

Advies Q-team MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam

September 2022

1. Impuls voor urgente opgaven op nationale, regionale en lokale schaal.

En nieuwe oeververbinding prikkelt de verbeelding. Wordt het een nieuwe stadsbrug, nog iconischer dan de Erasmusbrug? Of wordt het een tunnel, net zo monumentaal als de Maastunnel? Voor je het weet gaat het over het plaatje op de ansichtkaart en vergeten we waarom een nieuwe oeververbinding in Rotterdam eigenlijk zo hard nodig is: een fundamentele verbetering van de sociale en economische structuur van de Rotterdamse regio en de Randstad.

Kan een nieuwe oeververbinding voor ov en fiets in een klap de sociale en economische structuur van een belangrijk deel van Nederland verbeteren? Het eerlijke antwoord is: nee. Maar het is wel de cruciale ontbrekende schakel tussen verschillende nationale en regionale programma's die de komende jaren vanuit verschillende invalshoeken zullen ingrijpen op de sociale en economische structuren aan de oostflank van Rotterdam. De nieuwe oeververbinding is letterlijk de aandrijfriem die het motorblok van verandering in beweging kan krijgen.

Als inleiding van ons advies stippen wij als Q-team daarom graag een aantal belangrijke nationale en regionale programma's aan die direct baat hebben bij een nieuwe oeververbinding voor ov en fiets:

1. Allereerst heeft het natuurlijk een enorme impact op het langjarig **Nationaal Programma Rotterdam Zuid**. Een nieuwe oeververbinding draagt direct bij aan de toegankelijkheid van onderwijs en werk en kan een flinke impuls geven aan het woningbouwprogramma. Daarmee draagt het bij aan de hoofdoelen van het NPRZ en dus ook het **Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid** van het ministerie van BZK.
2. Een ingrijpende verbetering van de bereikbaarheid in het gebied tussen Alexanderknoop en Zuidplein vergroot de kans dat de beoogde 20.000 tot 30.000 woningen in dit gebied ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. En mogelijk ontstaat er door de ingreep op lange termijn nog meer plancapaciteit. Daarmee draagt de nieuwe oeververbinding substantieel bij aan het bereiken van de doelen die in het **Nationaal Programma Woningbouw** van BZK zijn geformuleerd en in de **Ontwikkelvisie Alexander tot Zuidplein** nader worden geconcretiseerd.
3. De nieuwe oeververbinding kan een belangrijke bijdrage leveren aan de regionale en stedelijke mobiliteitstransitie en daarmee aan het ontlasten van de internationale achterlandverbindingen enerzijds en het stimuleren van gezonde mobiliteit anderzijds. Dit sluit aan op de **brede bereikbaarheidsaanpak** die door het ministerie van IenW is geformuleerd en natuurlijk in het **MIRT** verder wordt uitgewerkt.
4. Door een verbeterde bereikbaarheid voor OV en fiets wordt het vestigingsklimaat aan de oostzijde van Rotterdam aanzienlijk beter. De aantrekkingskracht voor het bedrijfsleven wordt groter evenals het bereik op de arbeidsmarkt, vooral voor (nieuwe) bedrijven op Zuid en de grotere werklocaties in de regio. Daarmee levert de oeververbinding een belangrijke bijdrage aan het **Nationaal Programma**

Werklocaties, ruimte voor economische activiteit dat op dit moment in ontwikkeling is en inzet op het versterken van de duurzame economische ontwikkeling van Nederland.

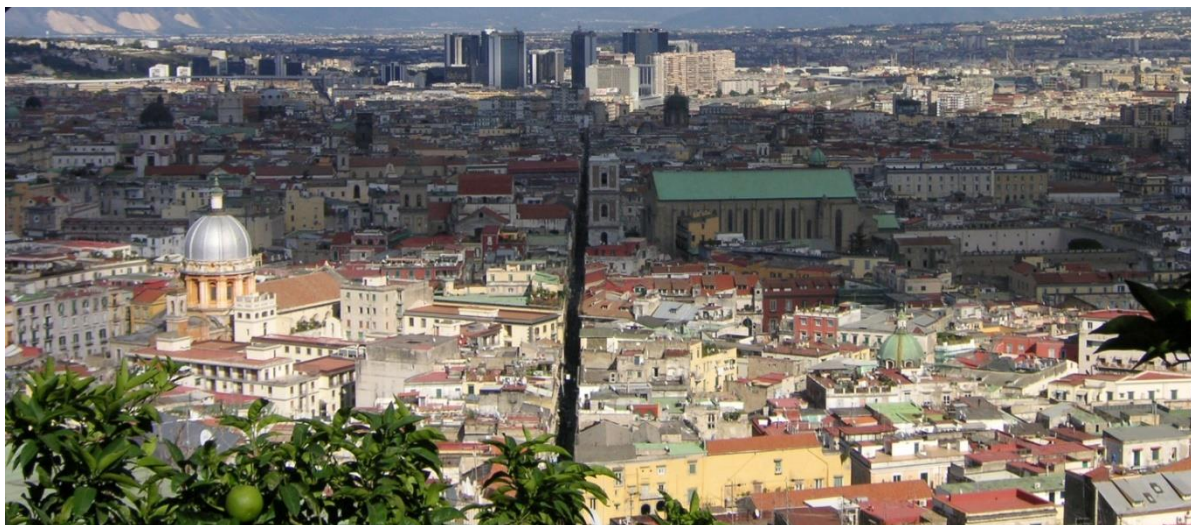
5. Een snelle en betrouwbare oeververbinding draagt ook bij aan een robuuster regionaal en nationaal OV-netwerk. Zo vergroot de verknoping met het toekomstige station Stadionpark het rendement van de beoogde ontwikkeling van de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht, waarvoor het Rijk al 1 miljard heeft gereserveerd in het **Groeifonds**.

