijkniveau een plek te geven. Daarnaast werken we de komende jaren aan een Programma Sociaal voor de Oostflank. Per deelgebied werken we uit hoe we fysieke ingrepen, zoals voorzieningen of parken, kunnen verbinden met sociaal maatschappelijke waarde zoals leefbaarheid, brede welvaart, onderwijs en arbeidskansen. We zijn het ermee eens dat we bij het uitwerken van de plannen rekening moeten houden met het bestaande sociale weefsel in wijken.

De gemeente heeft beleid om (kleinere) sportverenigingen te helpen en accommodaties te verbeteren. De komst van grote sportcomplexen hoeft niet noodzakelijk te leiden tot grote verenigingen; verenigingen kunnen hun eigen identiteit behouden. Hier zijn in Rotterdam verschillende goede voorbeelden van.

Ruimte voor recreatie en cultuur
85, 110*), 127, 140, 223, Wijkraad Oosterflank WR5

Iemand maakt zich zorgen over verlies van ruimte voor recreatie en ontspanning door de verstedelijking van de Drinkwaterweg. Meerdere mensen vragen aandacht voor het cultureel programma, horeca en evenementen (specifiek in Alexander). Iemand beklaagt zich over de overlast van festivals in het Kralingse Bos. Er wordt aandacht gevraagd voor parkeerdrukte in relatie tot evenementbezoek.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen. Op de kaart staan vooral grote gebieden (vlekken) waar we woningen denken te bouwen en waar de groenstructuur ligt. In de volgende fase werken we de plannen verder uit.
In het westelijke deel van De Esch denken we ongeveer 550 tot 950 woningen te kunnen bouwen. Waar die woningen precies komen en hoe die eruit komen te zien, weten we nu nog niet. Het kan zijn dat bestaande gebouwen verhoogd worden ('optoppen'), maar ook nieuwbouw is mogelijk. De plannen werken we samen met omwonenden en belanghebbenden uit. We willen waardevolle ruimte voor recreatie en ontspanning behouden.

Om inzicht te krijgen in de omvang van de voorzieningen die nodig zijn in de toekomst hebben we gebruikt gemaakt van de gemeentelijke referentiewaarden maatschappelijke voorzieningen. Voor deze voorzieningen reserveren we ook ruimte in de Omgevingsvisie. Hier horen ook culturele voorzieningen bij en horeca. Waar welke voorziening precies een plek krijgt, weten we nu nog niet.

Het evenementenbeleid in het Kralingse Bos is geen onderdeel van de Omgevingsvisie. Mocht er sprake zijn van (grootschalige) evenementen in de ontwikkeling van de Oostflank, dan besteden we daar in de uitwerking van de plannen aandacht aan.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

3. Locatie-specifieke vragen

Overlast door horeca op De Veranda
152

Een bewoner van De Veranda vindt dat daar reeds een overdaad aan horeca is, wat overlast veroorzaakt.

Stadionpark willen we ontwikkelen naar een stedelijk centrum. Dat betekent dat er ook functies bijkomen die daarbij passen, zoals recreatieve functies, cultuur en horeca. De Veranda kent al dit type functies. Functies die erbij komen worden verspreid over heel het deelgebied dat we Stadionpark noemen. De plannen worden in de volgende fase uitgewerkt. Hier wordt de omgeving bij betrokken.

Kralingse Bos Oost
217

Iemand maakt zich zorgen dat bouw van huizen in de Boszoom te veel drukte in oostelijk deel van het Kralingse Bos veroorzaakt.

Het oostelijke deel van het bos zal door de ontwikkelingen wat intensiever worden gebruikt, maar zal vanwege het karakter van een dicht parkbos, het rustige deel van het bos blijven, in tegenstelling tot de promenades en routes direct rond de plas. Bebouwing in een deel van de Boszoom zal de sociale veiligheid in dit gebied verbeteren.

Doortrekken van de Prinsenlaan in het Kralingse Bos betreft alleen een route voor fietsers en voetgangers, die naar de Kralingse Plas voert. Doel is het Bos en de Plas een meer directe entree te geven vanuit Lage Land en Prinsenland. Daarnaast dient deze verbinding ook om de nieuwe woonbuurt op de plek van de sportvelden een fijne koppeling aan het Bos te geven.

FIT Fysiotherapie
220

FIT Fysiotherapie wil graag toelichten hoe zij vanuit hun locaties de gemeente Rotterdam fitter en vitaler kunnen maken.

Zowel in de Omgevingsvisie als in het sportbeleid (Sportcomplex van de toekomst) is de intentie om te komen tot clustering en multifunctionaliteit van maatschappelijke voorzieningen. Vitale wijken kunnen in de toekomst niet zonder die clustering van kind functies, van zorgfuncties met wonen en van zorg met sport en welzijn. Daardoor is er meer kwaliteit en effectiviteit door samenwerking, participatie met bewoners en kansen voor meervoudig ruimtegebruik. We gaan daarom graag met u in gesprek bij de verdere uitwerking van de plannen.

Vitale functies oostzijde van de zuidoever
255

Het bestuur van NPRZ wil graag in overleg met de gemeente om voorstellen te ontwikkelen om aan de oostzijde extra vitale functies of een stedelijke trekker toe te voegen.

Wij zien ook kansen voor sterke economische of opleidingsfuncties aan de oostzijde van Rotterdam-Zuid. We willen sterke centra ontwikkelen in Hart van Zuid (wat al voor een heel groot deel op streek is) en Stadionpark. Deze centra met nieuwe voorzieningen en arbeidsplaatsen zullen de economische kracht van Zuid verder vergroten. We zullen de plannen uitwerken in nauw overleg met het Nationaal Programma Rotterdam Zuid.

Recreatie in het Lage Land
Wijkraad Het Lage Land-Prinsenland en 's-Gravenland WR0

De Wijkraad Lage Land roept op om met een integrale recreatievisie te komen als randvoorwaarde voor verdere verdichting.

We snappen uw zorgen over een groeiend aantal mensen in Lage Land en de grotere recreatieve druk als gevolg daarvan. De herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn.
Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de groenstructuur ligt. In de volgende fase worden de

plannen uitgewerkt. Recreatie is daarbij niet los te zien van verdichting, klimaatadaptatie of economische ontwikkeling. We onderzoeken dit daarom in samenhang per deelgebied.

Beijerlandselaan
Wijkraad Bloemhof WR3

Wijkraad Bloemhof vindt het een omissie dat er in de plannen niet in wordt gegaan op de aanpak van de Boulevard-Zuid.

We vinden dit een terecht aandachtspunt. Hoewel we in de partiële herziening van de Omgevingsvisie niet concreter zullen worden dan in de aanpak van de Boulevard Zuid, is het wel wenselijk een actueel beeld te geven. We kijken de teksten in de herziening van de Omgevingsvisie hierop na. Ook scherpen we de passages hierover in de Gebiedsuitwerking Oostflank verder aan.

Sportvoorzieningen in Bloemhof
Wijkraad Bloemhof WR3N

De bereikbaarheid van de sportvoorzieningen in Bloemhof moet een aandachtspunt naar de toekomst zijn geeft de Wijkraad Bloemhof aan.

Voor veel Rotterdammers is het erg belangrijk dat voorzieningen vanuit de wijk goed en sociaal veilig bereikbaar zijn. Dat geldt ook voor de plekken waar je kan sporten. Hier houden we rekening mee als we de plannen uitwerken. We hebben daarbij al aandacht voor de bijvoorbeeld de Strevelsweg inclusief enkele kruisingen, waar de veiligheid voor fietsers en voetgangers beter kan. Daarnaast investeren we in betere verbindingen over het spoor, zodat ook de sportcampus Varkenoord beter te bereiken is vanuit Bloemhof en Hillesluis.

Spreiding HBD-voorzieningen in Bloemhof
Wijkraad Bloemhof WR3

De Wijkraad Bloemhof vraagt aandacht voor spreiding van HBD-voorzieningen (Huisvesting Bijzondere Doelgroepen). Bloemhof kent momenteel 7 (of 8) van deze voorzieningen en 7 daarop lijkende voorzieningen. Dat is voor de sociale structuur van de wijk te veel. De ontwikkeling van de Oostflank geeft ook ruimte om hiervoor in andere wijken locaties in te richten en voorzieningen uit onze wijk te plaatsen.

HBD-voorzieningen zijn erg belangrijk voor een leefbare stad met aandacht voor alle Rotterdammers. Ook HBD-voorzieningen zijn onderdeel van de referentiewaarden maatschappelijke voorzieningen. Op basis van deze referentiewaarden is voor alle voorzieningen die nodig zijn, ruimte gereserveerd in de herziening van de Omgevingsvisie. Welke voorzieningen waar komen, weten we nu nog niet. Dit werken we in de volgende fase uit. Daarbij kijken we ook naar de voorzieningen die al aanwezig zijn in de wijken om te komen tot een zo goed mogelijke verdeling over de stad.

Kralingen-Oost
107

Het is voor de wijk essentieel dat de faciliteiten (sport en recreatie) binnen de wijk beschikbaar blijven.

Rotterdam vindt het essentieel om de sportterreinen in de Oostflank te behouden, zodat er voldoende sportgelegenheid is voor met name kinderen en jongeren in de buurt. Daarom is het uitgangspunt voor de herziening van de Omgevingsvisie dat we het huidige areaal aan sportvoorzieningen handhaven. Dit betekent dat het totaal aan sportvelden gelijk blijft in het gebied, maar dat sommige clubs moeten verplaatsen. De clubs die goed functioneren met veel jeugd uit de buurt blijven bij voorkeur op hun huidige locatie.

We hebben gezocht naar een alternatieve locatie voor de sportvelden, die zo dicht mogelijk in de buurt ligt van de huidige locatie. Helaas zal dit voor sommige leden verder weg zijn, maar voor andere leden komt de vereniging wellicht dichterbij te liggen.

Hoofdstuk 10. Energie

1. Samenwerking met netbeheerders

TenneT 89

TenneT vraagt om de hoogspanningsverbindingen en ruimtebeslag van toekomstige hoogspanningsverbindingen op de verbeelding te overwegen. Ook vraagt TenneT om de Staalkaart bij het opstellen van toekomstige omgevingsplannen te benutten. TenneT wil graag betrokken worden bij de planvorming bij duurzame opname van het hoogspanningsnet in Omgevingsplannen. Zij verzoeken om voor situaties die de leveringszekerheid kunnen schaden pas toestemming te verlenen na positief schriftelijk verkregen advies van TenneT.

We bedanken TenneT voor het attenderen op de staalkaart. Deze zullen we in de samenwerking inzetten waar nodig. De energie-hoofdinfrastructuren zijn vanwege de overzichtelijkheid niet in de hoofdkaart verwerkt, maar zijn wel onderdeel van deel 2 van de bijbehorende Gebiedsuitwerking Oostflank, hoofdstuk Energie.

De betrokkenheid van TenneT in deze fase van de ontwikkeling stellen wij op prijs. Voor de herziening van de Omgevingsvisie hebben we intensief contact gehad met onze regionale netbeheerder Stedin over vragen rond de inpassing van het elektriciteitsnet. In de verdere uitwerking van de plannen houden we blijvend aandacht hiervoor. Ook is energietransitie één van de 4 strategische programma's voor de Oostflank. Dit programma zullen we samen met de netbeheerders en andere relevante partijen uitwerken.

We betrekken TenneT ook bij het project Stadsbrug, HOV en station Stadionpark via de Gesprekstafel Grondgebonden Assets. Daar komt ook leveringszekerheid aan de orde.

Stedin 151

Stedin adviseert om tijdig samen te kijken naar de consequenties van deze grootschalige ontwikkeling voor de gas-en elektriciteitsnetten en naar de snelheid, betaalbaarheid en maakbaarheid (ondergrond, veiligheid, etc.), om de gestelde doelen te kunnen realiseren. Stedin vraagt aandacht voor zowel de lokale ontwikkelingen als de effecten van de verstedelijking op het regionale net. Stedin vraagt de gemeente in samenhang en integraal te kijken naar de verschillende thema's en (gebieds-) ontwikkelingen. De Nieuwe Maas vormt een fysieke scheiding tussen Noord en Zuid voor wat betreft het elektriciteitsnet. In én rondom dit gebied vinden er nu al ontwikkelingen (uitbreidingen) plaats en naar verwachting is (extra) ruimte nodig voor een middenspanning (23/23kV) station rond Kralingse Zoom / Brainpark om station Zamenhofstraat te ontlasten. De ruimte voor een dergelijk station is ca. 400-700m2. Stedin verwacht deze na 2030 nodig te hebben. Zij vragen de gemeente een (zoek)locatie te reserveren, ook op de omgevingsvisiekaart, om onder andere de transitie en de boogde ambities te kunnen versnellen. Verder geeft Stedin aan van harte bereid te zijn om met de gemeente in gesprek te gaan en wordt zij graag in een vroeg stadium betrokken.

We onderkennen het belang van de infrastructuur die Stedin ontwerpt, beheert en onderhoudt volledig en zien ook de parallelle ontwikkeling van de energietransitie. Gelukkig is het stedelijk deel van Rotterdam nog grotendeels gevrijwaard van transport schaarste. En dat willen we graag, in samenwerking met Stedin, zo houden. Voor de herziening van de Omgevingsvisie hebben we daarom regelmatig overleg gehad met Stedin over gevolgen van de ontwikkelingen voor het elektriciteits- en gasnetwerk.

De inpassing van middenspanningstation(s) en de andere 'lagere' bovengrondse en ondergrondse infrastructuur pakken we in de uitwerking van de plannen op. Dit doen we per deelgebied. De energiestrategie voor de Oostflank zet nadrukkelijk in op andere duurzame alternatieven van energie, zoals voor verwarming en koeling, zodat het elektriciteitsnet niet overmatig belast wordt. We blijven hiervoor graag met Stedin 'slim samenwerken' zoals Stedin dat benoemt.

De milieu- en hindercontouren van bestaande transportstations (onder andere Koperstraatgebied) is onderwerp van gesprek geweest en conflicteert in onze ogen niet met de voorgestelde Omgevingsvisie.

De inpassing van een MS/MS-station rond Kralingse Zoom/Brainpark is een behoefte die wij niet herkennen uit de eerdere gesprekken met Stedin. Eerder is deze behoefte niet aangegeven, terwijl wel expliciet gesproken is over de vraag of er ruimte voor MS/MS-stations nodig is. We gaan hierover graag verder in gesprek, met de volgende hoofdpunten:

- Hoe geven we 'slim samenwerken' beter vorm, zodat de afstemming wordt verbeterd en dergelijke ruimtevragen voortaan wél vroegtijdig op tafel komen? Hiermee kunnen we ook invulling geven aan de door Stedin aangegeven noodzaak voor een proces om de mogelijke ruimtevraag voor het zuidelijk deel van de Oostflank te analyseren.
- Wat is de onderbouwing voor deze ruimtevraag? En in hoeverre is dit een behoefte die door de verdichting of door de energietransitie van de al bestaande stad wordt gevoed? Zijn hierin nog keuzes te maken? Wederzijds begrip is belangrijk om ook tot de goede oplossingen te komen.
- Een robuust elektriciteitsnet is een randvoorwaarde voor een duurzame ontwikkeling van de stad. In de verdere planuitwerking zullen we schouder aan schouder moeten staan om de beste inpassing van de noodzakelijke bovengrondse en ondergrondse (hoofd)infrastructuur te vinden. Het 'strategische programma energietransitie' voor de Oostflank is specifiek voor dit type vraagstukken als1 van de 4 strategische programma's aangewezen. We hopen in dat proces van Stedin ook vroegtijdig inzicht te krijgen in of/welke bovengrondse en ondergrondse aanpassingen Stedin noodzakelijk ziet. We willen Stedin dan ook van harte uitnodigen om hierin proactief te participeren.

Stedin is lid van de Gesprekstafel Grondgebonden Assets van het project Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, waar de belangen van het bedrijf kunnen worden ingebracht en besproken bij dat project.

2. Overige zienswijzen over energie

193, Wijkraad Oosterflank WR5

Iemand houdt een pleidooi voor gezamenlijk optrekken zodat eventuele gevolgen voor de netbeheerders in de integraliteit van beide projecten kunnen worden beschouwd. Iemand anders geeft aan dat een aantal bewoners geen keuzevrijheid heeft ten aanzien van de leverancier van stadsverwarming (wat tot hogere kosten kan leiden) en verzoekt de gemeente rekening te houden met de aanbestedingsprocedures aan warmteleveranciers.

Voor de herziening van de Omgevingsvisie hebben we regelmatig overleg gehad met Stedin over de gevolgen van de ontwikkelingen voor het elektriciteits- en gasnetwerk. Stedin blijft betrokken bij de uitwerking van de plannen.

We zijn afhankelijk van nationale wetgeving en de landelijke overheid als het gaat om de kosten voor energie en aanbestedingsprocedures.

Hoofdstuk 11. Mobiliteit

1. Beleid ten aanzien van de auto

12, 54, 58, 79, 95, 110*), 112, 114, 123, 125, 140, 145, 150, 157, 158, 187, 194, 200, 203, 234, 237, 243, 247, 300, 303, WR3

Meerdere mensen vragen wat het beleid van Rotterdam is voor de auto in de stad, gezien deze ontwikkeling in de Oostflank. Ook is men benieuwd naar het parkeerbeleid, inpasbaarheid van laadpalen en hoe fietsvriendelijk de nieuwe ontwikkelingen worden. Iemand vraagt of de onderbouwing van de bereikbaarheid in de ROER beter kan worden weergegeven.

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is vastgelegd in het Stedelijk Verkeersplan 2030 en de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (meer informatie via www.rotterdam.nl/mobiliteitsaanpak). We stimuleren gezonde en actieve manieren om jezelf door de stad te bewegen. Daarnaast willen we het aantal korte autoritten en het autoverkeer dat de stad doorkruist terugdringen. Zo wordt er minder CO_2 uitgestoten en is er minder geluidsoverlast. Wel zorgen we ervoor dat de stad voor alle modaliteiten bereikbaarheid blijft.

De uitgangspunten van het stedelijk mobiliteitsbeleid werken ook door in de mobiliteitsstrategie voor de Oostflank. Het toevoegen van 30.000 woningen en evenveel arbeidsplaatsen in een gebied leidt tot extra verplaatsingen. De nieuwe bewoners gaan naar hun werk, school, sport, bij iemand op bezoek of op pad voor boodschappen. Het is hierbij van belang dat, net zoals andere delen van de stad, zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer en de fiets.

Daarom bouwen we de nieuwe woningen zoveel mogelijk in de buurt van hoogwaardig openbaar vervoer. Daarnaast streven we er binnen de Oostflank naar dat de dagelijkse voorzieningen zoveel mogelijk binnen 15 minuten te voet of te fiets bereikbaar zijn. De stedelijke voorzieningen worden vooral gebundeld bij de belangrijke OV-knooppunten, zodat iedereen deze voorzieningen makkelijk met het openbaar vervoer kan bereiken. Het huidige aanbod aan auto infrastructuur wordt in stand gehouden en breiden we uit met een (autoluwe) wegverbinding over de nieuwe stadsbrug. Daarnaast investeren we in het verminderen van barrières en nieuwe verbindingen voor de fietser en een hoogwaardig aanbod van openbaar vervoer.

Verkeersprognoses laten zien dat het autoverkeer op basis van deze uitgangspunten in zijn totaliteit nauwelijks toeneemt, waardoor het gebied bereikbaar blijft. Er ontstaan wel een paar lokale knelpunten die aangepakt moeten worden.

De plannen werken we in de volgende fase uit. We gaan daarbij uit van de parkeernormen die op dat moment gelden. We kijken ook naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld voor bedrijven en sportverenigingen, en combinatie van parkeervoorzieningen voor bijvoorbeeld deelmobiliteit, eigen auto's, fietsen en scooters. Hoe we parkeren precies oplossen, is afhankelijk van de locatie. Uitgangspunt is dat er overal parkeren op loopafstand beschikbaar is.

Het plaatsen van laadpalen hebben we op dit moment nog niet uitgewerkt. Dat komt pas in latere fases. Wel voorzien we dat er steeds meer elektrisch aangedreven voertuigen komen. Het is belangrijk om daar nu al rekening mee te houden en bijvoorbeeld te zorgen voor een energienet dat daarvoor geschikt is. In de Gebiedsuitwerking Oostflank houden we hier rekening mee.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

2. Parkeerbeleid

Auto's nieuwe wijkbewoners
58

Iemand geeft aan dat met nieuwe wijkbewoners er meer auto's komen. Kan het bestaande wegennet dit aan en zijn er voldoende parkeerplaatsen?

Het toevoegen van 30.000 woningen en evenzoveel arbeidsplaatsen in een gebied leidt inderdaad tot extra verplaatsingen. De nieuwe bewoners gaan naar hun werk, school, sport, bij iemand op bezoek of op pad voor boodschappen. Het is hierbij van belang dat, net zoals in andere delen van de stad, zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer en de fiets.

Daarom bouwen we de nieuwe woningen zoveel mogelijk in de buurt van hoogwaardig openbaar vervoer, zodat nieuwe bewoners niet afhankelijk zijn van de auto. Daarnaast streven we er binnen de Oostflank naar dat de dagelijkse voorzieningen zoveel mogelijk binnen 15 minuten te voet of te fiets bereikbaar zijn. De stedelijke voorzieningen worden vooral gebundeld bij de belangrijke OV-knooppunten, zodat iedereen deze voorzieningen makkelijk met het openbaar vervoer kan bereiken. Het huidige aanbod aan auto infrastructuur wordt in stand gehouden en breiden we uit met een (autoluwe) wegverbinding over de nieuwe stadsbrug. Daarnaast investeren we in het verminderen van barrières en nieuwe verbindingen voor de fietser en een hoogwaardig aanbod van openbaar vervoer. Bovenstaand pakket met maatregelen hebben we doorgerekend in het regionale verkeersmodel. Dit laat zien dat het autoverkeer in de omgeving van de Oostflank maar in beperkte mate zal toenemen, waardoor er sprake blijft van een acceptabele situatie. De bouw van nieuwe woningen zal op een zorgvuldige manier gebeuren. Daarbij zal het parkeren vooral in gemeenschappelijke parkeervoorzieningen op loopafstand van de woningen worden georganiseerd met voldoende parkeerplaatsen volgens de dan geldende parkeernorm.

Hoogte nieuwbouw en parkeervoorzieningen
140

Iemand vreest voor hoge nieuwbouw wanneer er meer bestemmingsverkeer komt en er minder ruimte voor parkeerplaatsen is en parkeren in de gebouwen moet.

De relatie tussen de hoogte van de nieuwbouw en minder parkeren zien wij niet direct. De Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn.
Op de kaart ziet u vooral grote gebieden (vlekken) aangegeven waar we woningbouw denken te realiseren en waar de groenstructuur ligt. De exacte locaties voor bouwplannen moeten nog verder worden uitgewerkt. Datzelfde geldt voor de manier waarop we het parkeren gaan oplossen. Het aantal parkeerplaatsen wordt onder andere bepaald door de locatie, het aantal woningen en het type woningen. Hiervoor gebruiken we de dan geldende parkeernorm.

Parkeernorm
114, 150, 157, 158, 200, 247

Meerdere mensen vragen naar welke parkeer-normen worden gehanteerd bij de woningbouw.

Bij de uitwerking van de plannen worden de dan geldende parkeernormen gehanteerd, waarbij ook zal worden gekeken naar een zo optimaal mogelijk dubbelgebruik en combinatie van parkeervoorzieningen. De oplossing is afhankelijk van de locatie, het aantal woningen en het type woningen.

Verlies van parkeergelegenheid
303

Iemand geeft aan dat er verlies van parkeergelegenheid is. Er wordt verder aangegeven dat er sinds kort al betaald parkeren is ingevoerd vanwege overlast van vreemden buiten de wijk.

Het is niet helemaal duidelijk wat hier wordt bedoeld. In ieder geval lijkt de parkeersituatie in De Esch te zijn verbeterd na de invoering van betaald parkeren.

Parkeren in de flats (inpandig)
83

Iemand vraagt naar de mogelijkheden van parkeergarages in de nieuw te bouwen flats.

De Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. De manier waarop we het parkeren gaan oplossen werken we in samenhang met de woningbouw verder uit. Hiervoor gebruiken we de dan geldende parkeernorm. De oplossing is afhankelijk van de locatie, het aantal woningen en het type woningen. Daarbij zullen we ook kijken naar mogelijkheden voor dubbelgebruik en combinatie van parkeervoorzieningen.

Parkeren op specifieke locaties

Parkeren Drinkwaterweg
47

Iemand geeft aan dat de plannen, die nu gepland staan aan de Drinkwaterweg, het zo geliefde uitzicht gaan belemmeren, zowel van de huidige bewoners als van de toekomstige bewoners in de nieuwe huizenblokken. Bovendien geeft het een flinke verkeersdrukte in en door de wijk. Acht flatblokken leveren honderden auto's op. Dus niet alleen geluidsoverlast, luchtvervuiling maar ook ernstige parkeerproblemen. Net zijn de parkeerproblemen wat verminderd door betaald parkeren. Forensen parkeren nu niet meer in onze wijk. Hij is bevreesd dat de kwaliteit "rust" in de wijk verloren gaat.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Op de kaart ziet u vooral grote gebieden (vlekken) aangegeven waar we woningbouw denken te realiseren en waar de groenstructuur ligt. De exacte locaties voor bouwplannen moeten nog verder worden uitgewerkt. We hebben dus nog geen concrete woningen gepland aan de Drinkwaterweg of op andere locaties in De Esch.

De westkant van De Esch is in de herziening van de Omgevingsvisie aangeduid als 'zoekgebied voor verdichting'. Hiermee leggen we nog geen concrete bouwlocaties vast, maar geven een bandbreedte mee voor het aantal woningen. We denken dat er in De Esch ruimte is om op een aantal plekken woningen toe te voegen, zonder het karakter van de wijk aan te tasten. In de uitwerking zullen we ook kijken naar geschikte oplossingen voor het parkeren in de wijk.

Parkeren De Esch
70

Iemand berekent dat uitgaande van 500 bewoners van de nieuwe woningen, er minstens 250 auto's bij komen. Waar blijven die? Parkeren is op loopafstand volgens de Omgevingsvisie. De dichtstbijzijnde parkeergelegenheid is de Kralingse Zoom. Zo'n 3 kilometer verderop.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. De manier waarop we het parkeren gaan oplossen werken we in samenhang met de woningbouw verder uit. Hiervoor gebruiken we de dan geldende parkeernorm. De oplossing is afhankelijk van de locatie, het aantal woningen en het type woningen. Daarbij zullen we ook kijken naar mogelijkheden voor mogelijk dubbelgebruik en combinatie van parkeervoorzieningen.

Parkeren bij sportfaciliteit SDV, PKC, Zwarte Pijl, Swift Boys en Antibarbari op de Boszoom en Koperpad
108

SDV, Zwarte Pijl, PKC, Swift Boys en Antibarbari geven aan dat op Boszoom Zuid in de huidige plannen voldoende (drie) kunstgrasvelden zijn maar de parkeercapaciteit onvoldoende zal zijn voor de periode tot 2035. Dit vormt een bedreiging voor de ledengroei van deze verenigingen. Zienswijze namens SDV, Zwarte Pijl, PKC, Swift Boys en Antibarbari geeft aan dat op het nieuw te realiseren complex aan het Koperpad vanaf 2035 onvoldoende ruimte is gereserveerd voor parkeren.

In de partiële herziening van de Omgevingsvisie houden we rekening met ruimte voor parkeren op basis van de hiervoor geldende parkeernorm. Preciezere uitwerking volgt op een later moment. Daarbij zullen we ook kijken naar mogelijkheden voor dubbelgebruik met andere parkeervoorzieningen in de omgeving, bijvoorbeeld in het Chroomdistrict of het Koperkwartier.

Parkeren Prinsenlaan
127

Iemand gaat in op het parkeren aan de Prinsenlaan. In de artist impression gaat groen ten koste van parkeren. Hij vraagt zich af waar de parkeerplekken komen.

De afbeelding waarnaar wordt verwezen is inderdaad nog een artist impression. In de uitwerking van de plannen kijken we naar nut en noodzaak van de huidige parkeerplaatsen in relatie tot de ambitie voor een groenere inrichting. Daarbij zullen we ook kijken naar mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen of de combinatie van parkeervoorzieningen met bijvoorbeeld deelmobiliteit.

Parkeren defensie
198

Het personeel van de Van Ghentkazerne (VGK) maakt momenteel gebruik van het parkeerterrein van Leonidas (200 parkeerplaatsen). Dit parkeerterrein verdwijnt door de toekomstige gebiedsontwikkeling en gaat op in een mobiliteit hub, gecombineerd met de nieuwe woonwijk. De VGK hecht veel waarde om het gedeelde gebruik van het toekomstig parkeren in de nabije omgeving te onderzoeken, aangezien de parkeermogelijkheden op de VGK beperkt zijn. Hier wil Defensie graag over meedenken.

De uitwerking van het Toepad en omgeving pakken we graag op in samenwerking met de Van Ghentkazerne. Daarbij is het parkeren een belangrijke uitwerkingsopgave.

Lage Land
Wijkraad Het Lage Land-Prinsenland en 's-Gravenland WR0

De Wijkraad vreest voor de bereikbaarheid van de wijken, of anders gezegd geen bereikbaarheid. Reden te meer voor de genoemde bereikbaarheidsstudie en het huidige wegenplan daarbij te betrekken. Wat het parkeren betreft, zal maatwerk een oplossing kunnen bieden, naast het aanpassen van de parkeernormen. Bewoners pleiten hier al lang voor. Het autobezit en gebruik kan niet worden weggekeken en is hoger dan elders in de stad.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. De manier waarop we het parkeren gaan oplossen, werken we in samenhang met de woningbouw verder uit. Hiervoor gebruiken we de dan geldende parkeernorm. De oplossing is afhankelijk van de locatie, het aantal woningen en het type woningen. Daarbij zullen we ook kijken naar mogelijkheden voor mogelijk dubbelgebruik en combinatie van parkeervoorzieningen.

3. Beleid openbaar vervoer

83, 98, 85, 190, Wijkraad Kralingen WR1

Een aantal mensen is benieuwd naar het beleid voor het openbaar vervoer. Aangegeven wordt dat omdat het openbaar vervoer duur is en langer duurt, mensen meer auto gaan rijden. Hoe zorgen we ervoor dat de nieuwe OV-verbindingen wel gebruikt gaan worden.

Rotterdam wil dat zoveel mogelijk mensen met het openbaar vervoer kunnen reizen. Daar wordt veel geld in geïnvesteerd. Betaalbaar en goed openbaar vervoer is een belangrijke randvoorwaarde voor een bereikbare en leefbare stad. We zullen ons daarvoor blijven inspannen.

Het toevoegen van een stadsbrug, een regulier bediend station Stadionpark en een HOV-verbinding met tramkwaliteit tussen Zuidplein en Kralingse Zoom vinden wij een belangrijke toevoeging als verbinding tussen zuid en noord en is op dit moment een ontbrekende schakel in ons netwerk. Hierdoor zal het voor huidige en toekomstige bewoners van de Oostflank makkelijker en aantrekkelijker zijn om met het openbaar vervoer te reizen.

Bij een goed functionerend OV-systeem is het belangrijk om de overstap tussen verschillende lijnen zo makkelijk en aantrekkelijk mogelijk te maken. Bij de uitwerking van de HOV-lijn tussen Zuidplein en Kralingse Zoom besteden we hier specifiek aandacht aan. Denk daarbij aan het zorgen voor een goede overstap tussen de nieuwe HOV-lijn en de bestaande metrostations Kralingse Zoom en Zuidplein of de aanleg van de stationsomgeving van het nieuwe station Stadionpark. Ook analyseren we de bestaande OV-lijnen in het gebied om te kijken op welke manier we de nieuwe HOV-lijn en het station Stadionpark het beste kunnen inpassen in het bestaande systeem.

Plan Toekomstvast Tramnet van de MRDH

179, 48, 227, 153, 48, Wijkraad Vreeswijk WR4, Wijkraad Bloemhof WR3

Iemand geeft aan dat het voorkeursalternatief voor een tramverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom nog erg onzeker is. Onder andere als gevolg van het Plan Toekomstvast Tramnet. Iemand anders vindt dat het verlengen van tramlijn 21 en 24 de stadsbrug overbodig maakt. Een andere indiener geeft aan dat het bij de voorkeursvariant wenselijk zou zijn dat lijn 25 een klein stukje van het tracé met de HOV-verbinding gaat delen.

In het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) zijn keuzes gemaakt voor het huidige tramnet tot 2030. Deze keuzes staan los van het plan voor een hoogwaardige OV-verbinding met tramkwaliteit tussen Zuidplein en Kralingse Zoom. In de volgende fase, de planning- en studiefase, onderzoeken we hoe de nieuwe HOV-lijn past in het bestaande netwerk en of er gevolgen zijn voor bestaande bus- en tramlijnen. Hierin kijken we ook naar de samenloop met lijn 25 en overstapmogelijkheden tussen bestaande en de nieuwe OV-lijn.

De stelling dat het verlengen van tramlijn 21 en 24 de stadsbrug overbodig maakt onderschrijven we niet. De stadsbrug is nodig om een verbinding te maken tussen de noord- en de zuidoever.

Metro toekomstbestendiger dan tram

74, 78*), 87, 88, 101, 137*), 140, 152, 155, 184, 186, 187, 245, 246, 279, 288

Meerdere mensen vinden een metro toekomstbestendiger dan een tramverbinding.

Uiteraard zou een metroverbinding een mooie oplossing zijn, die een belangrijke bijdrage levert aan de doelstellingen voor bereikbaarheid, verstedelijking en kansen voor mensen. Maar uit het onderzoek dat gedaan is, wordt duidelijk dat de metro geen realistische optie is. Op basis van de analyses blijkt dat de metro meer reizigers trekt dan de tram, maar dat de bezettingsgraad laag is. Met andere woorden: een metrosysteem is een 'maatje te groot' voor de opgave die voorligt.

De initiatiefnemers van de MIRT-verkenning Oeververbindingen, dat zijn de gemeente Rotterdam, MRDH, provincie Zuid-Holland en het Rijk, zijn van mening dat een hoogwaardige OV-verbinding met tramkwaliteit de juiste keuze is. Ook gelet op de beschikbare financiële middelen bij Rotterdam, de regiopartijen en het Rijk. Het onderzoek dat gedaan is, laat zien dat een volledig ondergrondse metro een zeer grote investering vraagt. Dit kan niet alleen door de gemeente Rotterdam gedragen worden. Het Rijk heeft aangegeven dat binnen de huidige financiële kaders een volledig ondergrondse metroverbinding op dit moment geen realistische optie is.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176
**) Zienswijze 137 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 148

4. Beleid andere modaliteiten

25, 100

Er wordt gevraag waar de fiets plek krijgt in de straatprofielen, of bijvoorbeeld scootmobiel voorzieningen voor ouderen gefaciliteerd kunnen worden en hoe wordt omgegaan met deelscooters.

Om te bepalen op welke manier fietspaden langs wegen komen te liggen, gebruikt de gemeente de Rotterdamse Stijl. Dit is het beleid van Rotterdam voor de inrichting van de openbare ruimte. In de Rotterdam Stijl hebben we zogenoemde voorkeursprofielen voor verschillende soorten wegen. Deze voorkeursprofielen hanteren we als startpunt voor het ontwerp van een straat of weg. Vervolgens wordt het ontwerp verder uitgewerkt op basis van locatiespecifieke profielen. Hierdoor kan de situatie in de praktijk afwijken van de voorkeursprofielen.

De herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de groenstructuur ligt. In de volgende fase werken we dit verder uit. Plannen voor de inrichting van straten volgen nog veel later. Het uitgangspunt is dat er veel ruimte is voor alle voetgangers, ook voor mensen die minder goed ter been zijn. Er wordt ook rekening gehouden met voldoende ruimte voor de scootmobiel. Uiteraard wordt de omgeving hierbij betrokken.

Overlast van verkeerd geparkeerde deelscooters is inderdaad een punt van zorg. De gemeente werkt aan maatregelen om dit op te lossen in de stad, bijvoorbeeld door kleine stallingen voor deelmobiliteit in woonwijken. Goed werkende oplossingen zullen we ook in de Oostflank gaan gebruiken.

5. HOV-verbinding Zuidplein – Kralingse Zoom

Inpassing HOV-verbinding

4, 78*), 243, Wijkraad Bloemhof WR3, Wijkraad Vreeswijk WR4

Meerdere mensen vragen hoe de precieze inpassing van de HOV-verbinding Zuidplein naar Kralingse Zoom er uit gaat zien. Men wil onder andere graag weten of er haltes komen op de Strevelsweg, of de tram 'op poten' komt, of er een looproute komt naar Zuidplein en of er een halte in De Esch komt.

Op dit moment kunnen we nog niet precies aangeven hoe de inpassing van de HOV-verbinding eruit komt te zien. Voor alle onderzoeken is het uitgangspunt een HOV-verbinding met tramkwaliteit op maaiveld (dus niet 'op poten') op de Strevelsweg.

In de volgende fase, de planning- en studiefase, worden de stadsbrug, de aanlandingen, de OV-verbinding van Zuidplein naar Kralingse Zoom en de wegen naar de brug toe ontworpen.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

We onderzoeken dan onder meer:

- De precieze inpassing, de doorstroming van het verkeer en de oversteekbaarheid van wegen, zoals het Stadionviaduct en Breeweg;
- Hoe 'tramkwaliteit' wordt ingevuld;
- De komst van een nieuwe openbaarvervoerlijn grijpen we aan om te kijken hoe de inrichting en openbare ruimte van de Strevelsweg verbeterd kan worden;
- Hoe het kruispunt Dordtselaan/ Strevelsweg/ Zuidplein vlot en veilig gepasseerd kan worden door de nieuwe openbaarvervoerlijn;
- De precieze inpassing en locaties van haltes voor het hele tracé van de nieuwe openbaarvervoerlijn, ook in De Esch;
- Looproutes van de metro- en bushaltes bij Zuidplein naar (de haltes van) de nieuwe HOV-verbinding. De looproutes moeten comfortabel, veilig en snel zijn; hier kijken we ook naar in het onderzoek;
- De locatie voor de eindhaltes en keermogelijkheden bij deze eindhaltes.

Wat is een HOV-verbinding met tramkwaliteit?
74, 101

Meerdere mensen vragen wat wordt bedoeld met 'HOV-verbinding met tramkwaliteit'.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen zijn we voor de invulling van 'tramkwaliteit' uitgegaan van een openbaarvervoerlijn met een frequentie van twaalf keer per uur per richting, een minimale snelheid van 25 km/uur en een capaciteit van 2.600-3.600 reiziger/ uur (beide richtingen samen). Dit hoeft dus niet per se een tram te zijn, zoals deze op dit moment in Rotterdam rijden. Hoe het in te zetten materieel er precies uitziet, gaan we in de volgende fase onderzoeken.

