

Betreft: Verslag Werktafel 1 Klankbordgroep Algeracorridor

Vergaderlocatie: Zoom en Conceptboard

Vergaderdatum: 30 september 19.30-22.00u

Bezoekadres: MRDH

Westersingel 12, Rotterdam

Postadres: p/a Postbus 1130

3000 BC Rotterdam

Internet: oeververbindingen.nl

Datum: 30 september 2020

In dit verslag is het plenaire gedeelte van werktafel 1 van de Klankbordgroep Algeracorridor gedocumenteerd.

1 Verloop van werktafel 1

Niels Vrije (omgevingsmanager) heet alle deelnemers welkom bij de 2^e klankbordgroep bijeenkomst van de Algeracorridor. De nieuwe deelnemers krijgen de kans om zich kort voor te stellen. Daarna stelt Eric Holtrop zichzelf en het team van Witteveen & Bos (ingenieursbureau) voor. Wiegier Savenije (projectleider werkspoor Algeracorridor) presenteert vervolgens de stand van zaken, waarna de kans werd gegeven om vragen te stellen. Na het plenaire gedeelte zijn de groepen voor deel II en deel III van de bijeenkomst uiteengegaan in Breakout Rooms. Deel II werd afgesloten met een korte plenaire terugkoppeling van elke gespreksleider over de discussie die gevoerd is rondom de opgaven en doelstellingen voor de Algeracorridor. Na deel III werd nogmaals een korte plenaire terugkoppeling gegeven van de gespreksleiders over de drie meest kansrijke maatregelen, die uit de groeps gesprekken naar voren kwamen. Tot slot wordt het vervolgetraject toegelicht en de kans gegeven voor het stellen van vragen. Niels Vrije sluit de bijeenkomst af en bedankt alle deelnemers voor hun inbreng.

2 Vraag en Antwoord

Gedurende de bijeenkomst zijn diverse vragen gesteld, die als volgt zijn beantwoord:

1. Wat is het vervolg van de zienswijzen? Worden deze betrokken bij de voorkeursvarianten?

In de Nota van Antwoord (NvA) zijn alle zienswijzen beantwoord. Er is aangegeven of en hoe aangestipte onderwerpen een plek krijgen in het onderzoek. De zienswijzen die als kansrijk werden beschouwd krijgen een plek in het werkspoor en worden dus meegenomen in het onderzoek.

2. Is er voor de Nota van Antwoord ook een formele lijn naar de gemeenteraden?

Op 17 juli zijn de raadsleden van de betreffende gemeenten geïnformeerd via een raadsinformatiebrief en is iedereen op de hoogte gesteld. Ook voor volgende besluitvormingsmomenten worden gemeenteraden betrokken bij het project.

3. De Toerzeilers vinden dat het er geen rekening wordt gehouden met de nautische belangen (Toerzeilers). Wat zijn de doelstellingen voor het vaarverkeer?

Dit punt is genoteerd in groep 1 van de Breakout rooms. Op de volgende Werktafel 25/11 wordt hierop teruggekomen.

4. Welke twee maatregelen van Korte Termijn-Algera (KT-Algera) zijn al in uitvoering?
De maatregelen die momenteel in uitvoering zijn betreffen de aanpak van de Grote Kruising (opdrachtgever gemeente Krimpen aan den IJssel) en de Mobiliteitsaanpak incl. de bijbehorende gedragsmaatregelen (opdrachtgever MRDH namens de betrokken partijen)

5. Wat zijn de overige maatregelen van de KT-Algera?
De andere maatregelen, die nader worden onderzocht in de KT-Algera, zijn 1) herindeling Capelseplein, 2) Verplaatsing P+R, 3) Fietssnelweg Krimpen – Capelsebrug + stalling Capelsebrug, 4) Groenvoorspeller en stalling Alexander, 5) Fietsmaatregelen Algerabrug -Rotterdam, 7) Onderzoek naar aanpassen bedienregime Algerabrug 8) VRI's ombouwen naar i-VRI's en 9) Regiobussen upgraden naar R-net-kwaliteit. Bij de volgende werktafel wordt kort stilgestaan bij de KT-Algera en de zojuist genoemde maatregelen.