Bovenstaande lijst van raakvlakken is verre van volledig, maar maakt wel duidelijk dat de oeververbinding een belangrijke verbindende factor kan zijn tussen alle nationale en regionale programma's en projecten. In de MIRT-verkenning zijn verschillende alternatieven onderzocht. De vraag is nu welk alternatief, of welke onderdelen van de verschillende alternatieven, het meest bijdragen aan de verschillende lopende processen voor de versterking van dit deel van Rotterdam en de Randstad.

Deze keuze maak je met hoofd én hart. Natuurlijk zijn er talloze diepgravende onderzoeken nodig op het gebied van maakbaarheid, haalbaarheid en de te verwachten effecten op de verkeersstromen in de stad en de regio. Maar de resultaten van deze onderzoeken leiden zelden tot een eenduidig voorkeursalternatief. Kiezen doe je ook op basis van redeneer- en verhaallijnen over een gewenste toekomst, verder schrijvend aan het opgebouwde verhaal van de stad. De onderbouwing met feiten en cijfers speelt daarbij een belangrijke rol, maar wordt anderzijds ook gevoed door het gedeelde vertrouwen in een overtuigend verhaal gegrond op publieke waarden. Het gaat erom dat hoofd en hart verbonden worden.

2. Samenvatting advies

Wij adviseren te kiezen voor een verbinding die zo toekomstvast mogelijk is, zoveel mogelijk mensen en plekken verbindt, de leefkwaliteit verbetert en tegelijkertijd geen nieuwe barrières opwerpt. In onze ogen komt Alternatief 4, de geboorde tunnel met metrokwaliteit in Bocht A, hier het meeste aan tegemoet. Het zorgt voor een sterke, duurzame verbetering van de bereikbaarheid van nieuwe en bestaande plekken, met minimale negatieve consequenties. Alternatief 6, een korte tunnel met tramkwaliteit in Bocht A, scoort ook goed indien er vanuit zowel het Rijk als de regio genoeg aandacht is voor een kwalitatieve ruimtelijke inpassing. De verkenningen laten zien dat deze inpassingsopgave zeer groot is en dus niet vooruitgeschoven kan worden als een nader te verkennen detail. De brug in Bocht A kan voor langzaam verkeer en icoonwaarde meer betekenen dan de korte tunnel. De negatieve consequenties voor de Esch zijn echter groot, en de vraag is of met de beoogde hoogte de brug nog een aantrekkelijk fietsalternatief is. Bij zowel de korte tunnel als de brug in Bocht A is een goede inpassing randvoorwaardelijk; dit vraagt dan ook in het vervolg stevig commitment van de betrokken partijen.



Spaccanapoli: Deze smalle straat die dwars door Napels (oorspronkelijk: Neapolis, letterlijk 'nieuwe stad') loopt, is een overblijfsel uit de oorspronkelijke Grieks-Romeinse nederzetting. De straat is structurerend geweest in hoe de stad zich in de daaropvolgende eeuwen ontwikkelde. Tegenwoordig is een groot deel van de belangrijkste gebouwen van Napels aan deze straat gelegen. De ontwikkeling van de stad is zo gezien letterlijk padafhankelijk.

3. Het waardenkader

Als multidisciplinair Q-team hebben wij het afgelopen half jaar intensief mee mogen denken met de verschillende onderzoeksporen en alternatieven die in de MIRT-verkenning zijn onderzocht voor de oeververbinding OV en fiets. Wij zijn meegenomen in de details van de maakbaarheid van een tunnel, de impact van een brug voor de scheepvaart, de beperkte ruimte voor een nieuw OV-tracé in een bestaande wijkontsluiting en de effecten voor lopende gebiedsontwikkelingen die het tracé van de nieuwe verbinding mogelijk maken. Maar de kennis van de talloze details ontnam ons ook het zicht op de werkelijke doelen die met de aanleg van een nieuwe oeververbinding OV en fiets bereikt moeten worden.

Daarom heeft het Q-team een waardenkader opgesteld. Het waardenkader raakt de thema's die het Q-team vanuit verschillende invalshoeken van groot belang vindt om een goede afweging tussen de alternatieven te kunnen maken. Het waardenkader biedt zo houvast bij het beoordelen van de zes alternatieven en de argumentatie om keuzes te kunnen maken. Het waardenkader bestaat uit vier centrale waarden die volgens het Q-team onlosmakelijk met het realiseren van de nieuwe oeververbinding verbonden moeten zijn:

- **Verbeter de verbindingen voor mensen en plekken**
- **Neem barrières weg en voorkom nieuwe barrières**
- **Verbeter het leefklimaat voor bewoners, planten en dieren**
- **Maak en bewaak toekomstbestendige verbindingen op meerdere schaalniveaus**

Verbeter de verbindingen voor mensen en plekken

Een oeververbinding is geen doel op zichzelf maar legt de verbinding tussen mensen onderling en tussen mensen en plekken. Zij ontsluit de stad verder, waardoor er voor mensen nieuwe kansen ontstaan, nieuwe stromen op gang komen en zowel mensen als buurten veranderen. De vraag die hierbij centraal staat is: voor wie doen we dit eigenlijk? Beschouw daarom bij het beantwoorden van deze vraag verschillende doelgroepen, met ook verschillende behoeften. De behoeften op Zuid zullen anders zijn dan op Noord. En zowel binnen Zuid als Noord kunnen ook nog heel veel verschillende groepen onderscheiden worden. De hoogopgeleide forens wil mogelijk snel naar Brainpark kunnen, maar de loodgieter moet regelmatig naar andere plekken

dan de goed verbonden stedelijke knooppunten. De behoeften voor bedrijven zijn anders dan voor bewoners. Een oeververbinding kan voor veel groepen iets betekenen, maar alleen als die groepen ook scherp in beeld zijn en geluisterd wordt naar de behoeften van deze groepen. De oeververbinding zelf is niet de enige verbinding; ook de Maas als vaarweg is er één, met belanghebbenden en belangen die mogelijk letterlijk worden doorkruist door een oeververbinding.