Bezetting HOV-verbinding met tramkwaliteit
203

Iemand vraagt hoeveel mensen gebruik kunnen maken van de HOV-verbinding met tramkwaliteit.

Hoeveel mensen er in de HOV-verbinding met tramkwaliteit passen, hangt af van het gebruikte materieel en de lengte ervan. In de MIRT-verkenning Oeververbindingen zijn we uitgegaan van een capaciteit van 2.600-3.600 reiziger/uur (beide richtingen samen), met een frequentie van twaalf keer per uur per richting.

Onderzoeken van een tramtunnel
96, 121

Meerdere mensen vragen om ook een tramtunnel te onderzoeken.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen zijn 6 alternatieven onderzocht, met variatie in brug of tunnel, tram- of metrokwaliteit en wel of geen autoverkeer. In alle onderzochte alternatieven is de oeververbinding in ieder geval geschikt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

Er is een aantal redenen waarom uiteindelijk is gekozen voor een brug op locatie bocht A – en niet voor een tramtunnel. Uit de onderzoeken blijkt dat voetgangers en fietsers een brug prettiger en sociaal veiliger ervaren in het gebruik dan een tunnel. Daarnaast is gekozen voor een autoluwe wegverbinding. Een brug op deze locatie is dan de enige optie. Bij een tunnel op deze locatie is een wegverbinding namelijk niet mogelijk, omdat er onvoldoende ruimte is om de wegverbinding in te passen en aan te sluiten op het huidige wegennet. Verder biedt een brug meer flexibiliteit dan een tunnel om in de toekomst het profiel aan te passen als dat nodig of wenselijk is. Tot slot geeft een stadsbrug een zichtbare verbinding tussen de noord- en de zuidoever.

Coalitieakkoord
166

Iemand vraagt waarom is afgeweken van het coalitieakkoord waarin staat dat werd ingezet op een metroverbinding.

Uiteraard zou een metroverbinding een mooie oplossing zijn, die een belangrijke bijdrage levert aan de doelstellingen voor bereikbaarheid, verstedelijking en kansen voor mensen. Maar uit het onderzoek dat gedaan is, wordt duidelijk dat de metro geen realistische optie is. Op basis van de analyses blijkt dat de metro meer reizigers trekt dan de tram, maar dat de bezettingsgraad laag is. Met andere woorden: een metrosysteem is een 'maatje te groot' voor de opgave die voorligt.

De initiatiefnemers van de MIRT-verkenning Oeververbindingen, dat zijn de gemeente Rotterdam, MRDH, Provincie Zuid-Holland en het Rijk, zijn van mening dat een hoogwaardige OV-verbinding met tramkwaliteit de juiste keuze is, ook gelet op de beschikbare financiële middelen bij Rotterdam, de regiopartijen en het Rijk. Het onderzoek dat gedaan is, laat zien dat een volledig ondergrondse metro een zeer grote investering vraagt. Deze kan niet alleen door de gemeente Rotterdam gedragen worden. Het Rijk heeft aangegeven dat binnen de huidige financiële kaders een volledig ondergrondse metroverbinding op dit moment geen realistische optie is.

Alternatieven voor een nieuwe HOV-verbinding
100, 172, 179, 194, 265

Meerdere mensen dragen alternatieven aan voor een nieuwe HOV-verbinding:

- Verlengen van tramlijn 21 en 24.
- Benutten bestaande busverbinding van Zuid naar Kralingse Zoom, die verbinding lijkt meerdere mensen afdoende.
- Een bus(baan) in plaats van een tram (op rails).
- Doortrekken van de ParkShuttle naar Feyenoord.

We waarderen de oplossingen die bedacht zijn. Het laat zien dat Rotterdammers betrokken zijn en mee willen denken over de stad.

Het verlengen van tram 21 en 24 is op zichzelf niet voldoende om bij te dragen aan de doelstellingen en lost de toekomstige knelpunten in het openbaar vervoer niet op. In de volgende fase, de planning- en studiefase, onderzoeken we hoe de nieuwe HOV-lijn past in het bestaande netwerk en of er gevolgen zijn voor bestaande (bus- en tram)lijnen.

Een snelbusverbinding met de capaciteiten zoals we die nu kennen, is in de vorige fase van de MIRT-verkenning Oeververbindingen (zeef 1, Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen) onderzocht en als optie afgevallen. Een snelbusverbinding draagt onvoldoende bij aan het oplossen van toekomstige OV-knelpunten en lost de beperkte bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid met het openbaar vervoer niet op. Ook is de capaciteit van een snelbusverbinding onvoldoende als we kijken naar de aantallen woningen die gebouwd gaan worden in de Oostflank.

De snelheid en capaciteit van de huidige Parkshuttle is onvoldoende voor het oplossen van de knelpunten in het openbaar vervoer van Rotterdam. Daarom is het doortrekken van de Parkshuttle niet onderzocht in de MIRT-verkenning Oeververbindingen.

6. HOV-tracé Kralingse Zoom – Alexander

Nut en noodzaak

19, 37, 75, 111, 127, 153, 178, 196, 197, 205, 206, 207, 212, 216, 218, 221, 224, 230, 251, 265, 269, 278, 282, 284, 285, 281, WR0

Meerdere mensen vinden dat het doortrekken van de tram overbodig is en in tegenspraak lijkt met de gedachte om deze route als extra groene corridor tussen Schollebos en Kralingse bos aan te merken. De vrees bestaat dat, gezien de financiële problemen bij de RET, de buslijnen zullen worden opgeheven met als gevolg slechtere bereikbaarheid. Zij missen een integrale visie op het gebied gelegen tussen de Kralingseweg, de Hoofdweg, A16 en het Kralingse Bos. Anderen zijn bang dat nieuwe trambaan zorgt voor meer drukte in de wijk en in het stadscentrum. Iemand verwacht de nieuwe tram geen oplossing is voor de bestaande opstoppingen en ziet meer mogelijkheden in het verbeteren van de sneltram. Een ander vindt een tram door de Koningslaan én een busroute door de Jacob van Campenweg dubbelop en dus onnodig. Iemand vindt de motivering voor deze ingreep onvoldoende. Iemand anders stelt dat buslijnen 36 en 37 en metrolijnen A en B momenteel voldoende service bieden en vraagt zich af of de behoefte aan deze tramlijn is vastgesteld. Meerdere mensen vinden dat aanvullend onderzoek gewenst is en verwijzen hierbij naar het advies van DCMR. Ook wordt opgeroepen om in gesprek te gaan met bewoners en de gevraagde bereikbaarheidsstudie uit te voeren in samenspraak met bewoners. Aangegeven wordt dat invoering van de tramlijn zou leiden tot het verwijderen van bomen, wat zou getuigen van een diep gebrek aan respect voor de natuur. Meerdere mensen vragen zich af of een nieuwe trambaan tussen Zuid en Alexander wel de meest kostenefficiënte en flexibele oplossing is.

Het plan voor een openbaarvervoerlijn naar Lage Land, die aansluit op de nieuwe HOV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom is nog niet concreet. Het gaat hier om een ambitie voor de lange termijn (2035-2040). De haalbaarheid en precieze tracé zal nog verder onderzocht moeten worden.

Een doorgetrokken HOV-lijn van Kralingse Zoom naar Alexander heeft verschillende functies. Allereerst zorgt het voor een betere OV-bereikbaarheid van de bestaande buurten aan de westkant van Lage Land. Deze wijken zijn op dit moment maar beperkt met het OV ontsloten. Ten tweede is de doorgetrokken HOV-lijn nodig om de nieuwe woonwijk aan de Boszoom te ontsluiten en zorgt hij voor betere ontwikkelmogelijkheden van locaties in Lage Land, zoals rondom het winkelcentrum. Tot slot kan deze lijn bijdragen aan het ontlasten van de bestaande metro/sneltram door Prins Alexander.

Naar aanleiding van de zienswijzen zullen we in de definitieve herziening van de Omgevingsvisie duidelijker aangeven dat het doortrekken van de HOV-verbinding van Kralingse Zoom naar Alexander indicatief is en een ambitie voor de lange termijn (2035-2040) is.

Wij zijn van mening dat de uitgevoerde onderzoeken voldoende onderbouwing bieden voor de keuzes passend bij deze fase van besluitvorming. De herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. In de volgende fase (planning- en studiefase) worden de plannen verder uitgewerkt en meer detailonderzoeken gedaan.

Alternatieve oplossingen voor HOV Kralingse Zoom - Alexander

98, 197, 216, 218, 111, 196, 205, 206, 207, 212, 230, 231, 285

Meerdere mensen dragen alternatieven aan die zij realistischer of beter uitvoerbaar vinden. Voorbeelden zijn:

- frequenter laten rijden van bestaande bussen;
- omleiden van de verbinding via de Boszoom naar Hoofdweg als aansluiting tussen stations Kralingse Zoom en station Alexander;
- inzetten van het Riviumbusje of elektrische bussen;
- uitbreiden van bestaande bus- of metroroutes;
- het introduceren van een flexibele vervoersdienst op aanvraag;
- verbeteren van de tramovergang voor auto's bij winkelcentrum Alexandrium door een tunnel.

Iemand stelt voor om de metrolijn van Binnenhof door te trekken naar lijn E. Hierdoor ontstaat een cirkel, met voor de Oostflank kortere reistijden richting Den Haag.

Het plan voor een openbaarvervoerlijn naar Lage Land, die aansluit op de nieuwe HOV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom is nog niet concreet. Het gaat hier om een plan dat we mogelijk in de toekomst (2035-2040) uitwerken. Om een nieuwe openbaarvervoerlijn aan te kunnen leggen, moet het zeker zijn dat er voldoende reizigers zullen zijn die hiervan gebruik gaan maken. We gaan daarom eerst aan de slag met het uitwerken van de plannen voor nieuwe woningen in de Oostflank. Een discussie over nut en noodzaak van nieuw openbaar vervoer in Lage Land en mogelijke alternatieven kan daarom nu nog niet goed gevoerd worden.

Ook naar aanleiding van deze zienswijzen zullen we in de definitieve partiële herziening van de Omgevingsvisie duidelijker opschrijven dat er nog geen concreet plan is voor een nieuw HOV-tracé naar Lage Land.

Op termijn is het de bedoeling dat alle bussen elektrisch zijn. Hoe snel dit gaat, is onderdeel van de afspraken met de busmaatschappijen.

Het idee om het tracé vanaf Binnenhof (Ommoord) te verbinden met bijvoorbeeld lijn E wordt vaker genoemd, maar hier zijn geen plannen voor bij de gemeente Den Haag of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het ontwikkelen van zo'n nieuw traject is ook binnen een afzienbare termijn niet te verwachten.

7. Bereikbaarheid

Verbeteren bereikbaarheid
213

> Iemand vraagt zich af of de bereikbaarheid van de Oostflank nu echt verbetert met deze plannen.

Uit de onderzoeken die in de MIRT-verkenning Oeververbindingen zijn gedaan, blijkt dat de komst van een multimodale stadsbrug, geschikt voor een nieuwe HOV-verbinding van Zuidplein naar Kralingse Zoom met tramkwaliteit, fietsers en voetgangers en een autoluwe verbinding, en een regulier bediend treinstation Stadionpark de bereikbaarheid in de Oostflank verbetert en de reistijden van, naar en binnen het gebied korter maakt.

Daarnaast worden de OV-knelpunten in het bestaande OV-systeem van Rotterdam (metro en tram) kleiner doordat er een nieuwe openbaarvervoerlijn komt. En zullen de nieuwe woningen in de Oostflank zowel met het openbaar vervoer als met de fiets goed bereikbaar zijn (onder andere door een snellere aansluiting op de spoorlijn Dordrecht-Leiden via de HOV-lijn Zuidplein-Kralingse Zoom).

Andere oplossingen om bereikbaarheid te verbeteren
300

> Iemand vraagt welke alternatieven om de bereikbaarheid te vergroten zijn onderzocht naast een nieuwe oeververbinding, bijvoorbeeld aanpassingen in de bestaande structuren.

Voordat de MIRT-verkenning naar een nieuwe oeververbinding startte, zijn er verschillende onderzoeken gedaan om de bereikbaarheidsproblemen te onderzoeken en te kijken naar mogelijke oplossingen. In het onderzoek is de zogenoemde mobiliteitsladder doorlopen. De ladder is een manier om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door andere oplossingen.

Uit de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit (2008- 2011) en het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag (2016-2017) is gebleken dat andere oplossingen onvoldoende zijn om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen. Die onderzoeken laten zien dat een uitbreiding van de (capaciteit van de) noord-zuidoeververbindingen nodig is. Beter benutten van de bestaande capaciteit, ruimtelijke ordening, prijsbeleid en mobiliteitsmanagement zijn op zichzelf of gecombineerd niet voldoende om de knelpunten volledig op te lossen. In de MIRT-verkenning Oeververbindingen is een nieuwe HOV-verbinding tussen Zuidplein via het nieuwe station Stadionpark over de multimodale oeververbinding naar Kralingse Zoom onderzocht. Zie voor meer detailinformatie het integraal verkenningenrapport van deze MIRT-verkenning.

Kansen voor mensen
1, 110*), 166, 179

> Meerdere mensen vragen zich af of een oeververbinding met autoverkeer echt iets oplost en iets doet voor de doelstelling 'kansen voor mensen' en daarmee de vervoersarmoede op Zuid oplost. Iemand verwijst naar het belevingswaarde onderzoek waar die vervoersarmoede niet uit blijkt.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen is onderzocht hoe kansen voor mensen kunnen worden vergroot. Uit dit onderzoek blijkt dat een multimodale oeververbinding (voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, en in mindere mate auto) tussen IJsselmonde en Kralingen ervoor zorgt dat circa 10.000 banen binnen 45 minuten bereikbaar zijn vanuit de focuswijken van Rotterdam-Zuid. Hierdoor worden de kansen voor Rotterdammers vergroot. Ook wordt onderwijs beter bereikbaar door een kortere reistijd. Je kunt straks bijvoorbeeld in 10-15 minuten van Rotterdam-Zuid naar de Erasmusuniversiteit. Hierdoor wordt Zuid ook aantrekkelijker voor studenten om te gaan (en blijven)wonen.

Daarnaast worden de OV-knelpunten in de bestaande stad (metro en tram) kleiner doordat er een nieuwe openbaarvervoerlijn komt. En zullen de nieuwe woningen in de Oostflank zowel met het openbaar vervoer als met

de fiets goed bereikbaar zijn (onder andere een snellere aansluiting op de spoorlijn Dordrecht-Leiden via de HOV-lijn Zuidplein-Kralingse Zoom).

In het belevingswaardenonderzoek is op basis van gesprekken met een beperkte, niet-representatieve groep respondenten, een beeld gevormd van wat de huidige bewoners en gebruikers van de gebieden als belangrijke waarden beschouwen - nu en in de toekomst. Het is prettig dat die respondenten geen vervoersarmoede ervaren. Uit het onderzoek dat in de MIRT-verkenning Oeververbindingen is uitgevoerd naar de doelstelling 'kansen voor mensen' blijkt wel degelijk dat juist de focuswijken in Rotterdam-Zuid te maken hebben met een langere reistijd van hun huis naar belangrijke plekken voor werk of onderwijs. Die reistijd kan aanzienlijk worden verkort door de nieuwe stadsbrug.

Overigens is vervoersarmoede een breder probleem, dat niet alleen veroorzaakt wordt door minder openbaar vervoer in de buurt, maar ook andere oorzaken kent.

Barrièrewerking nieuwe infrastructuur

61, 70, 107, 168, 200, 246, 261, 283, Wijkraad Het Lage Land-Prinsenland en 's-Gravenland WR0

> Meerdere mensen maken zich zorgen over een nieuwe verbinding met auto's, fietsers en openbaar vervoer met tramkwaliteit door de wijk. Geeft dit niet een grote barrière en wat betekent dit voor de oversteekbaarheid van bijvoorbeeld de Kralingse Zoom? Wat betekent het extra verkeer voor de doorstroming van het verkeer in de wijk en de wijk uit? Waar komen de nieuwe wegen precies te liggen?

We erkennen dat een nieuwe verbinding het risico van een nieuwe barrière met zich meebrengt. Een goede inpassing met veilige oversteekmogelijkheden is een belangrijk uitgangspunt voor de volgende fase, de planning- en studiefase, waarin de plannen verder worden uitgewerkt.

We onderzoeken dan ook:

- Inpassing van de nieuwe verbinding in de bestaande stad. We bepalen de exacte locatie en maken hier ook tekeningen van. Barrièrewerking door de nieuwe infrastructuur proberen we zoveel mogelijk te voorkomen door zorgvuldige inpassing ervan.
- De ontsluitingsmogelijkheden vanuit de wijken rondom de nieuwe HOV-lijn.
- De verkeerseffecten, waarbij we ook kijken of de plannen leiden tot nieuwe knelpunten buiten het projectgebied en zo ja, of het nodig is daarvoor maatregelen te treffen.
- Het toekomstige profiel van de Kralingse Zoom waarbij we kijken naar zowel de doorstroming van het autoverkeer als de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. De route tussen metrostation Kralingse Zoom en de Hogeschool Rotterdam en de Erasmus Universiteit is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Dit werken we uit in een ontwerp voor de Kralingse Zoom.

Bij deze onderzoeken wordt de omgeving uiteraard betrokken.

Veilige en groene verbindingen
250

Stichting Kralingen aan de Maas vraagt in haar zienswijze aandacht voor goede, veilige en groene verbindingen in het gebied en het beperken van barrières als gevolg van infrastructuur. Specifieke vragen ze daarbij aandacht voor de Oostzeedijk/ Honingerdijk, de Abram van Rijckevorselweg en de Kralingse Zoom.

1. Doe uitspraken over ruimtelijke en programmatische werklocaties, vitale kerngebieden, stadsstraten en programma's in gebiedsontwikkelingen. En leg hiermee de basis voor de benodigde economische structuurversterking van de Oostflank en geef naast richting ook een kader om duidelijk te maken wat bewoners (bestaand/ nieuw) kunnen verwachten.
2. Laat zien op welke manier alle thema's die onder Goede Groei vallen worden meegenomen en wettelijk geborgd worden in de visie; fysieke groei, sociale groei en groene groei. Geef aan wat dit betekent voor de bestaande wijken. Toon aan hoe Rotterdam aantrekkelijk blijft en allerlei nieuwe stedelijke bestemmingen toegevoegd aan de regio.
3. Ook kan de ontwikkelstrategie duidelijkheid geven aan partijen die in het gebied rond de Abram van Rijckelvorselweg willen investeren, zoals voetbalclub Excelsior, Erasmus Universiteit Rotterdam, Woonstad Rotterdam, of partijen die met ontwikkelinitiatieven voor bepaalde locaties komen. Voor besluiten over nieuwe ontwikkelingen moet de gemeente weten welke ruimte voor infrastructuur in de toekomst nodig is. Zodat de juiste afweging gemaakt wordt tussen ontwikkelingen nu en gewenste ontwikkelingen in de verdere toekomst. Leg bijvoorbeeld de ontbrekende schakels in het groen vast en de verbindingen tussen wijken door gebruik te maken van de historische dijken.
4. Geef ook inzicht in wat geen prioriteit krijgt tot 2040.

Wij herkennen veel van de genoemde punten in de zienswijze. Met de herziening van de Omgevingsvisie en de Gebiedsuitwerking Oostflank doen we op hoofdlijnen uitspraken over de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het gebied. We geven, nog in bandbreedtes, richting aan de locaties waar wel en niet ontwikkeld kan worden en geven randvoorwaarden mee voor die ontwikkeling. Ook legt de partiële herziening van de Omgevingsvisie vast welke netwerken (groen, mobiliteit en energie) de basis vormen voor deze ontwikkelingen. Tot slot benoemen we een aantal strategische projecten dat nodig is om onze ambities op het gebied van goede groei waar te maken. In deel 4 van de Gebiedsuitwerking Oostflank schetsen we een ontwikkelstrategie en fasering op hoofdlijnen, zodat partijen in het gebied weten op welk moment welke locatie zal worden opgepakt.

Uiteraard zijn er ook nog veel vragen, die we de komende jaren verder zullen onderzoeken en uitwerken. Maar wij denken dat de herziening Omgevingsvisie en de gebiedsuitwerking Oostflank op veel punten het kader zijn waar de Stichting Kralingen aan de Maas om vraagt.

Knelpunten wegennet Rotterdam en Capelle aan den IJssel
145

De gemeente Capelle aan den IJssel vraagt om samen met Rotterdam het effect van de ontwikkelingen te monitoren, zodat waar nodig maatregelen getroffen kunnen worden om knelpunten in het gezamenlijke wegennet op te lossen (zoals bijvoorbeeld rond het Kralingseplein, station Schenkel en de Capelseweg).

Zowel in Rotterdam als op het grondgebied van Capelle aan den IJssel spelen verschillende ontwikkelingen, zoals Rivium en de Algeracorridor. Ook de ontwikkelingen in Capelle aan den IJssel zullen van invloed zijn op de toekomstige bereikbaarheid en leefbaarheid in de omgeving van de Oostflank. Daarom zijn de gemeente Rotterdam en Capelle aan den IJssel al geruime tijd in overleg om de plannen op elkaar af te stemmen.

In het BO MIRT 2022 is ook gesproken over het Kralingseplein en is gezamenlijk vastgesteld dat de voorgenomen voorkeursalternatieven voor de A16, de Algeracorridor en de stadsbrug effect kunnen hebben op de doorstroming op het Kralingseplein. Er is afgesproken dat als deze effecten zich voordoen er verder onderzoek wordt gedaan naar mogelijke oplossingen.

In de volgende fase werken we de plannen verder uit en onderzoeken we de verkeerseffecten. We kijken dan ook of de maatregelen leiden tot nieuwe knelpunten buiten het projectgebied, en zo ja, of het nodig is daarvoor maatregelen te treffen.

Hinder metro-overgangen
Wijkraad Oosterflank WR5

De wijkraad Oosterflank constateert dat er nu al veel hinder is door de slecht functionerende verkeersregeling bij de metro-overgangen, laat staan als er in de toekomst nog eens vele duizenden bewoners bij komen in de Alexanderknoop. Zij vraagt zich af of in de ontwikkelplannen voldoende aandacht is voor oplossingen om dit in de toekomst op te vangen.

In het verleden hebben we onderzoek gedaan naar aanpassing van het tracé en/of de inpassing van de bestaande metro/ sneltram. Er is toen ook gekeken naar ongelijkvloerse kruisingen. De conclusie was dat het tracé drastisch aangepast zou moeten worden en dat dit grote technische uitdagingen zou betekenen. Hiervoor is geen budget beschikbaar. Bij de uitwerking van de ontwikkelplannen zullen we kijken of er met kleine aanpassingen verbeteringen mogelijk zijn, maar grootschalige aanpassingen aan de bestaande metro/ sneltram is dus binnen afzienbare tijd niet voorzien.

Bereikbaarheid industrieterreinen
98

Iemand zou graag een betere verbinding van het OV in de spits naar industrieterreinen willen.

De gemeente Rotterdam werkt onder andere samen met het Havenbedrijf aan een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer van industrieterreinen in het havengebied. De bereikbaarheid van bedrijventerreinen binnen de stad is redelijk op orde in de spits. In de daluren (buiten de ochtend- en middagspits, op werkdagen van 0.00 - 6.30 uur, van 9.00 - 16.00 uur en van 18.30 - 0.00 uur) en in de nacht zijn er te weinig reizigers van en naar de industriegebieden, om op deze momenten rendabel openbaar vervoer te laten rijden.

8. Locatie specifieke vragen/opmerkingen

Kruispunt Hoofdweg - Prins Alexanderlaan
196

Iemand uit zijn zorgen over drukker verkeer op het kruispunt Hoofdweg-Prins Alexanderlaan.

Het kruispunt Hoofdweg-Prins Alexanderlaan maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van de Alexanderknoop. De doorstroming op de kruising wordt vooral beïnvloed doordat het verkeer en de bestaande metro/sneltram elkaar kruisen. De ambities is om op deze kruising de oversteekbaarheid van de Hoofdweg te verbeteren en het doorgaand verkeer bij voorkeur niet via de Hoofdweg maar via de A20 te laten rijden.

In het verleden hebben we onderzoek gedaan naar aanpassing van het tracé en/of de inpassing van de bestaande sneltram. Er is toen ook gekeken naar ongelijkvloerse kruisingen. De conclusie was dat het tracé drastisch aangepast zou moeten worden en dat dit grote technische uitdagingen zou betekenen. Hiervoor is geen budget beschikbaar. Aanpassing aan de bestaande metro/sneltram is dus niet voorzien.

Koningslaan, Hendrik Staetsweg, Jacob van Campenplein en -weg
25

Iemand vraagt naar de status van de plannen voor de herinrichting van het gebied Koningslaan, Hendrik Staetsweg, Jacob van Campenplein en –weg.

De plannen voor herinrichting van het gebied Koningslaan-Hendrik Staetsweg-Jacob van Campenplein zijn uitgesteld. Waarschijnlijk zal de herinrichting van dit gebied over enkele jaren (in een afgeslankte vorm) weer worden opgepakt. Deze herinrichting is een lopend project en heeft verder geen gevolgen voor de herziening van de Omgevingsvisie.

Prinsenpark
43

Iemand ervaart al 5 jaar herrie en overlast van het verkeer van de brug. Er zijn zorgen over nog meer overlast en onveiligheid voor kinderen.

We hebben deze vraag/opmerking niet goed kunnen begrijpen. Daarom hebben we contact gezocht met de indiener, maar helaas geen reactie gekregen. Op deze zienswijze kunnen we daarom niet inhoudelijk reageren.

Abram van Rijckevorselweg

61, 71, 80, 102, 107, 110*), 122, 154, 161, 181, 198, 240, 275, 285

Veel zienswijzen gaan in op de barrière werking van de A16, Hoofdweg, Boszoom, Kralingse Zoom en bovenal de Abram van Rijckevorselweg. Opgeroepen wordt om op meerdere plekken ongelijkvloerse kruisingen te maken en wegen te overkluizen. Hierdoor ontstaat ruimte voor ongehinderde kruising van langzaam verkeer, flora en fauna en de mogelijkheid om op het dak sportcomplexen te maken, waardoor er meer ruimte komt voor woningbouw.

In de partiële herziening van de Omgevingsvisie staat in gebiedskeuze 4 (Verstedelijking en strategische ingrepen smeden gebieden samen): "We overbruggen barrières, leggen nieuwe verbindingen aan en verbeteren bestaande routes, om optimaal aan te sluiten op de omgeving. De oost-westroutes spelen hierbij een hoofdrol. Het gaat om verbindingen over het spoor bij Stadionpark, de A16 en de Abram van Rijckevorselweg."

De Abram van Rijckevorselweg is één van de 9 strategische projecten die onderdeel zijn van de ontwikkeling van de Oostflank. We willen de Abram van Rijckevorselweg vergroenen en zorgen dat je op 2 plekken beter kan oversteken:

- bij de kruising met de Kralingse Zoom, waar een nieuw te bouwen viaduct de mogelijkheid biedt voor een betere oversteek voor fietsers en voetgangers.
- bij de kruising met de Burgemeester Oudlaan, waardoor deze laan beter verbonden wordt met de Oude Plantage en het Arboretum Trompenburg.

Hoe de plekken waar je kan oversteken er precies uit gaan zien, werken we in de volgende fase uit. Uitgangspunt is om te zorgen voor ruime en groene oversteekplekken voor fietsers en voetgangers.

Overkluizing of overkapping van grootschalige infrastructuur, zoals de snelweg, de spoorlijn of de Abram van Rijckevorselweg hebben we globaal onderzocht. Dit soort oplossingen zijn op dit moment binnen de Oostflank financieel en/of technisch niet haalbaar.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Fietspad Toepad en verkeerslichten Oude Plantage

300

Iemand doet suggesties voor verbeteringen bij een aantal oversteekpunten voor de fiets, tram en omwonenden die nu al als verkeersgevaarlijk gekenmerkt kunnen worden.

We zullen in de plannen voor de omgeving van het Toepad en de Nesserdijk aandacht hebben voor de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. Het kan een optie zijn om verkeerslichten neer te zetten bij de kruising. Dit besluiten we pas op een later moment in de uitwerking.

Van Ghentkazerne

198

De Van Ghentkazerne vraagt rekening te houden met de bereikbaarheid van de kazerne en bij de herinrichting (straatprofiel) van het Toepad met zwaar materieel.

In de volgende fase werken we de plannen verder uit. De bereikbaarheid van de Van Ghentkazerne met bijzondere voertuigen en zwaar materiaal nemen we mee bij de toekomstige inrichting van het Toepad en aanliggende wegen.

Riederkop (kruising Beijerlandselaan/ Groene Hilledijk/ Riederlaan/Randweg/ Hillevliet)

Wijkraad Vreeswijk WR4

De wijkraad vraagt om een duidelijk verkeersplan voor Riederkop.

Wij begrijpen uw zorgen over de verkeersituatie op deze locatie. De Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen. De verschillende ambities zullen de komende jaren verder uitgewerkt worden. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van de Riederkop en de verkeerssituatie die daarbij hoort.

Verkeersdrukte Toepad

198

Het Ministerie van Defensie maakt zich zorgen over de toenemende verkeersdrukte bij het Toepad.

We zijn ons bewust van de functie van het Toepad voor de ontsluiting van de Van Ghentkazerne en zullen hier bij de uitwerking van de plannen in de volgende fase rekening mee houden. We onderzoeken dan ook de verkeerseffecten en verkeersafwikkeling, waaronder de doorstroming op het Toepad. Uiteraard wordt de omgeving betroken bij deze onderzoeken. Mocht blijken dat er knelpunten ontstaan op of rond het Toepad, dan zullen we dit met u bespreken en nagaan welke oplossingen mogelijk zijn.

Bereikbaarheid Lage Land

Wijkraad Het Lage Land-Prinsenland en 's-Gravenland WR0

Wijkraad Lage Land maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van de wijk en over mogelijke aanscherpingen van het parkeerbeleid.

In de volgende fase werken we de plannen voor Lage Land verder uit. Hierbij wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan bereikbaarheid en parkeren. Op basis van de bandbreedte in het aantal woningen, verwachten we beperkte veranderingen in de bereikbaarheid en het parkeerbeleid. Bij de onderzoeken wordt de omgeving betrokken.

Verplaatsing goederenemplacement IJsselmonde

82, 304

ProRail en Havenbedrijf Rotterdam geven aan dat er gesproken wordt over verplaatsing van het goederenemplacement IJsselmonde, maar dat hierover nog geen definitief besluit genomen is.

ProRail voert momenteel, in opdracht van de stichting Feyenoord XL en de gemeente, een onderzoek uit naar de mogelijke verplaatsing van het goederenemplacement IJsselmonde. Als het goederenemplacement verplaatst zou worden, komt er een gebied in de stad vrij waar woningen gebouwd kunnen worden. Er is inderdaad nog geen definitief besluit over de verplaatsing. Dit besluit kan genomen worden, als er overeenstemming is over een nieuwe locatie en de kosten van verplaatsing.

We streven ernaar om in overleg met de betrokken partijen (waaronder ProRail, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Havenbedrijf) in het eind van 2023 een standpunt te bepalen over het verplaatsen van het goederenemplacement in relatie tot verdere uitwerking van het ontwerp voor het station Stadionpark.

Ontwerp Stadionpark
82

ProRail verzoekt om bij de het ontwerp van station Stadionpark en de omgeving ervan rekening te houden met het perspectief van de reizigers en te zorgen voor een omgeving waarin reizigers zich veilig voelen o.a. door duidelijke zichtlijnen van en naar de ingang(en). Bij het ontwerp kan gebruik worden gemaakt van 'Spoorbeeld', het advies van het Bureau Spoormeester.

We bedanken ProRail voor deze inbreng. De suggesties geven we mee aan het projectteam dat in de planning- en studiefase aan station Stadionpark en omgeving werkt. Ook vragen wij hen contact op te nemen met het Bureau Spoormeester.

Ontsluiting Waterkant
193

Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas geeft aan dat de nieuw te ontwikkelen wijk 'Waterkant' gebaat is bij een goede ontsluiting en vraagt of in de wijk een halte kan komen.

In de volgende fase, de planning- en studiefase, worden de stadsbrug, de aanlandingen, de HOV-verbinding van Zuidplein naar Kralingse Zoom en de wegen naar de brug toe ontworpen. We kijken dan ook naar de precieze inpassing en locaties van haltes, ook bij Waterkant. We doen dit graag in nauw overleg, zodat de stadsbrug goed aansluit op de bestaande omgeving én de nieuwe woonwijk 'Waterkant'.

Metrobuis Lombardijen
187

Meerdere mensen vragen waarom de ongebruikte metrobuis bij Lombardijen niet gebruikt kan worden.

Bij station Lombardijen is onder het bestaande station ruimte gereserveerd voor een toekomstig metrostation. Dit metrostation was bedoeld voor een oost-westverbinding naar Ridderkerk. Maar deze verbinding is er uiteindelijk niet gekomen. In de MIRT-verkenning Oeververbindingen zijn meerdere liggingen voor een metrotracé onderzocht. Ook via het metrostation Lombardijen. Een tracé via station Lombardijen blijkt minder goed te scoren op de doelstellingen, onder andere omdat het tracé niet aansluit bij de zoekgebieden voor verstedelijking in de Oostflank. Er is daarom geen verder onderzoek gedaan naar het benutten van deze ongebruikte metrobuis.

9. Overige vragen

69, 87

> Meerdere mensen vragen wat er gebeurt met het pontje als de brug er komt?

Er is nog niks besloten over de toekomst van het huidige pontje tussen de Oude Plantage en de Piekstraat. Met de komst van de stadsbrug komt er een betere verbinding voor voetgangers en fietsers over de rivier. Het is niet ondenkbaar dat het pontje dan niet meer nodig is en komt te vervallen.

18

> Iemand vraag hoe een stadslogisitiek hub eruit ziet? De hub stadslogistiek staat ingetekend vlak bij vele woningen. Kan dat niet ergens anders gezien de fijnstof, geluid en veiligheidsrisico's?

Er is nog geen exacte locatie voor een hub voor stadslogistiek. Ook weten we nog niet exact hoe zo'n hub eruit komt te zien. We gaan uit van een beperkte omvang, passend bij de omgeving. In de partiële herziening van de Omgevingsvisie hebben we twee mogelijke gebieden aangewezen waar zo'n hub zou passen, namelijk in het Chroomdistrict aan de westkant van de Alexanderknoop en op het bedrijventerrein Stadionweg. In beide gevallen gaat het om bedrijventerreinen, die ook in de toekomst de functie van bedrijventerrein zullen houden. De hubs zullen dus niet vlak bij woningen komen.

43, Wijkraad Oosterflank WR5

> De komende decennia gaat er veel gebouwd, ontwikkeld en veranderd worden in het gebied. De Wijkraad Oosterflank vraagt zich af of er voldoende rekening wordt gehouden met de infrastructuur van wegen en voorzieningen om al die werkzaamheden goed te laten verlopen. Wij verzoeken u hier tijdig en voldoende rekening mee te houden. En de Wijkraden en bewoners tijdig op de hoogte te stellen (van de uitvoering van de plannen en eventuele omleidingen).

De partiële herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de groenstructuur ligt. De komende jaren zullen we dit plan in verschillende projecten en deelgebieden verder uitwerken. Op het moment dat er daadwerkelijk gebouwd gaat worden, dan zullen we tijdig en voldoende aandacht besteden aan de bereikbaarheid van voorzieningen en de omgeving. Hierover zal ook actief met de omgeving worden gecommuniceerd.

Wijkraad Vreewijk WR4

> Wijkraad Vreewijk maakt zich zorgen over de overlast die zal ontstaan tijdens Feyenoordwedstrijden. Nu al merken wij dat de wijk erg druk is tijdens wedstrijden, maar wat gebeurt er als er nog meer verkeer komt?

De gemeente overlegt regelmatig met Feyenoord, met de omwonenden en de betrokken wijkraden. Verandering in de omgeving, bijvoorbeeld door de stadsbrug, is een logische aanleiding om gezamenlijk een passende bereikbaarheidsaanpak af te spreken en te zorgen dat de overlast tijdens wedstrijden voor omwonenden beperkt is.

Hoofdstuk 12.
Oeververbinding – een nieuwe stadsbrug

Nut en noodzaak oeververbinding

38, 50, 95, 110*), 112, 176, 179, 190, 194, 213, 232, 238, 239, 274, 298

Meerdere mensen vragen zich af waarom er een nieuwe oeververbinding moet komen. Iemand vraagt of het niet voldoende is om alleen station Stadionpark aan te leggen.

De Zuidelijke Randstad is één van de drukste regio's in Nederland, en groeit verder door de grote woningbouwopgave. Het Rijk, de provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam hebben als doel om in de periode tot 2040 op grote schaal woningen en tienduizenden arbeidsplaatsen te ontwikkelen. De groei van het aantal inwoners en de bedrijvigheid gaat gepaard met toenemende mobiliteit. Daarnaast zijn er in de regio Rotterdam veel waterwegen, en maar een beperkt aantal oeververbindingen. Dit leidt steeds vaker tot bereikbaarheidsproblemen: files en overvolle OV-lijnen. Uit onderzoek dat is uitgevoerd in 2017 (NMCA) en in 2021 (IMA) blijkt dat er zonder ingrijpen al vóór 2030 forse knelpunten in het stedelijk OV-systeem (metro en tram) ontstaan. De aanleg van de nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit draagt bij aan het oplossen van deze knelpunten en heeft voldoende capaciteit om ook in de toekomst de reizigers te vervoeren. Daarnaast zorgt de nieuwe multimodale stadsbrug voor een vergroting van kansen voor mensen. Uit onderzoek blijkt dat een betere fysieke bereikbaarheid van werk en onderwijs met het openbaar vervoer ervoor zorgt dat de kans dat mensen een baan vinden én behouden groter wordt.

De maatregelen in de MIRT-verkenning Oeververbindingen vullen elkaar aan en kunnen elkaar niet vervangen. Dit betekent dat een goed werkende OV-knoop alleen ontstaat door de combinatie van een permanent treinstation Stadionpark en de nieuwe HOV-verbinding van Zuidplein naar Kralingse Zoom. Samen zorgen ze voor een betere bereikbaarheid van de stad en regio. De nieuwe OV-knoop zal reizigersstromen uit verschillende richtingen bedienen. Reizigers uit Noord en andere delen van Rotterdam stappen over op de trein. En reizigers van de trein stappen makkelijk over op het OV-netwerk van Rotterdam, zonder eerst door te moeten reizen naar station Blaak of Rotterdam Centraal.

