Addendum MER MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam – stadsbrug

Colofon

Uitgegeven door: gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het kwartiermakersteam Stadsbrug, HOV-verbinding en Station Stadionpark, dat voortkomt uit de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, heeft dit addendum opgesteld op basis van de uitgevoerde onderzoeken in de MIRT-verkenning, de al beschikbare openbare bronnen zoals de nautische studies voor project Feyenoord City en recente inzichten rondom de nautische inpasbaarheid van een brug en de situatie zonder nieuw Feyenoord stadion.

Versie oktober 2023

Inhoud

Addendum MER MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam – stadsbrug 1
1. Aanleiding 4
2. Inhoud addendum 5
3. Motivering keuze stadsbrug 6
3.1 Nadere onderbouwing advies Commissie m.e.r. 6
3.2 Reactie op advies Commissie m.e.r. 6
3.2.1 Locatie 7
3.2.2 Tramkwaliteit of metrokwaliteit 8
3.2.3 Welke modaliteiten naast OV? 9
3.2.4 Brug of tunnel? 9
3.2.5 Kosten en baten 10
3.3 Conclusie 11
4. Alternatieven zonder nieuw stadion 12
4.1 Nadere onderbouwing advies Commissie m.e.r. 12
4.2 Reactie op advies Commissie m.e.r. 13
4.2.1 Tijdlijn besluiten bestemmingsplan Feyenoord City en nieuw stadion 13
4.2.2 Gehanteerde uitgangspunten MIRT-verkenning 14
4.2.3 Analyse impact niet doorgaan nieuwe stadion op plannen oeververbinding 14
4.2.4 Impact op nautische knelpunten brugalternatieven 18
4.3 Conclusie 23
5. Uitvoerbaarheid brugalternatieven en keuze VKA onvoldoende onderbouwd 24
5.1 Nadere onderbouwing advies Commissie m.e.r. 24
5.2 Reactie op advies Commissie m.e.r. 25
5.2.1 Actualiseren nautisch onderzoek na vervallen nieuw stadion 25
5.2.2 Haalbaarheid alternatieven 25
5.2.3 Doorvaartbreedte vaste brugdeel is bepalend 26
5.2.4 Maatregelen op de vaarweg 27
5.2.5 Voldoen aan nationale en Europese randvoorwaarden 28
5.3 Conclusie 29
6. Overall conclusie 30

1. Aanleiding

De Commissie m.e.r. heeft op verzoek van het bevoegd gezag voor de partiële herziening van de Omgevingsvisie (de gemeente Rotterdam), een toetsingsadvies [1] uitgebracht. Dit toetsingsadvies gaat over het verkenningenrapport en MER MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (milieueffectrapport) dat hoort bij het in het najaar van 2022 vastgestelde bestuurlijk voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief bestaat uit onder meer een multimodale brug, met ruimte voor fietsers en voetgangers en (beperkt) autoverkeer, een HOV-verbinding met tramkwaliteit van Zuidplein naar Kralingse Zoom over de nieuwe brug en een treinstation Stadionpark.

De Commissie m.e.r. constateert bij toetsing van het MER – onder andere – dat belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is volgens de Commissie "essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij de onderbouwing van het voorkeursalternatief (VKA) en het besluit over de herziening van de omgevingsvisie". Het gaat om de volgende punten:

- **"Geen alternatieven die inspelen op schrappen nieuw stadion**. In alle alternatieven is uitgegaan van de realisatie van een nieuw stadion langs en gedeeltelijk in de Nieuwe Maas, als onderdeel van het plan 'Feyenoord City', waarbij de vaarweg moest worden versmald. Het vervallen daarvan leidt tot een andere referentiesituatie en tot nieuwe mogelijkheden voor de realisatie en inpassing van een oeververbinding, met mogelijk minder negatieve effecten op scheepvaartveiligheid, waterveiligheid, leefkwaliteit en natuur dan de onderzochte alternatieven".

- **"Uitvoerbaarheid brugalternatieven en keuze VKA onvoldoende onderbouwd.** De brugalternatieven leiden onder andere tot 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 VKA) niet is aangetoond. Ook is niet duidelijk welke randvoorwaarden en maatregelen (inclusief de kosten daarvan) daarvoor nodig zijn en wat daarvan de effecten zijn."

De Commissie m.e.r. adviseert de ontbrekende informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, in samenhang met een aanvulling op het OER voor de Oostflank en dan een besluit te nemen over de herziening van de omgevingsvisie.

Deze twee punten zijn in het advies van de Commissie m.e.r. nader uitgewerkt en worden in deze notitie behandeld in paragraaf 3.1, 4.1 en 5.1.

Naast het advies van de Commissie m.e.r. worden ook in de zienswijzen vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over de motivering voor de bestuurlijke keuze van het voorkeursalternatief en over de uitvoerbaarheid van de stadsbrug in relatie tot de effecten op scheepvaartverkeer.

[1] https://commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3439/a3439ts.pdf

2. Inhoud addendum

Deze notitie (het addendum) gaat in op de keuze voor de stadsbrug. 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.

Voor de constateringen van de Commissie m.e.r. over de effecten op de leefomgeving (inclusief effecten autoluwe wegverbinding) is door de gemeente Rotterdam een apart addendum 'Aanvulling ROER – kwaliteit leefomgeving' opgesteld. De overige door de Commissie m.e.r. genoemde aspecten komen niet aan bod in deze notitie maar worden kort besproken in de Nota van Beantwoording zienswijzen op de ontwerp Omgevingsvisie.

Voor deze notitie is geput uit het uitgevoerde onderzoek voor het MER voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Daarnaast is gekeken naar andere bestaande onderzoeken en recente inzichten rondom de nautische inpasbaarheid van een brug en de situatie zonder nieuw Feyenoordstadion.

Hoofdstuk 3 gaat in op de keuze voor een stadsbrug.

Hoofdstuk 4 gaat in op het eerste punt van de Commissie m.e.r.: er zijn geen alternatieven onderzocht die inspelen op het schrappen van het nieuwe Feyenoordstadion.

Hoofdstuk 5 gaat in op het tweede punt van de Commissie over de uitvoerbaarheid van de brugalternatieven en de onderbouwing van het voorkeursalternatief op dit punt.

Deze notitie is betrokken bij de besluitvorming over de definitieve herziening van de Rotterdamse Omgevingsvisie en bij de beantwoording van zienswijzen en adviezen over de ontwerp herziening.

3. Motivering keuze stadsbrug

3.1 Nadere onderbouwing advies Commissie m.e.r.

In onderstaand kader is de nadere onderbouwing van het advies van de Commissie m.e.r. letterlijk overgenomen:

> Op basis van de informatie is de Commissie van oordeel dat de keuze van het VKA niet goed navolgbaar is, om de volgende redenen:
>
> In het MER worden twee argumenten genoemd voor het kiezen van een brug boven een tunnel: sociale veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers en de mogelijkheid voor een extra autoverbinding. De Commissie vindt deze argumenten niet overtuigend:
> - Het effect op de sociale veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers hangt sterk af van het ontwerp van brug of tunnel en de daarin opgenomen voorzieningen. De effecten hierop zijn in het MER niet goed onderbouwd.
> - Het toelaten van autoverkeer op de verbinding leidt volgens het MER tot aanzienlijke negatieve effecten op de leefbaarheid, door toename van geluidhinder en verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Dit lijkt in strijd met de ambities van de gemeente Rotterdam voor een 'veilige en gezonde leefomgeving'. De realisatie van een autoverbinding wordt in de verkenning niet gezien als een 'essentiële functionaliteit'. Als voordeel wordt verbetering van de robuustheid van het stedelijk netwerk genoemd. Het MER geeft echter aan dat autoverkeer via de nieuwe oeververbinding nauwelijks bijdraagt aan de verstedelijkingsdoelstelling.
>
> De kosten van een tunnel met metro zijn aanzienlijk hoger dan van een brug met tram. De kosten van een korte tunnel met tram (alternatief 6 in het MER) zijn echter vergelijkbaar met de kosten van de brug in het VKA. De (structurele) kosten van maatregelen die nodig zijn vanwege nautische beperkingen bij de brugalternatieven zijn hierbij nog niet meegenomen. De totale kosten van bepaalde (tram)tunnelalternatieven kunnen daardoor lager zijn dan voor een brug.
>
> De Commissie adviseert om ten behoeve van het besluit over de herziening van de omgevingsvisie een nadere onderbouwing te geven van de keuze van het VKA. Besteed daarbij aandacht aan de randvoorwaarden en maatregelen die hierbij van toepassing zijn en aan de gevolgen voor het halen van gemeentelijke ambities voor een veilige gezonde leefomgeving.
>
> (advies Commissie m.e.r., paragraaf 2.4)

3.2 Reactie op advies Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. vraagt in haar advies naar de onderbouwing van de keuze voor een stadsbrug met een autoluwe wegverbinding, HOV-verbinding met tramkwaliteit en fietsers en voetgangers.

In deze paragraaf lichten we de totstandkoming van de keuze voor het voorkeursalternatief stapsgewijs toe. Daarbij wordt opgemerkt dat de effecten op leef- en omgevingskwaliteit, zoals die in de MER MIRT-verkenning in beeld gebracht zijn, niet de enige factoren zijn die ten grondslag liggen aan de gemaakte plannen. Onder andere financiële en maatschappelijke factoren speelden ook een rol in de integrale afweging.

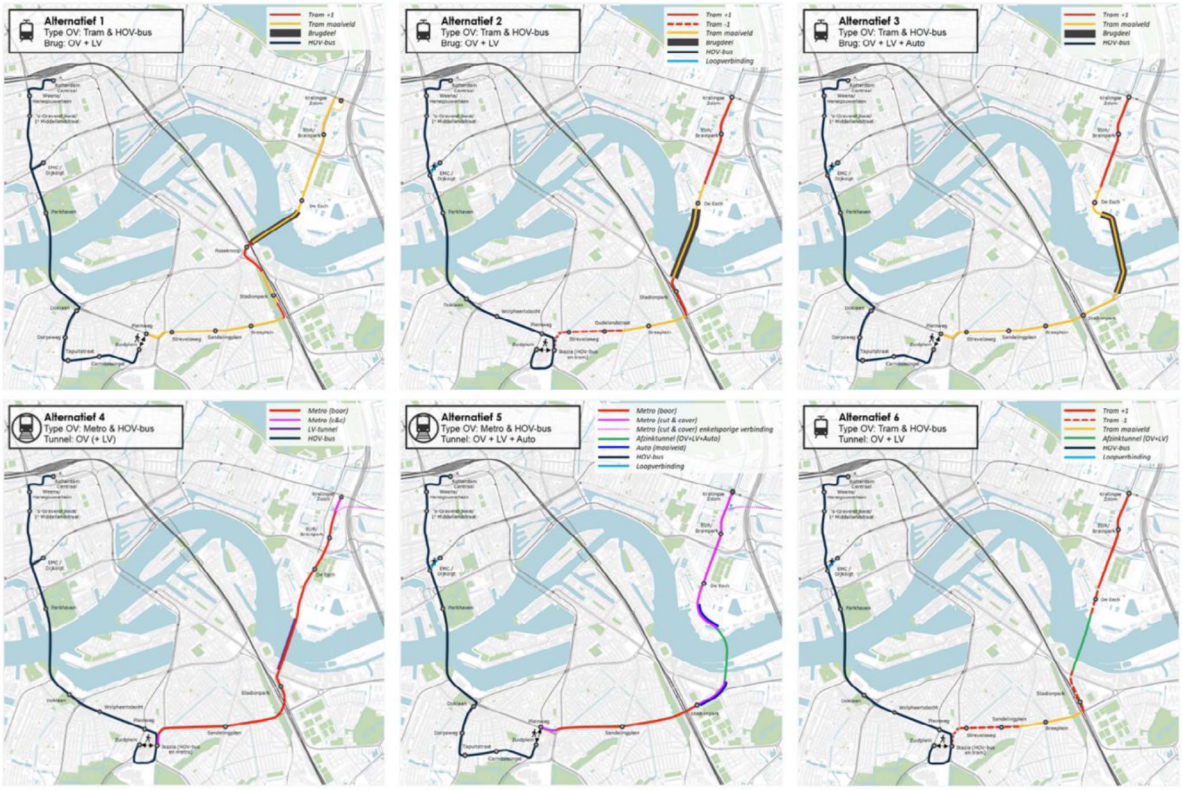
In de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam zijn, binnen de deelstudie Oeververbinding en openbaar vervoer (O&OV,) zes alternatieven gedefinieerd (zie ook figuur 1). De alternatieven zijn uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld op bijdrage aan de doelstellingen, milieueffecten, overige effecten en (maatschappelijke) kosten en baten.