6. Is er geen burgerinspraak op de KT-Algera?
Afgezien van de twee bovengenoemde maatregelen, zijn de maatregelen nog in wording waarbij het initiatief bij de betreffende gemeente(n) ligt. Het plan om op Korte Termijn maatregelen te nemen voor de Algeracorridor is wel door alle gemeenteraden geweest. Elke wegbeheerder is hierbij verantwoordelijk voor de inspraak van de betreffende maatregel. Voor de Grote Kruising heeft dit proces ook al plaatsgevonden.

7. Is het budget van 90 miljoen voor de Lange Termijn?
Het budget van 90 miljoen is het totaalbudget voor de Korte en Lange Termijn. Hiervan is ongeveer 22 miljoen voor de Korte Termijn maatregelen en ongeveer 68 miljoen beschikbaar voor de Lange Termijn maatregelen.

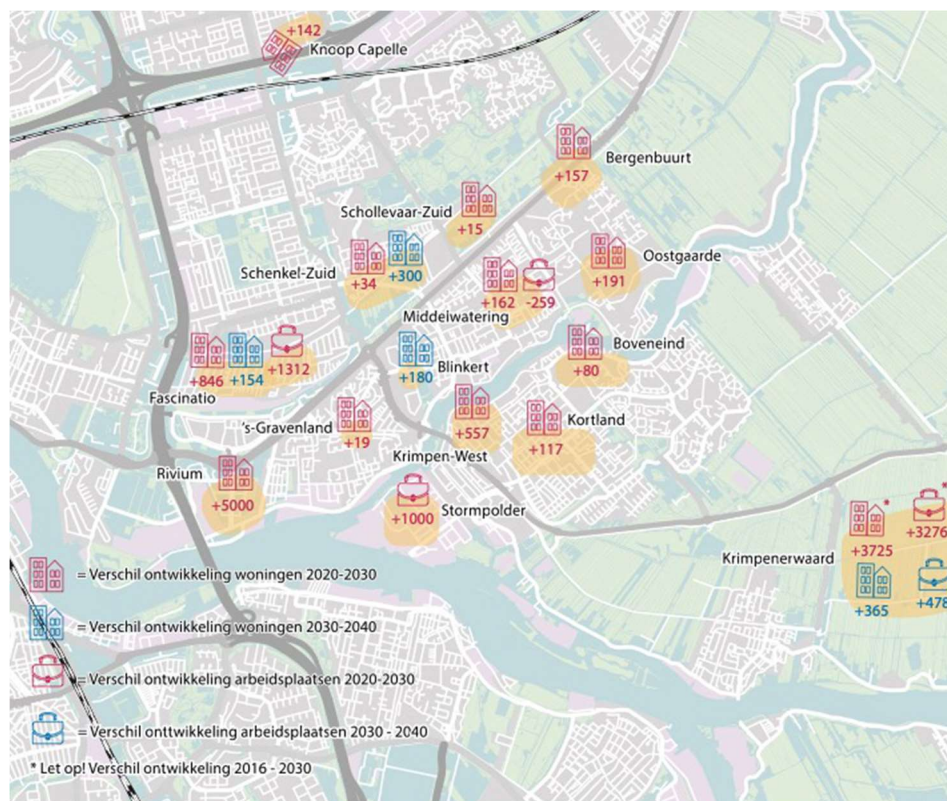
8. Is de zienswijze ten aanzien van een totaalpakket voor de MIRT Verkenning (van dhr. A. van Kooten) bekend en is daar iets mee gedaan qua doorrekening?
De zienswijze is bekend bij de MIRT-verkenning. Over de ideeën de heer Van Kooten heeft in augustus 2019 een gesprek plaatsgevonden met Sander Leijs van de gemeente Rotterdam en Merle Prast adviseur Omgevingsmanagement van de MIRT-verkenning. Ook is er op gereageerd in de Nota van Antwoord. Geen van de ingediende zienswijzen zijn doorgerekend. Er wordt gekeken in hoeverre de onderdelen uit het pakket, die de Algeracorridor betreffen, uit de betreffende zienswijze zijn behandeld. Hiervoor wordt een afspraak tussen de betreffende indiener (A. van Kooten), Niels en Wieger ingepland.