Ook zorgen de maatregelen ervoor dat het aantal extra te bereizen banen voor de 7 focusbuurten uit het Nationaal Programma Rotterdam-Zuid met het openbaar vervoer met gemiddeld 14.000 tot 16.000 per buurt toeneemt. Met de fiets worden circa 10.000 banen beter bereikbaar. Hierdoor worden de kansen voor Rotterdammers vergroot. Nieuwe woningen in de Oostflank worden met het openbaar vervoer goed bereikbaar.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Geen brug
Waarom is er gekozen voor een brug ondanks grote weerstand?

9, 10, 14, 15, 24, 27, 30, 31, 32, 34, 38, 45, 47, 48, 49, 57, 59, 60, 61, 62, 65, 71, 73, 78*), 79, 81, 83, 84, 86, 87, 88, 95, 96, 97, 107, 110), 112, 113, 122, 125, 126, 132, 137***), 142, 148, 150, 152, 156, 157, 158, 163, 166 167, 169, 170, 172, 173, 174, 176, 179, 180, 181, 187, 189, 190, 200, 201, 203, 204, 209, 213, 225, 234, 235, 236, 240, 246, 253, 264, 268, 271, 279, 283, 287, 288, 293, 295, 296, 309**

Meerdere mensen zijn het niet eens met het besluit over de komst van een stadsbrug. Een deel van de indieners is voorstander van een tunnel. Gevraagd wordt hoe er voor de brugvariant gekozen wordt, terwijl in de raadsvergadering alle partijen van nautische sector, bewonersverenigingen, opgerichte besturen zoals Cralingheroort en andere initiatiefnemers hardop nee zeggen tegen de komst van de brug. Er wordt gevraagd om herziening van voorgenomen plannen en het bouwen van een tunnel met een metroverbinding de voorrang te geven. Indieners zijn bezorgd dat als deze plannen zullen worden uitgevoerd, achteraf geconcludeerd moet worden, dat een brug een vreselijk verkeerde beslissing is geweest, die heel veel geld heeft gekost, maar niet de juiste keuze is geweest.

Er is een aantal redenen waarom er is gekozen voor een brug en niet voor een (tram)tunnel:

1. Een HOV-verbinding met tramkwaliteit heeft voldoende capaciteit om in de toekomst alle verwachte reizigers te vervoeren. Een metroverbinding is een maatje te groot. Er is dus geen tunnel nodig omdat er een metro doorheen moet.
2. Ook bij een HOV-verbinding met tramkwaliteit kan worden gekozen voor een brug of een tunnel. We vinden het belangrijk om te kiezen voor een oeververbinding waar, naast hoogwaardig openbaar vervoer, ook autoverkeer gebruik van kan maken. Niet als doorgaande verbinding, maar als autoluwe weg voor lokaal verkeer, doelgroepenvervoer, hulpdiensten, deelmobiliteit en nieuwe mobiliteitsconcepten. Dat draagt bij aan de robuustheid van het wegennet van Rotterdam, bijvoorbeeld voor mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. En ze zorgt voor betere bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en is toekomstbestendig. Een brug is op deze locatie (bocht A) dan de enige optie. Bij een tunnel op deze locatie is een wegverbinding namelijk niet mogelijk, omdat er onvoldoende ruimte is om deze in te passen en aan te sluiten op het huidige wegennet. Dit komt onder andere door het feit dat een tunnel op beide oevers eerst de primaire waterkering moet passeren voordat het verkeer weer naar maaiveld kan stijgen.
3. Uit kwalitatieve onderzoeken blijkt dat voetgangers en fietsers een brug prettiger en sociaal veiliger ervaren dan een tunnel. Uiteraard kan een tunnel ook veilig uitgevoerd worden, maar in een onderlinge vergelijking scoort een brug op comfort en sociale veiligheid beter.
4. We waarderen de zichtbaarheid en iconische waarde van een brug als verbinding over de rivier, die de zuid- en noordoever met elkaar verbindt. Een tunnel heeft die waarde niet.

Op basis van bovenstaande argumenten is gekozen voor een brug op deze locatie.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176
**) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287
***) Zienswijze 137 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 148

Positief over nieuwe stadsbrug

133, 92, 193, 219, 255, 27, 294, 301

Diversen mensen geven aan het omschreven voorkeursalternatief te onderschrijven. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, de Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas, De Erasmus Universiteit en een aantal bewoners van de stad spreken expliciet hun voorkeur uit voor een brug boven een oeververbinding in de vorm van een tunnel. De stadsbrug zorgt ervoor dat het deelgebied Waterkant het gezicht wordt van Noord. De programma-organisatie NPRZ geeft aan dat de brug een positieve impact zal hebben op de bewoners, mobiliteit, bereikbaarheid en ontwikkeling van Rotterdam Zuid. De fysieke ontwikkeling van de brug gaat hand in hand met hun sociaaleconomisch programma. De brug betekent een opwaardering van het wonen én de woningen op Zuid. De brug zorgt er ook voor dat er voor werkgevers meer kansen zijn om werknemers te vinden omdat de reistijden korter worden. De brug brengt hoger onderwijs voor veel jongeren van Zuid dichterbij. Oproep om een brug te maken die de Erasmusbrug in schoonheid evenaart.

Wij onderschrijven de positieve impact van de nieuwe brug en de nieuwe OV-verbinding voor Rotterdammers. De nieuwe verbindingen brengen banen en scholen dichterbij. Dit betekent meer kans op werk of opleiding voor meer Rotterdammers.

Oeveraanpassing Polder De Esch

2, 6 , 10, 14, 15, 21, 24, 26, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 41, 42, 45, 47, 50, 55, 71, 74, 78*), 79, 80, 84, 85, 86, 87, 96, 102, 110), 112, 115, 120, 121, 124, 128, 129, 131, 133, 139, 141, 152, 154, 156, 157, 158, 161, 163, 166 169, 174, 176, 179, 180, 181-, 184, 187, 188, 189, 200, 203, 204, 210, 213, 214, 225, 227, 235, 237, 238, 241, 245, 246, 253, 257, 260, 263, 264, 268, 271, 273, 274, 275, 283, 288, 293, 303, 309**

Veel mensen zijn tegen het afgraven van Polder De Esch. Zij geven de volgende specifieke punten aan in de zienswijzen:

- Goede groei
- Andere mogelijkheden
- Groen en ecologie
- Cultuurhistorische waarden Polder De Esch
- Klimaat
- Recreatie – strand, wandelmogelijkheden
- Afgraven is in strijd met uitgangspunt in Gebiedsuitwerking van een stil groen gebied op maximaal 300 meter.

Om te zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart voor de scheepvaart, moet een deel van Polder De Esch worden afgegraven. Uitgaande van de maximale impact op polder De Esch, zoals onderzocht in de MIRT-verkenning Oeververbindingen, bedraagt het verlies ongeveer 6 hectares groen aan de zuidelijke punt van de polder, dat verandert in 'blauw', omdat het wordt teruggegeven aande rivier. Ongeveer 18 hectares groen, oftewel 75% van het groen in Polder De Esch, kan waarschijnlijk worden behouden. Het openbaar toegankelijke deel van het natuurgebied kan dus grotendeels blijven bestaan. De strijdigheid met de richtlijn van een stil, groen gebied op maximaal 300 meter klopt wat ons betreft dus niet.

We begrijpen dat veel mensen tegen de oeveraanpassing van Polder De Esch zijn. Deze keuze heeft grote impact op de bewoners in de Polder en negatieve gevolgen voor de natuur. Toch maken we deze keuze, omdat we denken dat de komst van een stadsbrug en OV-lijn voor de stad en het gebied als geheel op lange termijn de beste keuze is.

De exacte omvang van de oeveraanpassing in polder De Esch voor de stadsbrug wordt in de planning- en studiefase uitgewerkt. Dan brengen we ook de exacte impact van deze oeveraanpassing op het NatuurNetwerk Nederland in beeld. Het verlies van een deel van de oever compenseren we door het nieuwe rivierpark aan te leggen, een kwaliteitsimpuls voor het park de Oude Plantage en de resterende Polder De Esch, en het verkleinen van de barrière van Abram van Rijckevorselweg door betere, groene verbindingen voor natuur en langzaam verkeer tussen Burgemeester Oudlaan en Oude Plantage, en Kralingse Zoom en Nesserdijk.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176
**) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Haalbaarheid brug onduidelijk

48, 110*), 112, 117, 178, 168

Meerdere mensen vragen zich af dat als de uitvoerbaarheid (zowel technisch als financieel) van de oeververbinding en de tramverbinding nu niet vaststaat, hoe uitvoerbaar het verstedelijkingsmodel voor de Oostflank is. Omdat informatie van MARIN over de haalbaarheid van de brug niet bij de stukken is gevoegd, wordt hen essentiële informatie onthouden. Zij zijn van mening dat er onvoldoende geactualiseerde documentatie is om nu één bepaalde keuze voor een oeververbinding te maken. Zij vinden het nu te vroeg voor besluitvorming.

De gemeenteraad is na het Bestuurlijk Overleg MIRT op 10 november 2022 geïnformeerd over de gemaakte afspraken, onder andere over het voorkeursalternatief voor de stadsbrug, HOV-verbinding en station Stadionpark. In deze brief staat ook dat alle onderzoeken en rapportages van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, dus ook de door MARIN opgestelde onderzoeksrapporten, gepubliceerd zijn op de website www.oeververbindingen.nl. Er is dus geen sprake van het onthouden van essentiële informatie, alle informatie is openbaar en kon worden gebruikt voor het indienen van een zienswijze.

De conclusie van het in de MIRT-verkenning Oeververbindingen uitgevoerde nautische onderzoek was dat in de verkenning nog geen vlotte en veilige brug was gevonden, gegeven de in het nautisch onderzoek gehanteerde uitgangspunten. Ook is toen geconcludeerd dat voor elke brug(hoogte) en op elke locatie oeveraanpassingen noodzakelijk zijn.

Vervolgens hebben de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning gevraagd om de opties voor verdere optimalisatie van een brug in beeld te brengen. In een aanvulling op het nautisch onderzoek is vervolgens gekeken naar mogelijke optimalisaties binnen de gehanteerde uitgangspunten (vlot en veilige brug) en daarbuiten (wel veilig, maar mogelijk met impact op vlot). De uitkomsten van dit aanvullende onderzoek zijn openbaar en maken onderdeel uit van de MER MIRT-verkenning en de beslisinformatie[1].

Hieruit komt naar voren dat een oeveraanpassing een effectieve maatregel is om de brug veilig te maken binnen de uitgangspunten (vlot en veilig te passeren brug). Daarbij wordt de middenpijler (tussen het vaste en beweegbare deel) buiten het huidige vaarwater geplaatst. Op deze manier is een veilig passeerbare brug mogelijk.

Naast maatregelen binnen de huidige nautische uitgangspunten, zijn ook mogelijke maatregelen op de vaarweg in beeld gebracht (buiten de huidige nautische uitgangspunten), zoals sleepbootassistentie voor zeeschepen in het beweegbare deel, tijpoort beperkingen, omvaren via de Oude Maas of een oploopverbod onder het vaste brugdeel. De toepasbaarheid en effectiviteit van deze maatregelen voor de verschillende brugopties zijn globaal beoordeeld. Over het inzetten van deze maatregelen op de vaarweg is nog geen besluit genomen.

Op basis van deze beslisinformatie is in het BO-MIRT van november 2022 besloten om een nieuwe multimodale brug op de locatie 'Bocht A' (Nesserdijk – Olympiaweg) vast te stellen als bestuurlijke voorkeur.

In de afsprakenlijst van het BO-MIRT is ook vastgelegd dat uit het in de MIRT-verkenning Oeververbindingen uitgevoerde onderzoek blijkt dat de onderzochte brugvarianten (de onderzochte alternatieven) niet vlot en veilig te passeren zijn door de scheepvaart. En dat tegelijkertijd uit aanvullend onderzoek naar voren komt dat er optimalisatiemogelijkheden zijn die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug.

De initiatiefnemers (het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Rotterdam) hebben daarom afgesproken om de uitgangspunten voor het vervolgonderzoek naar de

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

1 De wethouder heeft deze informatie op 11 oktober 2022 aan de gemeenteraad gestuurd.

brug (waaronder de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) nader uit te werken in overleg met de betrokken partijen (waaronder Rijkswaterstaat, de Havenmeester, het Havenbedrijf en de omgeving). De inzet van partijen is om zo spoedig mogelijk gezamenlijk vast te stellen dat sprake is van een vlot en veilig te passeren brug. Dit vervolgonderzoek wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met deze partijen.

In het integrale Verkenningenrapport en MER zijn de maatregelen om te komen tot een vlotte en veilige brug wel beschreven, maar is geen visualisatie opgenomen. Aanvullend hebben we een 'addendum stadsbrug' bij het MER MIRT-verkenning opgesteld. Hier hebben we alle informatie over de stadsbrug en bijbehorende nautische aspecten op een rij gezet. Daarnaast hebben we in het Addendum Stadsbrug een visualisatie opgenomen van de vlot en veilige brug.

Wij zijn van mening dat de uitgevoerde onderzoeken voldoende onderbouwing bieden voor de keuzes passend bij deze fase van besluitvorming (vastlegging van het voorkeursalternatief in de Omgevingsvisie). Het onderzoek laat zien dat recht kan worden gedaan aan het belang van deze vaarwegverbinding als hoofdtransportas en cruciale schakel voor het goederenvervoer vanuit het havengebied naar Duitsland en verder. In de volgende fase (planning- en studiefase) worden verdere onderzoeken gedaan, die meer in detail antwoord geven.

Nautiek en scheepvaart

Noodzakelijke nautische maatregelen

12, 30, 48, 55, 62, 65, 70, 73, 74, 87, 88, 99*),110), 116, 128, 132, 137***), 149, 155, 160, 166, 167, 170, 171****), 174, 181, 187, 194, 200, 208, 209, 227, 232, 234, 237, 241, 245, 246, 253, 260, 271, 272, 288, 304**

> Meerdere mensen vragen welke nautische maatregelen nodig zijn en wat daarvan de effecten zijn. Kunnen schepen straks wel vlot en veilig varen over de Nieuwe Maas? Ook vragen zij zich af of bij de nautische onderzoeken wel is gekeken naar beleid en internationale afspraken.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen is uitgebreid onderzoek gedaan naar de vlotte en veilige doorvaarbaarheid van de verschillende brugopties. De uitgangspunten voor het nautisch onderzoek zijn bepaald op basis van internationale afspraken (zoals de Akte van Mannheim) en de doorvertaling in nationaal beleid (zoals de Richtlijn Vaarwegen en en de brief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uit 2019 met aanwijzingen ten aanzien van bijvoorbeeld brughoogtes (kenmerk lenW/BSK-201 9/127403).

Uit het onderzoek bleek dat voor de 6 onderzochte alternatieven geen vlot en veilig doorvaarbare brug mogelijk was. Daarom is in het onderzoek ook gekeken naar mogelijke optimalisaties binnen en buiten de huidige uitgangspunten. De uitkomsten van dit aanvullend onderzoek zijn openbaar gemaakt en maakt onderdeel uit van het MER en de beslisinformatie.

Aanvullend hebben we een 'addendum stadsbrug' bij het MER MIRT-verkenning opgesteld. Hier hebben we alle informatie over de stadsbrug en bijbehorende nautische aspecten op een rij gezet.

Uit het aanvullend onderzoek blijkt dat 'rivierverruiming', oftewel een aanpassing van de oever ter hoogte van de Polder De Esch, een effectieve maatregel is. Hierdoor komt er namelijk ruimte om de middenpijler (tussen het vaste en beweegbare deel van de brug) buiten het huidige vaarwater te plaatsen. Op deze manier kan er een vlot en veilig te passeren brug gebouwd worden.

De effecten van de maatregel 'oeveraanpassing' zijn beschreven in het MER. Het afgraven van de oever bij De Esch is een heftige ingreep, die impact heeft op de ruimtelijke en ecologische kwaliteit op de oever. Daarom hebben we besloten om in de volgende fase (planning- en studiefase) te onderzoeken of er ook optimalisaties mogelijk zijn met maatregelen op de vaarweg zelf. Voor dit onderzoek grijpen we terug op maatregelen op de vaarweg die in beeld zijn gebracht in het eerdere aanvullende onderzoek. Het gaat om maatregelen buiten de huidige nautische uitgangspunten, zoals sleepbootassistentie voor zeeschepen in het beweegbare

*) Zienswijze 99 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 94

**) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

***) Zienswijze 137 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 148

****)Zienswijze 171 wordt ondersteund door indieners van zienwijzen 256, 178, 195

deel, tijpoort beperkingen, omvaren via de Oude Maas of een oploopverbod onder het vaste brugdeel. De toepasbaarheid en effectiviteit van deze maatregelen voor de verschillende brugopties is globaal beoordeeld.

In de afsprakenlijst van het BO-MIRT van november 2022 is opgenomen dat de onderzochte brugvarianten niet vlot en veilig te passeren zijn door de scheepvaart en tegelijkertijd uit aanvullend onderzoek naar voren komt dat er optimalisatiemogelijkheden zijn die wel kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug. De initiatiefnemers hebben daarom afgesproken om de uitgangspunten voor het vervolgonderzoek naar de brug (waaronder de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) nader uit te werken. Dit doen zij samen met de betrokken partijen, waaronder Rijkswaterstaat, de Havenmeester, het Havenbedrijf en de omgeving. Het doel is om zo spoedig mogelijk samen vast te stellen of er sprake is van een vlot en veilig te passeren brug. Het Addendum stadsbrug bij het MER-MIRT-verkenning is hierin de eerste stap. Dit vervolgonderzoek start in de volgende fase, de planning- en studiefase. Als vastgesteld is of en met welke maatregelen een vlot en veilig te passeren brug gebouwd kan worden, worden de uitgangspunten voor de brug uitgewerkt en de brug verder ontworpen.

Alleen aanleggen als brug nautisch veilig is
208

> Iemand vraagt om in de Omgevingsvisie op te nemen dat de brug alleen wordt aangelegd als dat nautisch veilig kan.

Het uitgangspunt bij het verdere ontwerp van de stadsbrug is dat scheepvaart de brug vlot en veilig moet kunnen passeren. De gevolgen van een brug voor de scheepvaart en de mogelijkheden om te komen tot een veilig passeerbare brug zijn opgenomen in de partiële herziening van de Omgevingsvisie.

Technisch uitvoerbaar
48, 99*), 252, 272

> Meerdere mensen vragen zich af of een brug op deze plek wel technisch uitvoerbaar is.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen is de technische haalbaarheid van de verschillende maatregelen onderzocht. Voor een stadsbrug op deze locatie, zoals die bestuurlijk is vastgesteld, zijn we van mening dat deze technisch uitvoerbaar is. Dit wordt nader toegelicht in het Addendum stadsbrug bij het MER-MIRT-verkenning.

In de volgende fase, de planning- en studiefase, beoordelen we de technische uitvoerbaarheid opnieuw aan de hand van een verder uitgewerkt ontwerp van de brug.

*) Zienswijze 99 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 94

Opengaan brug en hinder voor HOV
126, 166

> Iemand vraagt of een strakke dienstregeling van tram of metro wel te combineren is met een brug die af en toe open zal gaan voor de scheepvaart.

Er komt geen metro over de brug, maar een HOV-verbinding met tramkwaliteit. Veruit het grootste deel van de scheepvaart (minimaal 99%) zal onder het vaste deel van de brug doorvaren. In een beperkt aantal gevallen zal inderdaad het beweegbare deel open moeten. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie bij de Erasmusbrug.

In de volgende fase, de planning- en studiefase, wordt de brug verder ontworpen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende belangen en randvoorwaarden. We onderzoeken dan ook welke invloed het openen van de brug voor bepaalde schepen heeft op de dienstregeling van het openbaar vervoer.

Capaciteit toegangswegen
194

Iemand geeft aan dat de capaciteit van een oeververbinding niet groter kan zijn dan de toegangswegen toelaten. Voor een nieuwe oostelijke oeververbinding is de aansluiting van de Kralingse Zoom op de Abraham van Rijckevorselweg maatgevend. Deze aansluiting is overbelast.

Bij de uitwerking van de plannen van de stadsbrug wordt onder andere rekening gehouden met de verkeersafwikkeling vanaf de Kralingse Zoom naar de Abram van Rijckevorselweg. We onderzoeken dan ook de verkeerseffecten, waaronder de doorstroming op de wegen die worden gebruikt om de wijk in en uit te komen. De stadsbrug zal een lokale verbinding worden tussen noord en zuid en kent een relatief beperkte auto-intensiteit. Daarnaast is de brug bedoeld voor de nieuwe openbaarvervoerlijn, fietsers en voetgangers.

Naamgeving brug
1

Iemand vraagt zich af of de nieuwe brug de 'Karremans...brug' gaat worden genoemd.

Over de naam voor de nieuwe brug wordt nu nog niet nagedacht, dit is iets dat later aan de orde komt.

Locatie oeververbinding
47, 70, 137*), 300

Meerdere mensen vragen of de brug niet beter naast de bestaande Van Brienenoordbrug kan komen.

Er zijn meerdere locaties voor de nieuwe oeververbinding onderzocht in de MIRT-verkenning Oeververbindingen, ook een verbinding direct naast de bestaande Van Brienenoordbrug. De conclusie van het onderzoek is dat de middelste van de onderzochte locaties (in het onderzoek 'bocht A' genoemd), het beste is. Deze locatie zorgt voor de grootste ontlasting van andere OV-knelpunten in de stad, is het meest aantrekkelijk voor fietsers en voetgangers en draagt het meeste bij aan de verstedelijkingsmogelijkheden in de Oostflank en de kansen voor mensen in Rotterdam-Zuid. Een oeververbinding naast de Van Brienenoordbrug is afgevallen, omdat deze locatie een minder directe verbinding geeft met de focuswijken in Rotterdam-Zuid en met belangrijke economische locaties in Rotterdam-Noord. Ook is de ligging minder centraal ten opzichte van de verstedelijkingsas Alexander-Zuidplein. Verder sluit deze locatie minder direct aan op station Stadionpark, waardoor de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer beperkt is. Tot slot lijkt een brug vlak naast de Van Brienenoordbrug technisch en ruimtelijk erg moeilijk in te passen.

*) Zienswijze 137 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 148

Dimensionering brug
99**), 149, 252, 272

Koninklijke Binnenvaart Nederland, Royal IHC, Oceanco en Netherlands Maritime Technology vragen om rekening te houden met hun bedrijfsactiviteiten en de brug dusdanig te dimensioneren dat zij vlot en veilig doorgang hebben met hun schepen. Iemand vraagt specifiek of het uithalen van De Hef onderdeel kan uitmaken van het onderzoek.

In de volgende fase, de planning- en studiefase, wordt de brug verder ontworpen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende belangen en randvoorwaarden. Dus zowel waterzijdig vanuit nautisch perspectief, als landzijdig vanuit het perspectief van openbaar vervoer, wegverkeer, fietsers en voetgangers. We onderzoeken dan ook wat de benodigde hoogte van het vaste én het beweegbare deel van de brug is, gelet op de economische belangen van scheepvaartbedrijven die zich bovenstrooms van de brug bevinden. Het tijdelijk uithalen van De Hef maakt geen onderdeel uit van de plannen en wordt niet onderzocht.

**) Zienswijze 99 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 94.

IHC
149

IHC geeft in haar zienswijze aan dat zij zich zorgen maakt over het mogelijk conflicteren van de plannen met haar bedrijfsactiviteiten. Voor IHC is de veiligheid op de vaarweg en een vrije doorvaart, van en naar zee, nodig voor de schepen die zij bouwen (Kinderdijk en Krimpen) en voor grootschalige constructies en equipment die zij verwerken op de scheepsbouwlocaties. Zij vreest lange wachttijden op incidentele (en in de praktijk niet gegarandeerde) vrijgave van doorvaart en geeft aan dat dit de planning van projecten in gevaar brengt met navenante schadeclaims van haar klanten. IHC heeft zich steeds op het standpunt gesteld dat een nieuwe oeververbinding goed moet worden ingepast en vraagt aandacht voor het meewegen van haar bestaande rechten en belangen.

In de MIRT planning- en studiefase wordt de stadsbrug verder ontworpen (nadat de uitgangspunten verder zijn uitgewerkt) waarbij de verschillende belangen en randvoorwaarden worden meegenomen, dus zowel waterzijdig vanuit nautisch perspectief, als landzijdig vanuit het perspectief van Openbaar Vervoer, wegverkeer, fietsers en voetgangers. Daarbij wordt ook onderzocht wat de benodigde hoogte van het vaste én het beweegbare deel is, mede gelet op de economische belangen van scheepvaartbedrijven die zich bovenstrooms van de brug bevinden. We blijven ook in de planning- en studiefase graag met u in gesprek.

Oceanco
252

Oceanco brengt in haar zienswijze naar voren dat een vrije doorvaart naar zee zonder afmetingsbeperkingen van groot belang is voor de maritieme industrie. Specifiek gaat het dan zowel om hoogte- als breedtebeperkingen. Bij de bouw van een nieuwe brug vreest Oceanco dat dit een brug met hoogte- dan wel breedtebeperkingen wordt die haar activiteiten gaat beperken. Zij verzoekt dan ook een type brug te kiezen die geen hoogte- of breedtebeperkingen voor de scheepvaart oplevert.

In de planning- en studiefase wordt de stadsbrug verder ontworpen (nadat de uitgangspunten verder zijn uitgewerkt) waarbij de verschillende belangen en randvoorwaarden worden meegenomen, dus zowel waterzijdig vanuit nautisch perspectief, als landzijdig vanuit het perspectief van Openbaar Vervoer, wegverkeer, fietsers en voetgangers. Daarbij wordt ook onderzocht wat de benodigde hoogte van het vaste én het beweegbare deel is, mede gelet op de economische belangen van scheepvaartbedrijven die zich bovenstrooms van de brug bevinden. We blijven ook in de planning- en studiefase graag met u in gesprek.

Onderzoek naar een tram/metrotunnel
26, 28, 33, 41, 42, 61, 71, 73, 74, 79, 80, 88, 102, 103, 110*), 125, 131, 140, 160, 161, 161, 174, 181, 191, 200, 206, 207, 210, 271, 275, 283

Meerdere mensen vragen om de mogelijkheid voor een tram- of metrotunnel goed te onderzoeken.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen zijn deze mogelijkheden goed onderzocht. Op basis van dat onderzoek is gekozen voor een multimodale brug en een HOV-verbinding met tramkwaliteit.

Uiteraard zou een metroverbinding een mooie oplossing zijn, die een belangrijke bijdrage levert aan de doelstellingen voor bereikbaarheid, verstedelijking en kansen voor mensen. Maar uit het onderzoek dat gedaan is, wordt duidelijk dat de metro geen realistische optie is. Op basis van de analyses blijkt dat de metro meer reizigers trekt dan de tram, maar dat de bezettingsgraad te laag is: maar 30 procent op het drukste deel van de dag. De bezetting van de HOV-verbinding met tramkwaliteit is ongeveer 80 procent. Dit is ruim voldoende om de huidige verstedelijkingsambities in de stad op te vangen. En als er meer capaciteit nodig is kan dat nog, door langere voertuigen of gekoppeld rijden. Met andere woorden: een metrosysteem is een 'maatje te groot' voor de opgave die voorligt.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

We zijn van mening dat een hoogwaardige OV-verbinding met tramkwaliteit de juiste keuze is, ook gelet op de beschikbare financiële middelen bij Rotterdam, de regiopartijen en het Rijk. Het onderzoek dat gedaan is, laat zien dat een volledig ondergrondse metro een zeer grote investering vraagt. Deze kan niet alleen door de gemeente Rotterdam gedragen worden. We hebben hiervoor een stevige bijdrage vanuit de Rijksoverheid nodig. Maar het Rijk heeft aangegeven dat binnen de huidige financiële kaders een volledig ondergrondse metroverbinding op dit moment geen realistische optie is.

Ook een tramtunnel is tijdens de MIRT-verkenning Oeververbindingen onderzocht als een van de alternatieven. Uit dit onderzoek blijkt dat een tramtunnel op doelbereik evengoed scoort als een brug met HOV-verbinding met tramkwaliteit. Grootste verschil is dat er geen autoverkeer en calamiteitentransport door de tramtunnel kunnen. Daarnaast is een tunnel vanuit comfort en sociale veiligheid voor fietsers een minder goede optie.

Op basis van alle beslisinformatie is in het BO-MIRT van november 2022 besloten om een nieuwe multimodale brug op de locatie 'Bocht A' (Nesserdijk – Olympiaweg) vast te stellen als bestuurlijke voorkeur. In overeenstemming met de MIRT-systematiek wordt dit verder uitgewerkt in de planning- en studiefase. Er wordt geen verder onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een (tram- of metro) tunnel.

Autoverkeer over de brug

10, 12, 28, 29, 36, 38, 39, 45, 71, 110*), 133, 241, 247, 271

Meerdere mensen zien liever geen auto's over de brug maar alleen openbaar vervoer en fietsers. Waarom kiest de gemeente ook voor auto's?

Er zijn meerdere redenen om te kiezen voor een stadsbrug waar ook auto's gebruik van kunnen maken:

- De nieuwe oeververbinding zorgt voor versterking van de OV-, fiets- en wegstructuur van Rotterdam en de regio. Wij vinden het belangrijk dat deze structuurversterking bijdraagt aan verbeterde bereikbaarheid voor alle Rotterdammers, ook voor hen die afhankelijk zijn van de auto.
- We vinden dat er optimale keuzevrijheid moet zijn binnen het geheel van beschikbare mobiliteit in Rotterdam.
- Faciliteren van automobiliteit blijft nodig in een groeiende stad waar in de komende decennia nog tienduizenden woningen, werklocaties en voorzieningen bijkomen.De robuustheid van het wegennetwerk wordt vergroot, wat onder andere nodig is bij grootschalige werkzaamheden, evenementen en incidenten.
- Biedt extra flexibiliteit voor het faciliteren van deelmobiliteit, hulpdiensten, doelgroepenvervoer en innovatieve mobiliteitsconcepten die we nu nog niet kennen.
- Draagt beperkt bij aan verminderen van de druk op de A16.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indiener van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Autoluw

30, 44, 86, 96, 97, 110*), 120, 122, 150, 154, 155, 163, 166, 181, 187, 191, 198, 225, 226, 227, 232, 234, 245, 287

Meerdere mensen vragen wat wordt bedoeld met autoluw. Ook vragen zij zich af hoe je dat kunt reguleren of borgen.

Op de stadsbrug tussen de Olympiaweg/Stadionweg en de Nesserdijk komt een autoluwe wegverbinding die ook geschikt is voor innovatieve (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten. Hiervoor gelden deze uitgangspunten:

- 2x1 rijstroken voor autoverkeer.
- Voor de maximumsnelheid op de aanlandingen gaan we uit van 30 km/uur. Het snelheidsregime op de brug zelf moet nog worden uitgewerkt.

Deze uitgangspunten zijn ook gebruikt om de (milieu)effecten van het voorkeursalternatief te toetsen.

Autoluw betekent dat de auto niet de belangrijkste verkeersdeelnemer is. Over de brug gaan ook de nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit, fietsers en voetgangers. De autoluwe wegverbinding heeft een functie voor het verkeer vanuit de omliggende gebieden

en stedelijke verplaatsingen, maar is niet bedoeld voor doorgaand (regionaal) verkeer. Hoeveel auto's er gebruik gaan maken van de stadsbrug is afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp, en de inrichting van de brug en de toeleidende wegen. Dit wordt in de volgende fase, de planning- en studiefase, uitgewerkt. In het onderzoek wordt dan bijvoorbeeld gekeken naar maximumsnelheid, inrichting van de weg, inrichting van de brugaanlandingen, doelgroepen, venstertijden en verkeersmanagementmaatregelen. Met het ontwerp en de inrichting van de brug zoeken we naar een optimale balans tussen de verschillende soorten verkeer en een goede doorstroming met lagere snelheid voor de auto. Met als resultaat een veilige, aantrekkelijke en gezonde inpassing in de stedelijke leefomgeving.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Aantal auto's

35, 49, 51, 52, 55, 62, 76, 97, 137), 150, 181, 210, 271**

Meerdere mensen willen weten hoeveel auto's er over de brug zullen gaan en wat daarvan de effecten zullen zijn.

De berekeningen laten zien dat bij een maximumsnelheid van 30 km/uur er ongeveer 11.000 motorvoertuigen per dag over de nieuwe brug zullen rijden. Deze getallen komen uit een doorrekening van het voorkeursalternatief met het V-MRDH model (zie de Rapportage (milieu) effecten voorkeursalternatief, opgenomen in het MER MIRT). De inrichting van de autoluwe wegverbinding over de stadsbrug wordt verder uitgewerkt in de volgende fase, de planning- en studiefase.
Het onderzoek in de MIRT-verkenning Oeververbindingen laat zien dat bij geen van de alternatieven, ook niet die met autoverkeer, de grenswaarden voor de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM10 en PM2.5) overschreden worden. Dat komt doordat het totaal aantal afgelegde autokilometers niet toeneemt. Er zijn wel wegen op Noord en Zuid waar het drukker wordt, maar andere waar het rustiger wordt. Er is een toename van geluidshinder door passerende auto's en als er een HOV-verbinding komt die over rails rijdt. Ook deze geluidshinder blijft binnen de huidige wettelijke normen.

**) Zienswijze 137 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 148

Mobiliteitstransitie

28, 29, 36, 70, 79, 95, 116, 142, 154, 155, 166, 174, 194, 209, 240, 241, 287

Meerdere mensen vragen hoe de autoverbinding over de stadsbrug zich verhoudt tot de gewenste mobiliteitstransitie in Rotterdam.

Een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit tussen Zuidplein en Kralingse Zoom levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen om kansen voor mensen te vergroten, verstedelijking mogelijk te maken en de huidige knelpunten in het openbaar vervoer te verkleinen.

Langzaam verkeer (fietsen en lopen) is een essentieel onderdeel van de oeververbinding. Hiermee wordt een ontbrekende schakel in het regionale netwerk gerealiseerd. Voor veel reizen wordt hierdoor de afstand kleiner, waardoor meer mensen vaker zullen gaan fietsen of lopen.

Door te investeren in het openbaar vervoer en het fietsnetwerk sluiten we aan op de trend waarin in het stedelijk gebied waarin het gebruik van de auto afneemt en gebruik van openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen, lopen) toeneemt.

Daarnaast vinden we het belangrijk dat de oeververbinding bijdraagt aan verbeterde bereikbaarheid voor alle Rotterdammers, ook voor hen die afhankelijk zijn van de auto. We bieden hiermee optimale keuzevrijheid binnen het geheel van beschikbare mobiliteit in Rotterdam.

Tot slot biedt een autoverbinding ook extra flexibiliteit voor het faciliteren van deelmobiliteit, hulpdiensten, doelgroepenvervoer en innovatieve mobiliteitsconcepten die we nu nog niet kennen.

Innovatieve mobiliteitsconcepten
166

Iemand vraagt wat innovatieve mobiliteitsconcepten zijn.

Innovatieve mobiliteitsconcepten zijn nieuwe mobiliteitssystemen die recent zijn ontwikkeld of die in de toekomst nog ontwikkeld gaan worden. Denk bijvoorbeeld aan mini-auto's die niet over de snelweg mogen of zelfrijdende vervoerssystemen.

Hoogte en stijgingspercentage stadsbrug
78*), 84, 193, 227

Meerdere mensen willen weten wat de hoogte en het stijgingspercentage van de brug is. Ook vraagt iemand hoe vaak de brug opengaat.

Op dit moment kunnen we op deze vragen nog geen antwoord geven. In de volgende fase, de planning- en studiefase, werken we het ontwerp van de stadsbrug verder uit. We nemen de aangedragen punten daarin mee en houden rekening met hoogteverschillen en stijgingspercentages die bepalen of je makkelijk en veilig over de brug kan fietsen. Ook onderzoeken we dan hoe vaak de brug opengaat, iets wat ook invloed heeft op de aantrekkelijkheid van de fietsroute en op de dienstregeling van het openbaar vervoer over de brug.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

Inpassing stadsbrug

Inpassing stadsbrug op de noordoever
12, 21, 26, 28, 29, 30, 33, 36, 41, 42, 51, 52, 61, 71, 74, 80, 96, 102, 110**), 122, 131, 150, 161, 168, 179, 181, 187, 191, 240, 241, 246, 247, 275, 283, 283, 283

Meerdere mensen die op de noordoever wonen maken zich zorgen over de inpassing van de wegen van en naar de stadsbrug, onder andere op de Nesserdijk. Hoe komt dit er precies uit te zien, wordt de brug een groot bouwwerk van staal en beton? Wat zijn de effecten op het strandje? Wat zijn de effecten op leefkwaliteit, groen en natuur? En wat betekent dit sociaal?

We begrijpen deze zorgen. Het is een lastige opgave om de nieuwe brug voor openbaar vervoer, fietsers en auto's goed in te passen. Hoe het er precies uit komt te zien, weten we nog niet. In de volgende fase, de planning- en studiefase, gaan we dit onderzoeken. Dan worden de stadsbrug, de inpassing op de oevers, de wegen naar de brug toe én de inpassing in het toekomstige rivierpark op de noordoever verder ontworpen. We kijken dan onder andere naar:

- We willen barrièrewerking zo veel mogelijk voorkomen en de oversteekbaarheid en zichtbaarheid voor langzaam verkeer garanderen.
- De precieze effecten op recreatiemogelijkheden en de leefkwaliteit, zoals geluid en luchtkwaliteit, groen en natuur. Als er maatregelen nodig zijn om effecten te compenseren, dan doen we dat.
- De inpassing van de stadsbrug in de omgeving en de openbare ruimte op beide oevers zijn onderdeel van het ontwerp. We willen hier zo veel mogelijk een groene plek van te maken, als onderdeel van rivierpark noord. Hierbij zullen we ook kijken naar mogelijkheden voor recreatie. Sociale veiligheid is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

We willen de ontwikkelingen ook gebruiken om een impuls te geven aan de kwaliteit van de leefomgeving op de noordoever.

**) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Inpassing groenzones zuidoever en Waterkant
12, 193

Mensen die wonen op de zuidoever willen weten wat de aanleg voor de groenzones zuid betekent en hoe de ontsluiting van Waterkant eruitziet.

We weten nu nog niet hoe de stadsbrug er precies uit komt te zien. In de volgende fase, de planning- en studiefase, worden de stadsbrug, de aanlandingen en de wegen naar de brug toe verder ontworpen. We onderzoeken dan ook de precieze effecten op groen en de groenzones. Als dat nodig is, nemen we maatregelen om effecten te verkleinen of te compenseren. Ook de ontsluiting van het gebied rondom de aanlandingen, waaronder de bereikbaarheid en ontsluiting van het nog te ontwikkelen gebied Waterkant, brengen we in de volgende fase precies in kaart. De omgeving wordt in de planning– en studiefase betrokken.