Elk in de deelstudie O&OV onderzocht alternatief bevat een combinatie van maatregelen:

- Type oeververbinding (brug of tunnel).
- Locatie van de oeververbinding.
- Wel of geen autoverbinding over de oeververbinding.
- Type openbaar vervoer (tram- of metrokwaliteit).
- Wijze van inpassing van de OV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom (op maaiveld, bovengronds (+1) of ondergronds (-1)).
- Tracéligging van de HOV-bus tussen Centraal Station en Zuidplein via de Maastunnel.

Daarnaast zijn de kosten en baten onderzocht in de maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) en in de maatschappelijk economische effectenstudie (MEES). Deze laatste geeft een totaalinzicht in de kosten en baten samen met de verstedelijking.

De onderzoeksresultaten zijn vastgelegd in het integraal verkenningenrapport en MER van de MIRT-verkenning. In het daarbij behorende onderzoeksrapport van de deelstudie O&OV is in detail uitgelegd hoe de zes alternatieven tot stand zijn gekomen en van welke alternatieven welke onderdelen met elkaar gecombineerd kunnen worden om een voorkeursalternatief voor de oeververbinding uit samen te stellen. Zie voor een overzicht van de alternatieven de onderstaande figuur (figuur 1).



Figuur 1 Alternatieven deelonderzoek Oeververbinding & OV, MIRT-verkenning

3.2.1 Locatie

Voor de ligging van de oeververbinding is gebleken dat de middelste van de onderzochte locaties (in het onderzoek 'bocht A' genoemd), het hoogste scoort als het gaat om de doelstellingen van de oeververbinding. 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. Vanwege de voordelen van de locatie 'Bocht A' zijn de alternatieven met een andere locatie

(alternatief 1, 3 en 5) niet gekozen als het voorkeursalternatief voor de oeververbinding. Deze alternatieven kenden bovendien nog een aantal andere nadelen:

- Alternatief 1, een westelijke oeververbinding met tram, heeft grote onwenselijke (inpassings)consequenties bij de zuidelijke aanlanding en is niet aantrekkelijk voor fietsers.
- Alternatief 3, een oostelijke stadsbrug met tram en auto: hiervoor geldt vooral dat de decentrale ligging ervoor zorgt dat er minder reizigers gebruik maken van de OV-verbinding en dat de ligging niet goed aansluit bij de locaties voor verdere verstedelijking.
- Alternatief 5, een metrotunnelverbinding met auto via bocht B: een enorm kostbare oplossing, terwijl het geen betere bijdrage aan de doelstellingen oplevert.

Kortom: Alternatief 1, 3 en 5 scoren minder goed op de bijdrage aan de doelstellingen dan de andere varianten. Alternatief 1 brengt daarnaast onwenselijke inpassingsconsequenties met zich mee en alternatief 5 is onevenredig duur en financieel niet realistisch. Deze varianten hebben in de afweging daarom verder geen rol gespeeld.

Naast de locatie van de oeververbinding waren er twee punten van belang om te komen tot een keuze tussen (onderdelen van) de resterende alternatieven 2, 4 en 6:

- Wordt gekozen voor HOV-tramkwaliteit of voor metrokwaliteit?
- Wordt het een brug (inclusief auto's) of een tunnel (zonder auto's)?

Deze vragen worden hieronder beantwoord.

3.2.2 Tramkwaliteit of metrokwaliteit

Er is voor een hoogwaardige OV-verbinding met tramkwaliteit gekozen omdat die een hoge vervoerswaarde heeft en voldoet aan de capaciteitsbehoefte die er voor deze verbinding is, nu en in de (verre) toekomst, bij verstedelijking tot 37.000 woningen.
Metrokwaliteit als alternatief levert net als de tram een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen rondom bereikbaarheid, verstedelijking en kansen voor mensen. Metrokwaliteit levert een iets grotere bijdrage aan het oplossen van het knelpunt in het OV. De metro trekt meer reizigers dan de tram, maar vergt een forse investering en de bezettingsgraad is laag. Vanwege de kosten en de lage bezettingsgraad is de metro geen passende en realistische oplossing gebleken. De initiatiefnemers van de MIRT-verkenning zijn daarom 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. Vanwege de keuze voor tramkwaliteit zijn de alternatieven met een metroverbinding (alternatief 4 en 5) niet gekozen als voorkeursalternatief.

De HOV-verbinding met tramkwaliteit levert, in combinatie met een permanent treinstation Stadionpark, een belangrijke bijdrage aan het oplossen van het bereikbaarheidsknelpunt in het OV-netwerk. In combinatie met frequentieverhoging van de bestaande metro worden capaciteitsknelpunten op het bestaande metronet van Rotterdam opgelost (IMA-knelpunt).

Een HOV-verbinding Zuidplein - Kralingse Zoom met tramkwaliteit is randvoorwaardelijk voor verstedelijking van de Oostflank van Rotterdam en biedt voldoende capaciteit voor deze groei en verdere groei in de toekomst (tot 37.000 woningen). Eventueel is ook een verdere groei in de toekomst mogelijk door hogere frequenties en/of langere voertuigen. Indirect levert het oplossen van het OV-knelpunt (IMA-knelpunt) in de binnenstad ook een belangrijke bijdrage aan verstedelijking van andere locaties in Rotterdam (zoals binnenstad Rotterdam, Rijnhaven, Merwe-Vierhavens, in totaal ook circa 35.000 woningen).

Een hoogwaardige OV-verbinding met tramkwaliteit zorgt voor kansen voor mensen door verbetering van de banenbereikbaarheid en onderwijsbereikbaarheid, daar waar dit het meeste nodig is: in wijken en (focus)buurten op Zuid. Zowel door toename van het aantal te bereizen banen, als een kwaliteitsverbetering (korter, frequenter) van de reeds te bereizen banen. Uitgaande van 45 minuten

reistijd met het OV stijgt het aantal extra te bereiken banen met gemiddeld 15.000 per focuswijk. Ook de OV-bereikbaarheid van leerlingplaatsen in het onderwijs groeit voor de zeven focusbuurten van het Nationaal Programma Rotterdam-Zuid. Tramkwaliteit geeft de mogelijkheid om in de wijken zichtbare en toegankelijke haltes te realiseren.

3.2.3 Welke modaliteiten naast OV?

De onderzoeksresultaten van de MIRT-verkenning maken duidelijk dat multimodaal een keuze betekent voor investeren in een verbinding voor hoogwaardige openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en eventueel beperkt autoverkeer (autoluw).

Een fiets- en voetgangersverbinding is een essentieel onderdeel van de oeververbinding. De fiets is een snelgroeiende en steeds belangrijkere vervoerwijze in Rotterdam. Met een nieuwe oeververbinding wordt een ontbrekende schakel in het stedelijke en regionale (fiets)netwerk gerealiseerd. Het leidt tot aanzienlijk kortere fietsroutes. Een fietsverbinding draagt daarom direct bij aan de verstedelijking en zorgt voor een grote verbetering van banenbereikbaarheid, met name voor Rotterdam-Zuid.

Een autoverbinding zal in deze stedelijke omgeving naar schatting door circa 11.000 motorvoertuigen per dag worden gebruikt, uitgaande van het principe ‘auto te gast’. Deze aantallen hebben we berekend met het regionale verkeersmodel, uitgaande van een maximumsnelheid van 30 km/uur. In dat geval vermindert het aantal voertuigen op met name de parallelbaan van de Van Brienenoordbrug met circa 5 procent. Dit levert een beperkte bijdrage aan het oplossen van het IMA-knelpunt op de gehele Brienenoordcorridor. In Rotterdam leidt een autoverbinding tot het verschuiven van vervoerstromen over de oeververbindingen. Het aantal motorvoertuigen op de Erasmusbrug en door de Maastunnel vermindert beperkt, het aantal op de Willemsbrug vermindert met 7 tot 12 procent (per etmaal).

We vinden het belangrijk om te kiezen voor een oeververbinding waar ook autoverkeer gebruik van kan maken. Niet als doorgaande verbinding, maar als autoluwe weg voor lokaal verkeer, doelgroepenvervoer, hulpdiensten, deelmobiliteit en nieuwe (toekomstige) mobiliteitsconcepten. Deze verbinding 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. Het MER-onderzoek laat zien dat autoverkeer op de oeververbinding lokaal leidt tot negatieve milieueffecten met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Tegelijkertijd zijn er ook locaties die erop vooruitgaan, doordat de hoeveelheid autoverkeer vermindert. Op de plaatsen waar het slechter wordt, blijven we wel binnen de toegestane grenswaarden.

In de planning- en studiefase worden de effecten nog uitgebreider onderzocht en wordt bepaald of en wat er nodig is om negatieve effecten te beperken.

3.2.4 Brug of tunnel?

Er is een aantal redenen waarom er is gekozen voor een brug en niet voor een tramtunnel.
In de vorige paragraaf hebben we toegelicht waarom we kiezen 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. Er is onvoldoende ruimte om deze in te passen en aan te sluiten op het huidige doorgaande wegennet. Dit komt o.a. door het feit dat een tunnel op beide oevers eerst de primaire waterkering moet passeren voordat het verkeer weer naar maaiveld kan stijgen.
Daarnaast blijkt uit kwalitatieve onderzoeken 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. Tot slot waarderen we de zichtbaarheid en iconische waarde van een brug als verbinding over de rivier, die de zuid- en noordoever met elkaar verbindt. Deze argumenten maken dat alternatief 6 (tramtunnel) afvalt.

Een nieuwe brug over de Nieuwe Maas heeft gevolgen voor de scheepvaart. Het onderzoek laat zien dat er maatregelen nodig zijn om te zorgen dat schepen deze nieuwe brug veilig kunnen passeren. Een van de mogelijke maatregelen is rivierverruiming, waarbij de oever van De Esch moet worden verlegd. Vanwege deze forse ingreep in De Esch wordt in de volgende fase verder uitgezocht of, en zo ja welke, maatregelen op de vaarweg haalbaar en toelaatbaar zijn en wat de effecten daarvan zijn op de scheepvaart op de Nieuwe Maas en op de benodigde afgraving van De Esch.