Een oeververbinding realiseer je niet alleen voor de nieuwe bewoners, dat doe je ook voor de bestaande bewoners. Zowel op de noord- als op de zuidoever wonen, werken en recreëren nu al heel veel mensen, die moeten kunnen profiteren van een nieuwe verbinding. Bewoners op Zuid kunnen straks net zo makkelijk naar het Kralingse Bos als naar het Zuiderpark, terwijl De Kuip vanaf het Lage Land opeens om de hoek is.

Neem barrières weg en voorkom nieuwe barrières

De oeververbinding kan aan de oostkant van de stad Noord en Zuid dicht bij elkaar brengen: één stad op twee oevers. Daarmee wordt de rivier als barrière geslecht. Maar niet alleen de Maas is nu een grote barrière, ook het spoor is een barrière die Rotterdam Zuid op dit moment in tweeën deelt. Een goed ontworpen en zorgvuldig ingepaste oeververbinding kan ook deze barrières slechten.

Tegelijkertijd loert het gevaar dat de oeververbinding nieuwe barrières opwerpt. Zo kan een oeververbinding in de vorm van een brug een barrière vormen voor de scheepvaart. Daarnaast kan een oeververbinding, met name een variant ingepast op maaiveld, behoorlijke barrières opwerpen in en tussen wijken. En die kan veel verder reiken dan de aanlanding op de oever alleen. Een snelle, hoogfrequente tram vereist zo min mogelijk verstoringen waardoor er vaak hekken langs het tramtracé worden geplaatst die een hele grote barrière vormen in een straat. Zo kan de dynamiek van een winkelstraat verloren gaan en kunnen sociale netwerken aan weerszijden van de straat verbroken worden. Een verbinding met veel autoverkeer kan voor voetgangers barrières opwerpen tussen hun huis en bijvoorbeeld de basisschool. Een talud of een tunnelbak kan een zeer hinderlijke barrière worden voor een fietsverbinding langs de Maasoevers. En er kunnen rondom de infrastructuur allerlei restruimtes ontstaan, die door niemand gebruikt worden. Dit moet voorkomen worden. Ontwerp dus zorgvuldig met oog voor lokale verbindingen voor bijvoorbeeld langzaam verkeer. Verplaats je in het perspectief van de bewoner, in meerdere richtingen.

Verbeter het leefklimaat voor bewoners, planten en dieren

Een oeververbinding is een infrastructureel project, maar gelijktijdig met deze ingreep kan de leefkwaliteit van mensen, planten en dieren verbeterd worden. De biodiversiteit staat onder druk, Rotterdam mist goed toegankelijke en aantrekkelijke groenstructuren en we hebben te maken met klimaatverandering. Met het oog op de toekomst is het goed inpassen van het leven voor planten en dieren essentieel. Groen draagt daarnaast bij aan waterberging en vermindering van hittestress. De oeververbinding biedt kansen om in het kielzog projecten op te pakken die een bijdrage leveren aan oplossingen voor deze grote maatschappelijke opgaves. Zo kan een oeververbinding aanleiding zijn om de aangrenzende groengebieden beter met elkaar te verbinden en een kwaliteitsimpuls te geven. Dieren krijgen zo een groter aaneengesloten leefgebied, en bewoners kunnen een aantrekkelijk rondje lopen of rennen.

Een oeververbinding – zowel de brug of tunnel zelf, als de aanlandingsgebieden – is niet alleen om te stromen, het kan en moet ook een prettige plek zijn om te verblijven. Zorg naast ruimte voor goede verbindingen, ook voor plekken van rust en ontmoeting. De oeververbinding zélf, of het nu een brug of een tunnel is, kan ook een plek zijn waar het goed toeven is; het kan een beleving zijn.

Maak en bewaak toekomstbestendige verbindingen op meerdere schaalniveaus (scheepvaart, openbaar vervoer, fietsers, voetgangers, auto's)

Deze oeververbinding heeft betekenis op verschillende schaalniveaus: van nationaal tot lokaal. Een oeververbinding die op meerdere schaalniveaus een positieve impact heeft is robuuster en levert meer op voor de samenleving dan een oeververbinding die zich alleen

maar richt op de verbinding van twee rivieroeveren. De oeververbinding betekent bijvoorbeeld voor bewoners op Zuid naast toegang tot meer opleidingen en banen, een snellere aansluiting op het treinnetwerk, en daarmee richting andere steden als Dordrecht, Den Haag en Amsterdam. Het sluit grote delen van de stad sneller aan op het ov-systeem richting de rest van het land. Aan de andere kant van het spectrum zal de oeververbinding leiden tot grote veranderingen in de dagelijkse leefomgeving van bewoners in bepaalde buurten. Denk aan de verandering van lokale verbindingen en routes voor fietsers en voetgangers.

Minstens zo belangrijk is de Maas als achterlandverbinding voor de binnenvaart, zowel regionaal, nationaal als internationaal. Een vlotte en veilige doorvaart is van vitaal belang voor de positie van Rotterdam als leidende Europese haven en de achterliggende watergebonden bedrijvigheid is van groot belang voor onze nationale economie.

Daarnaast dient de oeververbinding rekening te houden met verschillende mogelijke toekomsten. Een stijgende zeespiegel, veranderende economische omstandigheden, maar ook de groeiende populariteit van de elektrische fiets; het zijn allemaal ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de keuze voor een type oeververbinding. Daarom moet de oplossing een zekere robuustheid, flexibiliteit en redundantie kennen. Zo is de Willemsbrug door zijn brede 'plak' asfalt flexibel in te delen; zij kan ingericht worden naar veranderend gebruik.