Inkijk
198

Het Ministerie van Defensie vraagt om bij het ontwerp van de brug rekening te houden met mogelijke inkijk op het terrein van de Van Ghentkazerne en deze inkijk te voorkomen.

We weten nu nog niet hoe de oeververbinding er precies uit komt te zien. In de volgende fase, de planning- en studiefase, worden de stadsbrug, de aanlandingen en de wegen naar de brug toe verder ontworpen. We zullen mogelijke inkijk op het betreffende terrein als aandachtspunt meenemen in het ontwerp. Als dat nodig blijkt te zijn, nemen we maatregelen tegen inkijk.

Uitzicht
76, 110*), 152, 239

Meerdere mensen zijn bang dat de stadsbrug het uitzicht vanuit de huidige woningen zal belemmeren.

Het uitzicht vanuit de huidige woningen direct bij de aanlandingen van de brug zal hoogstwaarschijnlijk veranderen. Of hierbij sprake is van belemmeren, hangt af van de verdere uitwerking en ontwerp. In de volgende fase, de planning- en studiefase, worden de stadsbrug, de aanlandingen en de wegen naar de brug toe verder ontworpen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende belangen en randvoorwaarden. Een van de aandachtspunten is zicht.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Vrijheidsgraden detailontwerp
304

Het Havenbedrijf vraagt om in de Omgevingsvisie ruimte op te nemen voor het ontwerp van de stadsbrug, zodat bijvoorbeeld een brugopening aan de zuidzijde niet onmogelijk wordt gemaakt.

In de Omgevingsvisie wordt de stadsbrug zo beschreven dat er voldoende vrijheidsgraden zijn in het ontwerp. Onder andere naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. en diverse zienswijzen hebben we een Addendum Stadsbrug gemaakt bij het MER MIRT-verkenning. Hierin hebben we bekeken welke gevolgen de vernietiging van het bestemmingsplan Feyenoord City door de Raad van State heeft voor het ontwerp van de stadsbrug. En of dit bijvoorbeeld mogelijkheden biedt om door het beweegbare deel aan de zuidzijde te positioneren. Uit dit onderzoek is gebleken dat een brugopening aan de zuidzijde geen haalbare oplossing is. Het leidt tot onveilige situaties voor de scheepvaart en vraagt een zeer grote oeveraanpassing op het Eiland van Brienenoord, de Veranda en het Mallegat. Op basis van dit onderzoek hebben we besloten een variant met een brugopening aan de zuidzijde niet nader te onderzoeken.

Kosten treinstation Stadionpark
1

Iemand vraagt zich af wat de kosten zijn voor station Stadionpark.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is een kosteninschatting gemaakt voor de realisatie van een regulier bediend treinstation Stadionpark. Afhankelijk van de exacte invulling en het ontwerp van het station bedragen de geschatte kosten 124 tot 211 miljoen euro (exclusief BTW). In de volgende fase, de planning- en studiefase, werken we het ontwerp voor het station uit en wordt duidelijk wat de aanleg van het station precies gaat kosten.

Financiering stadsbrug

Kosten en baten

32, 39, 48, 57, 71, 74, 95, 95, 110*), 112, 122, 155, 163, 166, 168, 169, 181, 188, 189, 203, 214, 227, 235, 241, 253, 279, 306

Meerder mensen willen de onderbouwing van de kosten en baten van een tunnel versus een brug weten. Zijn de baten bij een tunnel niet vele mate groter als bij een brug? De vragen gaan in op:

- De maatschappelijke kosten en baten.
- De onderbouwing en juistheid van de kostenraming, is wel rekening gehouden met de sloop van appartementengebouwen en de oeveraanpassing van De Esch?
- Hoe met onzekerheden is omgegaan.

Voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen zijn de maatschappelijke kosten en baten (MKBA) onderzocht van de alternatieven voor de oeververbinding en openbaarvervoerlijn. Dit onderzoek laat zien dat bij een hoog scenario van economische groei, de kosten in alle gevallen de baten overtreffen met een factor van ongeveer 2 tot ruim 3. Dat levert een baten-kostenverhoudingen op van 0,3 tot 0,5.

Wanneer ook rekening wordt gehouden met de verstedelijkingseffecten, nemen de MBKA-saldo's van een HOV-verbinding met tramkwaliteit toe tot 1,08 en van de metro tot 0,70. Het verschil tussen tramkwaliteit en metro wordt verklaard doordat de kosten voor een metroverbinding veel hoger zijn dan voor een OV-verbinding met tramkwaliteit en dat hier geen evenredig hogere baten tegenover staan. Anders gezegd: een metro is veel duurder, maar levert qua maatschappelijke baten niet substantieel meer op.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen is onderzoek gedaan naar de kosten van de onderzochte alternatieven. Voor alle onderzochte alternatieven is op hetzelfde detailniveau een kosteninschatting gemaakt, zodat deze goed vergeleken konden worden. Er is gebruik gemaakt van de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK). Dit is een systematiek voor het maken van kostenramingen in de bouw, die in Nederland breed wordt toegepast. Op basis van het op dit moment beschikbare uitwerkingsniveau is een zo betrouwbaar mogelijke kosteninschatting gemaakt, passend bij de nauwkeurigheid die hiervoor gebruikelijk is in een verkenningsfase. De oeveraanpassing bij De Esch en kosten voor vastgoedverwerving zijn meegenomen in de kosteninschattingen van de alternatieven.

Een aantal kostenposten kan pas in de volgende fase worden ingeschat. Voor deze posten is gewerkt met vaste percentages voor nader te detailleren werkzaamheden. In de kosteninschatting is aangegeven dat de kosten een bandbreedte van -25 procent tot +40 procent kennen.

De resultaten van de kosteninschatting zijn opgenomen in de rapportage met beslisinformatie (Rapport beslisinformatie MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, september 2022) die bij de afronding van de MIRT-verkenning openbaar is gemaakt (p.45). De achterliggende gedetailleerde kostenramingen zijn en worden niet openbaar gemaakt omdat ze vertrouwelijke informatie bevatten.

In iedere fase van het project, tot en met realisatie, wordt een actuele kostenraming gemaakt. Als de brug, HOV-verbinding en station Stadionpark gedetailleerder zijn ontworpen, wordt weer een kostenraming gemaakt.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indiener van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Onteigening
110*)

Iemand stelt dat geen is rekening gehouden met de kosten van onteigening. Als de brug veilig gepasseerd moet worden en daartoe voor de scheepvaart 2 appartementengebouwen gesloopt moeten worden, levert dat een enorme kostenpost op, een post die zich niet voordoet bij de bouw van de afzinktunnel.

De stelling in deze zienswijze klopt niet. Er is geen sprake van de sloop van 2 appartementengebouwen als gevolg van de brug. Deze informatie is ook niet opgenomen in het verkenningenrapport en MER.

Begroting openbaar maken
110*), 226

Iemand vraagt de begroting voor te leggen aan bewoners.

Zoals gebruikelijk bij een MIRT-project is in de MIRT-verkenning Oeververbindingen een kosten-batenanalyse opgesteld. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van het MER en is openbaar gemaakt bij de ter inzagelegging van de herziening van de Omgevingsvisie. De maatschappelijke kosten en baten zijn meegewogen bij het bestuurlijk vaststellen van het voorkeursalternatief. Daarnaast is de kosteninschatting op hoofdlijnen openbaar gemaakt. De resultaten van de kosteninschatting zijn opgenomen in de rapportage met beslisinformatie (Rapport beslisinformatie MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, september 2022) die bij de afronding van de MIRT-verkenning openbaar is gemaakt (p.45).

De achterliggende inschattingen van de investerings- en exploitatiekosten zijn en worden niet openbaar, aangezien dit bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft. In de bijeenkomsten met bewoners die tijdens het participatieproces van de MIRT-verkenning Oeververbindingen zijn gehouden, zijn de uitkomsten van de kosteninschatting van de onderzochte brug- en tunnelalternatieven wel gepresenteerd.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van de zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Alternatieve financiering
34, 48, 57, 74, 78**), 88, 95, 181, 187, 279, 306

Meerdere mensen vragen of alternatieve financiering is gezocht. Kan bijvoorbeeld het Rijk niet meer meebetalen of zijn er mogelijkheden voor Europese financiering?

De initiatiefnemers van de MIRT-verkenning Oeververbindingen, Rijk, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam, zijn een bedrag van 1.288 miljoen euro (prijspeil 2022, inclusief btw) overeengekomen voor het uitwerken van de plannen voor de stadsbrug en HOV-verbinding en de realisatie van dit voorkeursalternatief.

In het vorige regeerakkoord was 7,5 miljard euro gereserveerd voor bereikbaarheid en verstedelijking, voor de komende 10 jaar (waarvan in 2022 nog 6 miljard beschikbaar was). Vlak voor de zomer van 2022 heeft het Rijk het beoordelingskader voor deze financiële middelen vastgesteld. Op basis van dit beoordelingskader en de inventarisatie van projecten in Nederland heeft het Rijk zowel in bestuurlijke als ambtelijke overleggen aangegeven dat binnen de huidige financiële kaders een volledig ondergrondse metroverbinding geen realistische optie is. Voor de aanzienlijke investering die nodig is voor een volledig ondergrondse metroverbinding is binnen de begroting van de gemeente Rotterdam geen ruimte.

**) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

Er is onderzoek gedaan naar alternatieve mogelijkheden om de aanleg van een volledig ondergrondse metro te bekostigen. Daarbij is gekeken naar internationaal vergelijkend onderzoek en succesvolle internationale casussen. Ook is hierover met experts gesproken. De conclusie is dat bepaalde onderdelen van het instrumentarium dat in deze casussen is gebruikt op zichzelf toepasbaar kunnen zijn op de Rotterdamse casus, maar dat het wettelijke Nederlandse kader hiervoor onvoldoende mogelijkheden biedt. De aanpassingen en ontwikkelingen die nodig zijn om dit wel mogelijk te maken, liggen buiten de invloedssfeer van dit project.

Er is gekeken naar de mogelijkheden voor het verkrijgen van Europese subsidies. We hebben gesproken met subsidiedeskundigen en het is duidelijk geworden dat subsidiëring vanuit Europa voor infrastructuur (in de vorm van een oeververbinding in Rotterdam) weinig kansrijk is. De reden hiervoor is dat deze subsidies zich voornamelijk richten op te 'ontwikkelen/achtergebleven' regio's, waar Rotterdam niet bij hoort.

Subsidies gericht op klimaat en energietransitie zijn mogelijk meer kansrijk, maar leveren uitsluitend een bijdrage aan extra maatregelen op het gebied van klimaat en energie en zijn daarmee niet bedoeld voor de (bekostiging van de) infrastructuur zelf. De conclusie is dat Europese subsidies weinig kansen bieden voor alternatieve financiering van de oeververbinding voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers en auto's. Ook bestuurlijk is dit bevestigd.

Conventionele tunnelbouw
48, 163

> Waarom is er niet gekeken naar de goedkopere conventionele bouwwijze voor tunnels (in plaats van een geboorde tunnel) vragen meerdere mensen. Misschien kan de tunnel in 2 stappen worden aangelegd: eerst een korte tramtunnel en die vervolgens ombouwen naar een metrotunnel?

Het ondergronds kruisen van de treinsporen op Zuid is een grote opgave bij de bouw van een metrotunnel. Dit is risicovol, omdat de treinsporen absoluut niet mogen verschuiven of verzakken, en de treindienst ongestoord door moeten kunnen gaan. De boormethode is dan de meest logische manier om het spoor op Zuid onder de grond te kruisen. Andere methodes zijn meer risicovol en/of duurder en/of weinig toegepast.

Voor de rest van het tracé richting Zuidplein is de inzet van een tunnelboor ook het meest logisch, omdat de totale kosten dan lager zullen zijn dan een combinatie van boren met andere technieken. Simpel gezegd: hoe meer meters de tunnelboor kan maken, hoe goedkoper het wordt.

Voor de overige delen van het tracé is ook de zogenoemde cut-and-covertechniek (de conventionele bouwwijze) onderzocht, in alternatief 5 en voor de verdiepte ligging van de tram in alternatief 2 en 6. Aanleg van een tunnel in 2 stappen is geen mogelijkheid. Dit zou tot hogere investeringskosten leiden, omdat veel kosten voor de voorbereiding en realisatie dan 2 keer gemaakt moeten worden.

Gemeentelijke financiering
78*)

> Iemand vraagt hoe de gemeente grote gemeentelijke projecten financiert. Kan er geen gemeentelijke financiering worden aangewend voor de tunnel?

Een gemeentelijke investering in dergelijke fysieke projecten moet passen in de meerjarige investeringsruimte van de gemeente Rotterdam. Of er investeringsruimte is, hangt af van de meerjarige financiële effecten en er voldoende geld is voor andere investeringen. De aanleg van een volledig ondergrondse metroverbinding is een zeer grote investering. Het Rijk heeft aangegeven niet te willen meebetalen aan een ondergrondse metroverbinding. Binnen de Rotterdamse begroting is er geen ruimte om deze investering volledig zelf te dragen. Wel draagt de gemeente Rotterdam financieel bij aan de nieuwe stadsbrug, HOV-lijn tussen Zuidplein en Kralingse Zoom en het station Stadionpark.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

Van Brienenoordbrug ontlasten
100, 155, 179, 181, 194

Meerdere mensen denken dat door de nieuwe autoverbinding over de oeververbinding de A16 Van Brienenoordbrug niet wordt ontlast.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen is met een verkeersmodel berekend wat de effecten zijn van een autoluwe wegverbinding. Op basis van het verkeersmodel wordt deze verbinding door maximaal 11.000 motorvoertuigen per dag gebruikt. In dat geval vermindert het aantal voertuigen op met name de parallelbaan van de Van Brienenoordbrug met ongeveer 5 procent. Dit levert een beperkte bijdrage aan het oplossen van het IMA-knelpunt op de gehele A16 Van Brienenoordcorridor. Om het knelpunt op de A16 volledig op te lossen, zijn maatregelen op de A16 zelf nodig. Deze maatregelen zijn ook onderzocht in de MIRT-verkenning.

De inrichting van de autoluwe wegverbinding over de stadsbrug wordt verder uitgewerkt in de planning- en studiefase.

Capaciteit A16 Van Brienenoordcorridor
194, 210, 246

Meerdere mensen vragen waarom het niet voldoende is om de capaciteit van de A16 Van Brienenoordcorridor te vergroten.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen hebben we meerdere doelen onderzocht. Het oplossen van de knelpunten op de A16 was een van de doelstellingen. Daarnaast hebben we gezocht naar een geschikt maatregelenpakket om de capaciteitsknelpunten in het bestaande OV-systeem te verminderen, verdere verstedelijking te faciliteren en kansen voor mensen te vergroten. De voorgestelde stadsbrug, HOV-verbinding met tramkwaliteit en station Stadionpark dragen hier het meeste aan bij.

De autoluwe verbinding op de nieuwe stadsbrug is niet bedoeld om de problemen op de A16 Van Brienenoordcorridor op te lossen, maar om voetgangers, fietsers en OV-reizigers (en in beperkte mate de automobilist) een kortere en snellere route te bieden tussen Rotterdam-Zuid en Rotterdam-Noord.

Overlast door auto's over de oeververbinding
122, 122, 129, 133, 157, 158, 166, 168, 179, 181, 188

Meerdere mensen verwachten veel overlast van auto's over de stadsbrug. Iemand vraagt zich af waarom het centrum moet worden ontlast met als gevolg meer verkeer in Kralingen en De Esch.

De nieuwe autoverbinding over de stadsbrug zorgt voor een beperkte verschuiving van autoverkeer. Uit het onderzoek dat gedaan is, blijkt dat het aantal motorvoertuigen op de Erasmusbrug en door de Maastunnel nauwelijks vermindert. Op de Willemsbrug zal 7 tot 12 procent (per etmaal) minder verkeer zijn. De verkeersintensiteit van de toe- en afleidende wegen in het centrum neemt af, met name op de Boompjes en de Maasboulevard. Het verkeer in het hart van de binnenstad wordt niet ontlast.

Het is niet de bedoeling dat er meer (auto)verkeer in Kralingen en De Esch komt. De wegverbinding over de stadsbrug is bedoeld voor lokaal verkeer uit de omliggende wijken, bijvoorbeeld voor mensen die voor hun dagelijkse verplaatsingen afhankelijk zijn van de auto.

In de volgende fase, de planning- en studiefase, zoeken we naar een optimale balans tussen openbaar vervoer, fiets, voetganger en auto. De precieze invulling en inrichting van de autoluwe wegverbinding maakt hier ook onderdeel van uit. Ook de doorstroming op de wegen die worden gebruikt om de wijk in en uit te

komen, werken we dan verder uit.
Het is inderdaad zo, dat door de oeververbinding het karakter van de wijk De Esch verandert, doordat er een nieuwe verkeersroute ontstaat voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en (beperkt) autoverkeer. Hierdoor zullen er op bepaalde plekken in de wijk meer mensen zijn en bijvoorbeeld meer geluid.

De omgeving wordt uiteraard betrokken bij de onderzoeken die we gaan doen.

Sluipverkeer

88, 154, 157, 158, 210

> Iemand vraagt om te voorkomen dat de nieuwe oeververbinding een (sluip)route wordt voor verkeer en file-ontwijkers op de A16.

Op de multimodale stadsbrug komt een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor innovatieve (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten. Met autoluw bedoelen we dat de stadsbrug een verbinding vormt tussen de wijken op de noord- en zuidoever, maar dat gebruik als doorgaande route of als alternatieve route voor de snelweg nadrukkelijk niet de bedoeling is. Met maatregelen zoals bewegwijzering, de inrichting van de stadsbrug en (dynamisch) verkeersmanagement zal het gebruik als sluiproute worden ontmoedigd en tegengegaan. Hoe de stadsbrug en de autoluwe wegverbinding er precies uit komen te zien, wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.

Hoofdstuk 13.
Milieu- en omgevingseffecten

1. Geluid en trillingen

Zorgen over geluidoverlast

33, 30, 40, 50, 51, 52, 61, 73, 80, 96, 102, 110*), 121, 122, 140, 142, 143, 145, 157, 158, 161, 170, 177, 179, 181E, 189, 193, 210, 214, 235, 239, 241, 264, 275

Veel mensen maken zich zorgen over een toename van geluidoverlast door de stadsbrug of nieuwe woningen. Sommigen zijn bang dat er hoge geluidschermen moeten komen.

Het kan inderdaad zo zijn dat de stadsbrug met een nieuwe openbaarvervoerlijn en autoverkeer in de directe omgeving voor meer geluid zorgt. Het geluid dat van bestaande wegen afkomt, wordt op sommige plaatsen minder en op andere plaatsen iets meer. Dat is afhankelijk van de locatie.

Om geluidsoverlast waar dat nodig is zoveel mogelijk te beperken, staan in de Aanvulling ROER een aantal aanbevelingen die we in de volgende fase uitwerken.

We onderzoeken dan ook wat de effecten precies zijn en welke maatregelen (zoals een geluidsscherm of een maximale rijsnelheid van 30 km/uur) noodzakelijk zijn.

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben we een extra bijlage (Addendum Kwaliteit Leefomgeving) gemaakt bij de Aanvulling ROER. Hierin geven we meer uitleg over geluid en luchtkwaliteit.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van de zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Bouwhinder

5, 140, 143

Iemand vraagt zich af hoeveel bouwhinder er zal zijn. Iemand anders vertelt chronisch ziek te zijn en verzoekt om zo min mogelijk werkzaamheden in zijn omgeving.

We begrijpen de zorgen over mogelijke bouwhinder, maar we kunnen nog niet zeggen of en wat voor hinder er kan zijn tijdens de bouw. De komende jaren zal er nog niet gesloopt of gebouwd worden in het gebied waar de nieuwe stadsbrug en openbaarvervoerlijn komen. De volgende fase, de planning- en studiefase, zal naar verwachting zo'n 4 jaar in beslag nemen. Tijdens deze fase worden de plannen verder uitgewerkt en wordt onderzoek gedaan naar effecten op de woon- en leefomgeving. Daarbij wordt ook gekeken naar hinder tijdens de aanlegfase.

Uiteraard proberen we de hinder altijd te beperken en houden we rekening met de geldende wettelijke normen en richtlijnen om bouwoverlast te beperken. We maken onder andere gebruik van de 'Minder Hinder'-aanpak van Rijkswaterstaat, zie Werkwijzer Hinderaanpak | Rijkswaterstaat.

Als de planning- en studiefase is afgerond en het ontwerp voor de stadsbrug en de openbaarvervoerlijn

klaar zijn, wordt het daadwerkelijke bouwen voorbereid en gezocht naar 1 of meerdere aanneemcombinaties. In de uitvraag zal het beperken van hinder tijdens de bouw en goede communicatie met de omgeving een aandachtspunt zijn.

Geluidoverlast HOV-tracé Kralingse Zoom – Alexander

19, 75, 153, 278, 285

Meerdere mensen willen geen tramverbinding van Kralingse Zoom naar Alexander over de Koningslaan en maken zich zorgen over geluidoverlast.

Het plan voor een openbaarvervoerlijn naar Lage Land, die aansluit op de nieuwe HOV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom is nog niet concreet. Het gaat hier om een ambitie voor de lange termijn (2035-2040). De haalbaarheid en precieze tracé zal nog verder onderzocht moeten worden.
Als het plan voor de OV-lijn tussen Kralingse Zoom en Alexander wordt uitgewerkt, dan betrekken we daar de omgeving bij. Ook zijn dan onderzoeken naar geluidseffecten aan de orde.

Geluidbeperkende maatregelen A16

53, 107, 145, 154, 177, 291

Deze zienswijzen vragen aandacht voor geluidoverlast van de A16 en de Van Brienenoordbrug. Zij vragen om geluidbeperkende maatregelen (geluiddempend asfalt, geluidsschermen, geluidswallen). Iemand vraagt hoe het geluidsniveau van de Van Brienenoordbrug zich verhoudt tot het geluidsniveau in De Esch.

In de Aanvulling ROER en het bijbehorende Addendum Kwaliteit Leefomgeving hebben we de effecten op het gebied van geluid op hoofdlijnen in beeld gebracht. In het Addendum Kwaliteit Leefomgeving zijn ook kaartjes opgenomen, waarin de geluidbelasting van de A16 en Brienenoordbrug inzichtelijk zijn gemaakt.

Een deel van de nieuw te bouwen woningen ligt in geluid belaste zones als gevolg van de snelwegen en spoorlijnen in het gebied. Dit betekent dat de verstedelijking zorgt voor meer geluidgehinderden. Dit is ook logisch, er komen meer woningen en dus meer mensen, ook op plekken waar veel geluid is (zoals bij snelwegen en spoorlijnen). We hebben hierop een kwalitatieve analyse gedaan. Berekeningen zijn op basis van de Omgevingsvisie nog niet nodig en niet mogelijk. De effecten die daadwerkelijk zullen optreden, worden immers in belangrijke mate bepaald door de exacte locatie van de te bouwen woningen ten opzichte van de belangrijke bronnen van geluid en van de maatregelen die worden genomen om de geluidbelasting te beperken. Aan de hand van 2 concrete projecten (Schiedam Schieveste en Brainpark I) hebben we gekeken naar het effect van mogelijke maatregelen om op deze locaties een goed woonklimaat te creëren. Geluidberekeningen voor deze 2 projecten laten zien dat met een slimme indeling van functies gecombineerd met afschermende maatregelen de geluidsbelasting in het gebied flink afneemt. Hierdoor is het mogelijk een goed leefklimaat te realiseren voor de woningen in het gebied.

In de herziening van de Omgevingsvisie hebben we deze maatregelen op hoofdlijnen beschreven en weergegeven op de omgevingskaart als paarse zones ‘werkprogramma als geluidsbuffer’. Verder hebben we naar aanleiding van de zienswijzen en met de aanvullende inzichten uit het Addendum Kwaliteit Leefomgeving in deel 1 van de gebiedsuitwerking extra aandacht besteedt aan principes en aandachtspunten voor geluid en luchtkwaliteit.

Geluidsoverlast Leonidas
90, 239

Deze zienswijzen vragen aandacht voor geluidoverlast door hockeyclub Leonidas als de club vlakbij woningen en de Joodse begraafplaats komt.

Het combineren van woningbouw, sport en de Joodse begraafplaats in één gebied vraagt om een zorgvuldig ontwerp, waarbij we kijken naar maatregelen die ervoor zorgen dat de functies elkaar niet in de weg zitten en het liefst elkaar versterken. Bufferzones of maatregelen aan de gebouwen zullen daar onderdeel vanuit maken. De uitwerking doen we graag in overleg met de betrokken partijen op het Toepad. Wij kennen diverse voorbeelden van sport in combinatie met andere functies op andere locaties in Nederland, goede en slechte voorbeelden. We zullen de kennis en ervaring van deze projecten meenemen in de verdere uitwerking van het Toepad. Hierbij geldt dat de sportverenigingen ook in de toekomst functioneren onder de hiervoor geldende regels voor licht en geluid.

Geluidscontour en mogelijke beperkingen kazerneterrein
198

Het Ministerie van Defensie geeft aan dat zij ervanuit gaat dat de geluidscontour de gebruiksmogelijkheden (bebouwing) van het kazerneterrein niet beperkt.

Het uitgangspunt is (ook als de Omgevingswet in werking is) dat de nieuwe stadsbrug voldoet aan de in de wet gestelde geluidsnormen. De gebruiksmogelijkheden van het kazerneterrein worden niet anders dan nu. De gedetailleerde geluidseffecten van de nieuwe stadbrug onderzoeken we in de volgende fase.

Aandeel scheepvaartgeluid
99*)

Koninklijke Binnenvaart Nederland laat weten dat zij van mening is dat het onderdeel 'scheepvaartgeluid' een miniem onderdeel is van de totale geluidsbelasting.

De geluidsbelasting door de scheepvaart is inderdaad minimaal ten opzichte van andere geluidsbronnen zoals wegverkeer. Wel kunnen er per locatie verschillen zijn: hoe dichter bij de Nieuwe Maas, hoe meer invloed van het geluid van schepen. Dit nemen we mee in de onderzoeken die we nog gaan doen in de volgende fase.

*) Zienswijze 99 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 94

Geluidshinder door wegcontact banden
229

Iemand geeft aan dat een deel van de geluidshinder afkomstig is van het wegcontact van banden, daar heeft elektrificering van het wagenpark geen effect op.

Het klopt dat bij hogere snelheden (zoals op de snelweg) het contact van de band met de weg de grootste geluidsbron is. Geluid zal dan ook een belangrijk aandachtspunt blijven. Op wegen met een maximumsnelheid van 30 km per uur wegen kan elektrisch rijden wel tot minder geluid leiden. Bij een lagere rijsnelheid is het geluid van de motor dominant.

Gebruik geluidregister spoor in vervolgonderzoek
82

ProRail wijst erop dat bij het akoestisch onderzoek dat in de volgende fase wordt gedaan, de wettelijk verplichte brongegevens uit het geluidregister spoor gebruikt moeten worden.

We bedanken ProRail voor dit aandachtspunt en nemen dit mee in het akoestisch onderzoek.

Trillingen
82

ProRail geeft aan dat indien er bebouwing dicht bij het spoor mogelijk wordt gemaakt, trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers kan ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht ProRail het gewenst dat er in de verdere planvorming aandacht voor is.

We bedanken ProRail voor dit aandachtspunt en nemen het mee in het uitwerken van de plannen.

2. Luchtkwaliteit

Effect van de plannen op de luchtkwaliteit
21, 26, 36, 41, 42, 47, 54, 61, 80, 102, 121, 122, 139, 140, 143, 145D, 157, 158, 161, 166, 168, 170, 189, 191, 196, 200, 210, 226, 243, 263, 275

Veel mensen maken zich zorgen over een slechtere luchtkwaliteit door de plannen voor een stadsbrug en/of de verstedelijking. Blijft de luchtkwaliteit wel onder de aangescherpte normen?

Door lokaal en landelijk beleid zoals de zero-emissiezone voor stadslogistiek, walstroom voor de zeescheepvaart, klimaataanpak en maatregelen om stikstof te verminderen wordt de luchtkwaliteit de komende jaren steeds beter.

Naar aanleiding van de zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. en DCMR hebben we een extra bijlage (addendum) geschreven over de kwaliteit van de leefomgeving, waarin we meer uitleg geven over geluid en luchtkwaliteit.

Uit de onderzoeken die gedaan zijn tijdens de MIRT-verkenning Oeververbindingen blijkt dat de huidige wettelijke normen (Europese grenswaarden) niet worden overschreden. De brug met de nieuwe openbaarvervoerlijn en (beperkt) autoverkeer zorgt voor een beperkte toename van luchtverontreiniging.

In de volgende fase werken we de plannen voor zowel de brug als de nieuwe openbaarvervoerlijn verder uit en onderzoeken we meer in detail de milieueffecten.

Voor de woningbouwontwikkelingen geldt dat de voorgenomen ontwikkelingen leiden tot relatief kleine veranderingen van de verkeersintensiteiten op de meeste wegen in het plangebied. Het effect van de plannen op de lokale luchtkwaliteit is hierdoor gering. Daarnaast is de bijdrage van verkeer aan de luchtkwaliteit beperkt in vergelijking met de achtergrondconcentratie.

Naar verwachting worden de normen voor luchtkwaliteit strenger door herziening van de Europese richtlijn. Een besluit hierover komt waarschijnlijk in de loop van 2024. Dan zal duidelijk worden of er extra maatregelen nodig zijn om tijdig te voldoen aan deze nieuwe normen.

We monitoren de luchtkwaliteit goed en blijven als gemeente inzetten op verdere verbetering van de luchtkwaliteit, omdat ook onder de wettelijke normen sprake kan zijn van gezondheidsschade.

Minder files A16
246

Iemand pleit voor maatregelen die zorgen voor minder files op de A16, want daardoor verbetert de luchtkwaliteit.

Het klopt dat minder files leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit. In de MIRT-verkenning Oeververbindingen is ook onderzocht hoe het verkeer op de A16 Van Brienenoordcorridor beter kan doorrijden. Daaruit is een set maatregelen gekomen, die een deel van de files kan oplossen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat pakt dit verder op.

Effect op fijnstof en elektrisch rijden
181, 203, 264, 181

Een aantal mensen maakt zich zorgen over een toename van fijnstof door de plannen. Iemand vraagt naar het effect van elektrisch rijden op de luchtkwaliteit.

Door lokaal en landelijk beleid zoals de zero-emissiezone voor stadslogistiek, walstroom voor de zeescheepvaart, klimaataanpak en maatregelen

om stikstof te verminderen wordt de luchtkwaliteit de komende jaren steeds beter. Ook het feit dat auto's en andere motorvoertuigen steeds schoner worden, draagt hieraan bij. Dit komt doordat oudere voertuigen worden vervangen door nieuwere voertuigen met schonere motoren en schone brandstoffen. Er zullen steeds meer elektrisch aangedreven voertuigen komen die minder fijnstof (PM10) en stikstofoxide (NOx) uitstoten.

Elektrische voertuigen zijn zwaarder dan voertuigen die een brandstofmotor hebben waardoor er meer banden- en wegdekslijtage is. Dat leidt tot de productie van extra fijn stof. Een elektrisch voertuig heeft echter minder slijtage van de remmen waardoor de totale bijdrage van fijn stof lager is dan bij een brandstof auto.

Effect tram
298

Iemand vraagt naar het effect van een tram op de luchtkwaliteit.

Tramverkeer hebben we niet meegenomen in het onderzoek, omdat het altijd om elektrisch aangedreven voertuigen zal gaan. De slijtage van bovenleidingen en rails draagt zeer beperkt bij aan de concentratie van fijnstof in de lucht.

Walstroom
227

Iemand pleit voor walstroom voor aan wal liggende schepen.

Rotterdam zet in op de aanleg van walstroom voor verschillende type schepen. Voor de binnenvaart zijn de kades in de stad al voorzien van walstroominstallaties. Voor de zee cruiseschepen zal vanaf 2025 walstroom beschikbaar zijn. Voor de andere type zeeschepen worden komende jaren in de haven walstroomvoorzieningen aangelegd.

3. Gezondheid

Zorgplicht
266

Iemand wijst op de zorgplicht die de gemeente heeft jegens alle Rotterdammers voor een gezonde leefomgeving.

Voor geluid en luchtkwaliteit gelden wettelijke normen. Deze normen zijn bedoeld om een gezonde leefomgevingskwaliteit te garanderen en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Bij ontwikkelingen wordt natuurlijk rekening gehouden met deze normen. Daarnaast voeren we actief beleid om te voldoen aan de wettelijke normen. Zo wordt in Rotterdam inmiddels voldaan aan de huidige Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Met onze inzet voldoen we ook aan het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

Naast wettelijke normen zijn er ook gezondheidskundige advieswaarden en richtlijnen. De gemeente Rotterdam is niet verplicht om zich aan deze advieswaarden en richtlijnen te houden. In een stad als Rotterdam is het ook zeer complex om hieraan te voldoen. De beschikbare ruimte is schaars en de milieubelasting is vaak hoog. Toch streven we naar het realiseren van een zo gezond mogelijke leefomgeving. Om dit goed te verankeren in de Omgevingsvisie hebben we de gebiedskeuze 'Investeren in de kwaliteit van de leefomgeving' toegevoegd.

Daarmee zorgen we ervoor dat de kwaliteit van de leefomgeving een goede plaats heeft in de uitwerking van de plannen.

Gezondheidseffecten stadsbrug
14, 214

Er wordt gewezen op negatieve effecten van een stadsbrug en de negatieve gezondheidseffecten die daardoor optreden.

Door de komst van de stadsbrug met een nieuwe openbaarvervoerlijn en (beperkt) autoverkeer is er een beperkte toename van de luchtverontreiniging. Ook neemt de geluidsbelasting in de directe omgeving toe. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat wel voldaan wordt aan de huidige Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Maar ook onder deze grenswaarden

kunnen nadelige gezondheidseffecten optreden. De gezondheidskundige advieswaarden en richtlijnen voor zowel geluid als lucht zullen niet overal gehaald worden. De gemeente Rotterdam is niet verplicht om zich aan deze advieswaarden en richtlijnen te houden. Het is ook zeer complex om in een stad als Rotterdam hieraan te voldoen. Toch streven we naar het realiseren van een zo gezond mogelijke leefomgeving. Om de nadelige gezondheidseffecten zoveel mogelijk te beperken, onderzoeken we in de volgende fase welke maatregelen daarvoor nodig zijn.

Voor de aanleg van de stadsbrug zal verruiming van de rivier nodig zijn, door een deel van de oever bij De Esch af te graven. Dit is een heftige ingreep. Maar biedt ook kansen om de stadsnatuur, ecologie en biodiversiteit te verbeteren.

Om het verlies van de oever te compenseren, komt er een nieuw rivierpark van topkwaliteit op de noordoever tussen de Oude Plantage en de Van Brienenoordbrug. Ook versterken we bestaande parken en komen er betere, groene verbindingen vanuit bestaande wijken naar de grote stedelijke en regionale groengebieden. Deze investeringen hebben een positief effect op de gezondheid.

Effect geluidshinder op gezondheid

154, 156, 168, 199, 216

Meerdere mensen wijzen op de negatieve effecten van te veel geluid op de gezondheid. Ook wijzen zij op de WHO-advieswaarden, die lager liggen dan de huidige Nederlandse geluidsnormen.

De effecten van geluid en luchtkwaliteit zijn op het abstractieniveau van de herziening van de Omgevingsvisie in beeld gebracht. In de volgende fase onderzoeken we per gebied of er maatregelen nodig zijn en welke maatregelen dan het best passen. Natuurlijk toetsen we dit aan wettelijke normen. Ook houden we rekening met de WHO-advieswaarden voor geluid. Maar we kunnen niet garanderen dat we deze WHO-advieswaarden halen. Het is zeer complex om in een dichtbebouwde stad als Rotterdam hieraan te voldoen. Wel streven we ernaar om de nadelige gevolgen voor de gezondheid zoveel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door afschermende maatregelen of door goede isolatie van de omliggende gebouwen.

Effect luchtkwaliteit op gezondheid

28, 29, 156, 188, 201, 274, 288

Meerdere mensen zijn bang voor negatieve effecten op de luchtkwaliteit (inclusief fijnstof) door de plannen en daarmee negatieve effecten op de gezondheid. Ook vragen zij zich af of voldaan wordt aan de WHO-advieswaarden.

We streven in Rotterdam naar schonere lucht, met minder schadelijke stoffen in de lucht dan wettelijk is toegestaan. Maar dit betekent niet dat aan de WHO-advieswaarden moet worden voldaan. In een stad als Rotterdam is het lastig om op korte termijn te voldoen aan de in 2021 aangescherpte WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit. Op dit moment voldoen we wel aan de huidige EU-grenswaarden.

Naar verwachting worden de normen voor luchtkwaliteit strenger door herziening van de Europese richtlijn. Een besluit hierover komt waarschijnlijk in de loop van 2024. Dan zal duidelijk worden of er extra maatregelen nodig zijn om tijdig te voldoen aan deze nieuwe normen.

Het voldoen aan de EU-grenswaarden betekent niet dat een verdere verbetering van de luchtkwaliteit niet nodig is. Ook onder de wettelijke normen kan er sprake zijn van gezondheidsschade. Daarom heeft de WHO ook advieswaarden opgesteld. Het is dus belangrijk om blijvend in te zetten op het terugdringen van emissie van diverse bronnen. Het huidige lokale en landelijke beleid zet hier al op in, bijvoorbeeld door de zero-emissie-zone voor stadslogistiek, walstroom voor de zeescheepvaart, klimaataanpak en maatregelen om stikstof te verminderen. Hierdoor wordt de luchtkwaliteit de komende jaren steeds beter.

We monitoren de luchtkwaliteit goed en blijven als gemeente inzetten op verdere verbetering van de luchtkwaliteit, omdat ook onder de wettelijke normen sprake kan zijn gezondheidsschade.

(On)gezonde leefomgeving Boszoom
64

De zienwijze stelt dat de Boszoom ongeschikt is om nieuwe woningen te bouwen, het is een ongezonde leefomgeving langs de A16. Indiener maakt zich zorgen dat deze A16 straks met het gereedkomen van de verbinding A16/A13 alleen maar nog meer verkeer te verwerken krijgt.

In het onderzoek naar milieueffecten zijn we uitgegaan van de toekomstige wegenstructuur inclusief de verbinding A13-A16. De invloed van de nieuwe situatie is dus al meegenomen in het bepalen van de effecten. We zijn ons ervan bewust dat er de langs snelweg meer luchtverontreiniging en geluid is dan op andere locaties verder van de snelweg. Daarbij heeft het onderzoek laten zien dat geluid daarbij de meest bepalende factor is. Door het huidige lokale en landelijke beleid wordt de luchtkwaliteit komende jaren steeds beter, ook langs de snelweg. Woningen bouwen in de Boszoom kan wel, maar vraagt om maatregelen om de geluidsoverlast van de snelweg te beperken en te zorgen voor een goed woon- en leefklimaat in de nieuwe woonwijk. Denk bijvoorbeeld aan plaatsen van geluidsschermen, een slimme indeling van de wijk met afschermende gebouwen langs de snelweg en geluidsisolatie van de woningen zelf. Deze maatregelen werken we in de volgende fase uit.