Als gevolg van verruiming van de rivier tast een brug over de Nieuwe Maas de bebouwing (woningen en (rijks)monumenten) in Polder De Esch aan. Naast het effect op de bebouwing heeft de oeveraanpassing een negatief effect op de huidige ecologische waarden van Polder De Esch. Deze polder is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland en eventuele effecten op de wezenlijke waarden van het gebied zullen gecompenseerd moeten worden. De precieze omvang van deze effecten is nog niet bekend. In de volgende fase (planning- en studiefase MIRT) gaan we gedetailleerder ontwerpen. Dan gaan we ook in detail kijken naar de omvang van de effecten en de omvang van de benodigde compensatie.

3.2.5 Kosten en baten

In het kader van de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar de maatschappelijke kosten en baten van de onderzochte alternatieven voor de oeververbinding (tunnels en bruggen) en OV-lijn (metro- en tramkwaliteit). 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 OV verbinding met tramkwaliteit en metro wordt verklaard door de veel hogere kosten voor een metroverbinding waar geen evenredig hogere baten tegenover staan. Anders gezegd: een metro is veel duurder, maar levert qua maatschappelijke baten niet navenant meer op.

De kosteninschattingen zijn gebaseerd op de meest recente inzichten t.a.v. kosten van vergelijkbare projecten. 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. In de kosteninschatting is aangegeven dat de kosten een bandbreedte van -25 procent tot +40 procent kennen. Op basis van de beschikbare informatie is een zo goed mogelijke inschatting gemaakt.
In deze kosteninschatting is rekening gehouden met de kosten voor de oeveraanpassing bij De Esch en vastgoedverwerving.

De initiatiefnemers van de MIRT-verkenning (Rijk, MRDH, provincie en gemeente Rotterdam) zijn een bedrag van € 1.288 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) overeengekomen voor de uitwerking van de stadsbrug en HOV-verbinding en de realisatie van dit voorkeursalternatief.

In hoofdstuk 4 gaan we in op het wegvallen van stadion Feyenoord City. Gebleken is dat het niet doorgaan van het stadion niet leidt tot andere realistische alternatieven die onderzocht hadden moeten worden. Daarmee zijn er op dit moment ook geen extra kosten te verwachten. Het niet doorgaan van het stadion heeft daarom geen impact op de verzamelde beslisinformatie en afwegingen over het voorkeursalternatief.

3.3 Conclusie

Op basis van de hierboven beschreven argumenten kiezen we voor een multimodale stadsbrug tussen de Nesserdijk en de Veranda (bocht A), geschikt voor fietsers, voetgangers, HOV met tramkwaliteit en een autoluwe wegverbinding (zie ook figuur 2).



Figuur 2 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief komt voor de locatie (bocht A), type OV (tramkwaliteit) en type oeververbinding (brug) overeen met het onderzochte alternatief 2. Vanwege de autoluwe wegverbinding wijkt het voorkeursalternatief iets af van dit onderzochte alternatief. Daarom zijn de effecten van het voorkeursalternatief onderzocht en beschreven in de 'notitie effecten VKA'. Deze notitie is als bijlage bij het MER MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam gevoegd.

4. Alternatieven zonder nieuw stadion

4.1 Nadere onderbouwing advies Commissie m.e.r.

In onderstaand kader is de nadere onderbouwing van het advies van de Commissie m.e.r. letterlijk overgenomen:

Hoewel het MER hier niet expliciet op in gaat blijkt uit de achtergrondrapporten[2] dat bij alle alternatieven is uitgegaan van de realisatie van een nieuw Feyenoord stadion op de zuidelijke oever van de Maas. Dit nieuwe stadion zou gedeeltelijk in de Maas komen te liggen, waardoor de vaargeul verplaatst zou moeten worden en een havendam zou worden aangelegd.



Inmiddels heeft de gemeente Rotterdam besloten dat er geen nieuw voetbalstadion op deze locatie zal worden gebouwd[3]. Dat betekent dat de landaanwinning en aanpassing van de vaargeul ook niet meer per definitie nodig zijn, waardoor er meer mogelijkheden zijn voor de realisatie van de oeververbinding en de inpassing daarvan[4].

Handhaven van de bestaande vaarwegbreedte biedt de mogelijkheid om, ingeval van een brug, een veel grotere vaste overspanning en extra vaarwegbreedte van bijna 100 meter te realiseren. Omdat vooral de breedte van de vaste overspanning in de huidige alternatieven voor nautische knelpunten zorgt, is dit gegeven cruciaal voor beoordeling van de nautische aspecten (zie paragraaf 2.2 van dit advies). Hier komt bij dat mogelijk minder maatregelen aan de oevers nodig zijn voor scheepvaart- en waterveiligheid. Dit biedt mogelijkheden voor een betere inpassing van de brugaansluitingen, met minder gevolgen voor (woon)bebouwing, natuur, cultuurhistorie en recreatie in De Esch. Het vervallen van het stadion kan ook mogelijkheden bieden voor alternatieven die uitgaan van een tunnel.

---

[2] Zie bijvoorbeeld de verschillende nautische onderzoeken, maar ook het document "overzicht-alternatieven-oeververbinding & openbaar vervoer".

[3] Op 26 oktober 2022 heeft de Raad van State het bestemmingsplan Feyenoord City vernietigd.

[4] Zoals aangegeven in het toetsingsadvies over het OER voor de Oostflank is nog niet duidelijk hoe in dit deelgebied wordt omgegaan met het vervallen van het stadion. Wel geeft het OER aan dat er in dit deelgebied een groter aantal woningen wordt gerealiseerd dan volgens het oorspronkelijke (bestemmings)plan. Het is niet duidelijk of de ruimte voor deze woningen gevonden moet worden binnen het bestaande oppervlak, of dat ervan wordt uitgegaan dat de ruimte die gereserveerd was voor het stadion en bijbehorende voorzieningen – en de daarmee gepaard gaande versmalling van de vaarweg - nu ook gebruikt zal worden voor de bouw van meer woningen.

Vanwege de effecten op nautiek, natuur en het leefmilieu vindt de Commissie het essentieel voor de besluitvorming dat deze mogelijkheden onderzocht worden, voordat een besluit wordt genomen over de oeververbinding.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voordat een besluit wordt genomen over de herziening van de omgevingsvisie:

- de gevolgen van het vervallen van het nieuwe stadion te verwerken in de verkenning van mogelijke alternatieven, inclusief de maatregelen die daarbij noodzakelijk zijn vanwege scheepvaartveiligheid, waterhuishouding en inpassing op de oevers van de Maas;
- de beoordeling van de effecten (doelbereik, milieueffecten, overige effecten en kosten-baten) van alle alternatieven hierop aan te passen. Een aangepaste effectbeoordeling en geactualiseerde kosten- en batenanalyse kan ook nieuw perspectief bieden voor andere alternatieven dan het bestuurlijke VKA.

(advies Commissie m.e.r., paragraaf 2.1)

4.2 Reactie op advies Commissie m.e.r.

In de volgende paragrafen wordt een reactie gegeven op de constateringen en het advies van de Commissie m.e.r.

4.2.1 Tijdlijn besluiten bestemmingsplan Feyenoord City en nieuw stadion

Allereerst is het van belang om de gebeurtenissen rondom de komst van het nieuwe stadion en de uiteindelijke vernietiging van het bestemmingsplan Feyenoord City op een rij te zetten:

- De gemeenteraad heeft op 17 december 2020 het bestemmingsplan Feyenoord City vastgesteld.
- Op basis van het bestemmingsplan konden de vergunningen voor bouwprojecten in het gebied worden verleend, op het moment dat deze aan het bestemmingsplan voldoen. In januari 2022 zijn de omgevingsvergunning voor het stadion, de vergunningen voor de landaanwinning en langsdam en de omgevingsvergunning voor de radarpost verleend.
- Tegen het bestemmingsplan en de bovengenoemde verleende vergunningen is beroep bij de Raad van State aangetekend. Dit betekent dat het bestemmingsplan en de vergunningen pas onherroepelijk konden worden na de uitspraak van de Raad van State.
- In april 2022 heeft de BVO (betaald voetbal organisatie) Feyenoord laten weten op dit moment niet verder te gaan met de bouwplannen voor een nieuw stadion en de komende periode in De Kuip te blijven spelen. Het bestemmingsplan, waarin wel ruimte was gereserveerd voor de komst van het nieuwe stadion, was op dat moment wel vastgesteld maar nog niet onherroepelijk.
- Op 26 oktober 2022 volgde uitspraak van de Raad van State waarin het gehele bestemmingsplan van Feyenoord City is vernietigd en er dus geen planologische grond meer was om dit plan als uitgangspunt te hanteren.

Na het vernietigen van het bestemmingsplan Feyenoord City is door het college van de gemeente Rotterdam in maart 2023 een ‘consultatiedocument Waterkant’[5] opgesteld en openbaar gemaakt. Dit document heeft geen planologisch-juridische status. Het maakt wel duidelijk dat de mogelijke landaanwinning onderdeel uitmaakt van de plannen voor woningbouw op de locatie Waterkant. De afmetingen van de benodigde landaanwinning zijn grotendeels vergelijkbaar met de eerder beoogde situatie voor het nieuwe stadion. Het doel van de landaanwinning en strekdam is een bijdrage te leveren aan een kwalitatieve gebiedsontwikkeling met voldoende (groene) buitenruimte in combinatie met een impuls voor de biodiversiteit in de vorm van getijdenatuur.

[5] https://gebiedsontwikkeling.feyenoord-city.nl/app/uploads/2023/03/230328_FC_Waterkant_Consultatiedocument_A3.pdf

4.2.2 Gehanteerde uitgangspunten MIRT-verkenning

In de MIRT-verkenning leidde dit tot de volgende uitgangspunten:

- In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning (2020) is aangegeven dat de ontwikkeling van Feyenoord City als onderdeel van de referentiesituatie zou worden beschouwd.
- In de inhoudelijke onderzoeken en analyses voor het MER (onderzoeken liepen van 2020-2022) is het bestemmingsplan Feyenoord City (inclusief de daarin opgenomen ruimtereservering t.b.v. een nieuw stadion) daarom gehanteerd als vertrekpunt.
- De inhoudelijke onderzoeken, waaronder de simulaties door onderzoeksinstituut MARIN en analyses voor het MER van de nieuwe oeververbinding, zijn in de zomer van 2022 afgerond. Op dat moment had de BVO Feyenoord al laten weten niet verder te willen gaan met het stadion, maar was het bestemmingsplan Feyenoord City nog het geldende bestemmingsplan en niet aangepast door de gemeente en niet vernietigd door de Raad van State.

4.2.3 Analyse impact niet doorgaan nieuwe stadion op plannen oeververbinding

Vanwege de onzekerheid die ontstond na de berichtgeving van BVO Feyenoord dat zij niet doorgingen met de bouw van een nieuw stadion, is er in de afrondende fase van het opstellen van het MER voor de nieuwe oeververbinding gekeken naar de impact hiervan op de uitgevoerde onderzoeken én de te maken afwegingen, te weten:

- 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.