4. De zes alternatieven in vogelvlucht

Aan de hand van het waardenkader heeft het Q-team gereflecteerd op de zes alternatieven. Deze reflectie laat zien dat bepaalde varianten beter aansluiten bij de geformuleerde waarden dan andere. Ook zijn er een aantal bredere aandachtspunten geformuleerd, die in de ogen van het Q-team bij de afweging een rol zouden moeten spelen.

Alternatief 1: Brug West met HOV-tram + LV

De variant 'Brug West' zorgt voor een **verbinding** tussen enkele goed bezochte wijken en plekken. Tegelijkertijd ligt de structuur wat vreemd in het netwerk van verbindingen in Rotterdam Zuid; door de ligging zijn goede aansluiting voor de fiets moeilijk te realiseren. Ook de realisatie van een kwalitatief ov-station is ingewikkeld. Daarbij zorgt de variant voor een lastige inpassing, met name op de zuidoever. Zo noodzaakt de tracering van de verbinding tot het aanpassen of stopzetten van een aantal lopende vastgoedontwikkelingen en vormt het een **barrière** tussen bestaande wijken en het nieuw te ontwikkelen Feyenoord City. Daarbij zorgt de brug voor een barrière voor de scheepvaart, en is de kans groot dat er aan de noordoever oeveraanpassingen noodzakelijk zijn met grote gevolgen voor de aangrenzende wijken. Het **leefklimaat** voor de bewoners zal verslechteren, en zonder investeringen in de kwaliteit van de Polder de Esch zal de kwaliteit voor planten en dieren achteruitgaan. De brug scoort alles overwegende onvoldoende op **toekomstbestendigheid**.

Alternatief 2: Brug Bocht A met HOV-tram + LV

De variant 'Brug Bocht A' zorgt voor de meest directe **verbinding** tussen een aantal belangrijke knopen en plekken en zorgt daarmee tegelijkertijd voor een logische structuur op lange termijn. De hoogte van de brug bepaalt hoe aantrekkelijk deze zal zijn voor fietsers. Zo kan een ogenschijnlijk aantrekkelijke brug voor langzaam verkeer door de vereiste hoogte voor scheepvaart voor fietsers en voetgangers juist een **barrière** worden. Ook de inpassing van kwalitatief, hoogwaardig openbaar vervoer in bestaande straatprofielen kan leiden tot meer barrières in de wijken. Op plekken als de Olympiaweg, Strevelsweg en de Nesserdijk/Kralingse Zoom lijkt een aantrekkelijke inpassing bijna onmogelijk; hier moet alles op alles worden gezet om niet nieuwe barrières te creëren. Het gaat hier niet alleen om het realiseren van een goede oplossing voor dit project, maar ook om een zorgvuldige interactie met andere projecten als Feyenoord City. Verder vormt de brug op deze locatie een belemmering voor de scheepvaart en vraagt dit om stevige oeveraanpassingen bij Polder de Esch, waardoor het **leefklimaat** van planten en dieren aldaar onder druk komt te staan. Op het moment dat een afgraving aan de

orde is, ontstaat wel de kans om de ecologische en recreatieve waarden van de Esch ingrijpend te verbeteren en klimaatbestendig te maken. Het natuurgebied zal echter flink kleiner worden. De brug scoort alles overwegende matig op **toekomstbestendigheid**.

Alternatief 3: Brug Bocht B met HOV-tram + LV + auto

De variant 'Brug Bocht B' ligt wat excentrischer in het netwerk, maar biedt naast fiets en ov ook ruimte aan een **autoverbinding**. Een autoverbinding kan voor bepaalde groepen en specifieke ritten waardevol zijn. Tegelijkertijd kan de auto ook zorgen voor een extra **barrière** in bestaande straten en wijken. De inpassing van auto en openbaar vervoer in bestaande profielen – zoals de Coen Moulijnweg – zal erg lastig worden. Ook deze brug vormt op deze locatie een belemmering voor de scheepvaart en vraagt om stevige oeveraanpassingen bij Polder de Esch. Daarbij gaat deze brug ook nog eens dwars door de polder, wat het **leefklimaat** van het gebied voor planten, dieren en bewoners verder onder druk zet en nieuwe barrières opwerpt. Dit alles vraagt een serieuze heroverweging van de toekomst van de polder. Deze brug scoort daarmee alles overwegende onvoldoende op **toekomstbestendigheid**.

Alternatief 4: Metrotunnel Bocht A + LV

De variant 'Metrotunnel Bocht A' met een metro is de meest directe **metroverbinding** tussen de grote knopen. Het zorgt voor een snelle verbinding die ook met een verdere intensivering op de zeer lange termijn nog toekomstvast is. Het is een verbinding die veel mensen snel verbindt, binnen Rotterdam en met de rest van het land. Tegelijkertijd zorgt de geboorde tunnel ervoor dat de inpassingsconsequenties minimaal zijn. Verder blijft ook de vlotte en veilige verbinding voor de scheepvaart intact en blijven zo ook de achterliggende watergebonden bedrijven goed bereikbaar. Deze variant levert daarmee zo goed als geen nieuwe **barrières** op. De **leefkwaliteit** voor planten en dieren blijft daarmee ongemoeid. Doordat de tunnel voor langzaam verkeer een andere bouwmethode (afzinken) heeft dan de metrotunnel, is de vraag of een extra afgezonden tunnel wel de gewenste meerwaarde heeft; de verbindingen voor beide modaliteiten zouden ook andere locaties en vormen kunnen krijgen, zoals een pont. De metrotunnel in Bocht A scoort al bij al hoog op **toekomstbestendigheid**.