4. Leefbaarheid

Bouwen in de stad - leefbaarheid in de Oostflank
30, 38, 51, 52, 62, 65, 70, 96, 102, 103, 110*), 121, 122, 139, 140, 161, 199, 222, 233, 234, 241, 250, 257, 303, WR3

Veel mensen vragen aandacht voor het effect van bouwen in de stad op de leefbaarheid in de Oostflank.

Rotterdam kiest voor bouwen in de bestaande stad, omdat we vinden dat dit de meest duurzame keuze is: groene gebieden rondom de stad blijven behouden, de voorzieningen en de kwaliteit van de stad worden benutten we zo het beste én meer mensen gaan met de fiets, lopen of openbaar vervoer door korte afstanden tussen wonen, werken en voorzieningen.

Verdichting binnen de bestaande stad gaat zorgen voor veranderingen in de leefomgeving. Dit heeft ook positieve effecten op de bestaande wijken en bewoners. Meer woningen betekent bijvoorbeeld meer draagvlak voor voorzieningen zoals detailhandel en scholen. Het betekent ook dat er meer woningen beschikbaar komen voor mensen die nu moeite hebben met het vinden van een geschikte woning. Tegelijkertijd zal het ook leiden tot meer mensen in hetzelfde gebied, wat mogelijk niet voor iedereen wenselijk is.

We streven ernaar om de gezondheid en de kwaliteit van de leefomgeving voor iedereen te verbeteren. In de definitieve herziening van de Omgevingsvisie hebben we daarom een extra gebiedskeuze opgenomen: ‘investeren in de kwaliteit van de leefomgeving’. Het waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving vraagt gerichte aandacht in de uitwerking van de plannen. Een verdichtende stad biedt allerlei kansen voor verbeteren van leefomgevingskwaliteit voor bestaande en nieuwe woningen, maar op bepaalde plekken kan de kwaliteit ook onder druk staan. Dit vraagt om een breed pakket aan maatregelen. Eventuele lokale verslechtering op bepaalde aspecten, zoals bijvoorbeeld luchtkwaliteit of geluid, vraagt om extra verbetering op andere punten, bijvoorbeeld in parken en groen, aanbod en nabijheid van voorzieningen of een beter geïsoleerde woning. Uiteraard blijven we wel binnen de wettelijke grenswaarden en/of normen. Maatregelen worden op gebiedsniveau afgewogen, waarbij rekening wordt gehouden met de aandachtspunten die in de Aanvulling ROER zijn geformuleerd.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Achteruitgang leefbaarheid door de komst van de stadsbrug

10, 26, 33, 41, 42, 44, 47, 49, 54, 62, 73, 78*), 80, 87, 102, 103, 110), 120, 121, 131, 133, 152, 156, 156, 161, 166, 168A, 169, 174, 176, 181, 181, 187, 189, 200, 209, 210, 239, 253, 261, 264, 273, 287, 288**

Veel mensen zijn bang voor achteruitgang in de leefbaarheid door de komst van de stadsbrug met autoverkeer. Sommigen vragen aandacht voor de oversteekbaarheid van de Kralingse Zoom.

Rotterdam kiest voor bouwen in de bestaande stad, omdat we vinden dat dit de meest duurzame keuze is: groene gebieden rondom de stad blijven behouden, de voorzieningen en de kwaliteit van de stad benutten we zo het beste én meer mensen gaan met de fiets, lopen of openbaar vervoer door korte afstanden tussen wonen, werken en voorzieningen. Als we ervoor zouden kiezen buiten de stad te bouwen, kan er juist meer autoverkeer komen in de wijken en op de (snel)wegen en daarmee meer vervuiling en overlast.

De stadsbrug met een nieuwe openbaarvervoerlijn en autoverkeer zal in de directe omgeving voor meer geluid zorgen. Daar staat tegenover dat het geluid dat van bestaande wegen afkomt, op sommige plaatsen minder wordt en op andere plaatsen iets meer. Dat is afhankelijk van de locatie.

We zijn het eens dat het belangrijk is om te zorgen voor een goede inpassing van de HOV-verbinding en te zorgen voor goede oversteekbaarheid. Dit geldt met name voor de Kralingse Zoom, de Olympiaweg en de Breeweg/Strevelsweg. Wij denken dat dit te combineren is met een HOV-verbinding met tramkwaliteit, door op een aantal strategisch gekozen plekken te zorgen voor goede en veilige oversteekplekken.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

**) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indiener van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Leefbaarheid: Huidige geluidsbronnen wegnemen en geluidbeperkende maatregelen

154, 199

Meerdere mensen vragen om huidige bronnen van lawaai weg te halen en/of maatregelen te nemen om geluidshinder te voorkomen (bijvoorbeeld door een geluidscherm, geluidluwe zijde/positionering van woningen of ruimtes in woningen, 'dove' gevels).

In de Aanvulling ROER en het bijbehorende Addendum Kwaliteit Leefomgeving hebben we de effecten op het gebied van geluid op hoofdlijnen in beeld gebracht. In het Addendum Kwaliteit Leefomgeving zijn ook kaartjes opgenomen, waarin de geluidbelasting van de A16 en Brienenoordbrug inzichtelijk zijn gemaakt.

Een deel van de nieuw te bouwen woningen ligt in geluidbelaste zones als gevolg van de snelwegen en spoorlijnen in het gebied. Dit betekent dat de verstedelijking zorgt voor meer geluidgehinderden. Dit is ook logisch, er komen meer woningen en dus meer mensen, ook op plekken waar veel geluid is (zoals bij snelwegen en spoorlijnen). We hebben hierop een kwalitatieve analyse gedaan. Berekeningen zijn op basis van de Omgevingsvisie nog niet nodig en niet mogelijk. De effecten die daadwerkelijk zullen optreden worden vooral bepaald door de exacte locatie van de te bouwen woningen ten opzichte van de belangrijke bronnen van geluid en van de maatregelen die worden genomen om de geluidbelasting te beperken. Aan de hand van 2 concrete projecten (Schiedam Schieveste en Brainpark I) hebben we gekeken naar het effect van mogelijke maatregelen om op deze locaties een goed woonklimaat te creëren. Geluidberekeningen voor deze 2 projecten laten zien dat met een slimme indeling van functies gecombineerd met afschermende maatregelen een substantiële reductie van de geluidbelasting in het gebied kan worden gerealiseerd. Hierdoor is het mogelijk een goed leefklimaat te realiseren voor de woningen in het gebied. Ook zorgt dit voor vermindering van de geluidsbelasting voor de bestaande wijken.

In de partiële herziening van de Omgevingsvisie hebben we deze maatregelen op hoofdlijnen beschreven en weergegeven op de omgevingskaart als paarse zones 'werkprogramma als geluidsbuffer'. Daarnaast hebben de uitkomsten van de geluidsonderzoeken ertoe geleid dat bepaalde locaties zijn afgevallen als woningbouwlocatie. Zo is er bijvoorbeeld voor gekozen om geen woningen te bouwen bij de Autostrada in De Esch en tussen het spoor en de A20 aan de westkant

van de Alexanderknoop. De plannen voor woningbouw worden in de volgende fase, de planning- en studiefase, verder uitgewerkt. Er wordt dan ook gedetailleerder onderzoek naar geluidseffecten gedaan.

Sociale veiligheid onder de brug
78*), 174

In deze zienswijzen wordt de zorg uitgesproken dat de pijlers onder brug kunnen leiden tot naargeestige, sociaal onveilige plekken.

Wij begrijpen de zorg over de sociale veiligheid onder de brug. Komende jaren werken we in de planning- en studiefase het ontwerp van de brug verder uit. Daarbij zullen we ook zeker aandacht besteden aan een goede vormgeving van de aanlandingen van de brug op beide oevers en bijbehorende ruimtes onder de brug.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

Zekerheden verbeteren leefomgeving
222, 250

Een aantal mensen vindt dat de Omgevingsvisie te weinig zekerheid geeft over het verbeteren van de leefomgeving.

De gemeente werkt actief aan een aangename, aantrekkelijke en toekomstbestendige stad. We zorgen bijvoorbeeld voor meer groen, betere, groene verbindingen en sportmogelijkheden. Voor de Oostflank benoemen we 9 strategische projecten. Op het gebied van groen zijn dat bijvoorbeeld de aanleg van een rivierpark tussen De Oude Plantage en Polder De Esch en de Bos-as tussen het Schollebos en het Kralingse Bos. Verder werken aan het verkleinen van de barrièrewerking van zware infrastructuur, zoals het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Abram van Rijckevorselweg of het verbeteren en uitbreiden van de verbindingen onder/over de snelwegen en spoorlijnen in het gebied. Deze ambities zijn vastgelegd op de omgevingsvisiekaart en zijn daarmee bindend voor de gemeente. Deze projecten worden de komende jaren verder uitgewerkt. Op basis daarvan wordt er definitief besloten over de technische en financiële haalbaarheid.

Groene ruimte per inwoner
241

Iemand vindt dat Rotterdam een stad is met zeer weinig groene ruimte per inwoner en dat groen belangrijk is voor een goed leefmilieu.

Rotterdam heeft ongeveer 55 vierkante meter groen per inwoner. Dat is meer dan Den Haag en Schiedam (47 m^2) of Capelle aan den IJssel (43 m^2). Maar een stuk minder dan de groene gemeentes langs de kust of in het Groene Hart. Zie voor meer info milieufederatie.nl.

We zijn het ermee eens dat groen, rust en natuur in en om de stad belangrijk zijn. Juist daarom hebben we in de herziening van de Omgevingsvisie plannen staan om bestaande groengebieden meer kwaliteit te geven en beter te ontsluiten, zoals De Oude Plantage en het Kralingse Bos. Ook willen we groengebieden beter met elkaar verbinden met nieuw groen, zoals het rivierpark tussen De Oude Plantage en Polder De Esch, en de Bos-as tussen het Schollebos en het Kralingse Bos. Verder werken we aan het verkleinen van de barrièrewerking van zware infrastructuur. Dit doen we met nieuwe groene passages, zoals voor de routes voor langzaam verkeer die de Abram van Rijckevorselweg kruisen.

Prinsenlaan – Kralingse Bos
217

Iemand geeft aan dat wanneer het drukker wordt, het karakter van het Kralingse Bos verdwijnt en stilte is noodzakelijk.

Van de Prinsenlaan naar de Kralingse Plas komt een nieuwe route voor fietsers en voetgangers. Hiermee willen we het bos en de plas een meer directe entree geven vanuit Lage Land en Prinsenland. Prinsenland aan de plas dus. Ook zal deze nieuwe route in de toekomst de nieuwe woonwijk een fijne koppeling met het bos geven.

Door de nieuwe route zal het oostelijk deel van het bos wat intensiever gebruikt gaan worden. Maar vanwege het karakter van een dicht parkbos, blijft het toch het rustige deel van het bos. Bebouwing in een deel van de Boszoom zal de sociale veiligheid in dit gebied verbeteren, maar heeft geen directe gevolgen voor het Kralingse Bos.

Windhinder door hoogbouw
82, 140, 239

Een aantal mensen vraagt aandacht voor mogelijke windhinder door hoogbouw.

Op 1 juni 2023 is het addendum op de hoogbouwvisie (oorspronkelijk uit 2019) vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin zijn wijzigingen gedaan in de hoofdstukken over wind en bezonning. Er is een procedure toegevoegd, die aangeeft wat de gemeente precies gemeten wil hebben en welk resultaat er nagestreefd moet worden. Het is de bedoeling dat de gemeente vooraf een windkwaliteitsklassenkaart (WKKK) maakt. Daar staat in welke windkwaliteit wenselijk is op welke plek, overeenkomstig met het (gewenste) gebruik. Sinds medio dit jaar wordt er dus sterker gestuurd op het thema wind, om oncomfortabele situaties te voorkomen. Er is ook een Handleiding Windhinder en Windgevaar Rotterdam (april 2023). Het addendum op de hoogbouwvisie en de handleiding zijn te vinden via: Hoogbouwvisie | Rotterdam.nl

Hoeveel effect de nieuwbouw gaat hebben op windhinder weten we op dit moment niet. Als we de plannen gaan uitwerken, houden we rekening met de geldende eisen.

Effecten nieuwbouw op lichtinval
140, 189, 239, 288

Meerdere mensen willen weten wat de effecten van de nieuwbouw op de lichtinval zijn en hoeveel zonlicht er nog in hun woningen komt.

De herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de groenstructuur ligt. Waar woningen precies komen en hoe deze eruit gaan zien, weten we nog niet. We weten daarom ook nog niet hoeveel effect de nieuwbouw gaat hebben op de lichtinval en hoeveelheid zonlicht in bestaande woningen. Dit onderzoeken we in de volgende fase. Daarbij houden we rekening met de geldende eisen voor licht en bezonning.

Lichtvervuiling door de stadsbrug
61, 80, 102, 121, 161, 275

Een aantal mensen vraagt naar de hoeveelheid lichtvervuiling van de brug en wat dit voor effecten heeft op de biodiversiteit en dieren die 's nachts actief zijn.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. Nu is op de kaart alleen nog in hoofdlijnen (vlekken) aangegeven waar we verwachten te bouwen en waar de groenstructuur ligt. In de volgende fase worden de plannen uitgewerkt, ook voor de stadsbrug. We onderzoeken dan opnieuw de effecten van de brug, waaronder een lichtonderzoek.

5. Bodem

Rijksbrief Bodem en Water Sturend

77, 136, 266, 305

Meerdere mensen wijzen op de Rijksbrief Bodem en Water Sturend en vragen hoe hiermee rekening is gehouden in de plannen.

De kamerbrief van 25 november 2022 met als onderwerp 'Bodem en water sturend' is een nieuw beleidskader (rijksbeleid) waarmee door decentrale overheden rekening moet worden gehouden bij ruimtelijke besluitvorming. Op de meeste locaties kunnen volgens de richtlijn woningen worden gebouwd, maar daar worden vanuit water en bodem wel voorwaarden gesteld. De lokale en regionale overheden moeten daar rekening mee houden in de plan- en besluitvorming voor gebiedsontwikkelingen. Als vanuit het water- en bodemsysteem blijkt dat een locatie minder geschikt is om woningen te bouwen, dan moet gekozen worden tussen anders bouwen, extra maatregelen om de risico's te beperken of het zoeken naar andere locaties.

Wij onderschrijven het belang van de vraagstukken op het gebied van bodem en water. Delen van de Oostflank zijn kwetsbaar als gevolg van klimaatverandering, de gesteldheid van de bodem en uitdaging op het gebied van water. In de Aanvulling ROER hebben we twee verschillende varianten onderzocht hoe we invulling kunnen geven aan het principe van 'bodem en water sturend'. Dit heeft geleid tot een stevige plek voor het thema bodem en water in de herziening Omgevingsvisie en de Gebiedsuitwerking Oostflank. Onder andere via een aparte gebiedskeuze 'bodem en water sturend' en via concrete maatregelen op het gebied van klimaatadaptief ontwikkelen, groen en water. Daarbij hanteren we de insteek dat de voorgenomen ontwikkeling van de Oostflank een grote kans biedt om de (deels al bestaande) opgaven op het gebied van bodem en water aan te pakken. Met deze uitgangspunten leggen we een goede basis voor de verdere uitwerking in deelgebieden en gebiedsontwikkelingen, waarin dit thema blijvend aandacht krijgt.

Bodem en water goed onderzoeken

51, 52, 77, Wijkraad Bloemhof WR3

Bodem en water zijn belangrijk. Maar meerder mensen vinden dat dit onvoldoende onderzocht en vervolgens geborgd is in de plannen.

Wij zijn het ermee eens dat bodem en water belangrijk zijn. Daarom hebben we een uitgebreid, kwalitatief en semi-kwantitatief onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de ondergrond (bodem en water) en naar waterveiligheid in de Aanvulling ROER. De resultaten van dit onderzoek hebben ervoor gezorgd dat bodem en water een belangrijk plek hebben gekregen in de gebiedsuitwerking en herziening van de Omgevingsvisie. Onder andere door de gebiedskeuze 'bodem en water sturend' en door maatregelen op het gebied van klimaatadaptief ontwikkelen, groen en water. Hiermee ligt er een stevige basis om de plannen verder uit te werken.

Positief over bodem en water sturend

77

Het is goed dat water en bodem sturend zijn in de ruimtelijke ontwikkelingen. Iemand vindt dat deze aanpak bijdraagt aan het uitgangspunt om niet af te wentelen op toekomstige generaties, andere gebieden of functies en van privaat naar publiek.

Dank voor uw reactie. Wij onderschrijven het belang van bodem en water als sturend element. Zie ook het antwoord hiervoor.

Maaiveldhoogte

77

Waterschap Hollandse Delta vraagt om de huidige maaiveldhoogte aan te houden bij het uitgiftepeil.

Het Rotterdams beleid voor uitgiftepeilen in binnendijks gebied gaat niet alleen van het huidig maaiveld uit. We bepalen deze ook op basis van het vastgestelde oppervlaktewaterpeil. Dat is het peil waarop het waterschap het oppervlaktewater beheert. We kijken daarbij naar de benodigde drooglegging. De vuistregel voor nieuwe ontwikkelingen is een gewenste drooglegging in de buitenruimte van minimaal 1.20 meter. Dat zorgt doorgaans voor voldoende ontwatering en ruimte voor ondergrondse infrastructuur.

Het is dan ook van belang dat particuliere en openbare terreinen en gebouwen goed op elkaar aansluiten.

Specifiek voor het buitendijks gebied gaat het beleid uit van een onderscheid in een basis en een basis+ uitgiftepeil (maaiveldhoogte ten opzichte van NAP). Het basispeil is bedoeld voor reguliere, niet kwetsbare functies en is lager dan het basis+ peil. Het basis+ peil geldt voor kwetsbare functies (zoals nutsvoorzieningen, risicovolle bedrijven) waarbij overstroming effecten niet alleen effect kan hebben op de functie zelf, maar ook op de omgeving. Dit basis+ peil ligt hoger, waardoor er meer veiligheid tegen overstroming wordt geboden dan bij het basispeil. Door de aanwezigheid van stormvloedkeringen in het riviersysteem (Maeslant- en Hartelkering) is het noodzakelijk om onderscheid te maken tussen peilen voor (zeekant) en achter de stormvloedkeringen. Het basis+ niveau is +5,50 NAP buiten de stormvloedkering en +3,90 achter de stormvloedkering. Het basisniveau is +5,10 NAP buiten de stormvloedkering en +3,60 NAP achter de stormvloedkering. Ongeacht dit uitgiftepeilenbeleid: er geldt altijd een 'eigen risico' voor de gebruiker voor de gevolgen van een overstroming.

Bodemkwaliteit, onder andere baggerspecieloswallen
171*), 177, 226

Een aantal mensen vraagt aandacht voor de bodemkwaliteit en noemt onder andere de baggerspecieloswallen.

Voor de Aanvulling ROER hebben we onderzoek gedaan naar de bodemkwaliteit in het gebied. De genoemde aandachtspunten zijn daar ook uit naar voren gekomen. Voor het bouwen van woningen is het nodig om de bodemkwaliteit te verbeteren en eventuele verontreinigingen afdoende te saneren. Bodemonderzoek en -sanering (passend bij de gewenste functie) zijn daarom randvoorwaarden voor de volgende fases.

*) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

Bodemdaling (zetting)
172

Iemand vraagt aandacht voor de kwaliteit van de bodem en het risico van een versnelde daling van de bodem, specifiek bij hoge bebouwing.

We weten uit de Aanvulling ROER blijkt dat de fysische bodemkwaliteit in een groot deel van het gebied kan verslechteren als we op een traditionele manier woningen bouwen. Het gevolg is met name een snellere daling van de bodem. In de herziening van de Omgevingsvisie leggen we vast dat we op deze locaties klimaatadaptief bouwen en zorgen voor volgende ruimte voor groen en water.

Voor de ontwikkeling van de Oostflank gaan we op de meeste locaties niet uit van hoogbouw. Op de locaties van OV-knopen plannen we de hoogste dichtheid van bebouwing. In de bestaande wijken gaan we uit van lagere dichtheden, die aansluiten bij het karakter van de wijk.

Overstromingsrisico door bodemdaling
61, 80, 102, 121, 161, 168, 271

Meerdere menen willen weten of bodemdaling zorgt voor andere overstromingsrisico's.

We hebben een uitgebreid, kwalitatief en semi-kwantitatief onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de ondergrond (bodem en water) en naar waterveiligheid. De uitkomsten van het onderzoek staan in hoofdstuk 8 van de Aanvulling ROER. Uit het onderzoek blijkt dat de plannen voor de Oostflank negatieve effecten kunnen hebben op met name bodemdaling, waterberging, waterkwaliteit en waterveiligheid. Om deze effecten te voorkomen hebben we in de herziening Omgevingsvisie maatregelen opgenomen, die leidraad zin voor het uitwerken van de plannen in de volgende fase. Het gaat dan bijvoorbeeld om klimaatadaptief bouwen, met name op kwetsbare locaties en zorgen voor voldoende

groen en water. Specifiek voor waterveiligheid gaat het daarbij ook om versterking van primaire waterkeringen, toepassen van het uitgiftepeilen beleid en opstellen van evacuatie- en crisisbeheersplannen.

Grondkwaliteit in De Esch
235

> Iemand denkt dat de bodem in De Esch te slap is voor nieuwe bebouwing.

We weten uit de Aanvulling ROER blijkt dat de fysische bodemkwaliteit een aandachtspunt is op veel bouwlocaties. We hebben daarom in de herziening Omgevingsvisie maatregelen opgenomen, die leidraad zijn voor het uitwerken van de plannen in de volgende fase. Het gaat daarbij zowel om bodemonderzoek en -sanering om eventuele bodemverontreiniging op te lossen als om maatregelen om klimaatadaptief te bouwen op locaties die kwetsbaar zijn voor bodemdaling of wateroverlast.

Bodemkwaliteit Bloemhof/Hillesluis
Wijkraad Bloemhof WR3

> De wijkraad vraagt aandacht voor de bodemkwaliteit in de Bloemhof/Hillesluis.

Wij herkennen het aandachtspunt dat de wijkraad Bloemhof aandraagt. Dit blijkt ook uit de Bodemkwaliteitskaart in de Aanvulling ROER.

Specifiek voor Bloemhof Zuid hebben we onlangs aangekondigd dat de woningcorporaties en gemeente in gesprek gaan met de bewoners om hen te informeren over de vraagstukken in de wijk als gevolg van bodemdaling. In overleg met alle betrokkenen werken we de komende jaren toe naar een aanpak van dit ingewikkelde vraagstuk.

6. Water

Effect toename bebouwing en verharding op watersysteem
61, 80, 102, 121, 143, 161, 251

> Meerdere mensen wijzen erop dat de toename van bebouwing en verharding negatieve effecten op het watersysteem heeft.

Het klopt dat bebouwing en verharding negatieve effecten kunnen hebben op bodemdaling en op het watersysteem. Daarom hebben we een aantal maatregelen benoemd, die in de verdere uitwerking van de plannen een plek zullen krijgen. Denk daarbij onder andere aan voldoende ruimte voor neerslagberging en oppervlaktewater, klimaatadaptief bouwen en manieren om te zorgen voor een betere waterkwaliteit.

Effecten ontwikkelingen omgeving station Stadionpark op de primaire waterkering
77

> Waterschap Hollandse Delta vraagt aandacht voor de ontwikkelingen in de omgeving van station Stadionpark en de effecten daarvan op de in dit gebied aanwezige primaire waterkering.

Het grootste deel van de Rotterdamse primaire waterkeringen voldoet in de huidige situatie aan de wettelijke veiligheidseisen. De veiligheidseisen (overstromingskans-normen) bieden de wettelijke normen voor de benodigde veiligheid, gegeven de mogelijke gevolgen. Meer woningen leidt niet tot andere normen. Uit een recente quick scan en het rapport 'Waterveiligheidsnormen: achterliggende factoren en relatie met nieuwbouw en vitale infrastructuur' (Deltares, publicatie Deltaprogramma, 2019) blijkt dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de verstedelijking en de aanleg van nieuwe vitale en kwetsbare infrastructuur, op dat moment geen aanleiding gaven om de normen op bepaalde deeltrajecten op korte termijn te verhogen. Om ook in de toekomst dijken te kunnen versterken, houden we een ruimte-reservering langs de waterkeringen aan. Met de beoogde verstedelijking in Feyenoord City wordt ingezet op een gebiedsgerichte adaptatiestrategie en borging van het uitgiftepeilen beleid in het toekomstig bestemmingsplan voor het buitendijkse deel. De aanpassing van een strekdam

en aanleg van een getijdepark in de Nieuwe Maas, in combinatie met een ophoging van kades, biedt kansen om de overstromingsrisico's te verminderen. Niet alleen voor Feyenoord City, maar ook voor de zuidelijke deelgebieden. In zowel het buitendijks als het binnendijks gebied zijn de gevolgen verder te beperken door maatregelen bij nieuwbouw en vitale of kwetsbare functies, en met behulp van crisis- en evacuatieplannen.

Effect van afgraven polder De Esch op waterveiligheid
305

Hoogheemraadschap Schieland & Krimpenerwaard geeft in haar zienswijze aan dat het afgraven van Polder De Esch geen negatieve effecten mag geven op de waterveiligheid van het achterliggende gebied.

Uit de Aanvulling ROER blijkt dat de oeveraanpassing van De Esch inderdaad gevolgen kan hebben voor de waterveiligheid. Er zijn compenserende en aanvullende versterkingsmaatregelen nodig bij en aan de primaire waterkering. Daar staat tegenover dat (gedeeltelijke) afgraving van De Esch ook een kans kan zijn voor een nieuw rivierpark. En dit kan op zijn beurt bijdragen aan een nieuwe versteviging van de primaire waterkering, mits op de juiste wijze uitgevoerd. In de volgende fase werken we dit verder uit.

Waterberging
77

Waterschap Hollandse Delta wijst op de noodzaak van voldoende waterberging.

Wij onderschrijven de noodzaak van voldoende ruimte voor waterberging. In de herziening is dit terug te zien in de gebiedskeuze 'bodem en water sturend' en door maatregelen op het gebied van klimaatadaptief ontwikkelen, groen en water. Hiermee ligt er een stevige basis om de plannen verder uit te werken. Een (oppervlakte-)waterplan wordt integraal onderdeel van de stedenbouwkundige planvorming ('water en bodem sturend' en 'rijke blauw-groene leefomgeving'). Deze plannen stellen we op in overleg met het waterschap Hollandse Delta en hoogheemraadschap Schieland & Krimpenerwaard.

Watercompensatie
77, 247, 305

Een aantal mensen geeft aan dat er in de plannen voldoende ruimte moet zijn voor de benodigde watercompensatie.

Wij onderschrijven de noodzaak van voldoende ruimte voor watercompensatie. Mede naar aanleiding van de inbreng van de waterschappen hebben we randvoorwaarden opgesteld voor de verdere uitwerking van de plannen (zie randvoorwaarden in de bijlage Aanvulling ROER). Een (oppervlakte-)waterplan wordt integraal onderdeel van de stedenbouwkundige planvorming ('water en bodem sturend' en 'rijke blauw-groene leefomgeving'). Deze plannen stellen we op in overleg met het waterschap Hollandse Delta en hoogheemraadschap Schieland & Krimpenerwaard.

Verzilting
305

Hoogheemraadschap Schieland & Krimpenerwaard wijst op de mogelijke toename van verzilting bij een (te) grote verruiming van het 'natte' profiel van de rivier.

Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de stadsbrug wordt duidelijk welke oeveraanpassing bij De Esch exact nodig is. Bij deze uitwerking zullen we ook het mogelijke effect van verzilting van de rivier in beeld brengen. Graag doen we dit onderzoek in overleg met het Hoogheemraadschap.

Waterkwaliteit
77

Het Waterschap Hollandse Delta vraagt aandacht voor het afkoppelen van de hemelwaterafvoer. In de Aanvulling ROER wordt gesteld dat er m.b.t. verontreiniging en de waterkwaliteit verbetering optreedt als er meer afgekoppeld wordt en door de afkoppeling minder overstorten van het gemengde riool plaatsvinden. Het is echter nog onduidelijk of afkoppelen echt in alle gevallen beter is. Een overstort gebeurt misschien maar 1x per jaar. Een afgekoppeld bedrijventerrein veroorzaakt mogelijk verontreiniging door alle stoffen die meespoelen met het regenwater. In dit soort situaties is het nodig om na te denken over het nemen van maatregelen om dit tegen te gaan.

Afkoppelen vraagt inderdaad om maatwerk en is geen doel op zich, maar een middel om meer (schoon) regenwater vertraagd af te voeren en/of te bergen en zo nodig te zuiveren. De doelen voor water zijn gericht op kwantiteit en kwaliteit. We werken concrete maatregelen uit in een (oppervlakte-)waterplan, in een vroeg stadium als integraal onderdeel van de stedenbouwkundige planvorming ('water en bodem sturend' en 'rijke blauw-groene leefomgeving'). We stellen dit plan graag op in overleg met de betrokken waterschappen.

Hemelwaterbeleid Waterschap Hollandse Delta
77

Waterschap Hollandse Delta geeft aan dat zij haar hemelwaterbeleid aan het herzien is.

We bedanken het waterschap dat zij aangeven dat het beleid herzien wordt. In de Aanvulling ROER hebben we rekening gehouden met (ruime) compensatienormen voor waterberging. Zo is per alternatief en deelgebied een indicatie gegeven voor de claims voor waterberging, op basis van kentallen voor de beoogde stedelijke milieus. De claims komen voort uit de eis voor 50 mm berging (VBOR) op het niveau van bouwplots, de 10 tot 15 procent watercompensatie voor verhardingstoename (waterschappen) en het streven naar 5 tot 10 procent waterberging volgens de Kamerbrief Bodem en Water Sturend.

Afvalwaterzuivering Oostflank
305

Hoogheemraadschap Schieland & Krimpenerwaard geeft aan dat zij zich gesteld ziet voor een grote opgave om het afvalwater van de Oostflank te zuiveren. Tegelijkertijd dienen zich nieuwe opties aan voor het scheiden van stromen, gebruik van regenwater en hergebruik van grijs water. Ook wordt decentraal opvangen en behandelen van afvalwater onderzocht. Graag gaat zij in gesprek hoe aan de afvalwaterzuivering vorm te geven.

Wij willen graag gezamenlijk onderzoeken waar en hoe het toekomstige afvalwater kan worden verwerkt.

Waterinlaat
198

Het Ministerie van Defensie vraagt wat het effect van de plannen op de waterinlaat is.

Op dit moment kunnen we nog niet aangeven wat de impact van de nieuwe stadsbrug is op de waterinlaat. Dat onderzoeken we in de volgende fase, als de plannen uitgewerkt worden. We maken dan graag gebruik van het aanbod om mee te denken.

Drinkwatervoorziening
144

Evides vraagt aandacht voor de openbare drinkwatervoorzieningen waar zij verantwoordelijk voor is. Men wil graag weten wat de plannen betekenen voor de drinkwaterinfrastructuur: de transportleidingen (voor zowel ruwwater als drinkwater), de zinkerconstructie in de Nieuwe Maas en de drinkwaterproductielocatie in Kralingen.
Evides maakt zich zorgen over de kosten die mogelijke verleggingen van transportleidingen of verplaatsen van de drinkwaterproductie met zich meebrengt. Evides wil samen met de gemeente Rotterdam de ligging van transportleidingen opnemen in bestemmingsplannen (of omgevingsplan(nen)). Dit is belangrijk vanwege de functie van het transportnet zoals vastgelegd in de Drinkwaterwet en het uitsluiten van risico voor de externe veiligheid in relatie tot de naastliggende infrastructuur.

We zijn ons bewust van het mogelijk effect van locatie- en inrichtingskeuzes op transportleidingen en de kosten (en eventuele baten) die dat mogelijk met zich meebrengt. Artikel 2, tweede lid, van de Drinkwaterwet ziet toe op de duurzame veiligstelling van de drinkwatervoorziening als een dwingende reden van groot openbaar belang voor bestuurslichamen bij de uitoefening van bevoegdheden en toepassing van wettelijke voorschriften door bestuursorganen. Vanuit de gemeente bezien, zijn er geen voorgenomen activiteiten die direct de terreinen van Evides in het plan- en studiegebied raken. In deze fase van ruimtelijke planvorming zijn de plannen nog onvoldoende concreet en/of gedetailleerd uitgewerkt om te kunnen vaststellen of, en in hoeverre, bestaande ondergrondse transportinfrastructuur moet worden aangepast en uitgebreid.
De randvoorwaarden en eisen voor de ondergrondse infrastructuur, met name kabels en leidingen, moeten voorafgaand aan het verdere ontwerpproces bekend zijn. In de planuitwerkingen en voor werkzaamheden in de ondergrond wordt tijdig contact opgenomen met de beheerders en eigenaren van kabels en leidingen om de actuele en volledige informatie te verkrijgen over de ligging van kabels en leidingen. Zo voorkomen we schade aan de kabels en leidingen tijdens werkzaamheden.

Ook de kosten van mogelijke verleggingen of andere benodigde maatregelen worden in de planning- en studiefase verder onderzocht. We blijven met Evides in gesprek over de verdeling van de kosten die hiermee gemoeid zijn.

We zijn al in gesprek met Evides aan de Gesprekstafel Grondgebonden Assets. Daarnaast werken we graag samen met Evides de concrete ontwerpen voor de verschillende plannen in de Oostflank uit, voor zo ver dit hun assets raakt. Ook de kosten van mogelijke verleggingen of andere maatregelen die nodig zijn, onderzoeken we dan. We zoeken in overleg met Evides een geschikte werkvorm.

Overstort Lange Hilleweg
Wijkraad Bloemhof WR3

Wijkraad Bloemhof vraagt aandacht voor de overstort van het riool en doorstroming Lange Hilleweg.

Uit de Aanvulling ROER blijkt dat op het toch al beperkte oppervlaktewatersysteem van Bloemhof-Hillesluis relatief veel riool overstorten uitkomen. Minder dan 1 procent van het oppervlak van de wijk bestaat uit water. De verhardingsgraad is erg hoog (68 procent verhard oppervlak).

In Bloemhof-Hillesluis is er te weinig ruimte in de ondergrond om een aparte infrastructuur voor de berging en afvoer van hemelwater te maken. Berging en afvoer van hemelwater verloopt voornamelijk via de singels. De overstorten hebben negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het oppervlaktewater. Een goede doorstroming van het oppervlaktewater is daarom belangrijk. Voor de uitwerking van de plannen en de effecten daarvan

op het watersysteem zijn daarom de randvoorwaarden aangegeven:

- Vanwege de 50 mm bergingseis uit de VBOR moet in Bloemhof-Hillesluis neerslagberging worden gecreëerd op de te verstedelijken kavels.
- Er moet extra oppervlaktewaterberging komen voor de groter wordende hemelwaterafkoppeling.
- Vanwege de te verwachten toename van verharding in Bloemhof-Hillesluis moet er op basis van de huidige inzichten ongeveer 4,3 hectare oppervlaktewater bijkomen of droge berging in het groen in hydraulisch gebied Charlois Feijenoord (waar Bloemhof-Hillesluis deel van uitmaakt). Hiervoor moet in de plannen ruimte worden gereserveerd.

7. Klimaat en duurzaamheid

Klimaatverandering

25, 56, 137*), 171), 222, 232, 245, 287, 289, 303**

Meerdere mensen vragen om rekening te houden met de gevolgen van klimaatverandering en te zorgen voor benodigde waterberging en maatregelen tegen hittestress.

We zijn ons bewust van een veranderend klimaat en houden hier rekening mee. Klimaatverandering vraagt om het tegengaan van bodemdaling, minder verharding, meer groen en voldoende bergingsmogelijkheden voor neerslag. Onze aanpak op het gebied van klimaatverandering is het vastgelegd in het programma Rotterdams weerwoord (Rotterdams Weerwoord).

Specifiek voor de Oostflank spelen we in op eisen aan het toekomstig watersysteem met onder andere een verbeterd afvoersysteem en ruimte voor waterberging (bijvoorbeeld onder nieuwe sportcomplex aan het Koperpad) om grote hoeveelheden water van langdurige regenval of kortstondige piekbuien af te kunnen voeren.

Gebiedskeuze 2, 'Bodem en water sturend: toevoegen veel lokaal groen en water voor klimaatadaptieve wijken' zorgt ervoor dat er in de bestaande en nieuwe woonwijken nieuw groen wordt toegevoegd. We investeren in een groen-blauwe inrichting van de openbare ruimte. Parkjes, groene pleinen, waterpartijen en geveltuinen nodigen uit tot verblijf, ontmoeting en bewegen in de buurt. Je kan op een prettige manier lopend de belangrijkste voorzieningen zoals openbaar vervoer, winkels en parken bereiken en er is ruimte voor ontmoeting. Ook kunnen we door een nieuwe groen-blauwe inrichting grote hoeveelheden water van hevige regenbuien opvangen en verminderen we hittestress in de zomer.

In de Gebiedsuitwerking Oostflank benoemen we een programma Klimaat & Water. Hierin werken we de maatregelen op het gebied van klimaat en water verder uit.

*) Zienswijze 137 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 148

**) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

Klimaatwet

232, 266

Een aantal mensen vraagt hoe uitvoering wordt gegeven aan de Klimaatwet.

De Klimaatwet vraagt dat we voldoende rekening houden met klimaatverandering in plannen en ontwikkelingen.

Onze aanpak op het gebied van klimaatverandering is het vastgelegd in het programma Rotterdams weerwoord (Rotterdams Weerwoord).

Handreiking uitwerking klimaatprogramma

77

Waterschap Hollandse Delta geeft input voor de concrete uitwerking van het klimaatprogramma.

Wij danken het waterschap voor hun input. Die nemen we graag mee bij de verdere uitwerking van de plannen. Een (oppervlakte-)waterplan wordt integraal onderdeel van de stedenbouwkundige planvorming ('water en bodem sturend' en 'rijke blauw-groene leefomgeving'). Deze plannen stellen we op in overleg met het waterschap Hollandse Delta en hoogheemraadschap Schieland & Krimpenerwaard.

Hittestress

84, 120, 121, 171*), 239, 271, 278, 283, 287, 289, 300, Wijkraad Bloemhof WR3

Meerdere mensen vragen hoe hittestress verkleind en bij de verdere verstedelijking voorkomen kan worden. Hoe zit het met tegelwippen stimuleren maar ook volkstuinen opheffen?