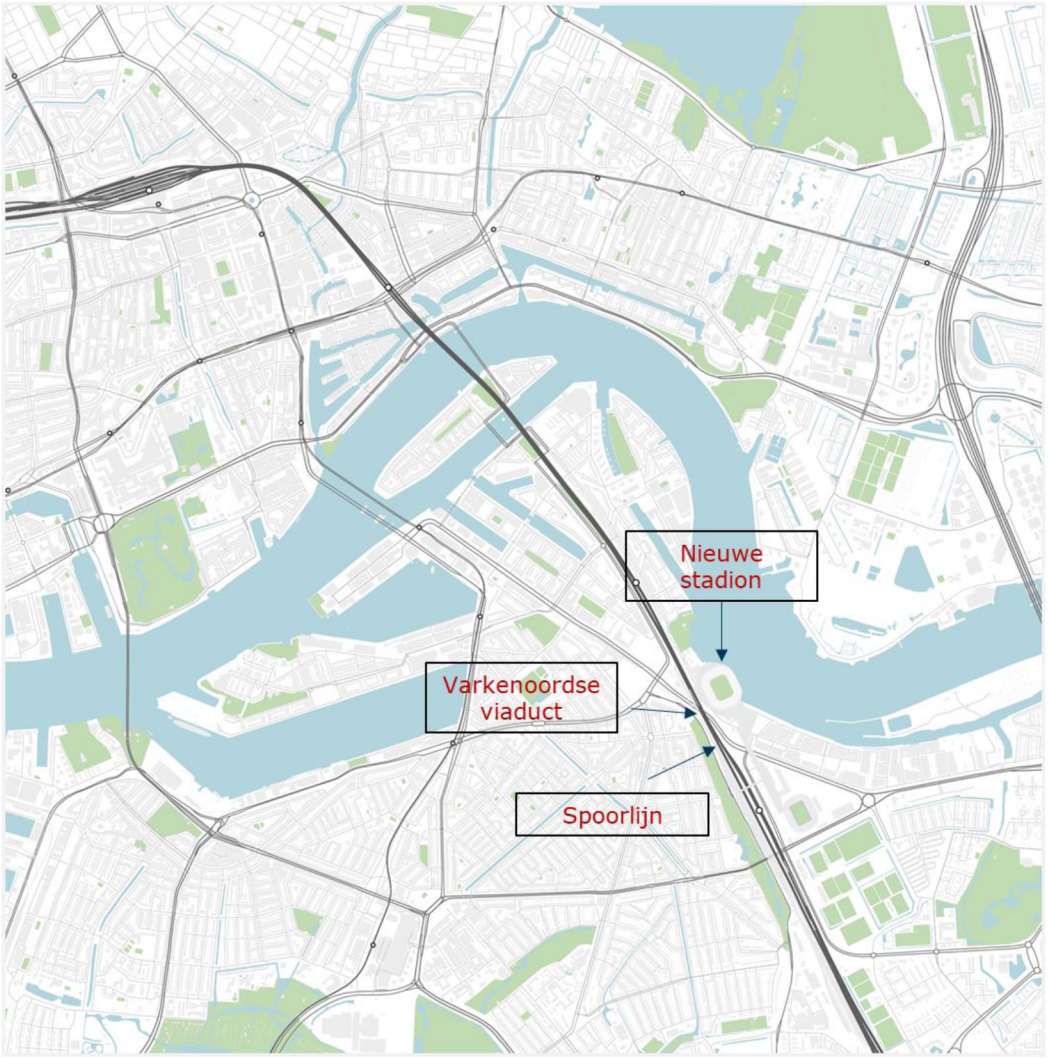
Hieruit is het volgende gebleken:

Nut en noodzaak van de maatregelen

Nut en noodzaak van een HOV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom via een nieuwe oeververbinding blijft hetzelfde. De HOV-verbinding faciliteert de verstedelijking, vergroot de kansen voor mensen en draagt bij aan het oplossen van de vervoersknelpunten. De omgevingsvisie van de gemeente Rotterdam blijft onverminderd van kracht, wat betekent dat tussen Alexander en Zuidplein (in de Oostflank) gewerkt wordt aan de realisatie van 35.000 woningen (waarvan 30.000 op Rotterdams grondgebied) tot 2040.

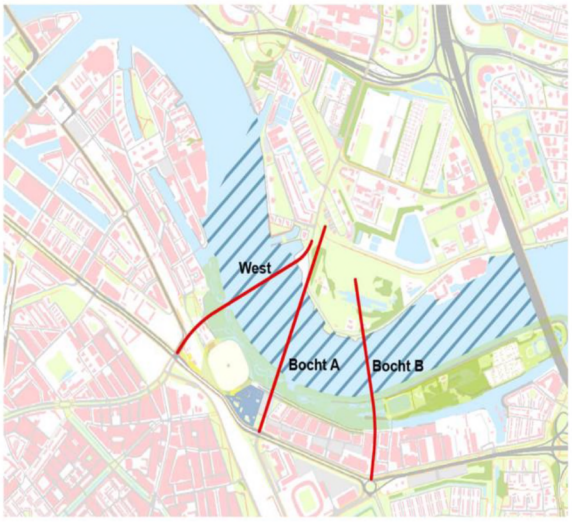
Locatie van de oeververbinding ‘Bocht A’

Voor de onderzochte aanlandingsplekken is de aansluiting op de stedelijke structuur en de overige infrastructuur een dwangpunt en niet de locatie van het beoogde stadion.
De huidige infrastructuur op de zuidoever met bijbehorende hoogteverschillen (primaire waterkering, ligging van de spoorlijn en het Varkenoordseviaduct over de spoorlijn heen) is bepalend voor de mogelijke locaties voor de aanlanding van een oeververbinding. Zie ook figuur 2 hieronder. De oeververbinding moet logisch aansluiten op bestaande verbindingen voor openbaar vervoer, auto, fiets en voetganger, zoals de kruising Stadionweg-Olympiaweg. De beoogde locatie voor een nieuw stadion ligt (vanuit de oeververbinding beschouwd) niet op een logische plek voor een aanlanding van een brug. De aanlanding van de brug zou dan precies uitkomen op de plek waar de spoorlijn en het Varkenoordseviaduct elkaar kruisen, waardoor een aansluiting op de bestaande stedelijke structuur daar niet mogelijk is. Dit betekent dat het schrappen van het stadion niet leidt tot andere mogelijkheden voor de locatie van de oeververbinding of tot een andere afweging.



Figuur 3 Ligging nieuwe stadion in Rotterdam

Voor de locatiekeuze voor een oeververbinding is gebleken dat locatie ‘bocht A’ het meeste bijdraagt aan het doelbereik. Dit komt vooral door de centrale ligging in het gebied van Alexander tot Zuidplein en de daarmee samenhangende grote potentie voor fietsgebruik. Deze inhoudelijke argumentatie is onafhankelijk van het al dan niet doorgaan van een nieuw stadion. De verstedelijkingsopgave blijft zich in hetzelfde gebied concentreren met dezelfde omvang.



Figuur 4 Nautisch onderzochte locatievarianten voor een brug in beoordelingsfase MIRT-verkenning

Bij locatie 'bocht West' (zie bovenstaande figuur) conflicteerde de ontwikkeling van de Roseplot en Colloseumplot (onderdeel van het vernietigde bestemmingsplan Feyenoord City) met de inpassing van de oeververbinding. De vernietiging van het bestemmingsplan zou hier theoretisch tot een ander effect kunnen leiden, ware het niet dat de ligging van de spoorlijn een dwangpunt is voor het ontwerp en de inpassing. Dat verandert niet door de vernietiging van het bestemmingsplan. De ligging van het spoor zorgt ervoor dat er geen auto's over de oeververbinding kunnen bij keuze voor bocht West en dat er op deze locatie geen goede fietsverbinding over de brug kan worden gerealiseerd, vanwege de hoogteverschillen bij de zuidelijke aanlanding.

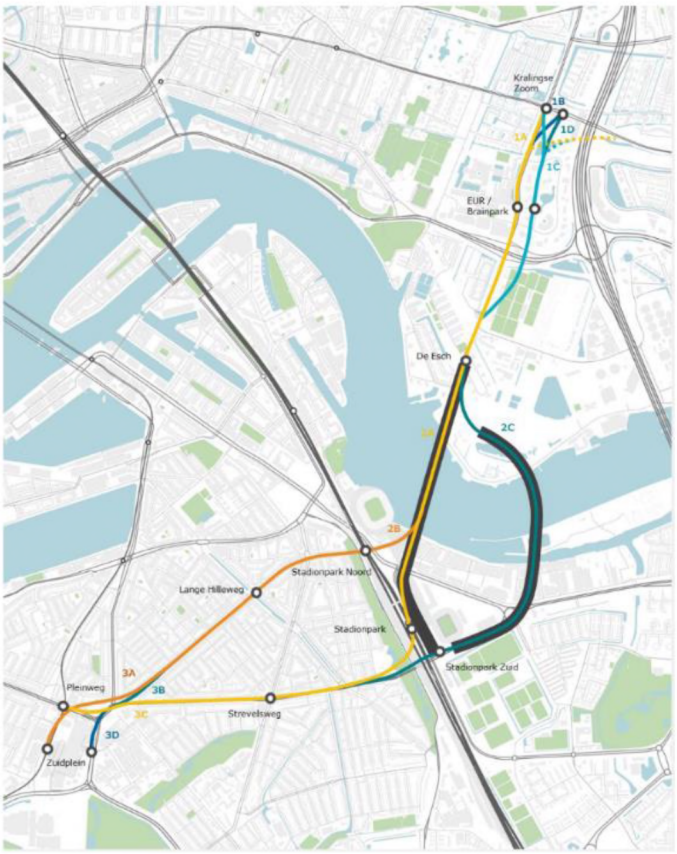
Bij locatie 'bocht B' veranderen de conclusies over de inpassing niet, aangezien deze locatie zich verder van de beoogde stadionlocatie bevindt.

Type oeververbinding (brug of tunnel)

De vernietiging van het bestemmingsplan Feyenoord City heeft geen impact op de afweging over het type oeververbinding (brug of tunnel). De mogelijke locaties voor een brug veranderen niet (zie voorgaande paragraaf).

Bij de korte tramtunnel (alternatief 6, locatie Bocht A) is geconstateerd dat er aandacht nodig is voor goede inpassing rondom station Stadionpark (Olympiaweg) in relatie tot de plannen voor Feyenoord City (met name de Strip). Hoewel de plannen van Feyenoord City hier na de vernietiging van het bestemmingsplan niet meer de directe aanleiding voor zijn, blijft goede inpassing bij de Olympiaweg een belangrijk aandachtspunt. Juist ook bij het in stand houden van De Kuip in zijn huidige functie als voetbal- en evenementenstadion. Dit komt door de beperkte ruimte en de bijbehorende drukte op de Olympiaweg, die ligt ingeklemd tussen de spoorlijn en De Kuip. Daarmee leidt de vernietiging van het bestemmingsplan niet tot andere effecten of een andere afweging.

Voor de andere onderzochte tunnelvarianten, beide boortunnels, was het bestemmingsplan Feyenoord City minder bepalend door de diepe ligging van de tunnel.



Figuur 5 Totaaloverzicht te onderzoeken alternatieven metro(kwaliteit)

Door de vernietiging van het bestemmingsplan veranderen de alternatieven en de beoordeling van nut en noodzaak, doelbereik en effecten van de alternatieven niet. De afweging tussen tunnel of brug wijzigt daardoor ook niet.

Mogelijkheden voor inpassing op de zuidoever

Voor de inpassing van een oeververbinding aan de zuidzijde geldt, zoals de Commissie m.e.r. ook signaleert, dat er door de vernietiging van het bestemmingsplan mogelijk meer ruimte en flexibiliteit ontstaat voor een goede inpassing van een brug. Hoeveel ruimte en flexibiliteit dit is, hangt samen met de manier waarop door de gemeente in de toekomst invulling wordt gegeven aan de ruimte die in het bestemmingsplan was ingevuld door Waterfront, Strip, Stadionplot en Olympiaweg.
Hoewel dit niet tot een andere afweging in de MIRT-verkenning leidt, vraagt het om goede afstemming en samenwerking in de planning- en studiefase.