Alternatief 5: Metrotunnel Bocht B + LV + auto

De variant 'Metrotunnel Bocht B' met een multimodale metrotunnel is de enige tunnelvariant waar ook auto's doorheen kunnen. Deze multimodale **verbinding** kan waardevol zijn voor verschillende groepen. Verder blijft ook de vlotte en veilige verbinding voor de scheepvaart intact en blijven zo ook de achterliggende watergebonden bedrijven goed bereikbaar. Er worden verschillende bouwmethoden toegepast om deze tunnel te realiseren; de vraag is of dat leidt tot een efficiënte variant. Daarbij wordt een deel van Polder de Esch doorsneden door het autoverkeer dat bovenkomt. Ook aan de zuidzijde is de inpassing complex en leidt het tot nieuwe **barrières**; de auto draagt sterk bij aan de barrièrevorming. Kortom: deze variant biedt nieuwe verbindingen voor verschillende modaliteiten, maar heeft grote inpassingconsequenties. De **leefkwaliteit** van plant en dier in Polder de Esch komt onder druk te staan. De verbinding scoort alles overwegende matig op **toekomstbestendigheid**.

Alternatief 6: Tramtunnel Bocht A + LV

De variant 'Tramtunnel Bocht A' zorgt voor de meest directe **verbinding** tussen een aantal belangrijke knopen en plekken en zorgt daarmee tegelijkertijd voor een logische structuur op lange termijn. De inpassing van het ov zal echter – net als bij de brugvariant – tot een aantal ingewikkelde kwesties leiden op bestaande structuren als de Olympiaweg, Strevelsweg en de Nesserdijk/Kralingse Zoom. Een tram dreigt hier een **barrière** tussen en in wijken te vormen; dit moet voorkomen worden. Anders dan bij een brug blijft de vlotte en veilige verbinding voor de scheepvaart intact en blijven zo ook de achterliggende watergebonden bedrijven goed bereikbaar. Daarmee heeft deze variant ook geen consequenties in de vorm van oeveraanpassingen, waardoor de **leefkwaliteit** in Polder de Esch grotendeels gelijkwaardig blijft. De tunnel is voor langzaam verkeer iets minder aantrekkelijk, met name op het gebied van sociale veiligheid. Deze verbinding scoort al bij al redelijk op **toekomstbestendigheid**.

5. Bevindingen van het Q-team

Er liggen op dit moment een aantal besluiten voor. Het gaat om de kwaliteit van het ov, wel of geen autoverkeer, een brug of een tunnel en de ligging van de oeververbinding. De verschillende alternatieven hebben elk hun kwaliteiten en hun zwaktes. We geven als Q-team op basis van ons waardenkader en de reflectie op de individuele alternatieven een aantal adviezen die kunnen helpen in de afweging die voorligt.

Afweging metro- versus tramkwaliteit

De metrovarianten stellen een goede ov-verbinding voor de oostkant van de stad decennialang veilig; de stad zal hiervan profiteren. Op twee van de vier aspecten uit ons waardenkader scoort de metro overtuigend goed. Het is een toekomstbestendige verbinding op meerdere schaalniveaus en het neemt barrières weg zonder dat het nieuwe barrières oplevert in de stad en voor de achterlandverbindingen over de Maas. De zichtbare inpassingsconsequenties van alternatief 4 zijn minimaal; voor veel mensen betekent dit 'wel de lusten, niet de lasten'. De metro met de bijbehorende verbindingen voor voetgangers en fietsers verbetert ook de verbinding voor mensen en plekken. Maar het is wel de vraag of de metro en een fietstunnel tegemoet komt aan de behoefte van alle groepen. Vooral een fietstunnel mist het uitnodigende karakter wat een fietsbrug wel heeft, en omgevingspsychologie speelt bij de routekeuze van een fietser een hele belangrijke rol. Dit vraagt dus om veel aandacht bij de uiteindelijke inpassing en inrichting van de routing naar en door de fietstunnel. En de verbetering van het leefklimaat voor bewoners, planten en dieren komt met een metrotunnel niet als vanzelf op gang. Sterker, op de plekken waar nieuwe metrostations komen kan de ruimtedruk zo groot worden dat er fors geïnvesteerd moet worden in het versterken van het leefklimaat.

De alternatieven met een (snelle) tramverbinding leveren voor de verbinding tussen buurten aan weerszijden van de Maas veel op. De vraag is echter of deze verbinding wel tegemoetkomt aan de behoeften van de verschillende groepen in Noord en Zuid. Op regionale en nationale schaal heeft deze optie minder impact dan de metro, omdat de snelheid en frequentie minder zijn. En de ruimtelijke verkenningen tonen aan dat de ruimtelijke inpassing van een goede tramlijn in bestaande straten tot flinke uitdagingen leidt. Hier moet voorkomen worden dat er barrières worden opgeworpen tussen bestaande buurten waardoor de leefkwaliteit van de bewoners in verschillende (kwetsbare) wijken nog verder onder druk komt te staan. De plekken waar de inpassing echt een kritische factor van betekenis wordt zijn:

- De Strevelsweg, waar het profiel smal is en de oversteekbaarheid in gevaar komt als er een tram met hoge snelheid doorheen moet, mogelijk afgeschermd met hekken.
- De Olympiaweg, waar een aantrekkelijke verblijfsruimte rondom Station Stadionpark gecombineerd moet worden met voldoende ruimte voor HOV met tramkwaliteit om te 'stromen'. Daarbij komt nog eens de complexiteit van het project Feyenoord City met een beoogd maaiveld op +1.
- De Esch, waar zowel de brug- als tunnelvarianten impact zullen hebben op dit kwetsbare, rustige stuk natuur.
- De Nesserdijk en de Kralingse Zoom, waar allerlei hoogteverschillen en een aaneenschakeling van verschillende gebouwtypes obstakels vormen voor een aantrekkelijke boulevard.

Het Q-team spreekt een voorkeur uit voor een verbinding met metrokwaliteit, waarbij zowel de kwaliteit van het systeem als de ondergrondse ligging een belangrijke rol spelen. Metrokwaliteit biedt voor de lange termijn de meest robuuste ov-kwaliteit en neemt barrières weg zonder nieuwe barrières te creëren. De stad zal zich niet alleen tot 2040 ontwikkelen, ook lang daarna zal een metro structurerend zijn voor de ontwikkeling van de stad. Metrokwaliteit is vanuit dat oogpunt meer toekomstvast dan tramkwaliteit.