We zijn ons bewust van een veranderend klimaat en houden hier rekening mee. Klimaatverandering vraagt onder andere om het tegengaan van bodemdaling, minder verharding, meer groen en voldoende bergingsmogelijkheden voor neerslag.
Onze aanpak op het gebied van klimaatverandering is het vastgelegd in het programma Rotterdams weerwoord (Rotterdams Weerwoord).

Specifiek voor de Oostflank spelen we in op eisen aan het toekomstig watersysteem met onder andere een verbeterd afvoersysteem en ruimte voor waterberging (bijvoorbeeld onder nieuwe sportcomplex aan het Koperpad) om grote hoeveelheden water van langdurige regenval of kortstondige piekbuien af te kunnen voeren.

Gebiedskeuze 2, 'Bodem en water sturend: toevoegen veel lokaal groen en water voor klimaatadaptieve wijken' zorgt ervoor dat er in de bestaande en nieuwe woonwijken nieuw groen wordt toegevoegd. We investeren in een groen-blauwe inrichting van de openbare ruimte. Parkjes, groene pleinen, waterpartijen en geveltuinen nodigen uit tot verblijf, ontmoeting en bewegen in de buurt. Je kan op een prettige manier lopend de belangrijkste voorzieningen zoals openbaar vervoer, winkels en parken bereiken en er is ruimte voor ontmoeting. Ook kunnen we door een nieuwe groen-blauwe inrichting grote hoeveelheden water van hevige regenbuien opvangen en verminderen we hittestress in de zomer.

In de Gebiedsuitwerking Oostflank benoemen we een programma Klimaat & Water. Hierin werken we de maatregelen op het gebied van klimaat en water verder uit.

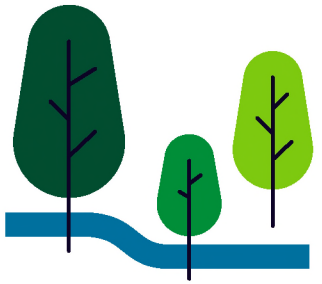
*) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

Bomen zorgen voor verkoeling

278

Iemand vraagt of er veel gezonde bomen moeten worden gekapt door deze plannen. Hogere bomen zorgen voor verkoeling in de steeds heter wordende zomers.

De Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen, dat in de volgende fase verder uitgewerkt moet worden. Op dit moment weten we daarom nog niet of en waar er eventueel bomen gekapt moeten worden. Bij de verdere uitwerking zullen we het kappen van gezonde bomen zoveel mogelijk proberen voorkomen. Mocht het toch nodig zijn om bomen te kappen, dan is daarvoor een vergunning nodig.



8. Landschap en cultureel erfgoed

Effecten op cultureel erfgoed en het beleid van Rotterdam

47, 161

Een aantal mensen vraagt zich af hoe het kan dat de gemeente Rotterdam een stadsbrug wil gaan realiseren die cultureel erfgoed aantast, terwijl er ook beleid is om dit juist te behouden.

Rotterdam kiest met de partiële herziening van de Omgevingsvisie voor goede groei. In de Aanvulling ROER hebben we onderzoek gedaan naar cultuur erfgoed in het gebied en zijn belangrijke cultuurhistorische elementen benoemd. Dit zijn o.a. routes, de groenstructuren, en bepaalde gebouwen, waaronder rijks- en gemeentelijke monumenten, en de beeldbepalende gebouwen. In de verdere uitwerking zullen we deze cultuurhistorie zo veel mogelijk proberen te behouden en te versterken. De Erfgoed Agenda Rotterdam en de Welstandsnota Rotterdam zijn hierbij het uitgangspunt.

Bij de aanleg van de stadsbrug zal het niet mogelijk zijn om het cultureel erfgoed volledig te behouden. Voor de aanleg van de nieuwe stadsbrug is het nodig de rivier te verruimen, om de doorvaarbaarheid voor de scheepvaart te garanderen. Dit betekent dat een oeveraanpassing nodig is bij De Esch. Dit heeft effect op de bebouwing, die voor een deel moet verdwijnen of moet worden verplaatst. Zoals in het MER is beschreven, kunnen de plannen voor de stadsbrug inderdaad verstrekkende gevolgen hebben voor de genoemde rijksmonumenten in Polder De Esch (de Rozenhof en Erf Vlasblom). Maar ook op de huidige ecologische, cultureel erfgoed en landschappelijke en recreatieve waarden van Polder De Esch. Door voorzorgsmaatregelen en al dan niet verplichte mitigerende en/of compenserende maatregelen kunnen de negatieve effecten deels beperkt worden.

Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de stadsbrug wordt duidelijk welke oeveraanpassing bij De Esch exact nodig is en wat de gevolgen zijn voor de Rozenhof, Erf Vlasblom en andere gebouwen aan de Nesserdijk. Aangezien de genoemde panden rijksmonumenten zijn, volgen de initiatiefnemers hierbij de wettelijke regels en verplichtingen zoals die zijn vastgelegd in de Erfgoedwet 2016. Daarbij hoort de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het onderdeel monumenten met een uitgebreide procedure, waarbij de gemeente ook advies zal vragen aan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). Maar eerst wordt in de planning- en studiefase het brede gesprek gevoerd over de cultuurhistorische en landschappelijke gevolgen van de inpassing van een stadsbrug.

Cultureel erfgoed in De Esch

61, 74, 80, 96, 97, 102, 110*), 121, 139, 163, 170, 171), 241, 260, 275, 288, 303**

In meerdere zienswijzen staat dat door de realisatie van de stadsbrug meerdere gebouwen met cultuurhistorische waarde en rijksmonumenten worden aangetast, waaronder Huis van de Wijk, het oude schoolgebouw, de Rozenhof en Erf Vlasblom.

Bij de aanleg van de stadsbrug zal het niet mogelijk zijn om het cultureel erfgoed volledig te behouden. Voor de aanleg van de nieuwe stadsbrug is het nodig de rivier te verruimen, om de doorvaarbaarheid voor de scheepvaart te garanderen. Dit betekent dat een oeveraanpassing nodig is bij De Esch. Dit heeft effect op de bebouwing, die voor een deel moet verdwijnen of moet worden verplaatst. Zoals in het MER is beschreven, kunnen de plannen voor de stadsbrug inderdaad verstrekkende gevolgen hebben voor de genoemde rijksmonumenten (de Rozenhof en Erf Vlasblom). Maar ook op de huidige ecologische, cultureel erfgoed en landschappelijke en recreatieve waarden van Polder De Esch. Door voorzorgsmaatregelen en al dan niet verplichte mitigerende en/of compenserende maatregelen kunnen de negatieve effecten deels beperkt worden.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

**) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de stadsbrug wordt duidelijk welke oeveraanpassing bij De Esch exact nodig is en wat de gevolgen zijn voor de Rozenhof, Erf Vlasblom en andere gebouwen aan de Nesserdijk. Aangezien de genoemde panden rijksmonumenten zijn, volgen de initiatiefnemers hierbij de wettelijke regels en verplichtingen zoals die zijn vastgelegd in de Erfgoedwet 2016. Daarbij hoort de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het onderdeel monumenten met een uitgebreide procedure, waarbij de gemeente ook advies zal vragen aan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). Maar eerst wordt in de planning- en studiefase het brede gesprek gevoerd over de cultuurhistorische en landschappelijke gevolgen van de inpassing van een stadsbrug.

Net als in de vorige fase van het project, blijven de initiatiefnemers graag in gesprek met de eigenaren van de panden om in goed overleg te kijken hoe invulling kan worden gegeven aan de wettelijke voorschriften en bepalingen.

Vanuit de partiële herziening van de Omgevingsvisie is er op dit moment geen concreet voorstel om het Huis van de Wijk in De Esch aan te passen of te verplaatsen. De plannen hebben daarmee dus geen gevolgen voor de mogelijk cultuurhistorische waarde van bijvoorbeeld het Pompgebouw. Wel kan het zo zijn dat de toekomstige ontwikkeling van de wijk (onder andere woningbouw) aanleiding is om te kijken of bepaalde wijkfuncties logischer op een andere plek kunnen zitten. Als dat zo is, dan wordt dat in nauw overleg met de wijkbewoners verder uitgewerkt.

Watertoren
225

Iemand verzoekt de watertoren te behouden.

Er zijn geen plannen om de watertoren en waterbassins te veranderen.

Stedenbouwkundige waarden in de Bloemhof
Wijkraad Bloemhof WR3

De wijkraad Bloemhof vraagt om behoud van de stedenbouwkundige waarden en monumenten in de wijk.

Uitgangspunt voor de Oostflank is dat we zoveel mogelijk aansluiten bij de karakteristieken van de bestaande wijken. De plannen voor Bloemhof-Hillesluis zoals vastgelegd in de partiële herziening van de Omgevingsvisie tasten de karakteristieken van deze wijken niet aan. In de volgende fase werken we de plannen verder uit en kijken we naar de goede ruimtelijke inpassing van (een relatief beperkt aantal) nieuwe woningen.

Tuindorp karakter Vreewijk
Wijkraad Vreewijk WR4

De wijkraad Vreewijk verzoekt om het behoud van het tuindorp karakter.

Het tuindorp van Vreewijk is een beschermd stadsgezicht. Bij de inpassing van de HOV-lijn op de Strevelsweg houden we hier rekening mee. In de partiële herziening van de Omgevingsvisie doen we geen voorstellen voor verstedelijking in het tuindorp. Wel gaan we uit van de ontwikkeling van het Motorstraatgebied, zal vastgelegd in de ontwikkelvisie Motorstraatgebied.

Volkstuinvereniging Kweeklust cultureel erfgoed
286

De Volkstuinvereniging Kweeklust heeft een aanvraag gedaan om hen aan te wijzen als cultureel erfgoed.

Een aanvraag om Volkstuinvereniging Kweeklust aan te wijzen als cultureel erfgoed zal apart behandeld worden en beoordeeld op de criteria die daarbij horen. De uitkomst is op dit moment nog niet bekend en heeft daarom geen invloed op de voorliggende partiële herziening van de Omgevingsvisie.

9. Veiligheid

Sociale veiligheid: Hangjongeren, afval op straat, criminaliteit

6, 17, 39, 74, 191

Meerdere mensen geven aan dat zij ervaren dat het aantal hangjongeren in Rotterdam Alexander is toegenomen. Met een verbinding tussen Zuidplein, Kralingen en Alexandrium verwacht iemand dat dit probleem groter wordt. De hiermee samenhangende criminaliteit zal dan ook zeker toenemen. Het wordt dan minder aantrekkelijk om in deze wijken te wonen, waardoor de prijzen dalen. Aan dit soort problemen moet worden gewerkt voordat er een oeververbinding komt.

Door de jaren heen veranderen wijken van samenstelling en gebruik. Dit is in heel Rotterdam zo en ook in andere steden. We weten dat een betere bereikbaarheid juist een positief effect heeft op sociaaleconomische status en woningprijzen in wijken. Criminaliteit moet natuurlijk bestreden worden, maar dit is geen onderdeel van deze Omgevingsvisie.

Overigens herkennen we het beeld dat het aantal hangjongeren is toegenomen in Prins Alexander niet. Mocht u overlast ervaren, dan verzoeken we u dit te melden via de MeldR app of via 14 010. Dan kan de gemeente er gelijk mee aan de slag, met jongerenwerk, politie of de gemeentelijke Toezicht & Handhaving.

Afval op straat kunt u het beste melden via de MeldR app.

Verkeersveiligheid

Veiligheid en spoor

82

ProRail wijst op een aantal veiligheidsaspecten in relatie tot het spoor:

- Spoorveiligheid inclusief stabiliteit
- Spoorveiligheid overwegen
- Spoorveiligheid lichtweerkaatsing
- Wettelijke normen

Uiteraard gaan we in goed overleg met ProRail werken aan de projecten in de omgeving van het spoor en aan de aanleg van mogelijke onderdoorgangen. In de plannen is het uitgangspunt dat alle toekomstige kruisingen met het spoor ongelijkvloers worden opgelost. We houden daarbij rekening met de bestaande normen als het gaat om de ontwikkelingen in de omgeving van het spoor.

Effect van de plannen op verkeersveiligheid

157, 158, 189, 227, Wijkraad Vreewijk WR4

Meerdere mensen maken zich zorgen over de toename van het verkeer en het effect hiervan op de verkeersveiligheid. Zij noemen specifiek de Strevelsweg, de Maasboulevard en De Esch.

De partiële herziening van de Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen voor de lange termijn. De plannen voor de HOV-verbinding, de stadsbrug en de woningbouw worden komende jaren verder uitgewerkt. Bij de uitwerking van de HOV-verbinding en de stadsbrug streven we naar een zo goed mogelijke inpassing in de bestaande stad. Bij voorkeur leidt de aanleg van de HOV-verbinding ook tot een verbetering van de verschillende straten en zorgen we voor een aantrekkelijkere buitenruimte. Hierbij zullen we nadrukkelijk aandacht hebben voor de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de Breeweg/Strevelsweg, de Olympiaweg en de Kralingse Zoom.

We weten dat er klachten zijn over verkeer dat hard rijdt op de Maasboulevard. De gemeente heeft hier aandacht voor in het verkeersveiligheidsbeleid en er wordt bijvoorbeeld ingezet op handhaving. Of er flitspalen kunnen komen, is geen onderdeel van deze Omgevingsvisie.

Effect van de stadsbrug op de scheepvaartveiligheid
62, 96, 110*), 155, 168, 179, 241

Een aantal mensen vraagt zich af of er meer scheepsongelukken op de Nieuwe Maas zullen zijn, als de stadsbrug er is? Wordt het onveiliger voor burger?

Het uitgangspunt voor de komst van de stadsbrug is de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de vaarweg is gegarandeerd – een vlotte en veilige doorvaart. Dit betekent dat er bij het ontwerp van de stadsbrug voor wordt gezorgd dat er het risico op ongevallen met schepen niet groter wordt dan in de huidige situatie. Dit is vastgelegd in de afspraken met onder andere het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Effect van de plannen op veiligheid spoorvervoer
82, 183, 208, 304

ProRail en anderen geven aan dat externe veiligheid in het gebied onder meer wordt bepaald door vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. ProRail wijst erop dat daarbij gebruik moet worden gemaakt van de meest recente gegevens (Basisnet). Deltalinqs en het Havenbedrijf willen zich samen met de gemeente Rotterdam hard maken voor een goede routering van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Wij zullen rekening houden met vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor naar het achterland en de bereikbaarheid van de haven. Door de verstelijking worden meer mensen blootgesteld aan externe veiligheidsrisico's. Dit is ook logisch: er komen meer woningen en daardoor meer mensen, ook in de buurt van risicobronnen zoals het spoor. Ook zijn in de aanvulling ROER ontwerpprincipes en randvoorwaarden opgenomen, die in de volgende fase worden uitgewerkt. Het gaat bijvoorbeeld om maatregelen aan de risicobron, afstand houden (voor zeer kwetsbare gebouwen zoals een ziekenhuis, kinderdagverblijf of basisschool), bouwwerken zo bouwen dat ze bestand zijn tegen een incident, vluchtroutes en goede bereikbaarheid voor hulpdiensten en voldoende blusmiddelen. Bij de uitwerking gebruiken we de meest recente gegevens.

Wij erkennen het gezamenlijk belang van een goede routering van gevaarlijke stoffen via het spoor. Hierover gaan we in overleg af met ProRail, Deltalinqs en het Havenbedrijf.

Voldoende afstand tot risicobronnen
151

Bij herontwikkeling of transformatie van gebieden naar wonen en/of gemengd op locaties van bestaande transportstations (vaak categorie 3 of hoger) en of een gasoverslag- en/of distributiestations vraagt Stedin rekening te (laten) houden met de bestemmingen wonen of te wel (beperkt) kwetsbare objecten dan wel geluidsgevoelige objecten en de (veiligheids-)afstanden.

Bij de uitwerking van de plannen zullen we uiteraard rekening houden met de daarvoor geldende veiligheidsafstanden.

Waterveiligheid

Overstromingsrisico's
61, 74, 80, 96, 102, 121, 161, 168, 275

Meerdere mensen vragen of het overstromingsrisico in De Esch anders wordt als de stadsbrug wordt aangelegd en de Polder De Esch deels wordt afgegraven.

Op basis van de voorliggende herziening van de Omgevingsvisie kunnen we hier nog geen uitspraken over doen. Het overstromingsrisico is afhankelijk van verschillende factoren, die nog verder uitgewerkt moeten worden. Denk hierbij aan het ontwerp van de brug, de exacte impact op Polder De Esch, hoe we omgaan met de primaire waterkering en de inrichting van het rivierpark langs de noordoever. Uiteraard streven we ernaar om te komen tot een robuuste oplossing, waarin de veiligheid van bestaande en toekomstige inwoners is gewaarborgd.

Effect van de plannen op waterveiligheid en de waterkering
77, 305

Hoogheemraadschap Schieland & Krimpenerwaard en Waterschap Hollandse Delta vragen naar de effecten van de plannen op de waterveiligheid en de waterkering.

Het grootste deel van de Rotterdamse primaire waterkeringen voldoen in de huidige situatie aan de wettelijke veiligheidseisen. Op sommige locaties is een ruimtereservering nodig is voor toekomstige versterking van primaire dijken. Rotterdam werkt samen met Capelle aan de IJssel en de waterschappen aan een Ontwikkelkader Dijken, die verdere invulling zal geven aan de reserveringszones voor de primaire waterkeringen (Alliantie Waterkracht).

De veiligheidseisen (overstromingskans-normen) bieden de wettelijke normen voor de benodigde veiligheid, gegeven de mogelijke gevolgen. Meer woningen leidt niet tot andere normen. Uit een recente quick scan en het rapport 'Waterveiligheidsnormen: achterliggende factoren en relatie met nieuwbouw en vitale infrastructuur' (Deltares, publicatie Deltaprogramma, 2019) blijkt dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de verstedelijking en de aanleg van nieuwe vitale en kwetsbare infrastructuur, op dat moment geen aanleiding gaven om de normen op bepaalde deeltrajecten op korte termijn te verhogen. Om ook in de toekomst dijken te kunnen versterken, houden we een ruimte-reservering langs de waterkeringen aan.

In zowel het buitendijks als het binnendijks gebied zijn de gevolgen verder te beperken door maatregelen bij nieuwbouw en vitale of kwetsbare functies, en met behulp van crisis- en evacuatieplannen.

Bereikbaarheid hulpdiensten bij calamiteiten
92, 153, 168

De Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond en de bewonersvereniging Koningslaan vragen naar de bereikbaarheid door hulpdiensten.

De bereikbaarheid voor hulpdiensten is een harde eis bij het uitwerken van alle plannen voor de Oostflank. In de verdere uitwerking van de plannen zullen we hier zeker aandacht aan besteden.

Hoofdstuk 14.
Alternatieve oplossingen

Alternatieven voor de brug

49, 95, 160, 174, 180, 228, 84, 87, 110*), 167, 194, 246, 227

Iemand vraagt om in plaats van een brug met tram een netwerk van waterbussen aan te leggen, zoals bijvoorbeeld in Göteborg en Stockholm. Iemand anders vindt dat de Polder De Esch behouden kan blijven door een zweefbaan te maken, zoals in Wuppertal. Meerdere mensen dragen oplossingen aan voor de knelpunten in de regio Rotterdam of voor knelpunten die niet bij deze MIRT-verkenning horen:

- een veerpont
- doortrekken van de A38
- nieuwe ontsluiting van de Krimpenerwaard
- brug van Ridderkerk naar Krimpen
- extra budget voor ontwikkelingen op Zuid

Voordat het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Rotterdam startten met de MIRT-verkenning Oeververbindingen zijn er verschillende onderzoeken gedaan om de bereikbaarheidsproblemen te onderzoeken en te kijken naar mogelijke oplossingen. Er is daarbij de zogenoemde mobiliteitsladder doorlopen. Dit is een systematiek die gebruikt wordt bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen voor een bereikbaarheidsprobleem. De ladder is een manier om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door andere oplossingen.

Uit de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit (2008-2011) en het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag (2016-2017) is gebleken dat andere oplossingen onvoldoende zijn om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen. Die onderzoeken laten zien dat een uitbreiding van de (capaciteit van de) noord-zuidoeververbindingen nodig is. Beter benutten van de bestaande capaciteit, ruimtelijke ordening, prijsbeleid en mobiliteitsmanagement zijn op zichzelf of gecombineerd niet voldoende om de knelpunten volledig op te lossen.

Uit de pre-verkenning (2018) is gebleken dat een oeververbinding in zoekgebied Oost (Oostflank Rotterdam) in combinatie met een HOV-verbinding en een treinstation Stadionpark het meest bijdraagt aan de projectdoelstellingen - verstedelijking, kansen voor mensen en oplossen OV-knelpunt. Deze combinatie van maatregelen is in de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam uitgewerkt. Een brug tussen Ridderkerk en Krimpen is op basis de pre-verkenning afgevallen.

*) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

We waarderen de oplossingen die bedacht zijn. Het laat zien dat Rotterdammers betrokken zijn en mee willen denken over de stad. We hebben naar de ideeën gekeken.

- Een veerpont, een zweefbaan of waterbussen dragen onvoldoende bij aan het oplossen van toekomstige OV-knelpunten en lost de beperkte bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid met het openbaar vervoer niet op. Ook is de capaciteit ervan onvoldoende als we kijken naar de aantallen woningen die gebouwd gaan worden in de Oostflank. Uit de uitgevoerde onderzoeken komt naar voren dat een vaste oeververbinding noodzakelijk is om de bereikbaarheid van de Oostflank te garanderen, de bouw van 30.000 nieuwe woningen mogelijk te maken en de kansen voor mensen in Rotterdam-Zuid te vergroten.
- Het doortrekken van de A38 draagt door de decentrale ligging niet bij aan de benodigde verstedelijking, oplossen van toekomstige OV-knelpunten of kansen voor mensen. Uit de onderzoeken die in de pre-verkenning zijn gedaan, blijkt dat een oeververbinding in zoekgebied Oost (Oostflank Rotterdam) het meest bijdraagt aan de doelstellingen.
- Een nieuwe ontsluiting van de Krimpenerwaard biedt voordelen (robuuste oplossing en minder verkeer op huidige Algeracorridor) maar in de MIRT-verkenning Oeververbindingen is afgewogen dat voordelen niet opwegen tegen de nadelen (nieuwe doorsnijding door bestaande gebieden, aanzienlijk hogere kosten). Daarom is toen besloten te onderzoeken hoe de knelpunten op de Algeracorridor zelf kunnen worden opgelost.
- In de MIRT-verkenning Oeververbindingen is onderzocht hoe kansen voor mensen kunnen worden vergroot. Uit dit onderzoek blijkt dat een multimodale oeververbinding (voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, en in mindere mate auto) tussen IJsselmonde en Kralingen ervoor zorgt dat circa 10.000 banen binnen 45 minuten bereikbaar zijn vanuit de focuswijken van Rotterdam-Zuid. Hierdoor worden de kansen voor Rotterdammers vergroot. Daarnaast worden de OV-knelpunten in de bestaande stad (metro en tram) kleiner doordat er een nieuwe openbaarvervoerlijn komt. En zullen de nieuwe woningen in de Oostflank zowel met het openbaar vervoer als met de fiets goed bereikbaar zijn (onder andere een snellere aansluiting op de spoorlijn Dordrecht-Leiden via de HOV-lijn Zuidplein-Kralingse Zoom). Daarnaast is er het Nationaal Programma Rotterdam Zuid, daarin werken Rijk, de gemeente Rotterdam, corporaties, zorginstellingen, schoolbesturen, bedrijfsleven, politie en Openbaar Ministerie samen aan een gezonde toekomst voor Rotterdam Zuid.

Alternatieve voorzieningen voor de auto

95, 107

> Iemand stelt voor om enkele forse parkeergarages aan de A16 langs Rotterdam (Zuid) te bouwen, zodat gebruikers ervan veel gemakkelijker met het openbaar vervoer verder kunnen rijden naar Zuid en Noord.

Het idee voor parkeergarages aan de A16 past binnen de ambities van de Omgevingsvisie. Naast de parkeergarage aan de Kralingse Zoom en de P+R-locatie Capelse Brug is er onlangs aan de zuidzijde van de A16 al een moderne P+R-voorziening gekomen, bij de Noorderhelling. We kijken hoe we deze P+R-locaties nog beter kunnen benutten. Een belangrijke randvoorwaarde voor eventuele andere parkeervoorzieningen, zoals langs de A16, is dat deze vlak bij de stadsentrees moeten liggen en gekoppeld zijn aan HOV-haltes. Op dit moment zijn hier geen nieuwe locaties voor.

Alternatieve oplossingen voor de woningvraag
112

Iemand stelt voor de krapte op de woningmarkt terug te dringen door samenwonen aan te moedigen in plaats van af te straffen, en ouderen te stimuleren om te verhuizen van een eengezinswoning naar een appartement.

Zowel op landelijk als lokaal niveau wordt gewerkt aan het beter benutten van de bestaande woningvoorraad. Zo geldt voor jongeren onder de 27 intussen de voordeurdelersregeling niet meer, waardoor het voor hen aantrekkelijker wordt om thuis te blijven wonen. Ook hebben woningbouwverenigingen voor bepaalde groepen regelingen voor woningdeling. De gemeente doet mee met de landelijke organisatie Hospihousing, die (met name internationale) studenten en mogelijke hospita's bij elkaar brengt. Ook hebben we in het coalitieakkoord afgesproken dat we onderzoeken hoe we de bestaande woningvoorraad beter kunnen benutten. De gemeente en de corporaties hebben 2 ouderenmakelaars in dienst die ouderen motiveren en helpen bij het zoeken naar een passende woning, waardoor hun eengezinswoning vrijkomt. Deze oplossingen zullen niet voldoende zijn om aan de volledige vraag naar woningen te voldoen, zeker niet op de lange termijn. Het bouwen van een nieuwe woningen blijft daarom noodzakelijk.

Alternatieven voor voorzieningen
229, 245

Om een actiever gebiedsbeeld te laten ontstaan stelt iemand voor om in de buurt van de A16, ten noorden van de Kralingse Zoom, een dependance voor de Erasmus Universiteit Rotterdam te realiseren met mogelijk horeca in de kelder en/of een zalenverhuur aan derden. Iemand anders vindt dat Zuid het verdient het om evenredig te delen in instituten en instellingen. De toegang tot culturele en pedagogische mogelijkheden moet niet worden geboden door een snelle verbinding naar elders, maar door aanwezigheid ervan in de eigen omgeving. Aangevuld met passende oeververbindingen (bijvoorbeeld metroverbinding van Kralingse Zoom via IJsselmonde naar Zuidplein, later uit te breiden met een verbinding naar de Beverwaard, Ridderkerk, eventueel Hendrik Ido Ambacht en Zwijndrecht).

Het voorstel voor een dependance van de universiteit vinden wij beter passen in de directe omgeving van het metrostation Kralingse Zoom. Vanaf deze plek is de koppeling met de Erasmus Universiteit goed te maken. Voor het deel ten noorden van de Kralingse Zoom zien wij een transformatie voor ons naar een gemengd woon-werkgebied, zoals nu ook al gaande is op Brainpark 1.

Wij zijn het eens met de zienswijze dat voor het ontwikkelen van Rotterdam-Zuid meer nodig is dan een oeververbinding. De gemeente Rotterdam werkt met een aantal partijen al jaren aan het verbeteren van Rotterdam-Zuid, met speciale aandacht voor woonkwaliteit, opleidingsniveau en arbeidsparticipatie. Zie bijvoorbeeld https://www.nprz.nl/. Investeringen in de fysieke leefomgeving, ook op het gebied van voorzieningen, worden onder andere zichtbaar rond Zuidplein. Hier dragen een nieuw theater, een nieuw zwembad en een nieuw busstation bij aan Zuidplein als het hart van Zuid. In Stadionpark is afgelopen jaren al volop geïnvesteerd in sportaccommodaties. Dit gebied zal zich komende jaren nog verder ontwikkelen. En enige tijd geleden is het oude Zuiderziekenhuis verbouwd tot het eerste categoriale gymnasium van Zuid. In de Rijnhaven wordt een park met strand gerealiseerd. Ook zijn we bezig met het opzetten van de Cultuur&Campus op Zuid. Deze opsomming is niet compleet, maar laat wel zien dat er door vele partijen volop wordt geïnvesteerd in Rotterdam-Zuid.

Een volwaardig station Stadionpark in combinatie met de nieuwe oeververbinding met openbaar vervoer zorgt er niet alleen voor dat bewoners op Zuid makkelijk andere delen van de stad en de regio kunnen bereiken, maar ook dat Zuid vanuit de regio beter bereikbaar wordt. Het werkt dus 2 kanten op: hierdoor kan ook de regio profiteren van alles wat Zuid te bieden heeft.

Gebiedsspecifieke alternatieve oplossingen

Stadsboulevard tussen Kralingse Zoom en Alexander
107

De Bewonersorganisatie Kralingen-Oost geeft in haar zienswijze haar ambitie weer om de Kralingse Zoom te transformeren en te verdichten tot een stadsboulevard, zonder sneltramverbinding, met kantoren, woningen en voorzieningen, zoals horeca en detailhandel. Met een betere verbinding tussen Prins Alexander en Zuidplein, waarbij de Kralingse Zoom de spil is. Met verbinding tussen de EUR en het Brainpark, met een studentenhotel. Met verbetering van de oversteekbaarheid en een betere ontsluiting van het gebied.

We delen de ambitie om de omgeving Kralingse Zoom te transformeren naar een gemengd stedelijk gebied met een hoge verblijfskwaliteit en de ambitie voor de herinrichting van de Kralingse Zoom zelf tot een stadsboulevard. Deze boulevard moet inderdaad goed oversteekbaar zijn. Wij denken dat dit te combineren is met een HOV-verbinding met tramkwaliteit, door op een aantal strategisch gekozen plekken te zorgen voor goede en veilige oversteekplekken. Een van deze plekken is vanzelfsprekend de esplanade van de EUR richting Brainpark 1, gekoppeld aan een tramhalte.

Alternatieve oplossing ontsluiting Brainpark I
107

De Bewonersorganisatie Kralingen-Oost doet nogmaals de dringende suggestie om de ontsluiting van Brainpark 1 deels via de Jacques Dutilhweg te laten verlopen, via doelgroepen-stroken voor de parkeergarage. Ook wordt aangegeven dat mobiliteitstransitie, transitie naar ander vervoersmodaliteiten (met de nadruk op openbaar vervoer), essentieel is.

In het masterplan van Brainpark 1 is bewust gekozen om de ontsluiting van Brainpark I via de Kralingse Zoom te laten lopen. Een verbinding via de doelgroepenstrook van de P+R zien we op korte termijn niet als haalbare oplossing. Het is heel ingewikkeld om dit ruimtelijk in te passen. Ook denken we dat het de ontwikkeling van het knooppunt Kralingse Zoom in de weg gaat staan. Naast ontsluiting via de Kralingse Zoom zetten we voor Brainpark I in op maximaal gebruik van het openbaar vervoer, fietsen en lopen voor de ontsluiting van het gebied.

Struisenburg, De Esch, Kralingen-Oost
222

Arboretum Trompenburg pleit voor een concreter plan voor Struisenburg, De Esch, Kralingen-Oost, met 'lange lijnen' voor groen, recreatie en langzaam verkeer. Met herziening van de Abram van Rijckevorselweg en toeleidende stadsstraten. Verbetering van bereikbaarheid, mobiliteit, voorzieningen en het op toekomstbestendige manier ontsluiten van het gebied (door bijvoorbeeld delen te overkluizen).

Struisenburg en het westelijk deel van Kralingen-Oost vallen buiten de scope van de Gebiedsuitwerking Oostflank. Voor De Esch gaan we aan de slag met een ambitiedocument, zowel voor het westelijk als voor het oostelijk deel van deze wijk. De 2 strategische projecten Abram van Rijckevorselweg en Rivierpark moeten eraan bijdragen dat deze wijk via aangename en groene routes beter dan nu verbonden wordt met de omgeving. Het project Abram van Rijckevorselweg moet bovendien bijdragen aan een betere connectie tussen de Burgemeester Oudlaan en de Oude Plantage/Maas. Een goede verbinding met Arboretum Trompenburg nemen we hier graag in mee.

De herziene Omgevingsvisie kiest niet voor een overkluizing van de Abram van Rijckevorselweg. Deze optie is onderzocht. De conclusie in dat onderzoek is:

- Een overkluizing maakt de aanpalende wijken onbereikbaar of vraagt alsnog veel infrastructuur boven op de overkluizing om deze wijken te ontsluiten.
- Een overkluizing biedt te weinig ruimte om zinvol in te zetten, bijvoorbeeld voor te verplaatsen sportvelden.
- Een overkluizing is technisch ingewikkeld en zeer kostbaar, zowel in aanleg als in exploitatie.

Fietsroute Boszoom
297

> Iemand stelt voor om een fietspad aan te leggen dat de westzijde van Het Lage land direct verbindt met de Hoofdweg (ten westen van het verkeerknooppunt) via de Arent van 's-Gravesandestraat. Dat zou Het Lage Land veel beter verbinden met de Terbreggebuurt en ook met Rotterdam Noord via de Bosdreef.

Dit idee past goed bij het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van het hele gebied en de betere ontsluiting per fiets van de afzonderlijke wijken. We zullen in de verdere uitwerking van de plannen onderzoeken of een dergelijk fietspad haalbaar is.

Hoofdstuk 15. Alternatieve locaties voor woningbouw

Overkapping snelweg
59, 78*), 190

Meerdere mensen stellen voor om de snelweg te overkappen voor natuur en woningen, zoals in Antwerpen.

Ook in Nederland kennen we meerdere voorbeelden van succesvolle overkappingen van (snel)wegen: A2 Maastricht, Sijtwende Den Haag, A16 Brede, A4 Schiedam-Vlaardingen. Wij zien helaas binnen de Oostflank geen kansen om zo'n overkapping te maken. Overkluizing van de A16 en A20 is door de hoge ligging van deze snelwegen technisch zeer complex. Bovendien zal het hoogteverschil tussen de stedelijke gebieden aan weerszijden van de snelwegen en het beoogde dek op de snelweg minimaal 12 meter zijn (dat is een woongebouw van 4 verdiepingen), wat in zichzelf weer een nieuwe barrière creëert. Dit soort kostbare inpassingsopgaven zijn eigenlijk alleen kansrijk als er meerdere aanleidingen en dus ook meerdere partijen zijn die meebetalen om met een bepaalde weg (of wegvak) aan de slag te gaan. Dat is bij de snelwegen (A16 en A20) niet het geval. In plaats van in te zetten op overkapping of overkluizing van wegen, kiezen we ervoor om de bestaande onderdoorgangen te verbeteren en nieuwe onderdoorgangen te realiseren.

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176

Natuurgebied De Beer
34

Iemand wil Natuurgebied De Beer weer in ere herstellen als Shell e.a. verdwijnen.

Het overgrote deel van de haven van Rotterdam biedt op dit moment geen ruimte voor woningbouw vanwege de zware industrie (met bijbehorende milieucontouren) die hier langjarig is gevestigd. In de verre toekomst kan dit misschien wel. In het meest oostelijke deel van het oude havengebied kunnen wél woningen gebouwd worden. Zo zijn er intussen vergaande plannen voor woningbouw in het MerweVierhavengebied, ten oosten van Schiedam, en in de Rijnhaven. De verstedelijkingsopgave wordt dus zeker niet alleen in de Oostflank opgelost.

Buiten de stad
37

Iemand stelt voor om buiten de stad te kijken naar de plekken van stoppende boerenbedrijven of leegstaande flatgebouwen.

Ook al zou er buiten de stad volop ruimte zijn, dan nog is bouwen in de bestaande stad te verkiezen boven bouwen in een weiland. Bouwen in de stad is naar onze overtuiging juist de meest duurzame keuze, omdat we daarmee de groene gebieden

rondom de stad kunnen behouden. Ook kan je zo de voorzieningen en de kwaliteit van de stad het beste benutten. Door de kortere afstanden tussen wonen, werken en voorzieningen in de stad zullen bovendien meer mensen gebruik maken van openbaar vervoer of andere duurzame vormen van vervoer. Buiten de stad te bouwen betekent meer autoverkeer in de wijken en op de (snel)wegen, en daarmee meer vervuiling en overlast.

Bouwen in de stad kan op lokaal niveau luchtkwaliteit verslechteren en zorgen voor meer geluidsoverlast. Nieuwbouw moet dan zo ontworpen worden, dat de overlast zo beperkt mogelijk is. Door dit op een slimme manier te doen, kan de nieuwbouw op sommige plekken zelfs bestaande woningen afschermen van geluidsoverlast door verkeer. Overigens wordt er ook buiten de stad gebouwd, zoals in de Zuidplaspolder.

Ombouw van kantoren naar woningen zit in de plannen voor onder andere Brainpark 1 en de Alexanderknoop. De Doorbouw Maatregelen 2023-2026 zetten in op de realisatie van 750 woningen per jaar in bestaande gebouwen, zoals kantoorgebouwen die niet meer in gebruik zijn.

Rotterdam The Hague Airport
49, 50

> Meerdere mensen stellen dat Rotterdam The Hague Airport wellicht gesloten kan worden en dienen als grootschalige bouwlocatie voor huizen.

Het sluiten van Rotterdam The Hague Airport is niet binnen afzienbare termijn aan de orde. Mocht dat ooit wel zo zijn, dan is de voorbereidingstijd om op die locatie woningen te bouw dusdanig lang dat het geen oplossing biedt voor het huidige tekort aan woningen voor Rotterdammers.

Grenzen met andere gemeentes
59

> Iemand stelt voor om op andere locaties buiten de wijk te bouwen, bijvoorbeeld aan de grenzen met andere gemeentes waar meer ruimte is.

Aan de grenzen van de gemeente Rotterdam is nauwelijks ruimte voor verdichting. Rotterdam gaat bijvoorbeeld naadloos over in Capelle aan den IJssel en Schiedam. Juist binnen Rotterdam is tussen de stadsdelen Noord en Oost verhoudingsgewijs meer ruimte, omdat deze gebieden op afstand van elkaar zijn gebouwd.

Sloop en daar bouwen
81

> Iemand zegt in zijn zienswijze dat er over 10 jaar genoeg locaties zijn die aan sloop toe zijn, waar dan gebouwd kan worden. Daar hoeft nu geen natuur voor opgeofferd te worden!

We weten niet welke locaties bedoeld worden.
Als er al sprake is van sloop, moeten de gesloopte woningen/gebouwen zelf ook worden teruggebouwd. De ruimte om na sloop extra woningen toe te voegen is meestal beperkt. In het geval de sloop van kleine woningen uit de jaren 50 van de vorige eeuw bijvoorbeeld, komen er vaak minder woningen terug dan er stonden. Dit komt omdat nieuwe woningen aan de huidige kwaliteitseisen moeten voldoen. Nieuwbouw op locaties waar woningen/gebouwen gesloopt worden, biedt daarom geen oplossing voor het tekort aan woningen.