Zoals beschreven in paragraaf 4.2.1, is de gemeente op dit moment bezig met het ontwikkelen van woningbouwplannen op de locatie waar eerst het nieuwe stadion was beoogd. Daarbij onderzoekt de gemeente ook landaanwinning bij de zuidoever, voor een kwalitatieve inrichting van de buitenruimte in dit gebied. Hoewel dit geen planologisch-juridisch vastgesteld plan is, ligt het voor de hand om de ontwikkelingen in dit gebied in samenhang uit te werken.

Type HOV-verbinding

Op de typen HOV-verbinding die in de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning zijn onderzocht (tram- of metrokwaliteit), zijn vooral de reizigersaantallen van invloed. Het niet doorgaan van het stadion heeft echter geen effect op de reizigersaantallen, omdat De Kuip als voetbal- en

evenementenstadion in gebruik blijft. Er blijft dus een stadion, alleen op een andere locatie dan het geval was in het bestemmingsplan Feyenoord City.

De ruimte die in het bestemmingsplan was gereserveerd voor het nieuwe stadion zou nu gebruikt kunnen worden voor woningbouw. Daarmee zou de locatie van woningbouw verschuiven. De bouw van nieuwe woningen was eerder rondom De Kuip voorzien.
De effecten die deze verschuiving kan hebben op de reizigersaantallen zijn beperkt en leiden niet tot een vele male hogere metrobezetting. Deze blijft relatief laag, ondanks de extra verstedelijking in de Oostflank. Uit de MIRT-verkenning is namelijk gebleken dat een metroverbinding op het drukste deel van de dag maar een bezetting van ca. 30 procent van de capaciteit zou hebben. Daardoor is het geen kosteneffectieve maatregel. Een HOV-verbinding met tramkwaliteit biedt voldoende capaciteit en kan nog verdere groei faciliteren, waarbij we rekening houden met 37.000 nieuwe woningen in de Oostflank. Het wegvallen van het stadion leidt niet tot een andere afweging tussen tramkwaliteit of metrokwaliteit.

Tracékeuze HOV-verbinding

Voor de tracékeuze van de HOV-verbinding geldt hetzelfde als voor de locatie van de oeververbinding, namelijk dat de bijdrage aan het doelbereik bepalend is voor de tracékeuze. Daarbij is gebleken dat de meest directe route (via Strevelsweg, Breeweg, Olympiaweg, oeververbinding locatie bocht A, Kralingse Zoom) het meeste bijdraagt aan het oplossen van OV-knelpunten, verstedelijkingsmogelijkheden en kansen voor mensen. Het niet doorgaan van het bestemmingsplan Feyenoord City verandert niets aan die constateringen.

Station Stadionpark

Voor geen van de inhoudelijke afwegingen voor station Stadionpark in de MIRT-verkenning leidt de vernietiging van het bestemmingsplan tot andere keuzes. Nut en noodzaak van een station Stadionpark blijft hetzelfde. De omgevingsvisie van de gemeente Rotterdam blijft onverminderd van kracht, wat betekent dat tussen Alexander en Zuidplein gewerkt wordt aan de realisatie van 35.000 woningen (waarvan 30.000 op Rotterdams grondgebied) tot 2040.

Aandachtspunt bij station Stadionpark is de traverse over het spoor die onderdeel uitmaakte van het bestemmingsplan Feyenoord City. Deze traverse is belangrijk voor het functioneren van het station. Hier moet in de verdere uitwerking (planning- en studiefase) aandacht aan worden besteed.

Impact vernietiging bestemmingsplan op bestuurlijke keuze voorkeursalternatief

Deze informatie is mondeling in het najaar van 2022 gedeeld met de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning. Gelet op het beperkte effect van de vernietiging van het bestemmingsplan Feyenoord City op de uitkomsten van de MIRT-verkenning heeft dat niet tot een andere afweging geleid ten aanzien van de gemaakte bestuurlijke keuzes voor het voorkeursalternatief.

4.2.4 Impact op nautische knelpunten brugalternatieven

Grotere vaste overspanning

De Commissie m.e.r. stelt dat handhaven van de bestaande vaarwegbreedte (door het niet realiseren van landaanwinning en een strekdam voor het stadion) de mogelijkheid biedt om, in geval van een brug, een veel grotere vaste overspanning en extra vaarwegbreedte van bijna 100 meter te realiseren. Omdat vooral de breedte van de vaste overspanning in de huidige alternatieven voor nautische knelpunten zorgt, is dit gegeven volgens de Commissie m.e.r. cruciaal voor de beoordeling van de nautische aspecten.

In het onderzoek dat in 2018 is uitgevoerd voor het bestemmingsplan Feyenoord City[6] is het feitelijk gebruik van de vaarweg onderzocht.



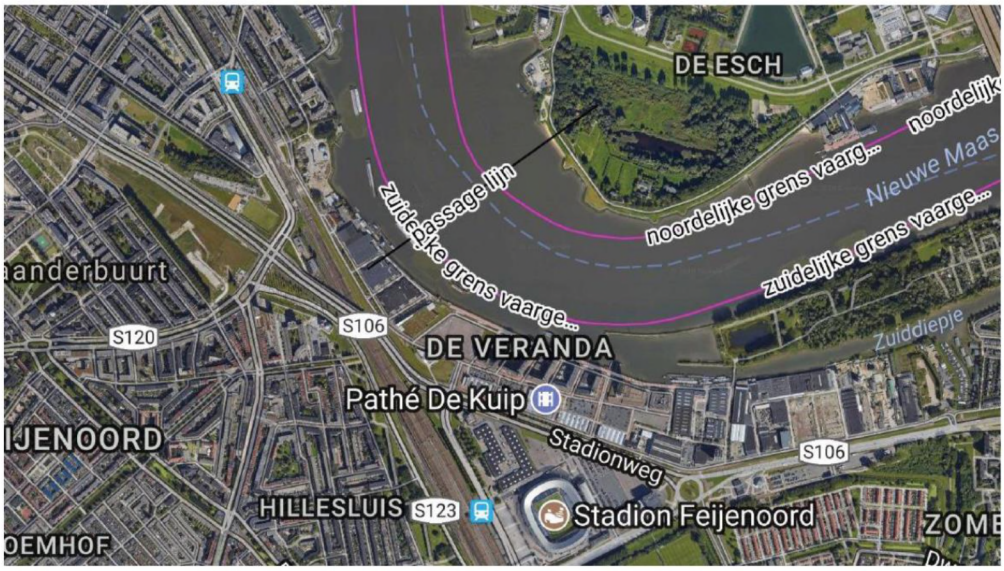
Figuur 6 Vaarbanen van één maand van verkeer op de Nieuwe Maas, stroomopwaarts (groen) en stroomafwaarts (rood), ontwerpvaargeul met stippellijnen weergegeven.

De analyse van de vaarbanen van één maand (zie bovenstaande afbeelding, figuur 5) laat zien dat de vaarweg anders gebruikt wordt dan de ontwerpvaargeul aan ruimte biedt. In de binnenbocht is voldoende waterdiepte beschikbaar. Hierdoor is er meer breedte beschikbaar (het rode gebied) dan alleen de ontwerpvaargeul (de paarse stippellijn). De schepen varen ten noordoosten van de geulgrens.

Onderzoeksinstituut MARIN concludeert in dit onderzoek dat het 35 meter verplaatsen van de gegarandeerde vaargeul naar het noordoosten ter hoogte van het nieuw te bouwen Feyenoord stadion geen problemen oplevert voor de scheepvaart. De scheepvaart maakt in de huidige situatie nauwelijks gebruik van de nu nog beschikbare zuidwestelijke strook van de ontwerpvaargeul. De effecten van veranderende stroombeelden en een veranderend windpatroon zijn zeer klein en niet ongunstig; de nieuwe bebouwing werkt als een soort windscherm bij zuidwestelijke wind. De vlotheid en veiligheid voor scheepvaart verandert nagenoeg niet in de Bocht van Esch door het wel of niet realiseren van het stadion en langsdam.

Zoals op onderstaande figuur (figuur 6) is te zien, wordt de zuidelijke grens van de huidige vaargeul bepaald door het Eiland van Brienenoord. De passagelijn laat zien dat schepen hier niet de buitenbocht opzoeken, vanwege de lastige manoeuvreerbaarheid en de ligging van het Eiland van Brienenoord.

[6] Nautisch onderzoek verplaatsen vaargeul Nieuwe Maas, MARIN, 2018.

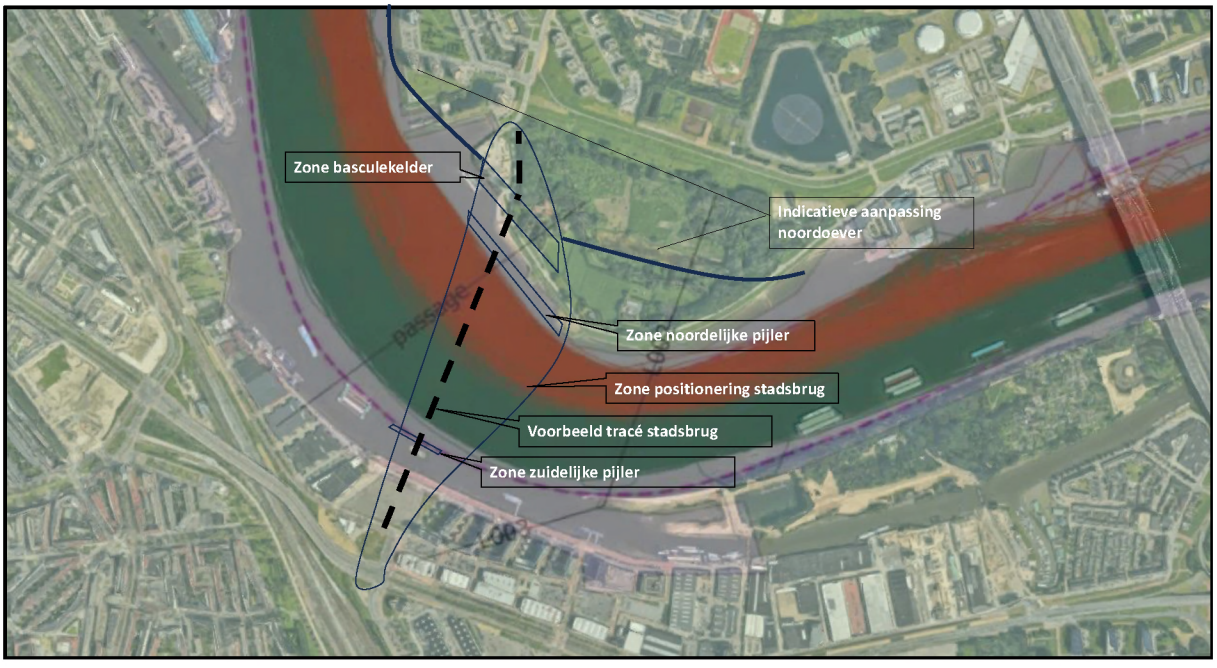


Figuur 7 Noordelijke en zuidelijke grens huidige vaargeul en passagelijn

Uit deze informatie van onderzoeksinstituut MARIN leiden we af dat het vergroten van de vaste overspanning of vaarwegbreedte aan de zuidzijde van de rivier geen oplossing biedt voor de nautische uitwerkingsopgaven die in de MIRT-verkenning zijn geconstateerd. Dat komt omdat de scheepvaart vooral gebruik maakt van het noordelijke deel van het vaarwater en daarbij ook het water buiten de officiële vaargeul (waar voldoende waterdiepte is) gebruikt.