Afweging autoverkeer

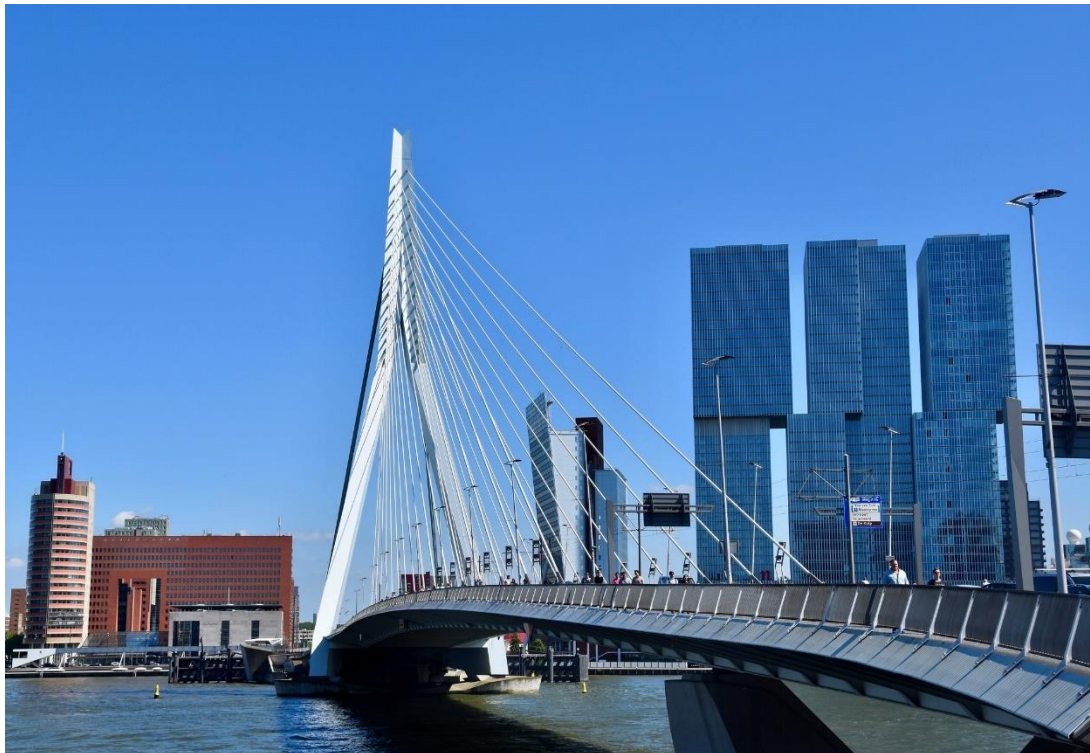
Het realiseren van een autoverbinding biedt een extra groep mensen een kans op een goede verbinding tussen Noord en Zuid. Tegelijkertijd zien we dat de consequenties voor inpassing groot zijn: het inpassen van auto-infrastructuur zal leiden tot nieuwe barrières. In beide varianten waarbij de autoverbinding onderzocht is, zijn de consequenties fors: de inpassing op de Coen Moulijnweg is erg lastig en leidt tot een barrière rond de Stadiondriehoek en Polder de Esch wordt doorsneden in beide alternatieven. De voordelen van de auto lijken hiermee niet op te wegen tegen de nadelen. Daarbij zijn er voor de auto voldoende alternatieven om de Maas te kruisen. Bovendien zou de nieuwe oeververbinding vooral moeten bijdragen aan een mobiliteitstransitie in de regio. En dat valt moeilijk te rijmen met een nieuwe autoverbinding die juist nieuw autoverkeer genereert. Het Q-team adviseert daarom dringend om te kiezen voor een verbinding zonder auto's.

Afweging brug versus tunnel

Er zijn zowel brug- als tunnelvarianten uitgewerkt. Alle brugvarianten hebben oeveraanpassingen tot gevolg en beperken in meer of mindere mate de scheepvaart. Maar een brug is wel aantrekkelijker om te fietsen dan een tunnel. En in de stad is een brug, meer dan een tunnel, een oriëntatiepunt of zelfs een icoon die mentale afstand tussen twee delen van de stad verkleint. Je zou dus kunnen stellen dat een brug voor fietsers beter is dan een tunnel. Echter, de veiligheidseisen vanuit de scheepvaart zijn in de bocht bij Polder de Esch zo dwingend dat de brug waarschijnlijk aanzienlijk hoger wordt dan de Willemsbrug en Erasmusbrug, wat weer erg nadelig is voor fietsers. Bovendien wordt de ruimtelijke inpassing van de aanlanding van de brug steeds moeilijker naarmate de brug hoger wordt, waardoor er aanzienlijke risico's ontstaan dat er eerder meer dan minder barrières zullen komen rondom de aanlandingspunten. Tenslotte lijkt een aanzienlijke herinrichting of afgraving van Polder de Esch bij een brug onvermijdelijk. Dit zal de historische polder flink aantasten, maar het biedt tegelijkertijd wel een aanleiding om het leefklimaat voor mensen, planten en dieren in deze bocht te verbeteren, rekening houdend met de komende klimaatopgaven.

De lange metrotunnel leidt alleen rondom de ondergrondse stations tot inpassingsopgaven. De korte tunnelvarianten laten de oevers intact, maar leiden bij het bovenkomen hier en daar wel tot lastige inpassing en tot het vergroten van de barrières in de omliggende wijken. De vraag is of overal een kwalitatieve inpassing te realiseren is. Daarbij is het sociaal veilig en aantrekkelijk ontwerpen van een tunnel voor langzaam verkeer een grote uitdaging. Overwegende dat de brug waarschijnlijk erg hoog zal worden – en daarmee minder aantrekkelijk zal zijn voor langzaam verkeer – en dat de consequenties voor Polder de Esch fors zijn, adviseert het Q-team te kiezen voor een tunnel, ongeacht of die lang of kort is.