Buitengebied
84

Iemand ziet in het buitengebied van Rotterdam uitwijkmogelijkheden genoeg voor het bouwen van woningen, bijvoorbeeld de remise van de RET tussen Ridderkerk en Rotterdam-Zuid of uitbreiding naar Barendrecht en Rhoon.

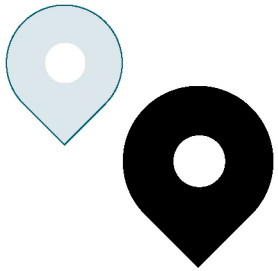
De gemeente zoekt in het hele stedelijke gebied naar verdichtingsmogelijkheden. We kijken dus niet alleen naar de Oostflank. Belangrijke andere verstedelijkingslocaties zijn de stations langs de zogenaamde Oude Lijn (spoorlijn Den Haag - Dordrecht), verouderde havengebieden en de binnenstad. Goede bereikbaarheid met (toekomstig) openbaar vervoer is een belangrijk criterium om ergens woningen te bouwen. Om die reden is het gebied tussen Barendrecht en Rhoon niet geschikt als verstedelijkingslocatie. Bovendien is dit geen grondgebied van de gemeente Rotterdam.

Minder druk bevolkte gebieden
211

Iemand schrijft in zijn zienswijze dat hij onderkent dat er woningnood is in Nederland en het eerlijk zou vinden als mensen die een huis zoeken naar een minder druk bevolkt gebied in Nederland verhuizen.

De gemeente Rotterdam kan niet sturen op de landelijke verdeling van de woningbouwopgave. Los daarvan is het sowieso moeilijk om de woningvraag te sturen, omdat dit de economische ontwikkeling volgt en die verloopt voor een deel autonoom. Zo is de trek naar de stad een direct gevolg van de dienstenconomie, die wordt aangejaagd door digitalisering. Economisch rijksbeleid zou kunnen leiden tot een verschuiving van de woningbouwbehoefte naar andere delen van het land, maar daarvan is op dit moment geen sprake.

Daarnaast vinden we bouwen in de stad de meest duurzame keuze, omdat we daarmee de groene gebieden rondom de stad kunnen behouden Ook kan je zo de voorzieningen en de kwaliteit van de stad het beste benutten. Door de kortere afstanden tussen wonen, werken en voorzieningen in de stad zullen bovendien meer mensen gebruik maken van openbaar vervoer of andere duurzame vormen van vervoer. Buiten de stad te bouwen betekent meer autoverkeer in de wijken en op de (snel)wegen, en daarmee meer vervuiling en overlast.



Alternatieve oplossingen bebouwing binnen de Oostflank

12, 34, 47, 64, 70, 83, 90, 101, 135, 140, 171*), 175, 178, 182, 183, 222, 225, 226, 239, 288, 300, Wijkraad Kralingseveer WR2

Meerdere suggesties

Iemand komt met een aantal locaties waarvan hij denkt dat deze bebouwd kunnen worden, met behoud van VTV De Venhoeve en misschien ook de sportvelden:

- 1 - Postsorteercentrum en daar achter gelegen gebied
- 2 - Kermis exploitanten en braakliggende grond
- 3&4 - Tussen metro Oosterflank en Prinseland
- 5&6&7 - Metro Prinsenland en Schenkel
- 8&9 - Mooi stukje langs de snelweg

De Oostflank betreft juist locaties langs de snelwegen A20 en A16, waarbij met name de locaties rond de OV-knooppunten Kralingse Zoom en Alexander veel mogelijkheden bieden om woningen toe te voegen. Ook de locaties in Lage Land en Prinsenland zijn al opgenomen in de visie.

In reactie op de andere voorgestelde locaties:

- De zone rond het postsorteercentrum hebben we aangeduid als plek voor meer bedrijvigheid, omdat daar ook ruimte voor moet blijven. Daarnaast zien we op deze plek eerder mogelijkheden voor recreatieve functies dan voor wonen. Het postsorteercentrum is overigens nog steeds in bedrijf.
- Hetzelfde geldt voor locatie 2. Voor deze locatie stellen we verdichting voor met bedrijvigheid en/of groen recreatieve functies. De locatie is niet geschikt voor wonen vanwege de ligging in de oksel van het spoor en de afrit van de snelweg.
- De zones rond de metrostations in Lage Land en Prinsenland zijn al aangewezen als zoekruimte voor verdichting.
- De zone tussen Prinsenlaan en Schenkel valt buiten de scope van de Gebiedsuitwerking Oostflank. We zijn het met u eens dat hier mogelijkheden voor verdichting liggen, maar zien dit als mogelijkheid voor de lange termijn.
- Deze locaties 8&9 langs de A16 reserveren we voor nieuwe buurttuinen, als gedeeltelijke vervanging van volkstuincomplexen die worden opgeheven.

Graag vermelden we dat naar aanleiding van de zienswijzen de partiële herziening van de Omgevingsvisie wordt aangepast en VTV De Venhoeve op de huidige locatie behouden blijft.

Alternatieven Toepad

ATV Kweeklust vraagt in haar zienswijze om alternatieven te ontwikkelen voor de herindeling langs het Toepad. Zij denkt hierbij aan intensief dubbel grondgebruik bij de herindeling van de sportvelden aan het Toepad. Dit kan bijvoorbeeld door sportvelden aan te leggen òp parkeerplaatsen, òp verenigingsgebouwen en/ of òp buurtvoorzieningen. Dit wordt onderbouwd met concrete voorstellen.
ATV Kweeklust pleit ervoor dat er een ontwerpatelier wordt georganiseerd, waarin ontwerpers van de gemeente en alle stakeholders in gezamenlijkheid alternatieven onderzoeken, vóórdat de herziening van de Omgevingsvisie aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Wij willen u hartelijk bedanken voor de wijze waarop u meedenkt over de plannen. We hebben uw voorstel bestudeerd en vergeleken met ons eigen onderzoek, waarvan u op de volgende pagina de vergelijking ziet.

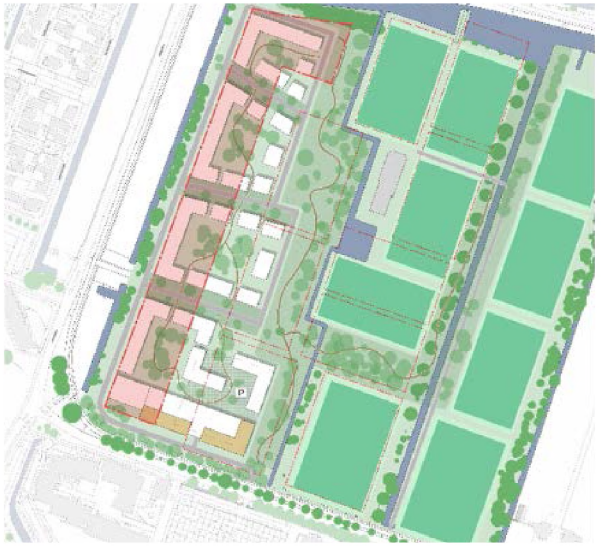
Onze conclusie is dat in uw voorstel de woningbouw te dicht tegen de Kralingse Zoom ligt. De Kralingse Zoom vraagt substantieel meer ruimte dan in uw voorstel is ingetekend, zeker met de nieuwe HOV-verbinding die hier komt.

Daarnaast streven we naar een kwalitatief hoogwaardige woonwijk én een sportcomplex van de toekomst, dat toegankelijk is en intensiever gebruikt wordt dan

huidige sportcomplexen. Dit vraagt om voldoende ruimte voor groen, doorgaande routes en ook logistieke ruimte. Daarom gaan wij uit van meer ruimte tussen de sportvelden dan in uw tekening is aangegeven.

Parkeren onder sportvelden is richting de toekomst interessant om onderzoeken, maar is tot op heden financieel niet haalbaar gebleken. Daarnaast vraagt een sportveld op hoogte om meer logistieke ruimte direct eromheen, daar is in uw alternatief geen rekening mee gehouden.
Op basis van bovenstaande argumenten zien wij helaas geen mogelijkheden om Kweeklust te laten bestaan. We hebben dit ook met u besproken tijdens een gesprek met de stedenbouwkundigen van de gemeente.

*) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195



Hoogbouw
34, 83, 225

Meerdere mensen stellen voor dat Rotterdam alleen leefbaar blijft als er in de diepte en de hoogte gebouwd wordt, met behoud van groen. Waar in de hoogte gebouwd wordt, kan de volkstuinvereniging of de golfvereniging op het dak weer een plek krijgen.

Rotterdam gaat al de hoogte in. In het centrum en in de Rijnhaven wordt hoog tot zeer hoog gebouwd. Met alleen hoogbouw doen we echter geen recht aan de gevarieerde vraag naar woningen. We bouwen ook voor gezinnen en ook voor mensen die niet in een hoog stedelijk gebied willen wonen. Binnen de Oostflank kiezen we per locatie voor dichtheden die aansluiten bij het karakter van het gebied. De hoogste dichtheid realiseren we rondom de OV-knooppunten. In de bestaande wijken gaan we uit van lagere dichtheden, die aansluiten bij het karakter van de huidige wijk. Hiermee komen we tegemoet aan verschillende soorten woonwensen van de Rotterdammers. Desondanks ontkomen we er niet aan bepaalde functies te verplaatsen of op te offeren voor woningbouw.

Bouwen op bestaande laagbouw
182, 225, 226

Meerdere mensen geven aan dat er misschien een laag nieuwe woningen op de bestaande laagbouw kan komen (optoppen). Iemand vraagt om een goede regeling voor ouderen om door te stromen naar een (enigszins) vergelijkbare huurprijs of hypotheek prijs.

Wij delen de voorgestelde oplossing in deze zienswijzen. Met name in de bestaande wijken Lage Land, Prinsenland, De Esch en wellicht specifieke delen van Bloemhof/Hillesluis is het 'optoppen' van bestaande gebouwen een interessante oplossing om verder te onderzoeken. We hebben hier al rekening mee gehouden in de voorgestelde woningbouwaantallen Op de Omgevingsvisiekaart zijn deze wijken aangeduid met 'Zoekgebied lichte transformatie/verdichting'. De komende jaren werken we dit per deelgebied verder uit.

In de Doorbouw Maatregelen 2023-2026 van de gemeente Rotterdam staat dat woningcorporaties gaan onderzoeken in hoeverre bestaande woongebouwen zijn 'op te toppen'. In de tuinsteden op Zuid (onder andere Pendrecht) wordt al gewerkt aan een plan om een verdieping toe te voegen aan bestaande woongebouwen. Dit principe is mogelijk ook toepasbaar in de hierboven genoemde deelgebieden van de Oostflank.

Om ouderen te ondersteunen bij het doorstromen naar een geschikte woningen, hebben de gemeente en woningbouwcorporaties twee ouderenmakelaars in dienst. Zij motiveren en begeleiden ouderen in het zoeken naar een passende woning, waardoor hun eengezinswoning vrij komt.

Kunstmatig eiland
34

Iemand stelt dat men beter een kunstmatig eiland met woningen kan ontwerpen (het Oostereiland).

In de Maas is er geen ruimte om eilanden te maken vanwege de scheepvaart en de waterafvoer. Leeggekomen havenbekkens in andere delen van de stad bieden deze ruimte wel. Zo wordt de Rijnhaven op dit moment gedeeltelijk gedempt voor de bouw van duizenden woningen en de realisatie van een park en strand. De verstedelijkingsopgave wordt dus niet alleen in de Oostflank opgelost.

Bouwen op de locatie van de golfbaan
101, 109, 135, 175, 182, 183, 239

Meerdere indieners geven aan de golfbaan Kralingen een goed alternatief te vinden voor realisatie van sportvoorzieningen of woningen.

In de onderliggende verkenningen voor de ontwikkeling van de Oostflank hebben we onderzocht of de golfbaan een mogelijke locatie voor diverse functies is. Daarbij is het uitgangspunt om het areaal aan sportvoorzieningen gelijk te houden ook van toepassing op de golfbaan. Uiteindelijk hebben we ervoor gekozen om de golfbaan Kralingen op de huidige locatie te behouden. Binnen het gebied zien we geen mogelijkheden om de golfbaan te verplaatsen. Daarnaast maakt de golfbaan integraal onderdeel uit van het Kralingse Bos en bijbehorend ecosysteem. De locatie is zeer laag gelegen en vervult daarmee een functie als waterberging. Om al deze redenen is de golfbaan niet geschikt als locatie om te bouwen.

Wel hebben we besloten een wijziging aan te brengen in de plannen door de Bos-as (Prinsenlaan) voor fietsers en voetgangers door te trekken door/over de golfbaan. Zo willen we de barrière van de golfbaan verkleinen en de toegankelijkheid van het Kralingse Bos vanuit het oosten van de stad vergroten.

Strook langs de Hoge Filterweg
176G

Iemand stelt dat de strook op de Hoge Filterweg een optie zou kunnen zijn voor nieuwe woningen. Daarnaast biedt het aangewezen gebied door het opschuiven van sportvelden ook een optie. Het ombouwen tot woningen van een deel van Brainpark en Rivium. Ook suggereren zij een regeling voor ouderen die in een grote woning wonen om te kunnen verhuizen naar een kleiner huis.

De gedane suggesties zijn al onderdeel van de Omgevingsvisie:

- Het deel van De Esch waar de Hoge Filterweg ligt, is aangewezen als gebied voor lichte verdichting en transformatie. Dit betekent dat we nog nader onderzoek moeten doen om te kijken welke locaties wel en niet geschikt zijn om nieuwe woningen of andere functies te realiseren. De Hoge Filterweg zullen we hierin meenemen.
- De realisatie van woningen in de Brainparken zit in de plannen voor de Oostflank. Voor Brainpark 1 zijn deze plannen al vrij ver.
- Ook voor Rivium, inderdaad op het grondgebied van Capelle aan den IJssel, zijn plannen voor transformatie naar een gemengd woon-werkgebied.
- De gemeente en de corporaties hebben 2 ouderenmakelaars in dienst die ouderen motiveren en begeleiden in het zoeken naar een passende woning, waardoor hun eengezinswoning vrij komt.

Autrostrada en/of Van Genthkazerne
90, 288, 300

Meerdere mensen vragen naar de mogelijkheid om de Autostrada en/of Van Ghentkazerne te verplaatsen naar buiten de woonwijk.

We hebben onderzocht of er gebouwd kan worden op de locatie van de Autostrada en omgeving. Dit blijkt niet haalbaar te zijn. De locatie ligt te geïsoleerd voor een nieuwe woonbuurt. Bovendien heeft de Aanvulling ROER laten zien dat er op deze locatie sprake is van een stapeling van negatieve milieueffecten, waaronder geluid. Ook is het uitkopen van de zittende bedrijven zeer kostbaar, waardoor de locatie financieel niet haalbaar is.

De marinierskazerne is van strategisch veiligheidsbelang voor Nederland en Rotterdam. Hiervoor is niet zomaar een alternatieve locatie voor handen.

Alternatieve woningbouwlocaties in De Esch

Een aantal mensen ziet ruimte voor woningen in De Esch. De genoemde locaties liggen langs de trambaan van Nesserdijk tot Herman Bavinckstraat, aan beide kanten langs de Schaardijk richting Van Oord, op het parkeerterrein naast de roeivereniging, het zwembad van Vereniging Kralings Zwembad opofferen voor huizen, langs het langwerpige flatgebouw (Pel, Herman Bavinckstraat), dat als een soort geluidsscherm kan functioneren. Iemand oppert het idee om vergelijkbare flats te bouwen, zoals bij de tram 24, aan de rand van het park waar momenteel weinig mensen komen vanwege geluidsoverlast. Daarnaast wijst hij op de mogelijkheden van verdichting boven op het winkelcentrum tussen de Waterweg en de bejaardenflat. Het industriegebied aan het Toepad waar alleen autodealers zitten en de Plantage en het daarnaast gelegen parkeerterrein. In een aantal filterbakken tussen de Lage Filterweg en de Snelfilterweg kunnen huizen worden gebouwd. Dit geldt overigens ook voor de filterbakken bij de watertoren. En het oude Kralingen en Park Rozenburg.

Dank voor de suggesties. In de volgende fase van de planvorming onderzoeken we welke concrete verdichtingsmogelijkheden wijk De Esch biedt. Een deel van de suggesties nemen wij daarin mee, zoals de suggesties in de Herman Bavinckbuurt, de omgeving van de keerlus van tram 21/24 en in de omgeving van het winkelcentrum.

De volgende locaties achten we niet realistisch voor woningbouw:

- De Oude Plantage. Groengebieden hebben grote waarde voor de stad. De Oude Plantage is het oudste stadspark van Rotterdam. De inrichting laat inderdaad te wensen over, maar er zijn intussen plannen om dit park op te knappen. De Oude Plantage gaat onderdeel uitmaken van het nieuwe rivierpark op de noordoever, tussen de Maasboulevard en de Van Brienenoordbrug.
- De locaties langs de Schaardijk zijn niet beschikbaar, omdat er op deze locatie een oeveraanpassing nodig is voor de nieuwe brug. Op en aan de nieuwe oever zal een rivierpark komen.
- We hebben onderzocht of er op het industriegebied Toepad en omgeving gebouwd kan worden. Dit blijkt niet haalbaar te zijn. De locatie ligt te geïsoleerd voor een nieuwe woonbuurt. Bovendien heeft de Aanvulling ROER laten zien dat er op deze locatie sprake is van een stapeling van negatieve milieueffecten, waaronder geluid. Ook is het uitkopen van de zittende bedrijven zeer kostbaar, waardoor de locatie financieel niet haalbaar is.
- De oude filterbakken zijn Rijksmonument en komen daarom niet in aanmerking voor bebouwing. De parkgebieden bovenop sommige van deze bakken vormen de centrale groenstructuur van De Esch en worden gebruikt voor sport en spel.
- Park Rozenburg heeft een monumentale status en komt daarom niet in aanmerking voor bebouwing.

Tussen Schaardijk en Toepad
49

Iemand stelt voor woningen te bouwen op het terrein tussen de Schaardijk en Toepad nabij de kazerne en Evides. Het zonnepanelen park dat er nu ligt kan ook boven op flatgebouwen worden geplaatst. Verder is hij van mening dat de bedrijven op het industrieterreintje aan de Schaardijk prima kunnen worden verplaatst.

Dank voor de suggesties. Helaas zijn de voorgestelde locaties niet beschikbaar voor woningbouw:

- Het zonnepanelenpark ligt op het terrein van de drinkwaterzuivering van Evides. Dit is een essentiële voorziening voor de stad, die we niet kunnen en willen verplaatsen.
- De locaties langs de Schaardijk zijn niet beschikbaar omdat er op deze locatie een oeveraanpassing nodig is voor de nieuwe brug. Op en aan de nieuwe oever zal een rivierpark komen.

Boumanterrein
59, 64, Wijkraad Kralingseveer (WR2)

De wijkraad Kralingseveer vraagt om in de Omgevingsvisie de herinrichting met woningbouw van het braakliggende terrein -ook wel bekend als het Boumanterrein- aan de IJsselmondselaan in de Rotterdamse wijk Kralingseveer op te nemen.

De wijkraad Kralingseveer heeft al eerder verzocht om de Boumanlocatie in hun wijk te ontwikkelen. Onze eerdere reactie hierop is nog steeds van toepassing. Het Boumanterrein is een complexe opgave, mede gezien de ontwikkeling van de naastgelegen wijk Het Nieuwe Rivium (Capelle aan den IJssel) en de problematiek rond bodemdaling/fundering in Kralingseveer. Wij verwachten daarom dat veel tijd en onderzoek nodig is om tot een breed gedragen ontwikkeling van het terrein te komen. Afgezet tegen de grote hoeveelheid aan andere opgaven in het gebied, is er op korte termijn geen capaciteit om met deze opgave aan de slag te gaan. Gemeente en wijkraad zijn in gesprek om te kijken hoe we samen kunnen optrekken in de communicatie met de wijk over dit onderwerp.

Hoofdstuk 16.
Overige onderwerpen

1. Kosten en baten

Negatieve economische gevolgen brug
155, 208, 232, 252, 272

Meerdere mensen vrezen dat een nieuwe brug negatieve effecten heeft op de bedrijven in de haven van Rotterdam. De Maas is een rivier die Europa verbindt met de zee. Er zijn dus niet alleen effecten voor Rotterdam maar ook voor de rest van Nederland en Europa. Daarom vinden zij het belangrijk dat de uitwerking van de stadbrug zorgvuldig gebeurt. Zij wijzen op de sterke concurrentiepositie, die vast is gelegd in de akte van Mannheim en in het Europese corridorbeleid. En die sterkte concurrentiepositie mag niet worden geschaad door een brug. Een afwaardering van de vaarweg naar het achterland vinden zij onaanvaardbaar.

Uitgangspunt voor de stadsbrug is een 'vlot en veilig' te passeren brug, conform de daarvoor geldende richtlijnen. Er is geen sprake van afwaardering van de vaarweg en/of aantasting van de concurrentiepositie.

Vestiging nieuwe bedrijven
155

Iemand geeft aan dat bedrijven en kantoren die zich in de stad vestigen omdat er goede en snelle OV-verbindingen zijn. Een brug met een tram is niet zo snel en efficiënt als een metro. Dus zullen er minder bedrijven geïnteresseerd zijn om zich in dit gebied te vestigen.

Het vestigingsklimaat voor bedrijven is van verschillende factoren afhankelijk. Een goede bereikbaarheid is daarbij een van de factoren, die bepalen waar bedrijven zich vestigen. De OV-knooppunten in de Oostflank, Alexanderknoop, Kralingse Zoom, Stadionpark en Zuidplein, zijn locaties die gelegen zijn bij een metro- of treinstation. Met een hoogwaardige OV-lijn verbinden we deze locaties onderling en maken we ze nog aantrekkelijker. Een metrolijn is daarbij geen essentiële voorwaarde.

Huidige werkzaamheden
153

Iemand vraagt zich af of de investeringen en werkzaamheden aan de infrastructuur en rioleringen bij de eventuele aanleg van een tramlijn weer (deels) ongedaan worden gemaakt.

Op deze vraag is niet in algemene zin een antwoord te geven, dit is sterk afhankelijk van de locatie. Over het algemeen proberen we onderhoud aan infrastructuur en riool zo goed mogelijk te combineren met nieuwe investeringen, zoals aanpassingen aan wegen of de aanleg van een OV-lijn. We noemen dit werk-met-werk maken. Bij de aanleg van de nieuwe HOV-lijn tussen Zuidplein en Kralingse Zoom zullen we ook zoveel mogelijk werk-met-werk maken.

Kapitaalvernietiging
289

Iemand geeft aan dat door dit plan er sprake is van kapitaalvernietiging. Hij geeft hierbij een aantal voorbeelden zoals de intentie om Leonidas op korte termijn uit te breiden naar 7 velden conform het Ontwikkelplan Boszoom-Toepad 2022-2035, bestaande groene zone aan het Toepad weghalen en vervolgens op andere plekken in Rotterdam buurttuinen oprichten.

De ontwikkeling van de Oostflank is een ingewikkelde puzzel, die er inderdaad toe leidt dat we sommige functies moeten opheffen of verplaatsen. We hebben een grote opgave als stad; we staan voor de uitdaging 70.000 woningen te bouwen voor 2040. We willen iedereen een thuis bieden in de stad, maar tegelijkertijd is de ruimte schaars en hebben we te maken met een veelheid aan wensen. Verdichting is een complex vraagstuk, waar de wens voor een eigen koop- of huurwoning, meer groen, genoeg scholen en kinderopvang, maar ook bruisende horeca en cultuur, met elkaar in concurrentie zijn. Daarbij moeten we soms keuzes maken die het stedelijk belang dienen, maar waarbij we niet voorbijgaan aan de impact op de bewoners en organisaties die het treft.

Bij de ontwikkeling van de Oostflank zetten we in op 'goede groei'. Het bouwen van extra woningen is geen doel op zich; we willen graag dat de Oostflank als geheel een kwaliteitsimpuls krijgt. Daarbij hebben we gezocht naar de 'juiste functie op de juiste plek' en investeren we in een pakket kwaliteitsmaatregelen op het gebied van groen, sport, bereikbaarheid en voorzieningen. Om 'geldverspilling' te voorkomen hebben we met een Maatschappelijke en Economische effectstudie onderzocht in hoeverre de kosten opwegen tegen de baten. Uit deze effectstudie komt naar voren dat de totale maatschappelijke baten hoger zijn dan de kosten voor woningbouw, kwaliteitsmaatregelen en infrastructuur (stadsbrug met HOV-verbinding en station Stadionpark).

2. Fasering en realisatie

Tijdlijnen voor uitwerking
68, 196

Meerdere mensen vragen naar de planning van de uitwerking van de plannen, die staat niet in de Omgevingsvisie.

Dit is een terechte opmerking. We hebben geen planhorizon opgenomen. In de definitieve herziening Omgevingsvisie hebben we dit hersteld. We richten ons op uitvoering van de planning voor 2040. In de gebiedsuitwerking Oostflank, deel 4 hebben we op hoofdlijnen een fasering van de verschillende gebieden opgenomen.

Uitvoeringsprogramma
250

Iemand vraagt naar de uitvoeringsprogramma's en vraagt om in die programma's duidelijke doelstellingen én ingrepen voor de verbetering van de leefomgeving op te nemen. Net zo duidelijk als nu de doelstellingen voor de woonopgave en de bereikbaarheid.

In de Oostflank streven we naar 'goede groei'. Als uitgangspunt hebben we vastgelegd dat verdichting (bouwen van meer woningen) en verbeteren van de bereikbaarheid altijd hand in hand met voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte en/of leefkwaliteit. Waar we verdichten, versterken we de stad. In de Gebiedsuitwerking Oostflank maken we deze verbeteringen concreet. Hierin vindt u de strategische agenda, waarin vier programma's (Energie, Mobiliteit, Sociaal en Klimaat & Water) en negen strategische projecten zijn benoemd. Een groot deel van deze programma's en projecten heeft betrekking op het verbeteren of toevoegen van groen, het verminderen van de negatieve impact van infrastructuur of het verbeteren van de voorzieningen in het gebied.

Raakvlakken MIRT en verstedelijking
247

Iemand vraagt hoe het MIRT project 'derde oeververbinding' en de stad projecten Oostflank, op elkaar aansluiten. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de ruimtelijke kwaliteit behouden blijft en dat de projecten elkaar versterken?

De partiële herziening van de Omgevingsvisie gaat zowel over de ontwikkeling van de Oostflank als over een nieuwe stadsbrug, met hoogwaardige OV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom en een permanent station Stadionpark. In de Omgevingsvisie en bijbehorende Gebiedsuitwerking beschrijven we een samenhangende visie, waarin verstedelijking en bereikbaarheid samen komen.

Ook in de volgende fases zullen we de bouw van woningen en de investeringen in bereikbaarheid in samenhang uitwerken. Om de hoeveelheid werk behapbaar te houden, zullen er waarschijnlijk wel verschillende projectteams worden gevormd voor de verschillende onderdelen. Maar op locaties waar verschillende ontwikkelingen bij elkaar komen, zullen de teams nauw samenwerken om te komen tot een goed ontwerp en een goede ruimtelijke inpassing in de stad.

Planning realisatie woningbouw
171*)

Iemand vraagt naar de planning van de realisatie van de woningen. Hij zou het jammer vinden als de volkstuinen worden opgeheven en een braakliggend stuk grond worden omdat er geen woningen worden gebouwd.

In de Gebiedsuitwerking Oostflank hebben we op hoofdlijnen een fasering uitgewerkt van de realisatie van de woningen. De komende jaren zal de planning per fase steeds preciezer worden en zullen de verschillende onderdelen zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. Onder andere om te voorkomen dat stukken grond onnodig lang braak liggen.

*) Zienswijze 171 wordt ondersteund door de indieners van zienwijzen 256, 178, 195

3. Exploitatie bedrijven

AWZI Kralingseveer
305

Hoogheemraadschap Schieland & Krimpenerwaard vraagt om verduidelijking van de in de visiekaart opgenomen verbinding/oversteek die is ingetekend over het terrein van de AWZI Kralingseveer. Van een openbaar toegankelijke route op/over het terrein van de AWZI kan wat geen sprake zijn vanwege de bedrijfsvoering en veiligheid.

Naar aanleiding van uw zienswijze halen we de verbinding over het terrein van de AWZI weg. Als in de toekomst herontwikkeling aan de orde is, willen we samen met u onderzoeken of een eventuele verbinding tot de mogelijkheden behoort.

ProRail
82

ProRail geeft aan dat in de Omgevingsvisie percelen zijn opgenomen die in eigendom zijn van Railinfratrust B.V./ProRail B.V. (verder te noemen "ProRail"). ProRail merkt in dit kader op dat deze percelen - zonder nadrukkelijke schriftelijke toestemming van ProRail - niet mogen worden gebruikt.

De Omgevingsvisie is een kaderstellend document op hoofdlijnen, waarin de gemeente haar ambities en visie op de fysieke leefomgeving vastlegt. De Omgevingsvisie is alleen bindend voor de gemeente, niet voor andere partijen. Alle ambities in de Omgevingsvisie vragen om verdere uitwerking, op basis waarvan besluitvorming plaatsvindt over haalbaarheid, financiële dekking en eventueel aanpassing van het bestemmingsplan/omgevingsplan. Deze visie heeft daarmee geen gevolgen voor de huidige bestemming van de percelen. Wij erkennen dat we ambities uitspreken die raken aan of betrekking hebben op percelen van ProRail. We gaan graag met ProRail in gesprek over de uitwerking van deze ambities.

ProRail geeft aan dat voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan rekening moet worden gehouden met het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegwet, waarnaar ProRail u kortheidshalve verwijst. Nadere informatie kunt u vinden via www.prorail.nl/samenwerken/vergunningen-aanvragen of contact opnemen met ProRail via het e-mailadres vergunningaanvraag@prorail.nl. ProRail merkt in dit kader nu reeds op dat onder de Omgevingswet - voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor - uw gemeente het bevoegde gezag is voor meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen verleend kan worden nadat ProRail haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven. Bij enkelvoudige aanvragen blijft de minister bevoegd gezag en zal ProRail namens de minister vergunning verlenen.

Hartelijk dank voor deze informatie. We gaan graag met u in gesprek over de verdere uitwerking van de ambities en zullen de beschreven procedure daarbij in acht nemen.

ProRail verzoekt de gemeente zorg te dragen dat gronden welke momenteel voorzien zijn van de bestemming Spoorwegdoeleinden of Railverkeer, deze bestemming ook in de toekomst zullen behouden. Ook verzoekt ProRail de gemeente om geen dubbelbestemmingen mogelijk te maken. Ook geeft zij aan dat de binnen het plangebied aanwezige rail gebonden gebouwen en ondergrondse infra, deel uitmakende van de hoofdspoorweginfrastructuur, al dan niet gelegen op percelen van ProRail, te allen tijde bereikbaar moeten zijn voor het spoorwegbeheer en/of voor hulpdiensten.

De Omgevingsvisie is een kaderstellend document op hoofdlijnen, waarin de gemeente haar ambities en visie op de fysieke leefomgeving vastlegt. De Omgevingsvisie is alleen bindend voor de gemeente, niet voor andere partijen. Alle ambities in de Omgevingsvisie vragen om verdere uitwerking, op basis waarvan besluitvorming plaatsvindt over haalbaarheid, financiële dekking en eventuele aanpassing van het bestemmingsplan/omgevingsplan. Deze visie heeft daarmee geen gevolgen voor de huidige bestemming van uw percelen. Wij erkennen dat we ambities uitspreken die raken aan of betrekking hebben op percelen van ProRail. We zijn en blijven graag met u gesprek over de uitwerking van deze ambities.

ProRail geeft aan dat de binnen het plangebied aanwezige onderstations niet mogen komen te vervallen. Deze onderstations zijn cruciaal voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor de berijdbaarheid van het spoor. Tevens verzoekt ProRail u ervoor zorg te dragen dat de onderstations - net als in de huidige situatie - te allen tijde bereikbaar zullen zijn voor onderhouds- en hulpdiensten. Met het oog op potentiële risico's voor het bouwen nabij of boven een onderstation dient rekening te worden gehouden met een afstand van 10 meter gemeten vanaf de gevels van het onderstation. In dit kader merkt ProRail aanvullend nog op dat de gereserveerde positie en bereikbaarheid van het op verzoek van uw gemeente (Feyenoord City) te verplaatsen onderstation en relaishuis niet mag worden beperkt door het geplande HOV-tracé Stadsbrug - Olympiaweg.

Hartelijk dank voor deze informatie. We zullen dit meenemen bij de verdere uitwerking van de plannen.

Concretiseer gevolgen voor bedrijven Schaardijk
138

De bedrijven aan de Schaardijk, waaronder Alphatron, vragen de gemeente om duidelijk te maken wat de gevolgen voor hun bedrijven zijn. Zij vragen dat in de definitieve versie van de Omgevingsvisie komt te staan dat er geen gevolgen zijn, want dat lijkt op de kaart zo te zijn. Alphatron vraagt of er gevolgen zijn voor de steiger die zij gebruikt.

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen is uitgebreid onderzoek verricht naar de vlotte en veilige doorvaarbaarheid van de verschillende onderzochte brugopties voor de scheepvaart. Omdat met de 6 onderzochte alternatieven nog geen vlot en veilig doorvaarbare brug kon worden aangetoond, is in het onderzoek bekeken welke mitigerende maatregelen nodig zijn om dit wel mogelijk te maken. Hieruit is gebleken dat 'rivierverruiming', oftewel het afgraven van de oever van een deel van Polder De Esch, een effectieve maatregel is omdat de pijler dan buiten de huidige vaargeul wordt geplaatst.
Deze maatregel is daarom opgenomen in het voorkeursalternatief en de effecten hiervan zijn beschreven in het MER. Het voorkeursalternatief voldoet daardoor wel aan de nautische vereisten. Het afgraven van een deel van de Polder De Esch is een

heftige ingreep, die impact heeft op de ruimtelijke en ecologische kwaliteit op de oever. Daarom hebben we besloten om in de vervolgfase te onderzoeken welke oeveraanpassing er precies nodig is en welke optimalisaties er mogelijk zijn door maatregelen op de vaarweg zelf.

Hoe de oeveraanpassingen er precies uit zullen zien en wat de gevolgen daarvan zijn, wordt nader uitgewerkt in de planning- en studiefase. De initiatiefnemers streven er daarbij naar om zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, de in het gebied gevestigde bewoners en bedrijven duidelijkheid te geven over de consequenties. Daarover blijven we graag met u in gesprek tijdens de verdere uitwerking van de plannen.

Het klopt dat de gevolgen van de inpassing van de stadsbrug en de benodigde oeveraanpassingen voor de steiger van Alphatron niet op te maken zijn uit de kaart in de ontwerp herziening Omgevingsvisie. De inpassingsmaatregelen en oeveraanpassing werken we uit in de planning- en studiefase. Dan blijkt ook of er gevolgen zijn voor de steiger van Alphatron. Net als tijdens de MIRT-verkenning zullen wij in de planning- en studiefase op reguliere basis met u in contact treden en in gesprek blijven over de voortgang en eventuele gevolgen.

Bereikbaarheid bedrijven Schaardijk
138

De bedrijven aan de Schaardijk (Alphatron, Van Oord Dredging and Marine Contractors BV en H. van Herk BV) vragen om de bereikbaarheid van hun bedrijven te garanderen, ook bij de realisatie van de plannen.

Een belangrijke doelstelling waaraan de voorgestelde maatregelen moeten bijdragen is het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid; voor het openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en via de weg.
In de verdere uitwerking van de plannen besteden we gedetailleerd aandacht aan de ontsluitingsmogelijkheden van De Esch en proberen we barrièrewerking in de wijk zoveel mogelijk te voorkomen door zorgvuldige inpassing van de maatregelen. Ook kijken we naar de doorstroming van het verkeer in de wijk en de wijk uit. Ook (het voorkomen van) verkeershinder tijdens de bouw zal in de planning- en studiefase en de voorbereiding van de realisatie nader worden onderzocht.

Afstemming tussen de verschillende projecten in de regio
138

Alphatron, Van Oord Dredging and Marine Contractors BV en H. van Herk BV vragen de gemeente om te zorgen voor afstemming met de plannen met de andere grote projecten die in de omgeving op stapel staan. Zij noemen als voorbeelden de renovatie van de Brienenoordbrug en de bouw van 5.000 woningen in het Rivium-gebied in de gemeente Capelle aan den IJssel.

In de volgende fase, de planning- en studiefase, werkenwe de plannen verder uit. We stemmen dan ook af met zogenoemde raakvlakprojecten (zoals genoemd in de zienswijze), zowel binnen als buiten de gemeentegrenzen van Rottetrdam. We kijken dan niet allene naar inhoudelijke raakvlakken, maar ook naar planning van uitvoering van de projecten.

4. Planschade

Waardedaling woningen door verstedelijking
47, 131, 140, 157, 158, 210, 246

Meerdere mensen maken zich zorgen over eventuele waardevermindering door de plannen voor verstedelijking, onder meer van de koophuizen aan de Drinkwaterweg en Watertorenweg.

De herziening van de Omgevingsvisie bevat nog geen concreet voorstel voor huizenblokken aan de Drinkwaterweg. In de herziening van de Omgevingsvisie is het westelijk deel van De Esch, waaronder de Drinkwaterweg, aangewezen als zoekgebied voor verdere verstedelijking. Dit betekent dat we in een nadere uitwerking gaan kijken op welke manier we woningen kunnen toevoegen in dit deel van De Esch.

In Nederland zijn de mogelijkheden voor schadevergoeding door planschade wettelijk vastgelegd. Planschade ontstaat als een huis of een stuk grond minder waard wordt door een bestemmingsplan (of straks omgevingsplan). Of er daadwerkelijk sprake is van planschade moet onderzocht worden, nadat een aanvraag voor planschade is ingediend. Het indienen van een aanvraag is pas aan de orde als het bestemmingsplan en/of de omgevingsvergunning onherroepelijk zijn. Dat is in deze fase van het project nog niet aan de orde.

Meer informatie over planschade is te vinden op:
Waar kan ik schadevergoeding aanvragen na planschade?

Of op de website van de gemeente:
Nadeelcompensatie aanvragen | Rotterdam.nl

Waardedaling woningen door de oeververbinding
6, 78*), 103, 110), 168, 239**

Meerdere mensen zijn bezorgd over een waardedaling van hun woning door de komst van de stadsbrug en vragen zich af hoe de gemeente hiermee om gaat.