De knelpunten die in de MIRT-verkenning zijn geconstateerd bij de komst van een nieuwe brug, ontstaan doordat een pijler die aan de noordzijde in het water wordt geplaatst leidt tot een beperking van de ruimte die op dit moment door de scheepvaart wordt gebruikt.

De oplossing hiervoor moet worden gezocht in het creëren van voldoende ruimte aan de noordzijde. Dus door de pijler tussen het vaste en het beweegbare deel van de brug buiten het huidige vaarwater te zetten. Dat is schematisch weergegeven op onderstaande afbeelding.



Figuur 8 Schematische weergave beweegbaar deel noordzijde

In de afbeelding is aangegeven in welke zone de basculekelder, noordelijke pijler en zuidelijke pijler moeten worden geplaatst om buiten het huidige gebruik van het vaarwater te blijven. Er is een oeveraanpassing bij De Esch nodig om schepen de mogelijkheid te geven om door het beweegbare deel van de brug te gaan (tussen de basculekelder en de noordelijke pijler).

Concluderend: het maken van een grotere vaste overspanning door meer ruimte aan de zuidzijde biedt geen oplossing voor de nautische opgaven, omdat de positie van de pijler aan de noordzijde bepalend is voor de vlotte en veilige doorvaart onder het vaste brugdeel.

Klep aan de zuidzijde

Ook het verplaatsen van het beweegbare deel (de 'klep') van de brug van de noord- naar de zuidzijde biedt geen soelaas, om de volgende redenen:

1. Vanuit de Richtlijn Vaarwegen 2020 heeft een klep aan de noordzijde (binnenzijde) altijd de voorkeur, zoals is aangegeven in paragraaf 5.2.1 (p. 115) van de Richtlijn:

   > Situering van een beweegbare brug in een bocht is niet gewenst in verband met het benodigde uitzicht op de vaarweg. Valt hier om zwaarwegende redenen niet aan te ontkomen, dan moet het beweegbare deel aan de binnenzijde van de vaarweg gelegen zijn en dient de breedtetoeslag voor het geladen schip conform paragraaf 3.7.2 gesuppleerd te worden op de doorvaartwijdte van de vaste overspanning.

   Ook al zou een brug met een klep aan de zuidzijde ruimtelijk inpasbaar zijn, dan is er dus nog steeds een gerede kans dat deze situatie door het bevoegd gezag op de vaarweg wordt afgekeurd op basis van de Richtlijn Vaarwegen.

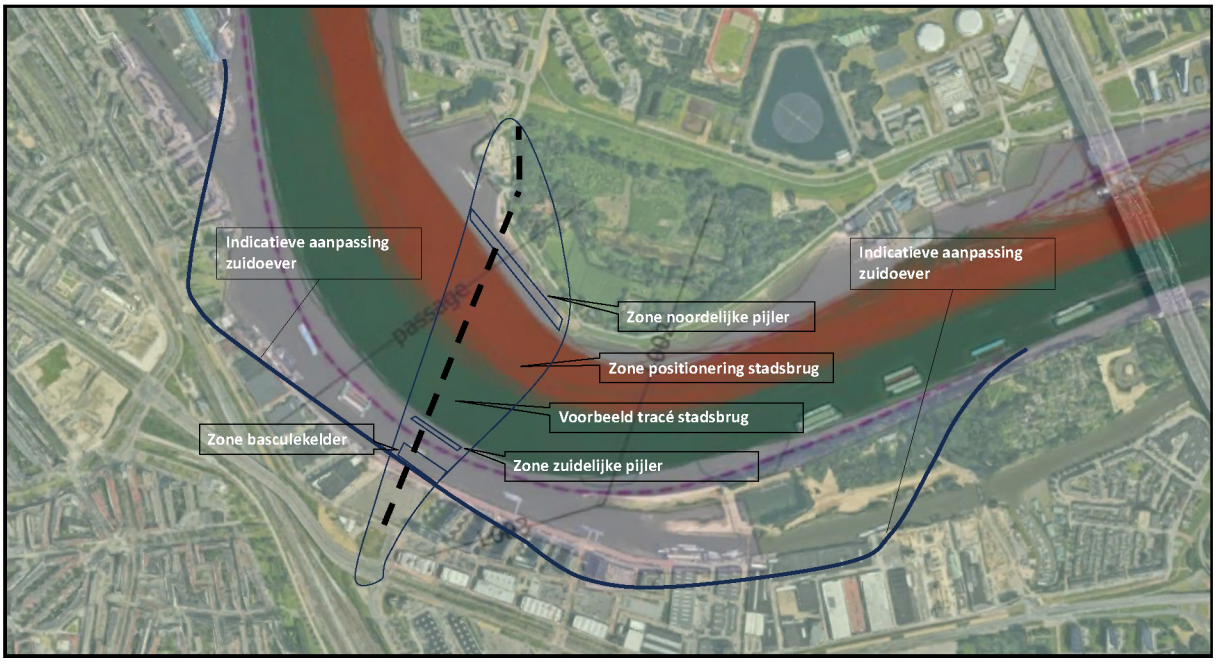
2. Een klep aan de zuidzijde leidt onherroepelijk tot gevaarlijke situaties met schepen die de rivier moeten 'oversteken', aangezien het beweegbare deel van de Van Brienenoordbrug ook aan de noordzijde is gesitueerd. De bewegingen van de (grote) schepen die de rivier oversteken zijn verstorend en risicovol voor het reguliere scheepvaartverkeer dat onder het vaste brugdeel doorvaart.

3. Op grond van de Richtlijn Vaarwegen moeten er bij een beweegbare brug altijd wachtplaatsen voor de beroepsvaart zijn (paragraaf 5.9.1, p. 133):

Wachtplaatsen beroepsvaart
Bij een beweegbare brug horen ter weerszijden van de brug wachtplaatsen, omdat zich altijd een situatie kan voordoen dat de brug (nog) niet bediend wordt. Het toegenomen bezit van boegschroeven vermindert de noodzaak van wachtplaatsen, maar neemt deze niet weg. De beheerder zal zelf moeten bepalen met hoeveel wachtende schepen hij rekening heeft te houden.

In de Richtlijn zijn de eisen aan deze wachtplaatsen verder uitgewerkt in paragraaf 5.9.2. Hieruit volgt dat, bij de vaarwegklasse die hier van toepassing is (klasse VIb), circa 2,5 maal de lengte van het maatgevende schip moet worden aangehouden voor de afstand van de wachtplaats tot aan de brug. Voor het maatgevende zeeschip is in de MIRT-verkenning een maximale lengte van 225 meter gehanteerd als uitgangspunt. Dat betekent dat er aan weerszijden van het beweegbare deel 562,6 meter rechte vaarweg nodig is om schepen te kunnen laten wachten, die door het beweegbare deel moeten. Die ruimte is overigens ook minimaal nodig om schepen die niet hoeven te wachten voldoende ruimte te bieden om op te lijnen voor de passage door het beweegbare deel.

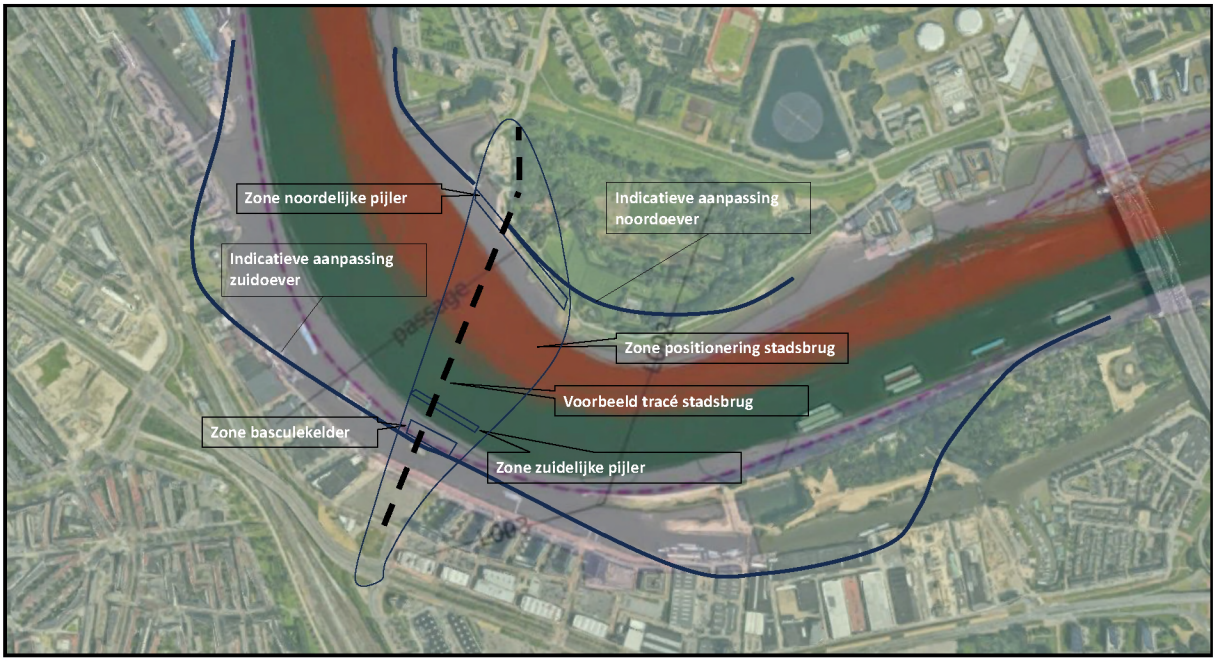
Dit betekent dat door de ruimte die aan weerszijden nodig is, een klep aan de zuidzijde de volgende globale ruimtelijke impact heeft op o.a. het Eiland van Brienenoord, de bestaande bebouwing op de zuidoever en het Mallegatpark.



Figuur 9 Schematische weergave beweegbaar deel zuidzijde (1)

Alle bebouwing en andere functies boven de donkerblauwe lijn zouden hierbij ruimte moeten maken voor de minimaal benodigde ruimte voor schepen om op te lijnen voor de passage door het beweegbare deel. Dit betreft o.a. een groot gedeelte van het Eiland van Brienenoord (NNN-gebied), een groot gedeelte van de bestaande bebouwing aan de Piet Smitkade (Veranda), toekomstige bebouwing Waterkantplot en een groot gedeelte van het Mallegatpark (inclusief de monumentale gaskoepels), bebouwing bij de Steenplaat en Piekstraat e.o.

Een theoretische oplossing zou kunnen zijn om de klep wel aan de zuidzijde te houden, maar iets minder zuidelijk te positioneren. In dat geval zou de consequentie zijn dat het beweegbare deel binnen de grens van de vaargeul komt te liggen. Hierdoor moet de hele vaargeul richting het noorden worden verplaatst en is er alsnog een oeveraanpassing aan de noordoever noodzakelijk. Ook is er in dat geval nog steeds ruimtelijke impact op de zuidoever. Dit is te zien in onderstaande afbeelding:



Figuur 10 Schematische weergave beweegbaar deel zuidzijde (2)

Concluderend: een klep aan de zuidzijde is geen oplossing, omdat dit niet in overeenstemming is met de Richtlijn Vaarwegen, gevaarlijke situaties kan opleveren, enorme ruimtelijke impact heeft op de zuidoever en niet vanzelfsprekend tot minder oeveraanpassing op de noordoever leidt.