9. Ik kan de beantwoording van mijn zienswijze niet terugvinden. Wat kan ik doen?
Als u het idee heeft dat uw zienswijze onvoldoende of niet duidelijk is beantwoord kunt u het beste contact opnemen met de projectorganisatie (mail@oeververbindingen.nl), zodat een afspraak kan worden gemaakt om de behandeling van uw zienswijze nader toe te lichten.

10. Wordt een tunnel onder de Hollandsche IJssel door ook doorberekend?
Indien een tunnel onder de Hollandsche IJssel door een kansrijke maatregel blijkt te zijn, wordt deze in het nadere onderzoek van kansrijke maatregelen doorberekend.

11. Met welke woningbouwontwikkeling is/wordt nu rekening gehouden? Ook met het Gebiedsbod, Rivium en Fascinatio?

Zie afbeelding hieronder welke gebiedsontwikkelingen zijn opgenomen. Bij de volgende Werktafel zal hier kort bij worden stilgestaan.



12. Komt er een MER?

Ja, er wordt een MER uitgevoerd. We bevinden ons nu in zeef 1. De MER wordt uitgevoerd in zeef 2, wat in de volgende fase in 2021 zal plaatsvinden.

13. Vindt er nog een nulmeting plaats voor lucht en geluid?

In de MER (milieueffectrapportage) wordt gekeken wat de huidige situatie is. Afhankelijk van de gekozen systematiek in de MER wordt er daadwerkelijk gemeten of een kwantitatieve inschatting gedaan. Met de MER wordt vervolgens gekeken wat de effecten van de Lange Termijn maatregelen zijn. Er wordt nagevraagd bij een MER-deskundige welke systematiek in de MER van deze MIRT-Verkenning wordt gehanteerd.

Zoals in de Nota van Antwoord vermeld staat (p.35) baseren we het milieueffectonderzoek niet op metingen maar op berekeningen met behulp van modellen. De reden voor het gebruik van modellen is dat hiermee (anders dan met metingen) situaties in de toekomst met elkaar vergeleken kunnen worden en dus de effecten van oplossingen in de Algeracorridor vergeleken kunnen worden. We maken gebruik van (verkeers)modellen, die op basis van eerdere verkeersmetingen zijn opgesteld. De verkeersintensiteiten¹ zijn (naast andere input over o.a. de omgeving) input voor de milieumodellering. Voor geluid wordt in het MER effecten van

¹ Het gemiddeld aantal passerende voertuigen in een bepaalde tijdseenheid

oplossingen en eventuele geluidbeperkende maatregelen in beeld gebracht. We kijken daarbij naar de geluidbelasting, het aantal (ernstig) gehinderden en de (ernstig) slaapverstoorden. Wat betreft luchtkwaliteit kijken we naar de verandering van concentraties van stoffen zoals bijvoorbeeld stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM_{2.5}, PM₁₀). De uitkomsten presenteren we op een kaart, zodat we de verschillende alternatieven met elkaar kunnen vergelijken. Er zal worden gekeken of de effecten van de verschillende alternatieven geen wettelijke normen overschrijden. Bij een normoverschrijding kan een oplossing niet op die manier worden uitgevoerd.

14. In hoeverre is het onderzoeksbureau bekend met het recente mobiliteitsplan Rivium? Het mobiliteitsplan Rivium dat in de raad van 29 september 2020 is vastgesteld is door het onderzoeksbureau ontvangen.