In Nederland zijn de mogelijkheden voor schadevergoeding door planschade wettelijk vastgelegd. Planschade ontstaat als een huis of een stuk grond minder waard wordt door een bestemmingsplan. Of er daadwerkelijk sprake is van planschade moet onderzocht worden. Dat onderzoek wordt gedaan nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend. Het indienen van zo'n aanvraag is pas aan de orde als het omgevingsplan en/of de omgevingsvergunning onherroepelijk zijn.

Meer informatie over planschade is te vinden op:
Waar kan ik schadevergoeding aanvragen na planschade?

Of op de website van de gemeente:
Nadeelcompensatie aanvragen | Rotterdam.nl

*) Zienswijze 78 wordt ondersteund door de indiener van zienswijze 176
**) Zienswijze 110 wordt ondersteund door de indieners van zienswijzen 172, 237, 117, 124, 161, 168, 178, 209, 234, 237, 264, 287

Compensatie meegenomen in bekostiging plannen
246

Iemand vraagt zich af of de kosten voor het compenseren van de waardevermindering van appartementen meegenomen is in de plannen.

In Nederland zijn de mogelijkheden voor schadevergoeding door planschade wettelijk vastgelegd. Planschade ontstaat als een huis of een stuk grond minder waard wordt door een bestemmingsplan (of straks omgevingsplan). Of er daadwerkelijk sprake is van planschade moet onderzocht worden, nadat een aanvraag voor planschade is ingediend. Het indienen van een aanvraag is pas aan de orde als het bestemmingsplan en/of de omgevingsvergunning onherroepelijk zijn. Dat is in deze fase van het project nog niet aan de orde.

Meer informatie over planschade is te vinden op:
Waar kan ik schadevergoeding aanvragen na planschade?

Of op de website van de gemeente:
Nadeelcompensatie aanvragen | Rotterdam.nl

Schade door verzakking

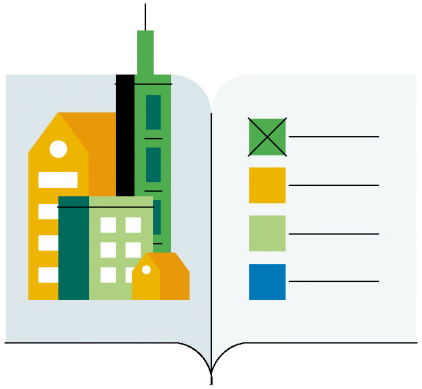
152

Iemand vraagt of de schade veroorzaakt door mogelijke verzakkingen en/of scheurvorming door bouwwerkzaamheden worden vergoed.

Belangrijk gegeven is dat er kan worden aangetoond dat er een relatie is tussen de schade en de uitgevoerde werkzaamheden. Als dat aantoonbaar het geval is, gaan we ervan uit dat deze schade inderdaad worden vergoed. Dit hangt echter wel sterk af van de specifieke situatie. Mocht dit aan de orde zijn, dan gaan we daarover graag in overleg.

Hoofdstuk 17. Specifieke punten Wijkraden

In dit hoofdstuk gaan we in op ingediende zienswijzen van specifieke wijkraden, die niet in andere hoofdstukken aan de orde zijn geweest.



Wijkraad Het Lage Land-Prinsenland en 's-Gravenland

WR0

Herontwikkeling Alexanderknoop

Inmiddels ligt er de Gebiedsvisie Alexanderknoop, aansluitend op de herziening Omgevingsvisie, die ook Koperstraat en de Hoofdweg omvatten. Herontwikkeling ligt in de rede, als werk- en winkelgebied en als nieuwe woonlocatie.

Wij delen uw zienswijze op dit punt. De inhoud van de gebiedsvisie Alexanderknoop en de herziening van de Omgevingsvisie voor de Oostflank sluiten inhoudelijk op elkaar aan en beschrijven dezelfde koers voor het brede gebied tussen het Terbregseplein, de A20, de Hoofdweg en de grens met Capelle aan den IJssel.

Meerjareninvesteringsplan om compensatie vorm te geven

De verdichting is al lang ingezet. Bewoners maken zich zorgen over hun woongenot, leefbaarheid, bereikbaarheid e.d. Hun tuinstad wordt een stadsdeel waarmee het wordt ingelijfd in de grootstedelijke problematiek. We verliezen daarmee een rustig en aantrekkelijk woongebied en daarmee bewoners aan omliggende gemeenten. Het verlies zal moeten worden gecompenseerd omwille van leefbaarheid en het behoud van een aantrekkelijk woongebied. De gemeente zal daartoe een meerjareninvesteringsplan moeten opstellen. Het wijkakkoord kan als basis dienen en zou verder moeten worden verdiept samen met de partners in de wijk.

In de herziening Omgevingsvisie en de Gebiedsuitwerking Oostflank hebben we diverse maatregelen opgenomen om te zorgen dat leefbaarheid

en aantrekkelijkheid van het gebied versterkt wordt. De Omgevingsvisie is plan op hoofdlijnen en zal de komende jaren inderdaad verder uitgewerkt moeten worden in concrete projecten. Graag werken we hierin samen met de wijkraad.

VTV Ommoord

U geeft aan dat er in Rotterdam geen mogelijkheden zijn voor een andere locatie voor VTV Ommoord. Wij verzoeken u dit te onderzoeken. VTV is een bloeiende vereniging. Er is behoefte aan deze vorm van gemeenschap. Door het opheffen van een volkstuin t.b.v. sport neemt per saldo de ruimte om te recreëren af. Om deze redenen doen wij een dringend beroep op u er alles aan te doen om VTV als vereniging te behouden. Wij vragen uw inspanning om deze vereniging in zijn geheel naar een andere locatie te laten verhuizen.

Het opheffen van de volkstuinen compenseren we onder andere met de aanleg van nieuwe buurt- en nutstuinen. Hiermee komen we (gedeeltelijk) tegemoet aan de behoefte aan tuinieren en ontmoeting. In vergelijking met volkstuinen is het positief dat buurt- en nutstuinen in de praktijk intensiever worden gebruikt. Dit past bij de noodzaak om de beperkte ruimte in de stad, ook de groene ruimte, steeds intensiever te benutten. Uiteraard realiseren we ons wel dat een buurt- of nutstuin niet dezelfde waarde of functie heeft als een volkstuinvereniging en het verlies niet volledig kan compenseren. Binnen de huidige stadsgrenzen zien we geen mogelijkheden om nieuwe volkstuincomplex(en) te realiseren op een andere locatie.

Graag werken we in overleg met de volkstuinverenigingen aan een eerlijke (financiële) compensatieregeling. We staan daarbij open voor diverse oplossingen. Er valt bijvoorbeeld te denken aan financiële compensatie en/of een voorrangsregeling op andere complexen. Daarbij zullen we als dat gewenst is volkstuinverenigingen ondersteunen bij het vergroten van hun capaciteit door nieuwe tuinen op bestaande complexen te realiseren, bijvoorbeeld door een slimmere indeling van huidige complexen of kleine uitbreiding aan de randen van de complexen. Ook kijken we naar wat er nodig is om te zorgen dat de parken netjes, leefbaar, betaalbaar en bruikbaar blijven tot het definitieve moment van opheffen (na 2033).

Wijkraad Oosterflank

WR5

Winkelcentrum Alexander en omringend gebied

Wij maken ons zorgen om de grote afname bezoekers van winkelcentrum Alexandrium en de toenemende leegstand in het winkelcentrum en omringend gebied. Met economische achteruitgang als gevolg. Wij zijn blij met meer woningen in dit gebied, maar vrezen echter dat toekomstige bewoners niet voldoende kunnen bijdragen aan de vitaliteit van het Alexandrium. In de huidige plannen wordt naar onzes inziens een ontwikkelkoers gesuggereerd die moeilijk realiseerbaar is. Er zal geïnvesteerd moeten worden in een aantrekkelijke buitenruimte, verbinding tussen verschillende plekken en de bereikbaarheid van het gebied (bereikbaarheid station voor fietsers, bussen, kruising Hoofdweg, Prins Alexanderlaan en metrolijn). Deze punten worden onvoldoende belicht.

Wij delen uw zorg over de toekomst van het winkelcentrum Alexandrium. Dit is ook een van de aanleidingen om een lange termijnvisie voor dit gebied op te stellen. De herziening van de Omgevingsvisie en de gebiedsvisie Alexanderknoop zijn plannen op hoofdlijnen voor de lange termijn. Het waarborgen van de vitaliteit van het Alexandrium is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de (private) eigenaren.

De huidige renovatie van Alexandrium I door Klepierre is daarin een goede stap. De gemeente is en blijft in contact met Klepierre over de stand van zaken en de strategie voor de middellange en lange termijn. Voor de Megastores (Alexandrium II) geldt dat deze onlangs door eigenaar CBRE verkocht zijn aan het Belgische bedrijf Retail Estates. De gemeente treedt ook met dit bedrijf in contact over hun strategie in relatie tot de visie van de gemeente op de Alexanderknoop.

Voorzieningenniveau Alexanderknoop

Wij verzoeken de gemeente om in de Oostflank en specifiek de Alexanderknoop, de groei van voorzieningen (zoals buurtwinkels, voldoende parkeergelegenheid, huisartsen(praktijken), scholen en kinderopvang, culturele en maatschappelijke functies) en vergroening mee te nemen. Ook zien wij graag dat u zorgt voor betere aansluiting zorgen tussen het bestaande en toekomstige woongedeelte om de sociale cohesie te vergroten.

Om inzicht te krijgen in de omvang van de benodigde voorzieningen met het oog op de toekomstige ontwikkelingen hebben we in de voorliggende visie gewerkt met de gemeentelijke referentiewaarden maatschappelijke voorzieningen. Voor deze voorzieningen reserveren we dan ook ruimte in de visie. Waar welke voorziening precies een plek krijgt, is in deze fase van het planproces nog niet te zeggen.

Aan de exacte uitwerking moet nog verder worden gewerkt. Die uitwerking vindt niet plaats voor de hele Oostflank, maar per deelgebied. Wel kunnen we zeggen dat de grote, stedelijke voorzieningen vooral op de knooppunten – die we omvormen tot complementaire stedelijke centra – een plek zullen krijgen. De Alexanderknoop speelt daar een belangrijke rol in. Voorzieningen met een functie op wijk- of buurtniveau zullen we zoveel mogelijk in de woonwijken zelf realiseren en afstemmen op het functioneren van de huidige voorzieningen.

Inrichting Alexanderplein

Het Alexanderplein vervult in de Alexanderknoop de rol van centraal plein en ontmoetingsplek, maar is beperkt geschikt voor die rol. Het plein en de omgeving zijn kaal, niet uitnodigend en missen voorzieningen. Naast de herindeling van het plein heerst in de wijk de behoefte voor ontmoetingsplekken, net als ruimte voor culturele ontwikkelingen.

Wij delen uw analyse over de huidige situatie zoals we aangeven in de gebiedsvisie Alexanderknoop. Met het stadsproject Alexanderplein zetten we de eerste stap richting van herontwikkeling van de Alexanderknoop tot een vitaal binnenstedelijk woon- en werkmilieu zijn voorzieningen en een hoogwaardige openbare ruimte speerpunten.

Wijkraad Bloemhof

WR3

Plannen Bloemhof en Hillesluis afzonderlijk weergeven in visie

Wij denken dat het voor bewoners en belanghebbenden erg behulpzaam zou zijn om de opgave voor Bloemhof en Hillesluis per wijk afzonderlijk weer te geven in plaats van zoals nu gecombineerd als één geheel. Dit zou in de visie aangepast moeten worden.

Wij begrijpen uw vraag om Bloemhof en Hillesluis in de gebiedsuitwerking Oostflank als afzonderlijke wijken te presenteren, vanwege de verschillen tussen beide wijken. Wij kiezen er in de gebiedsuitwerking bewust voor om beide wijken in samenhang te tonen, met name om de nieuwe HOV-verbinding over de Strevelsweg goed te kunnen weergeven. Dit is immers een van de dragende ingrepen van de plannen voor de Oostflank. In de verdere uitwerking zullen de opgaven per wijk, per buurt of per project worden verder opgepakt, passend bij de schaal van de opgave en het karakter van het gebied. We zullen dit nog expliciet vermelden in deel 3 Deelgebieden van de gebiedsuitwerking Oostflank.

Bloemhof niet meenemen in de Omgevingsvisie Oostflank

De verbindende factor in de visie is de derde stadsbrug en de daarbij behorende HOV-verbinding. Gegeven de ontwikkelingen die geschetst worden is voor Bloemhof de derde stadsbrug van ondergeschikt belang. Voor onze bewoners zijn de ontwikkeling met betrekking tot de situering van de HOV-verbinding, de funderingsproblematiek en de verduurzaming veel belangrijker. Daarnaast zijn er een aantal connecties met delen van aanliggende wijken die niet aan bod komen in deze visie. Het is dan ook met nadruk geen integrale visie die gepresenteerd wordt met betrekking tot de ontwikkeling van onze wijk. De vraag is dan ook of Bloemhof beter af is door als onderdeel van de Oostflank gezien te worden. Daarom adviseren om onze wijk niet meer met de trajecten voor de Oostflank mee te nemen.

Wij begrijpen uw frustraties over de verschillende visies en processen die in uw wijk spelen. Helaas is het niet mogelijk om Bloemhof weg te laten uit deze partiële herziening van de Omgevingsvisie voor de Oostflank. De wijk is immers onderdeel van het gebied en wordt ook direct beïnvloed door de komst van de nieuwe HOV-lijn tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Over de verdere uitwerking van de verschillende opgaven gaan we graag met u in overleg. Daarbij willen we ook kijken hoe we het aantal (overlappende) processen zo veel mogelijk kunnen beperken.

Verkeersontwikkeling op de as Posthumalaan-Maashaven-Dordtselaan blijft onbenoemd

Onderdeel van de Oostflank zijn de ontwikkelingen rondom ‘Hart van Zuid’. Naast de plankaart zijn er de ontwikkelingen op Katendrecht, Wilhelminapier en in de Rijnhaven alsmede in de Afrikaanderwijk. Te verwachten valt dat het verkeer over de as Posthumalaan-Maashaven-Dordtselaan-Strevelsweg’, die langs onze wijk loopt, hierdoor toe zal nemen. Deze problematiek blijft onbenoemd, maar zal wel de nodige invloed gaan krijgen. Niet alleen op de bereikbaarheid, maar ook op leefbaarheidsaspecten zoals luchtkwaliteit en geluid, onderwerpen die wel voor delen van het plangebied besproken worden in de verkenningen.

Het grootste deel van de as Posthumalaan-Maashaven-Dordtselaan valt buiten de scope van de Oostflank. De door u geschetste problematiek krijgt nadrukkelijk een plek in de Koers Op Zuid, waarin voor heel Zuid een perspectief voor de lange termijn wordt geschetst.

Wij missen plan van aanpak en stappenplan voor Bloemhof

Enkele passages uit uw documenten maken duidelijk dat er in sommige stukken van Bloemhof ingrijpende keuzes te verwachten zijn. Wij missen een plan van aanpak is, welk stappenplan daarbij hoort en wat de positie van bewoners en ondernemers daarbij is. Deze punten ontbreken in elk opzicht, terwijl mensen wel een houvast gegeven zal moeten worden. Op basis van onze ervaring hebben wij weinig vertrouwen in de gemeentelijke organisatie. Sterker nog, wij hebben de overtuiging hebben dat de organisatie niet in staat is dit proces op goede wijze vorm te geven.

We signaleren inderdaad dat er opgaven spelen in Bloemhof. Ook constateren we dat er een aanpak moet komen waar de gemeente een rol heeft. Op 10 oktober jl. hebben we de eerste stap gezet met de besluitvorming over Toekomstbestendig Bloemhof. In het vervolgproces werken we nauw samen met de wijkraad, onder andere om te zorgen dat we de bewoners in de wijk op een goede manier informeren en betrekken bij de ontwikkelingen.

Bewoners en eigenaren meer inzicht geven over de problematiek in de wijk

Er liggen veel open eindjes. Veel verantwoordelijkheid wordt naar bewoners en eigenaren doorgeschoven. Het zou zeer nuttig zijn om in het traject naar 2040 voor bewoners en eigenaren op punten van funderingsherstel, verduurzaming en woningverbetering behalve persoonlijk contact ook voorlichtingsavonden te organiseren over de mogelijkheden die er zijn en op welke overheidsregelingen zij kunnen terugvallen.

Bedankt voor uw advies over voorlichtingsavonden en persoonlijk contact. De aanpak voor de problematiek in Bloemhof wordt niet verder uitgewerkt in de Omgevingsvisie, maar in het onlangs gepresenteerde plan voor Bloemhof Toekomstbestendig.

Hoofdstuk 18. Raakvlakken met andere projecten

Feyenoord City
34, 63, 84, 144, 193, 249, 290

Meerdere mensen vragen om in de documenten De Kuip op de juiste (huidige) positie weer te geven en het stadion dat Feyenoord City wilde bouwen weg te laten. Iemand vraagt de gemeente te bevestigen dat er geen ontwerpactiviteiten verricht worden voor een nieuw te bouwen stadion. Een ander vindt het belangrijk dat Rotterdam in de toekomst als mooiste stad van Nederland ook het mooiste stadion van Nederland heeft.

In de herziening van de Omgevingsvisie houden we geen rekening met een nieuw stadion voor Feyenoord. We gaan uit van het huidige stadion De Kuip. Dit staat ook op die manier op de kaart.
De gemeente Rotterdam werkt aan een nieuw masterplan voor Feyenoord City. Daarin komt een andere invulling voor de Waterkant. Wij werken op dit moment niet aan een nieuw stadion.

Feyenoord heeft in 2021 aangegeven in De Kuip te blijven spelen. Op dit moment is er geen initiatief voor een nieuw stadion. In de Oostflank houden we daarom geen rekening met een nieuw stadion.
Eventuele aanpassingen aan De Kuip is de verantwoordelijkheid van Stadion Feijenoord NV, de eigenaar van het stadion. Mochten er plannen voor aanpassingen aan het stadion zijn, dan houden wij daar rekening mee als we de plannen voor Stadionpark en de Stadiondriehoek uitwerken.

Motorstraatgebied
Wijkraad Vreewijk WR4

Wijkraad Vreewijk vindt het een uitdaging om een goed beeld te krijgen van de plannen voor het Motorstraatgebied, 1 van de 11 buurten van Vreewijk. Bewoners van deze buurt vragen meer duidelijkheid over de specifieke plannen voor dit gebied.

In 2021 is de ontwikkelvisie Motorstraatgebied vastgesteld. Hierin staan de ambities voor de ontwikkeling van dit gebied. In de herziening van de Omgevingsvisie is de inhoud van de ontwikkelvisie Motorstraatgebied het uitgangspunt. We stellen voor dat we de wijkraad binnenkort een toelichting geven op de stand van zaken van de plannen.

Hart van Zuid
Wijkraad Bloemhof WR3

Wijkraad Bloemhof krijgt regelmatig klachten over de bereikbaarheid van winkelcentrum Zuidplein voor minder validen. De entree is vaak geblokkeerd door fietsen. De wijkraad wil graag met de gemeente in gesprek over oplossingen.

Dit probleem is bij ons bekend. De directe entree van het winkelcentrum wordt inderdaad soms geblokkeerd door verkeerd geparkeerde scooters en fietsen. We proberen hier zoveel mogelijk op te handhaven, zowel vanuit de gemeente als vanuit het winkelcentrum zelf.

Onlangs hebben we onder het metrostation een tijdelijke fietsenstalling gemaakt. Op de langere termijn zal het metrostation worden opgeknapt en dan komt er een permanente, nieuwe fietsenstalling.
Om de verbindingen vanuit de omliggende wijken naar Zuidplein te verbeteren, zou de Pleinweg en/of Strevelsweg aangepast moeten worden. Een herinrichting van (delen) van deze straten doen we in combinatie met de aanleg van de nieuwe openbaarvervoerlijn tussen Zuidplein en Kralingse Zoom. Deze plannen moet nog uitgewerkt worden. De wijkraad en de omgeving worden hierbij betrokken.

Winkelcentrum Lage Land
254

Iemand vraagt de gemeente om nog eens naar de Ontwikkelvisiekaart, Uitgangspunten Ontwikkelstrategie en Overzicht aantallen te kijken, en dan met name voor de omgeving winkelcentrum Lage Land. Zij stellen voor om beter weer te geven dat het hier voornamelijk om de korte termijn (Fase 1) gaat.

De ontwikkeling van Lage Land zal over een langere periode, via kleinere projecten worden opgepakt. Het klopt dat sommige van de deelprojecten ook al op korte termijn kunnen gaan spelen. We zullen deel 4 van de Ontwikkelstrategie hierop aanpassen.

Brugaanlanding en ontwikkeling van de Waterkant
193

Iemand wijst op de fasering van de projecten stadbrug, en dan vooral de aanlanding op de zuidoever, en de ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling Waterkant. Deze 2 projecten raken elkaar en kunnen elkaar negatief beïnvloeden.

We zijn het ermee eens dat de projecten elkaar raken en dat de ontwerpen in nauwe samenhang uitgewerkt moeten worden. Daarbij zijn er niet alleen risico's, maar ook kansen om beide projecten elkaar te laten versterken. Degenen die aan de projecten werken, hebben goed overleg met elkaar.

Afstemmen andere grote projecten
138

Iemand wijst op andere grote projecten die in de omgeving spelen, waaronder de renovatie van de Van Brienenoordbrug en de voorgenomen bouw van 5.000 a 6.000 woningen in het Rivium-gebied in de gemeente Capelle aan den IJssel. Hij vindt een goede afstemming tussen de projecten erg belangrijk, ook voor de bedrijven in het gebied.

In de planning van de uitvoering zal rekening worden gehouden met andere grote werkzaamheden om de hinder zoveel mogelijk te beperken. De realisatie van de hele uitwerking van de Oostflank vindt plaats in fasen, verspreid over een periode van 15 tot 20 jaar. De realisatie van de stadsbrug is nog niet voorzien op korte termijn, omdat nu eerst nog de planning- en studiefase plaatsvindt.

Deel C

Advies Commissie m.e.r.

1. Inleiding

De gemeenteraad heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) om advies gevraagd over de Aanvulling ROER en het MER MIRT. Deze onafhankelijke Commissie beoordeeld de kwaliteit van de milieu-informatie. Zij neemt geen besluiten en maakt ook geen rapporten. We hebben de adviezen van de Commissie op 21 september 2023 ontvangen. Zie www.commissiemer.nl/adviezen voor de volledige teksten. Het betreft adviezen 3677 en 3439.

We stellen het zeer op prijs dat de Commissie m.e.r. goed naar de kwaliteit van de milieu- en omgevingseffect onderzoeken heeft gekeken. De ontwikkeling van de Oostflank en de realisatie van een nieuwe stadsbrug, OV-verbinding en treinstation zijn complexe projecten, waarbij veel aspecten en afwegingen een rol spelen. Voldoende aandacht voor de effecten op leef- en omgevingskwaliteit vinden we belangrijk om afgewogen besluiten te nemen en deze ontwikkelingen op een goede manier mogelijk te maken. Dat is de manier waarop we goede groei van de stad waarmaken. De Omgevingsvisie legt de ambities op hoofdlijnen vast. Hierbij past dat nog niet alle aspecten tot in detail uitgewerkt en op hun effect beoordeeld zijn. In de gebiedsontwikkelingen en de planning- en studiefase van de stadsbrug, nieuwe openbaarvervoerlijn en station Stadionpark is de uitwerking van deze thema's en vraagstukken noodzakelijk en gebruikelijk. Hierbij horen ook gedetailleerdere milieu- en omgevingseffectonderzoeken, als input voor de bestuurlijke besluitvorming over deze fases.

2. Hoofdpunten van het advies MER MIRT-verkenning

In haar advies over het MER MIRT-verkenning vraagt de commissie aandacht voor 2 hoofdonderwerpen:

- Geen alternatieven die inspelen op schrappen nieuw stadion.
  De Commissie geeft in haar advies aan dat in alle alternatieven is uitgegaan van de komst van een nieuw stadion langs en gedeeltelijk in de Nieuwe Maas, als onderdeel van het plan 'Feyenoord City'. Hiervoor moest de vaarweg worden versmald. Het vervallen van het stadion geeft een andere referentiesituatie en nieuwe mogelijkheden voor een oeververbinding met mogelijk minder negatieve effecten op scheepvaartveiligheid, waterveiligheid, leefkwaliteit en natuur.
- Uitvoerbaarheid brugalternatieven en keuze voorkeursalternatief onvoldoende onderbouwd. De Commissie vindt dat de brugalternatieven leiden tot onder andere knelpunten voor de scheepvaart en het Natuurnetwerk Nederland. Het toelaten van autoverkeer kan bovendien conflicteren met de (gemeentelijke) ambities voor een veilige gezonde leefomgeving. Het is onzeker of deze knelpunten oplosbaar zijn, waardoor de uitvoerbaarheid van deze alternatieven (waaronder het voorkeursalternatief) niet is aangetoond. Ook is niet duidelijk welke randvoorwaarden en maatregelen (inclusief de kosten daarvan) daarvoor nodig zijn en wat daarvan de effecten zijn.

Reactie op hoofdpunten van het advies MER MIRT-verkenning

In deze paragraaf gaan we puntsgewijs in op de hoofdpunten uit het advies van de Commissie. We herkennen de genoemde onderwerpen als belangrijke punten.

Schrappen stadion, en uitvoerbaarheid 'brugalternatieven en voorkeursalternatief

Over de nieuwe stadsbrug is er een Addendum Stadsbrug opgesteld als aanvulling op het MER MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. In dit addendum staat wat het niet doorgaan van het stadion Feyenoord City betekent voor de mogelijkheden voor een stadsbrug. Hiervoor maken we gebruik van onderzoek dat is gedaan voor het MER voor het bestemmingsplan Feyenoord City, en het MER van de MIRT-verkenning Oeververbindingen. Ook maken we gebruik van recente inzichten over de nautische inpasbaarheid van een brug in de situatie zonder nieuw Feyenoordstadion.

In het addendum is gekeken naar het effect van het Feyenoordstadion op:

- Nut en noodzaak van de maatregelen
- Locatie van de oeververbinding
- Type oeververbinding (brug of tunnel)
- Mogelijkheden voor inpassing op de zuidoever
- Type HOV-verbinding
- Tracékeuze HOV-verbinding
- Station Stadionpark

In het addendum concluderen we dat het niet doorgaan van het stadion Feyenoord City geen andere of extra realistische alternatieven geeft, die we hadden moeten onderzoeken. En dat het niet doorgaan van het stadion geen impact heeft op de effecten, zoals onderzocht in het MER van de MIRT-verkenning.

Ook is gekeken naar het maken van een grotere vaste overspanning, omdat meer ruimte aan de zuidzijde lijkt te ontstaan door het wegvallen van het stadion zelf en de landaanwinning die nodig was voor het stadion. Maar een grotere vaste overspanning blijkt geen oplossing voor de nautische opgaven, omdat de plek van de pijler aan de noordzijde bepalend is voor de vlotte en veilige doorvaart onder het vaste brugdeel.

De brug heeft een beweegbaar deel ('de klep'). Hier moeten schepen doorheen die niet onder het vaste deel van de brug door passen. Deze klep kan op 3 plekken komen: vlak bij de noordoever, in het midden van de brug of vlakbij de zuidoever. Het voorkeursalternatief gaat uit van een klep vlak bij de noordoever. Dit past bij de Richtlijn Vaarwegen en bij de huidige scheepvaartbewegingen. In het addendum gaan we in op de andere 2 plekken en waarom die minder logisch zijn.

De knelpunten die in de MIRT-verkenning Oeververbindingen geconstateerd zijn voor een vlot en veilige doorvaart, zouden ontstaan als we een pijler aan de noordzijde in het water plaatsen. Hierdoor wordt de ruimte beperkt die nu door de scheepvaart wordt gebruikt en dat is niet toegestaan. De oplossing is aan de noordzijde meer ruimte in het water maken. Een effectieve maatregel om de brug veilig te maken - een vlot en veilig te passeren brug - is een oeveraanpassing tot maximaal 175 meter waarbij de middenpijler (tussen het vaste en beweegbare deel) buiten het huidige vaarwater kan komen te staan.

Voor de vaste overspanning is duidelijk dat er met het plaatsen van de middenpijler buiten het huidige vaarwater en het plaatsen van de zuidelijke pijler buiten de huidige begrenzing van de vaargeul – en daarmee tevens buiten het huidige gebruikte vaarwater – sprake is van een brugverbinding die voor wat betreft het vaste brugdeel recht doet aan het belang van deze vaarwegverbinding als hoofdtransportas en cruciale schakel voor het goederenvervoer vanuit het havengebied naar Duitsland en verder. In de planning- en studiefase wordt de optimale oriëntatie van de brug ten opzichte van de (bocht in de) vaarweg verder uitgewerkt. Ook wordt bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart getoetst of de uitwerking van het voorkeursalternatief nog steeds voldoet aan de internationaal geldende afspraken over de Rijnvaart.

In de planning- en studiefase wordt het beweegbaar deel van de brug verder wordt onderzocht. Daarbij gaan we uit van een beweegbaar deel van 60 meter breed. Zowel voor de uitwerking van het beweegbaar deel van de brug als voor de oeveraanpassing bij De Esch wordt rekening gehouden met voldoende wachtplaats. Dit is in lijn met het advies van de Commissie m.e.r. .

Op basis van het Addendum Stadsbrug concluderen wij dat de keuze voor een multimodale stadsbrug op deze locatie als voorkeursalternatief ook op basis van aanvullend onderzoek overeind blijft. Daarnaast concluderen we dat er voldoende ruimte en perspectief is om in de planning- en studiefase te komen tot een vlotte, veilige en maakbare brugverbinding. Daarbij zal het nog steeds nodig zijn om een oeveraanpassing te doen aan Polder De Esch. De exacte omvang van deze aanpassing zullen we in de planning- en studiefase verder uitwerken, waarbij we de aanpassing zo klein mogelijk laten zijn én zorgen voor een volwaardige compensatie. Wij concluderen dat een stadsbrug met een bewegend deel aan de zuidzijde geen realistische variant is om verder te onderzoeken.

Effecten op Natuurnetwerk Nederland (NNN)

In het MER MIRT-verkenning Oeververbindingen zijnde effecten op Polder De Esch (NNN) kwalitatief in beeld gebracht. Dat is passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning en levert voldoende beslisinformatie om een voorkeursalternatief te bepalen. Onderzoek naar de exacte omvang van de effecten is pas mogelijk op basis van het definitieve ontwerp in planning- en studiefase.

3. Hoofdpunten van het advies Aanvulling ROER

In haar advies over de Aanvulling ROER Oostflank vraagt de Commissie aandacht voor de volgende hoofdonderwerpen:

- Keuze voor oeververbinding onvoldoende onderbouwd. De Commissie geeft aan dat er nog geen formeel besluit is genomen over de oeververbinding en dat er meerdere alternatieven zijn onderzocht. Het OER gaat echter uit van een bestuurlijke voorkeur voor een brug met tramverbinding en voorzieningen voor langzaam en (beperkt) autoverkeer. Daardoor draagt het OER niet bij aan integrale en samenhangende besluitvorming over de oeververbinding en de ontwikkeling van de Oostflank. Daarnaast is de uitvoerbaarheid van dit alternatief onvoldoende aangetoond en is geen rekening gehouden met het vervallen van het nieuwe stadion, dat deels in de rivier zou komen.
- Langetermijnrisico's water en bodem onvoldoende meegenomen. De Commissie geeft in haar advies aan dat voor de herverdeling van functies binnen het plangebied in de alternatieven vooral is gekeken naar de korte termijn: de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen. De gevolgen voor de lange termijn en voor de wijdere omgeving krijgen te weinig aandacht. De verstedelijking moet plaatsvinden in een kwetsbaar gebied met veel uitdagingen en onzekerheden. Vooral randvoorwaarden vanuit de ondergrond en de rivier (bodem en water) zijn waarschijnlijk bepalend, mede vanwege de gevolgen van klimaatverandering en bodemdaling. Deze randvoorwaarden zijn echter niet bepalend geweest voor het ontwerp van de alternatieven.
- Ambities voor gezondheid en leefbaarheid onvoldoende meegenomen.
  De Commissie merkt in haar advies op dat de alternatieven 'Concentreren' en 'Spreiden' vooral ontwikkeld zijn vanuit de verstedelijkingsopgave. Ambities op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid hebben hierin geen (herkenbare) rol gespeeld. De gemeente hecht hier juist veel waarde aan in haar Omgevingsvisie (2021).

Reactie op hoofdpunten van het advies Aanvulling ROER

In deze paragraaf gaan we puntsgewijs in op de hoofdpunten uit het advies van de Commissie.

Keuze voor oeververbinding

De aanvulling ROER baseert zich op het bestuurlijk gekozen alternatief voor een brug met HOV-verbinding met tramkwaliteit, fietsers en voetgangers en (beperkt) autoverkeer. Deze keuze is door de bestuurders gemaakt in het BO MIRT in het najaar van 2022 mede op basis van een MER, waarin verschillende alternatieven voor de stadsbrug en HOV-lijn zijn onderzocht. Alle alternatieven zijn ook beoordeeld op de samenhang met de verstedelijkingsopgave. Vervolgens zijn we van deze keuze uitgegaan voor de Aanvulling ROER. Deze getrapte werkwijze is wenselijk zodat er gerichte onderzoeken gedaan kunnen worden. Dit levert op zijn beurt duidelijke beslisinformatie op. Als er alternatieven worden onderzocht die variëren op heel veel aspecten, dan zijn er zoveel aannames in de milieuonderzoeken dat deze minder betrouwbaar worden.

Langetermijnrisico's water en bodem

Wij onderschrijven het belang van de vraagstukken op het gebied van bodem en water. We zijn hiermee aan de slag, wetend dat er nog veel uitwerkingsvragen zijn. Dat geldt ook voor de verdere uitwerking van het nationaal en provinciaal beleid op dit onderwerp. De uitwerking van de plannen voor de Oostflank pakken we op in overleg met de opstellers van de richtlijn 'bodem en water sturend' van het Ministerie van Infrastructuur en Water en onze eigen expertise vanuit het Rotterdams Weerwoord.

Delen van de Oostflank zijn kwetsbaar als gevolg van klimaatverandering, de gesteldheid van de bodem en uitdaging op het gebied van water. Daarbij hanteren we de insteek dat de voorgenomen ontwikkeling van de Oostflank een grote kans biedt om de (deels al bestaande) opgaven op het gebied van bodem en water aan te pakken. In de Aanvulling ROER en in de gebiedsuitwerking Oostflank besteden we daarom veel aandacht aan dit vraagstuk. Zo hebben we in de Aanvulling ROER 2 specifieke subvarianten voor bodem en water onderzocht. Dit heeft geholpen om het voorkeursmodel samen te stellen met de juiste maatregelen op het gebied van bodem en water.

Hierdoor hebben bodem en water een stevige plek in de gebiedsuitwerking en herziening Omgevingsvisie, onder andere via een aparte gebiedskeuze 'bodem en water sturend' en via maatregelen op het gebied van klimaatadaptief ontwikkelen, groen en water. Met deze uitgangspunten leggen we een goede basis voor de verdere uitwerking in deelgebieden en gebiedsontwikkelingen, waarin dit thema blijvend aandacht krijgt.

Ambities voor gezondheid en leefbaarheid

We delen het advies van de Commissie m.e.r. dat gezondheid en leefbaarheid belangrijke thema's zijn, die vragen om een stevige verankering in de Omgevingsvisie. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r. en het eerdere advies van de DCMR hebben we een Addendum Kwaliteit Leefomgeving opgesteld, horend bij de Aanvulling ROER. Hierin gaan we nader in op de thema's geluid en luchtkwaliteit in relatie tot gezondheid.

Daarnaast is er in de definitieve herziening van de Omgevingsvisie een gebiedskeuze Investeren in de Kwaliteit van de leefomgeving (gebiedskeuze 4) toegevoegd om het thema leefomgevingskwaliteit en bijbehorende randvoorwaarden goed te verankeren als basis voor verdere uitwerking in vervolgfases.

Bijlage

Overzicht van organisaties die een zienswijze hebben ingediend met het nummer van hun zienswijze.

Nr.	Organisatie
48	Bewonersbelangen Veranda (BBV)
77	Waterschap Hollandse Delta
82	ProRail
89	TenneT TSO
92	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
94	Centraal Overleg Vaarwegen
99	Koninklijke Binnenvaart Nederland
101	RTM XL
104	Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)
105	Scoutinggroep Kralingsche Troep
106	RHV Leonidas
107	Bewonersvereniging KralingenOost (BKO)
108	VV SDV, Zwarte Pijl, PKC, Swift Boys en Antibarbari
110	Stichting Cralingheroort
135	ATV Ommoord
138	AKD
143	Vereniging Kralingse Zwembad
144	Evides
145	Gemeente Capelle aan den IJssel
146	Schaatsbaan Rotterdam B.V.
149	Royal IHC
151	Stedin
153	Vereniging Koningslaan 90-100
156	Stichting Groen Waarde
159	Stichting Pameijer
160	Noord Veerpont Zuid
171	ATV Kweeklust
173	Stichting Oude Plantage
178	Volkstuinpark Nut & Genoegen
180	Comité Bress
192	VTV De Venhoeve
193	Stichting Gebiedsontwikkeling Aan de Maas
195	AVVN Samen Natuurlijk Tuinieren
198	Rijksvastgoedbedrijf namens Ministerie van Defensie
199	GGD
202	Platform Rotterdamse Tuinen
208	Deltalinqs
216	Spatial Vision
219	Erasmus Universiteit Rotterdam
220	FIT Fysiotherapie
222	Trompenburg tuinen & arboretum
223	Rotterdam Festivals
240	Buurtcollectief De Esch

Nr.	Organisatie
242	Excelsior Rotterdam
248	Hogeschool Rotterdam
250	Stichting Kralingen aan de Maas (KadM)
252	Oceanco
254	Blue- House BV
255	Bestuur Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ)
256	ATV Toepad
258	Sustay
259	R.S.V. Antibarbari
260	Stichting Volkskracht Historische Monumenten (VHM)
261	Coalitie De Esch (Woonstad Rotterdam, Vesteda, MN, Achmea Real Estate, Bakkers Hommen | Bluehouse, Era Contour, Stebru)
272	Netherlands Maritime Technology
274	Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging (KNNV)
277	Rotterdamse Studenten Rugby Club (RSRC)
290	Supporterscollectief Stadion op Zuid
302	Woonstad Rotterdam
304	Havenbedrijf Rotterdam NV
305	Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
307	VVOR

Nr.	Organisatie
W0	Wijkraad Het Lage Land, Prinsenland, 's-Graveland
W1	Wijkraad Kralingen
W2	Wijkraad Kralingseveer
W3	Wijkraad Bloemhof
W4	Wijkraad Vreewijk
W5	Wijkraad Oosterflank

www.rotterdam.nl/oostflank

Gemeente Rotterdam