4.3 Conclusie

Samenvattend: het niet doorgaan van het stadion leidt niet tot andere realistische alternatieven die onderzocht hadden moeten worden. Het niet doorgaan van het stadion heeft daarmee geen impact op de verzamelde beslisinformatie en te maken afwegingen. De beschrijving en beoordeling van de effecten wordt daarom niet aangepast.

5. Uitvoerbaarheid brugalternatieven en keuze VKA onvoldoende onderbouwd

5.1 Nadere onderbouwing advies Commissie m.e.r.

In onderstaand kader is de nadere onderbouwing van het advies van de Commissie m.e.r. letterlijk overgenomen:

In paragraaf 4.2.4 van het MER wordt ingegaan op de nautische aspecten van de zes alternatieven. Hierin wordt verwezen naar diverse achterliggende onderzoeken. De tunnelalternatieven hebben geen gevolgen voor de nautiek, daarom richten de onderzoeken en maatregelen met betrekking tot nautiek zich uitsluitend op de brugalternatieven.

De conclusie die (onder andere in tabel 1b) in het MER wordt getrokken is dat 'op basis van de gehanteerde uitgangspunten geen vlotte en veilige brug mogelijk bleek'. Vervolgens wordt gesteld dat dit mogelijk wel het geval is bij verdergaande oeveraanpassing en/of het stellen van beperkingen aan het gebruik van de vaarweg. Aangegeven is dat hiervoor nader onderzoek loopt.

Toetsing aan Europese en nationale randvoorwaarden onvolledig
De Nieuwe Maas is door Nederland en Europa geclassificeerd als hoofdtransportas en als cruciale schakel voor het goederenvervoer vanuit het havengebied naar Duitsland en verder. Om die reden is in een Europees verdrag en in de Richtlijn Vaarwegen (RVW, 2020) vastgelegd dat een onbelemmerde doorvaart gegarandeerd moet worden. Dit betekent dat nieuwe kunstwerken getoetst moeten worden aan zowel het verdrag (door de Centrale Rijnvaartcommissie) als aan de RVW (door Rijkswaterstaat). In het Barro is de Nieuwe Maas tevens geclassificeerd als zeehaventoegang.

In het MER ontbreekt informatie over een afweging op Europese schaal. Wel is in het MER aangegeven dat niet aan de RVW wordt voldaan. Uit de nautische onderzoeken blijkt dat alle brugvarianten de onbelemmerde doorvaart en de veiligheid op de rivier aantasten, vooral vanwege de plaatsing van een pijler in de vaarweg in combinatie met de eerder voor het stadion geplande rivierversmalling. Het plaatsen van een pijler in de vaarweg is niet alleen in strijd met de nationale, maar ook met de Europese regels. Hiervan kan gemotiveerd en met toestemming van Rijkswaterstaat en de Rijnvaartcommissie worden afgeweken. De doorvaartbreedte van een vaste overspanning moet echter tenminste gelijk zijn aan de naastgelegen bruggen en in bochten moet rekening worden gehouden met een toeslag daarop. Het MER geeft hierover geen nadere informatie.

Uitgangspunten nautisch onderzoek niet actueel
Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 van dit advies is in het MER en in de nautische modellen uitgegaan van de vaargeulverplaatsing, een scherpere bocht en de aanleg van een havendam ten behoeve van een nieuw stadion. Dit veroorzaakt een forse versmalling van het huidige vaarwegprofiel ter plaatse van de brug in het VKA en dat leidt tot een stapeling van effecten. Het vervallen van een nieuw stadion betekent dat de bestaande vaarwegbreedte als referentiesituatie gehandhaafd blijft. Dit levert in beginsel meer ruimte op en de mogelijkheid om bijvoorbeeld een brug met een veel grotere vaste overspanning te realiseren. Dit zou significante verschillen in effecten en oplossingsmogelijkheden kunnen opleveren. Het nautische onderzoek gaat hier niet op in.

Haalbaarheid voorgestelde maatregelen niet onderzocht
De in het MER voorgestelde maatregelen zoals een oploopverbod, tijbeperking, omvaren en sleepboothulp hebben een significante invloed op de capaciteit van de hoofdtransportas. De effecten van deze capaciteitsvermindering hebben tevens economische effecten op Europese schaal en voor het functioneren van de zeehaven, maar deze zijn niet opgenomen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Datzelfde geldt voor de directe kosten van de binnenvaart door stagnatie en vertraging.

In algemene zin wordt niet duidelijk gemaakt of het verlies aan transportcapaciteit van de Nieuwe Maas binnen het Europese vervoerssysteem gemist kan worden.

Bij een tijbeperking voor grote schepen dienen er voldoende wachtplaatsen aan beide zijden van de brug of elders binnen de transportas gerealiseerd te worden. Dat vraagt veel fysieke ruimte, aanpassing van het scheepvaartbegeleidingssysteem en afmeerpalen of een ankerplaats. Het MER maakt niet duidelijk of hiermee rekening is gehouden.

Voorkeursalternatief
In de 'rapportage (milieu) effecten voorkeursalternatief' (maart 2023) is op basis van het MER (november 2022) aangegeven dat mitigerende maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de nautische randvoorwaarden. In deze rapportage worden extra maatregelen beschreven, die gedeeltelijk reeds zijn onderzocht in de nautische onderzoeken. De Commissie is echter van mening dat de uitvoerbaarheid van een brugverbinding daarmee nog onvoldoende is aangetoond. Het doorschuiven van de onderbouwing naar nader onderzoek in de planuitwerkingsfase – zoals in het MER is aangegeven - is volgens de Commissie risicovol, mede gezien het nautisch belang van de Nieuwe Maas, de samenhang met de ontwikkeling van de Oostflank en de effecten op het Natuurnetwerk Nederland. Hierdoor draagt het MER niet bij aan een integrale afweging en samenhangend besluit voor de oeververbinding en de ontwikkeling van de Oostflank.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voordat een besluit wordt genomen over de herziening van de omgevingsvisie:
- Het nautische onderzoek te actualiseren op basis van het vervallen van een nieuw stadion en hierbij mogelijke aanpassingen aan de alternatieven te betrekken.
- Een nadere onderbouwing te geven van de haalbaarheid van de alternatieven en de randvoorwaarden die daaraan verbonden zijn.

(advies Commissie m.e.r., paragraaf 2.2)

5.2 Reactie op advies Commissie m.e.r.

In de volgende paragrafen wordt een reactie gegeven op de constateringen en advies van de Commissie m.e.r.

5.2.1 Actualiseren nautisch onderzoek na vervallen nieuw stadion

In paragraaf 4.2.4 van deze notitie is ingegaan op de eventuele impact van het niet doorgaan van het nieuwe Feyenoord stadion op de nautische aspecten van de onderzochte brugalternatieven. Er is duidelijk gemaakt dat het niet nodig is om het nautische onderzoek uit de MIRT-verkenning te actualiseren of nieuwe alternatieven te onderzoeken, omdat de knelpunten die in de MIRT-verkenning geconstateerd zijn, ontstaan door een pijler die aan de noordzijde in het water wordt geplaatst. Dit leidt tot een beperking van de ruimte die op dit moment door de scheepvaart wordt gebruikt. De oplossing hiervoor moet worden gezocht in het creëren van voldoende ruimte aan de noordzijde.

5.2.2 Haalbaarheid alternatieven

De Commissie m.e.r. constateert correct dat in eerste instantie de zes onderzochte alternatieven zijn gebruikt als input voor het nautisch onderzoek. Dit nautisch onderzoek is parallel uitgevoerd aan het onderzoek naar de inpassing en overige effecten van de alternatieven voor het MER.

De conclusie van dit onderzoek was dat nog geen vlotte en veilige brug was gevonden, gegeven de in het nautisch onderzoek gehanteerde uitgangspunten. Ook is geconcludeerd dat voor elke

brug(hoogte) en op elke locatie oeveraanpassingen noodzakelijk zijn. Vervolgens hebben de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning de projectorganisatie verzocht om de vervolgopties 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 het MER en de beslisinformatie[7].

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.
In het integrale Verkenningenrapport/MER is dit wel beschreven, maar is geen visualisatie opgenomen waaruit naar voren komt wat deze positie van de pijler betekent voor de maatvoering van de brug.

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.

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 2022 is ook vastgelegd dat *"uit het in de MIRT-verkenning 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 hebben daarom afgesproken om de uitgangspunten voor het vervolgonderzoek naar de 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 RWS, 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 zal plaats vinden in nauwe samenwerking met deze partijen".*

5.2.3 Doorvaartbreedte vaste brugdeel is bepalend

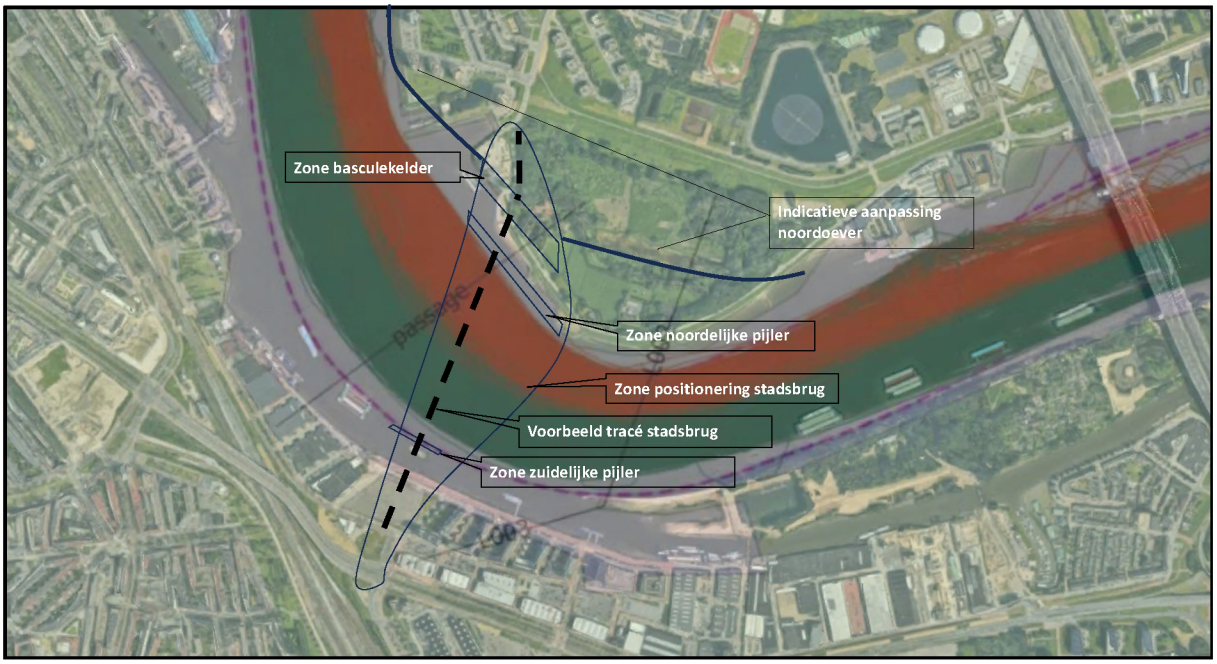
Voor een vlotte en veilige doorvaart is de benodigde doorvaartbreedte van het vaste brugdeel bepalend. Dat komt omdat het merendeel van de schepen onder het vaste brugdeel door zal varen. Dit is bevestigd in de gesprekken die hierover zijn gevoerd met de bevoegde gezagen (de Havenmeester voor het zeehavengebied en Rijkswaterstaat als vaarwegbeheerder).