15. Hoe wordt omgegaan met de impact van het coronavirus op het verkeer? Dit is een terecht aandachtspunt. In de modellen wordt vooral gekeken naar de lange termijn, waardoor je de impact van het coronavirus nog niet terugziet in de verkeersmodellen. Er wordt gekeken hoe de impact van corona een plek kan worden gegeven in het onderzoek. Het voorspellen van het effect van zo'n een trendbreuk is echter moeilijk. Binnen het werkspoor Algeracorridor hebben we twee verschillende maatregelpakketten tot onze beschikking om de problematiek op te lossen. Het maatregelpakket verandering van vervoerswijzen zou hierbij een duwtje in de rug kunnen krijgen voor de manier waarop de verplaatsingspatronen van mensen worden beïnvloed. Binnen dit werkspoor kan dus worden ingespeeld op corona.

16. Hoe wordt omgegaan met de brugopeningen? Voor de Algeracorridor gaan we gebruik maken van een zogenaamd micromodel. Dit is een zeer gedetailleerd model, waarin je auto's, fietsers en bussen ziet rijden. In zo'n micromodel is het ook mogelijk om vrij exact de brugopening erin te zetten (bij het openen zie je dan ook de wachtrij van het autoverkeer ontstaan). Als de brugopeningen in het micromodel veranderen, kan je de effecten voor het autoverkeer terug zien.

17. Zijn die criteria van de opgaven en doelstellingen uitputtend? De criteria voor de opgaven en doelstellingen zijn niet uitputtend. Aan de hand van het gesprek wat tijdens werktafel 1 is gevoerd wordt gekeken of de benoemde suggesties kunnen worden opgenomen in het beoordelingskader.

18. Wordt er in het beoordelingskader ook rekening gehouden met de kosten van het OV? Er wordt rekening met de exploitatiekosten van de maatregelen voor het openbaar vervoer, maar niet met de kosten voor passagiers voor het gebruik van het openbaar vervoer.

19. Wat is het eerstvolgende beslismoment? Het eerstvolgende beslismoment is bij de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) in Q1 van 2021.

20. Komt er weer een zienswijzeprocedure bij de NKO? Er zijn tijdens de MIRT-verkenning twee documenten waarop je een zienswijze kunt indienen:

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) (inclusief Participatieaanpak)
- Ontwerp-Voorkeursbeslissing (naar verwachting Q1/Q2 2022)

De zienswijzeperiode op de NRD heeft plaatsgevonden begin 2020.

Voor de NKO zal dus geen zienswijzeprocedure plaatsvinden.

3 Opgave & Doelstellingen (Breakout sessie 1)

Tijdens Breakoutsessie 1 is gevraagd aan de deelnemers om te reageren op de opgave & doelstellingen met behulp van Conceptboard. Hieronder zijn de belangrijkste reacties en aandachtspunten vermeld uit elk groepje. Alle gegevens uit Conceptboard zijn bewaard en worden bekeken.

Groep 1

Verbeteren bereikbaarheid & betrouwbaarheid reistijd

- Betrouwbaarheid van reistijd is ook van belang voor de scheepvaart;
- Zorg voor voldoende doorstroming Kralingseplein.

Leefomgeving:

- Zorgen over vrachtverkeer via Toepad als dat mogelijk wordt op de Algerabrug;
- Let op geluidsoverlast en NO₂;
- Aandacht voor handhaving maatregelen (waaronder maximum snelheid);
- Neem ook verkeersveiligheid als criterium mee (bijv. fietsveiligheid);
- Zorg voor een afname van sluiproutes. Het idee om Lekdijk/noord te verbinden met N210 gaat zo de grootste sluiproute vormen, met navenante overlast voor bewoners langs de dijk.

Economie

- Zorg naast verplaatsingen naar economische toplocaties ook voor goede verbindingen tussen de Capelse wijken;
- Zorg naast verplaatsingen naar economische toplocaties ook voor evenwicht leefbaarheid en plattelandsgevoel waarvoor mensen in de Krimpenerwaard komen wonen;
- Werk ook een maatregel uit om bedrijven te stimuleren om medewerkers te laten reizen met OV.