Wordt er voor een brug of korte tunnel gekozen met een HOV-verbinding met tramkwaliteit, dan adviseert het Q-team dringend om in deze fase al bindende afspraken te maken over de aandacht en de financiële middelen voor goede en complexe inpassingsmaatregelen rondom de oeververbinding maar ook de nieuwe HOV-tracés in bestaande straten. Want een goede inpassing is moeilijk – misschien zelfs niet overal haalbaar. Toch valt hier nog een wereld te winnen, mits er nu al voldoende aandacht en financiële ruimte voor is. Aanvullend pleit het Q-team voor extra kwaliteitsmaatregelen, zodat het gebied als geheel aantrekkelijker wordt. Dit is ook van belang met oog op een verdere verstedelijking van het gebied, zoals in de eerste contouren voor het gebied Alexander tot Zuidplein. Ervaren overlast zal voor sommige bewoners niet voorkomen kunnen worden; daarom moet ervoor gezorgd worden dat ze er op andere vlakken juist kunnen profiteren van de beoogde ingrepen. Hierbij valt te denken aan een kwaliteitsimpuls voor Polder de Esch met oog voor biodiversiteit en extra goede aansluitingen voor fietsers vanuit verschillende aangrenzende wijken op de nieuwe oeververbinding.



Erasmusbrug: De Erasmusbrug is meer dan een brug. Het is voor Rotterdammers uitgegroeid tot een icoon, ze ontleen er trots aan. Het heeft in die zin culturele en economische waarde. De brug heeft een gebiedsontwikkeling op de Kop van Zuid een boost gegeven, sterker: 'de Zwaan' was randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de Kop van Zuid. Naast de vervoerswaarde kent een oeververbinding dus veel meer waarden, die in complexe afwegingsprocessen voor realisatie vaak onterecht wat minder prominent op de voorgrond treden.

Kwaliteit, kwantiteit en kosten

Het Q-team geeft een eigenstandig, onafhankelijk advies. Tegelijkertijd is het Q-team niet blind voor de complexe afwegingen die in dit proces aan de orde zijn en de andere onderzoeken die in dit proces gedaan zijn. Deze afwegingen en onderzoeken gaan over bredere onderwerpen dan waar ons waardenkader zich op richt. Een van die onderwerpen is de kwaliteit van de oplossing en de kosten die dat met zich meebrengt. We zien dat de metro een flinke kwaliteit oplevert, maar het in de modellen niet uitzonderlijk goed doet. De investering is daarmee groot, maar de bezetting zal in de eerste jaren – misschien wel de eerste decennia – kleiner zijn dan de beschikbare capaciteit. Op de lange termijn zal de stad zich steeds verder ontwikkelen en dan is een robuuste nieuwe verbinding een cruciale drager om de groei te kunnen accommoderen. Een nieuwe metroverbinding leg je niet aan voor de komende tien jaar, maar voor minimaal 100 jaar. Rekenmodellen voor verkeer, vervoerswaarde en ontwikkelingspotentieel geven enige grip, maar blijkenachteraf gezien vaak veel te conservatief, vooral op langere termijn. Zeker als het om de vervoerswaarde van HOV-verbindingen gaat en de impact op de waarde bij gebiedsontwikkeling.



Randstadrail: Projecten als de Randstadrail, Hoekse Lijn en de Amsterdamse Noord-Zuidlijn laten zien dat de prognoses op basis van verkeersmodellen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer vaak te lage inschattingen maken van het aantal reizigers. In de praktijk maken er meer mensen gebruik van dan van tevoren voorspeld. De Randstadrail blijkt daarmee een veel groter succes dan de modellen van tevoren hadden ingeschat.

6. Aanbevelingen voor het vervolg

Zelfs met de afweging die nu voor ligt, is er nog veel verdere uitwerking nodig. Ook in het vervolgproces zullen nog verschillende afwegingen en keuzes gemaakt moeten worden. Daarom geeft het Q-team via deze weg een aantal adviezen voor het vervolg mee, ongeacht het besluit dat dit najaar genomen zal worden:

Betrek alle belangen

Zet het intensieve gesprek met de omgeving voort en ga actief op zoek naar de stemmen die niet gehoord worden. Zorg dat alle belangen op een volwaardige manier worden meegenomen en afgewogen. Maar, heb niet alleen oog voor de belangen die al boven tafel zijn gekomen, of de mensen die het meest op de voorgrond treden; spreek ook degenen die nog niet gehoord zijn. Houdt specifiek oog voor bewoners van kwetsbare wijken op Zuid. Onderschat hierbij niet de waarde van kwalitatief onderzoek: hoe kijken de mensen op straat of op het water naar de ontwikkelingen? Als er een oeververbinding komt, hoe kan die dan voor verschillende groepen van waarde zijn? Het maken van een goede oeververbinding gaat niet alleen over cijfers, maar zeker ook over het luisteren naar verhalen van mensen.

Zet in op een adaptief proces

Zet in op een toekomstvast planproces dat leidt tot een robuuste, toekomstvaste oeververbinding. Het is aannemelijk dat de wereld er over 10 jaar anders uit ziet dan we ons nu kunnen voorstellen. Zorg dat je gedurende het proces – dat zeker nog een aantal jaar zal lopen – adaptief blijft en goed meebeweegt met andere nationale, regionale en lokale ontwikkeling. Wees alert op moeilijk te voorspellen ontwikkelingen, maar zeker ook op

voorspelbare ontwikkelingen. De zeespiegelstijging is hier, zeker in het plangebied, een van. Het Kennisprogramma Zeespiegelstijging is op dit moment vol in ontwikkeling en komt over twee jaar met een update. Wacht niet af, maar haak nu al aan zodat je over twee jaar al hebt geanticipeerd op de te verwachten nieuwe inzichten. Bij een aantal alternatieven worden primaire waterkeringen 'aangeraakt'. Een ding is zeker, de eisen die dit mogelijk maken zullen over enkele jaren aanzienlijk scherper zijn. En terecht, want dit is een laaggelegen en kwetsbaar stuk Nederland.