[7] De wethouder heeft deze informatie op 11 oktober 2022 aan de gemeenteraad gestuurd: https://gemeenteraad.rotterdam.nl/Agenda/Document/d463c9cc-befd-49b2-b186-9c8e6a082a29?documentId=da119644-240a-4a3f-9190-a7ea82a141cc&agendaItemId=8aa2b87d-3b11-4b00-ad3b-24ea719e075a

Voor de benodigde breedte van het vaste deel moet worden aangesloten bij het feitelijk gebruik, zoals eerder in deze notitie is weergegeven in de figuur met het feitelijke gebruik van de vaarweg[8]. Vervolgens moet de overspanning van het vaste brugdeel zo breed zijn dat de breedte van de huidige vaargeul[9] niet wordt beperkt. Schepen (tot een bepaalde hoogte) kunnen dan onbelemmerd onder het vaste brugdeel doorvaren.

Dit leidt tot de volgende schematische tekening:

- De middenpijler staat tussen het vaste en (noordzijde) beweegbare deel buiten het feitelijk gebruikte vaarwater en de vaargeul.
- De pijler van het vaste brugdeel aan de zuidzijde staat buiten de huidige begrenzing van de vaargeul – en daarmee tevens buiten het huidige gebruikte vaarwater.
- Bij deze plaatsing van de pijlers is een rivierverruiming nodig met een oeveraanpassing aan de noordzijde, omdat de basculekelder op de plek komt waar nu de oever van De Esch ligt.



Figuur 11 Schematische weergave beweegbaar deel noordzijde

De benodigde overspanning van het vaste brugdeel wordt bepaald door de oriëntatie van de brug ten opzichte van de (bocht in de) vaarweg. Hoe haakser de brug over de rivier kan komen te liggen, hoe gunstiger dat is voor de scheepvaart en hoe korter de benodigde overspanning van het vaste brugdeel is. Dit wordt in de MIRT planning- en studiefase verder ontworpen met inachtneming van alle randvoorwaarden: aansluiting op bestaande infrastructuur, aan te leggen HOV-verbinding en eventuele bochten daarin, aan te leggen fietsverbinding en stijgingspercentage en hoogte van de brug.

5.2.4 Maatregelen op de vaarweg

De initiatiefnemers hebben afgesproken om de uitgangspunten voor het vervolgonderzoek naar de brug (waaronder de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vast deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) in de MIRT planning- en

[8] Dit feitelijke gebruik komt overeen met de definitie die de CCR hanteert voor de vaargeul, van tenminste 2,80 vaardiepte.
[9] Niet de vaarweg, zoals de Commissie m.e.r. ten onrechte stelt in haar advies.

studiefase nader uit te werken in overleg met de betrokken partijen (waaronder RWS, de Havenmeester, het Havenbedrijf en de omgeving).

Onderdeel hiervan is nader onderzoek naar de in de MIRT-verkenning geïnventariseerde maatregelen op de vaarweg zoals oploopverbod, tijbeperking, omvaren en sleepboothulp en de effecten daarvan, zodat er een afweging kan worden gemaakt of en welke van deze maatregelen uitvoerbaar en wenselijk zijn. Deze maatregelen hebben met name effect op schepen die niet onder het vast deel van de brug door kunnen en gebruik moeten maken van het beweegbare deel van de brug. Omdat deze afweging onderdeel is van de planning- en studiefase – en niet van de MIRT-verkenning – bevat het MER van de MIRT-verkenning hierover geen nadere detailinformatie. Dit is ook niet nodig: over het inzetten van deze maatregelen zijn nog geen besluiten genomen in het bestuurlijk vastgestelde Voorkeursalternatief.

5.2.5 Voldoen aan nationale en Europese randvoorwaarden

De Commissie m.e.r. geeft aan dat in het MER informatie over de toetsing op Europese schaal ontbreekt.

Dat is niet het geval, omdat er wel degelijk is gekeken naar de verplichtingen die voortvloeien uit de Akte van Mannheim (1878) die door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) worden bewaakt. De eisen uit de Akte van Mannheim zijn ook van toepassing in het projectgebied van de stadsbrug. De CCR geeft aan dat de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken in de Rijn als volgt zijn:

- Geen pijlers in de vaargeul (definitie van vaargeul: daar waar de vaardiepte meer dan 2,80 meter is).
- Doorvaarthoogte van tenminste 9,10 meter boven de hoogst bevaarbare waterstand en tenminste de doorvaarthoogte van de laagste brug in het gebied (dat is in het Rotterdamse gebied de Willemsbrug met 12 meter).
- De CCR schrijft geen eisen voor ten aanzien van beweegbare delen van bruggen. Eisen die hieraan worden gesteld komen vanuit nationale richtlijnen.
- Het *non-deterioration principle* is de maatstaf waarlangs de CCR beoordeeld of door (in dit geval) de komst van een brug sprake is van verslechtering van de bestaande situatie inzake vlotte en veilige doorvaart. Daartoe behoren ook verkeersmaatregelen ter regulering van de doorvaart.

De eisen van de CCR zijn in meer detail nationaal uitgewerkt in de Richtlijn Vaarwegen. Die richtlijn geeft, zoals de naam al doet vermoeden, ruimte voor interpretatie(verschillen). Om die reden is deze richtlijn in het MER van de MIRT-verkenning gehanteerd om, in overleg met Rijkswaterstaat en de Havenmeester, gezamenlijk de uitgangspunten voor het nautische onderzoek te bepalen. Die gezamenlijk bepaalde uitgangspunten zijn gebruikt als toetsingscriterium in het nautische onderzoek in de MIRT-verkenning, komen voort uit de Richtlijn Vaarwegen en dekken daarmee ook de genoemde minimumeisen en aanbevelingen van de CCR af.

De in de MIRT-verkenning gehanteerde uitgangspunten vanuit nautische wet- en regelgeving en beleid zijn[10]:

- Het zoekgebied wordt gekarakteriseerd als zeehavengebied.
- Het beleid voor zeehavengebieden stelt dat maatwerk wordt toegepast, waarbij de voorkeur uitgaat naar tunnelverbindingen om interactieproblemen van kruisend verkeer op land en water te vermijden. Daar waar een tunnel niet mogelijk of haalbaar is, moet worden gekozen voor een zo hoog mogelijke brug die de nautische veiligheid zo veel mogelijk kan garanderen.

[10] Deze informatie is afkomstig uit: https://oeververbindingen.nl/app/uploads/Eindrapport-nautiek-zeef-1-v1.0.pdf

- Een tunnel moet een minimale gronddekking van 2,50 meter hebben.
- De breedte van de vaargeul in het zoekgebied mag niet kleiner worden dan hij nu is (250 meter).
- De doorvaartbreedte van het vaste brugdeel (gemeten loodrecht op de as van de vaargeul) mag geen versmalling inhouden ten opzichte van nabijgelegen bruggen.
- Er mogen geen pijlers in de vaargeul staan.
- Een harde eis aan de doorvaarthoogte van het vaste brugdeel is 9,10 meter boven maatgevende hoogwaterstand voor de scheepvaart (MHWS). Voor zeehavengebieden is de beleidslijn van de minister dat er maatwerk wordt toegepast en dat een brughoogte van minimaal 11,35 meter boven MHWS interactieproblemen tussen kruisend verkeer op land en water vermijdt.
- de vaarwegklasse is klasse VIb.
- het maatgevend binnenvaartschip voor het beweegbare brugdeel is het dubbel koppelverband (185 meter x 22,80 meter).
- het maatgevend zeeschip voor het beweegbare brugdeel heeft een maximale lengte van 225 meter en een maximale breedte van 23,50 meter.

5.3 Conclusie

Samenvattend: 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 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 en wordt bij de CCR getoetst of de uitwerking van het voorkeursalternatief nog steeds voldoet aan de internationaal geldende afspraken voor de Rijnvaart.

Voor het beweegbaar deel geldt, dat dit in de planning- en studiefase verder wordt onderzocht. Daarbij wordt uitgegaan van een beweegbaar deel van 60 meter breed[11]. Bij de verdere uitwerking van het beweegbaar deel en de oeveraanpassing bij De Esch wordt ook rekening gehouden met voldoende wachtplaats, conform het advies van de Commissie m.e.r.
In de planning- en studiefase wordt nader onderzoek gedaan naar (de effecten van) maatregelen op de vaarweg en de mogelijkheden die dit biedt om de oeveraanpassing te beperken. En wordt getoetst of passage van de brug als geheel voldoende vlot en veilig is.

[11] Vaarweginformatie.nl: Brienenoord 50m, Koningshavenbrug De Hef 50,14m , Koningshavenbrug 49,34m en Erasmasbrug 50,12m

6. Overall conclusie

De Commissie m.e.r. heeft bij toetsing van het MER geconstateerd dat belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is volgens de Commissie “essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij de onderbouwing van het voorkeursalternatief (VKA) en het besluit over de herziening van de omgevingsvisie”.

De Commissie m.e.r. heeft geadviseerd om de ontbrekende informatie in een aanvulling op het MER op te nemen en dan een besluit te nemen over de herziening van de omgevingsvisie. Deze notitie bevat de gevraagde aanvullende informatie.

De Commissie is van mening dat de keuze van het voorkeursalternatief niet goed navolgbaar is. In hoofdstuk 3 van deze notitie is overzichtelijk op een rij gezet wat de onderbouwing is van de keuze voor een multimodale stadsbrug tussen de Nesserdijk en de Veranda (bocht A), geschikt voor fietsers, voetgangers, HOV met tramkwaliteit en een autoluwe wegverbinding.

De Commissie heeft ook aandacht gevraagd voor het onderzoeken van alternatieven die inspelen op het schrappen van het nieuwe Feyenoordstadion. In hoofdstuk 4 van deze notitie is uitgelegd dat het niet doorgaan van het stadion geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van de MIRT-verkenning en niet tot een andere afweging leidt ten aanzien van de gemaakte bestuurlijke keuzes voor het voorkeursalternatief.
Ook voor de nautische aspecten leidt het niet doorgaan van het stadion niet tot andere realistische alternatieven die onderzocht hadden moeten worden. Het niet doorgaan van het stadion heeft daarmee geen impact op de verzamelde beslisinformatie en te maken afwegingen. De beschrijving en beoordeling van de effecten wordt daarom niet aangepast.

De Commissie gaf ook aan dat volgens haar onzeker is of de knelpunten met betrekking tot de uitvoerbaarheid van het voorkeursalternatief oplosbaar zijn, welke randvoorwaarden of maatregelen (inclusief de kosten daarvan) daarvoor nodig zijn en wat de effecten daarvan zijn.
Uit hoofdstuk 5 van deze notitie blijkt dat, voor de vaste overspanning van de brug, 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 – zorgt voor een brugverbinding die voor 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 dit hoofdstuk is ook toegelicht dat in de planning- en studiefase nader onderzoek wordt gedaan, bijvoorbeeld naar het beweegbaar deel en naar (de effecten van) maatregelen op de vaarweg en de mogelijkheden die dit biedt om de oeveraanpassing te beperken.

Op basis van de informatie in deze notitie wordt daarom geconcludeerd dat er voldoende informatie op het niveau van een MIRT-verkenning is om een voorkeursalternatief vast te stellen en een besluit te kunnen nemen over de herziening van de omgevingsvisie.