Groep 2

Verbeteren bereikbaarheid & betrouwbaarheid reistijd

- Goede lokale bereikbaarheid voor wijken in Krimpen;
- Goede bereikbaarheid voor ondernemers. Dit is voor de economie belangrijk, ook voor dit gebied.

Leefomgeving:

- Voorkomen van sluipverkeer, verkeer moet rijden daar waar het hoort (dus de doorgaande wegen);
- Vooral fijnstof verminderen, maar ook geluidsoverlast.

Economie:

De veranderingen van verplaatsingen in het verkeer door de coronamaatregelen (thuis werken) dienen ook te worden meegenomen.

Een deelnemer van groep 2 heeft naderhand aangevuld:

- De nautische belangen komen niet terug, hier dient aandacht voor te zijn.

Groep 3

Verbeteren bereikbaarheid & betrouwbaarheid reistijd:

- Focus op langzaam verkeer en veiligheid op de Nijverheidsstraat -IJseldijk-Schaardijk tussen Algerbrug en Brienoordbrug. meer ruimte voor fietsers, elektrische fietsen, scooters, hond uitlaten, minder autoverkeer en lagere snelheid;
- Betere OV-overstap (de verschillende lijnen moet aansluiten, beperkte overstaptijd)
- Het beleid voor brommers op de rijbaan dient uniform te zijn in Capelle en Rotterdam;
- Er dient goeie lokale bereikbaarheid (verbinding) te zijn tussen woonwijken. 's Gravenland/West/Kralingseveer niet 'isoleren' door brede wegen met veel verkeer en hoge snelheid.

Leefomgeving:

- Goede verzachtende maatregelen gewenst bij. geluidwallen, fluisterasfalt, lage snelheid en handhaving;
- Leefbaarheid is belangrijker dan economie, reden hiervoor is dat Capelle/Krimpen een woongebied is;
- Infrastructuur gericht op autoverkeer heeft meer impact op de omgeving, maar bij aanleg van infrastructuur voor OV en/of fiets zijn geen nadelen.

Groep 4

Verbeteren bereikbaarheid & betrouwbaarheid reistijd:

- Het doel om de reistijdwinst te verminderen heeft een verkeer aantrekkende werking. Het is beter om als doel te hebben om de verplaatsingsafstanden te verminderen en/of als doel hebben dat de hoeveelheid verkeer niet mag toenemen;
- Prikkel in portemonnee zorgt voor gedragsverandering;
- Het doel dient te zijn om de hoeveelheid verkeer niet toe laten nemen in de komende jaren.

Leefomgeving:

- Het gaat niet om het verkleinen van de impact maar om het verbeteren van de leefkwaliteit: schoner, stiller, veiliger. Er dient meer gewicht te worden gegeven aan het doel van verbeteren stedelijke leefkwaliteit;

- Wettelijk minimum behalen is niet goed genoeg. Het doel is beter dan de wettelijke norm, er dient te worden ingezet op een hogere ambitie. Er is een wens om te weten hoe het nu gesteld is met het milieu, om deze reden een nulmeting;
- De parkeerproblematiek in wijken, goed OV aanbieden als alternatief (bijv. transferium Carpe Diem).

Een deelnemer van groep 4 heeft naderhand aangevuld:

- Vrachtverkeer staat nergens specifiek genoemd, wel OV, fietsen en auto. Er wordt aandacht gevraagd voor het vrachtverkeer dat de brug over moet.
- Initiatieven voor de ontsluiting lijken te stoppen bij de Krimpen aan den IJssel, en niet worden doorgetrokken naar de Krimpenerwaard. De Krimpenerwaard stopt niet bij Krimpen aan den IJssel, hier dient aandacht voor te zijn bij alle partijen.

Het vervolg

Aan de hand van de reacties is inzicht verkregen wat voor de deelnemers van het grootste belang is. Er wordt gekeken of de suggesties m.b.t. de criteria en het beoordelingskader worden overgenomen. Op de volgende werktafel zullen we kort hierop terugkomen.