Creëer synergie tussen verschillende projecten

Zet in op een maximale integratie van de lopende ruimtelijke ontwikkelingen die de oeververbinding raken. Er lopen verschillende andere projecten die raakvlakken hebben met de oeververbinding. Deze projecten bieden grote kansen tot synergie, maar als de projecten niet goed bij elkaar komen kan het op de langere termijn juist leiden tot grote ruimtelijke conflicten. De pijn van het ingrijpen op lopende planprocessen moet echt overwonnen worden om grote inpassingsproblemen op lange termijn te voorkomen. Het gaat bijvoorbeeld om projecten als Feyenoord City, Station Stadionpark en Feyenoord XL. Het is in de ogen van het Q-team essentieel dat de opgaven van deze verschillende projecten bij elkaar komen en geïntegreerd worden in een samenhangend ontwerp, waarbij voor elk project, indien nodig, ook eerder vastgestelde kaders losgelaten moeten kunnen worden om tot de beste kwaliteit voor de stad te komen. Je maakt op deze plek in de stad maar één keer een oeververbinding, dus dat kan en moet alleen maar goed gebeuren.

Kies voor (ruimtelijke) kwaliteit bij de inpassing

Bij veel van de alternatieven zijn de inpassingsconsequenties fors. Dus ook na de keuze van een voorkeursalternatief vragen wij maximale en blijvende aandacht voor ruimtelijke kwaliteit. De grootste keuzes rond de inpassing zijn immers nu nog niet gemaakt. Een goede oeververbinding waar iedereen van profiteert valt of staat bij de aandacht voor een kwalitatieve inpassing, waarbij het fietsers en voetgangers zo gemakkelijk en aantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt om er gebruik van te maken en waarbij bestaande ruimtelijke structuren behouden blijven en verbeterd worden. Daarbij biedt de infrastructurele ingreep allerlei meekoppelkansen die extra kwaliteit kunnen opleveren, bijvoorbeeld met het vergroenen van de omgeving.



Maastricht: de A2-tunnel in Maastricht heeft gezorgd voor een enorme kwaliteitsimpuls voor de stad; niet alleen werd de rijksweg ondergronds gelegd, men kreeg er ook nog eens een park voor terug. De WOZ-waardes van de aangrenzende bestaande (en nieuwe) woningen stegen flink. De gemeente was verantwoordelijk voor de uitvoering van het project – mede gefinancierd door het Rijk – waardoor ruimte was om op onorthodoxe manier uitvragen te doen met meer oog voor ruimtelijke kwaliteit. Heeft uiteindelijk zeer goed uitgepakt, terwijl alles netjes binnen budget en tijd is gerealiseerd.

Ga verdringing tegen

Het risico op sociale verdringing is groot bij grote mobiliteitsinvesteringen. Als een stadsdeel beter bereikbaar wordt, stijgen de prijzen. Dit kan betekenen dat bewoners of ondernemers die nu nog goedkoop wonen of werken langzaam maar zeker weggedreven worden door de prijsstijgingen. Terwijl de oeververbinding juist iets moest opleveren voor die bewoners en ondernemers. Zorg er daarom voor dat als de bouw van de oeververbinding zich aandient, er een strategie is die borgt dat bestaande bewoners en ondernemers mee kunnen profiteren in plaats van dat ze verdrongen worden.

7. De opdracht aan het Q-team

De vier opdrachtgevers van de MIRT-verkenning oeververbindingen hebben een Q-team ingesteld om onafhankelijk advies te geven richting het voorkeursalternatief van deze verkenning. In een complex speelveld met veel studies naar effecten en doelbereik, heeft het Q-team de opdracht meegekregen om:

- Met een blik van buitenaf bij de deelstudie Oeververbinding en OV te adviseren om zwaarte te geven aan (ruimtelijke) kwaliteit in de MIRT-verkenning;
- Als 'critical friend' te helpen bij het vormgeven van steekhoudende argumentatie en het bouwen van een verhaal dat inspireert;
- Een aanvullend perspectief te bieden op wat er al onderzocht is.

Om invulling te geven aan de breedte van deze opdracht is het Q-team samengesteld uit experts met autoriteit op uiteenlopende vakgebieden die het ruimtelijke domein raken. Juist in deze fase, waarin er nog veel open ligt en de gevolgen van de te maken keuzes groot zijn, is een brede blik zeer welkom. De beoogde oeververbinding moet diverse korte termijn problemen oplossen, maar zal vooral op lange termijn grote impact hebben op ruimtelijke,

economische en sociale ontwikkelingen in de stad en regio. Het gaat hier dus om een ingreep die niet alleen ons aangaat, maar ook onze kinderen, kleinkinderen en generaties daarna. De ingreep kan structurerend zijn voor hoe de stad zich decennialang zal ontwikkelen.

Bronnen afbeeldingen

- Bron Spaccanapoli: onbekend
- Bron Erasmusbrug: hiwelo; <https://neerlandistiek.nl/2018/03/rotterdamers-noemen-de-erasmusbrug-ook-wel-de-zwaan/>
- Bron Randstadrail: Beeld Hollandse Hoogte / Berlinda van Dam; <https://www.trouw.nl/binnenland/zuid-holland-wil-nog-harder-vooruit-en-dus-wil-de-provincie-dat-je-sneller-kunt-reizen-tussen-leiden-en-dordrecht~b28c3b3e/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- Bron A2 Maastricht: Mei 2019, Aaron Nijs; <https://a2maastricht.nl/beeld/luchtfotos>