4 Kansrijke maatregelen (Breakoutsessie 2)

Tijdens Breakoutsessie 2 is gevraagd aan elk groepje om tot een top 3 meest kansrijke maatregelen te komen. Deze zijn hieronder verwoord per groepje. Alle gegevens uit Conceptboard zijn bewaard en worden bekeken.

Groep 1. Top 3 kansrijke maatregelen:

- Investeer in (snelle) fietsroutes;
- Bij grote infrastructurele ingrepen voor de auto, is er de voorkeur om Capelseplein aan te pakken en ga daarbij voor een dive-under i.p.v. fly-over ;
- Maak transferium in Krimpen(erwaard) en trek metro daar naar toe door. Als dat te duur is, zorg dan voor goede HOV-busverbinding naar Capelsebrug.

Groep 2. Top 3 kansrijke maatregelen:

- Zorg voor een betere doorstroming / ontsluiting vanaf de wijk Fascinatio naar de A16 (bijv. een directe oprit)
- Leg een tunnel naast of onder de Algerabrug aan;
- Verbeter de fietsstructuur (vb. snelfietspaden zonder obstakels en fietstunnel t.h.v. de rotonde).

Groep 3. Top 3 kansrijke maatregelen:

Een top 3 was niet genoemd. De boodschap was om niet meer het autoverkeer te faciliteren, maar in te zetten op OV en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen. Genoemde voorbeelden hiervan zijn (niet uitputtend:)

- Aanleg metro naar Krimpen;
- Verminderen autoverkeer op Nijverheidsstraat, meer ruimte geven voor langzaam verkeer;

- Sturen op gewenst gedrag door hefboom te introduceren, meer reismogelijkheden aanbieden.

Groep 4. Top 3 kansrijke maatregelen:

- Het creëren van een alternatief voor het verkeer (30%) dat de Algerabrug en Van Brienoordbrug pakt richting Rotterdam-Zuid. Oftewel, een betere ontsluiting vanaf Krimpenerwaard.
- Middelen inzetten om reisgedrag te belonen/bestrafen, zoals buiten de spits reizen stimuleren of spitsheffing.
- Hoogwaardig busvervoer door bus te ontkoppelen van autoverkeer (d.w.z. een eigen busbaan op de brug) of door meer te werken met gerichte shuttles.

Het vervolg

Alle maatregelen die zijn genoemd tijdens deze sessie en op Conceptboard staan worden toegevoegd aan een lijst van alle mogelijke maatregelen die zijn geïnventariseerd. Het ingenieursbureau, Witteveen + Bos, gaat met deze lijst aan de slag om te kijken naar de voor- en nadelen van deze maatregelen om op deze manier te komen tot een eerste selectie. Tijdens de volgende Werktafel, 25 november, zal worden deze eerste selectie worden voorgelegd. Wij zullen daarbij een geven waarom maatregelen wel of niet geselecteerd zijn.

5 Acties

De volgende acties worden naar aanleiding van de bijeenkomst geformuleerd:

1. Inplannen gesprek tussen Niels, Wieger en A. van Kooten (is ingepland)
2. Check uitvoeren welke woningbouwontwikkelingen zijn meegenomen in het model (zie plaatje in het verslag en is een agendapunt op Werktafel 2)
3. Werktafel 2: aandacht voor KT-Algera (wordt aandacht aan besteed bij Werktafel 2)
4. Navragen systematiek nulmeting voor MER; (zie antwoord bij vraag 13)
5. Kijken of het mogelijk is om een fietstour/rondje langs de velden met een kleiner comité te organiseren om de Algeracorridor te verkennen (ingepland met Dhr. Van Meenen)

6 Vervolgtraject

De presentatie van werktafel 1 wordt nagestuurd naar de deelnemers. Werktafel 2 wordt georganiseerd op 25 november) Hierbij wordt ingegaan op de KT-Algera, de uitgangspunten en uitkomsten van de mobiliteitsanalyse voor de Algeracorridor, en de kansrijke maatregelen. Vragen kunnen ook nog via de mail gesteld worden: mail@oeververbindingen.nl.