

Nota van Beantwoording

Zienswijzen en adviezen Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Aanvulling ROER Verstedelijking A tot Z

Inhoudsopgave

1. Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard (HHSK)	3
2. Provincie Zuid-Holland	7
3. GGD Rotterdam – Rijnmond	8
4. Stichting Golfbaan Kralingen	9
5. Evides	10
6. Gemeente Capelle aan den IJssel	12
7. Volkstuinverenigingen ATV Kweeklust, ATV Toepad, ATV Nut & Genoegen	17
8. Havenbedrijf Rotterdam	24
9. ProRail	25
10. Particuliere indiener	25
11. BBV Veranda Bewonersbelangen	26
12. Advies Commissie voor de m.e.r.	33

1.	Onderwerp	Zienswijze Hoogeheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard (HHSK)	Beantwoording bevoegd gezag
	Bodem en water sturend	De gevolgen van klimaatverandering maken steeds meer duidelijk dat het veilig en zonder (water)overlast wonen, werken en recreëren in ons gebied op de door ons gewenste plekken, zoals diepe polders, niet zomaar vanzelfsprekend is. Niet voor niets is op Rijksniveau afgesproken dat water en bodem in het vervolg sturend zijn voor de ruimtelijke ordening. Dit impliceert dat grote en impactvolle keuzes voor de toekomstige inrichting en functies van gebieden gemaakt zullen moeten worden. Ook in bestaand stedelijk gebied en dus ook het A tot Z-gebied, zullen we rekening moeten houden met lange termijn effecten van klimaatverandering en de grenzen en (on)mogelijkheden van het bestaande watersysteem en de waterkeringen.	Klimaatscenario's zijn als uitgangspunt genomen voor bodem, water en waterveiligheid. Er zijn bouwstenen 'bodem en water sturend' onderzocht en er zijn varianten onderzocht voor de zeer diepe polders: zonder verstedelijking en met klimaatadaptieve verstedelijking. Zie hiervoor de Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking. Er wordt rekening gehouden met de noodzaak van gezonde bodems, (extra) ruimteclaims voor waterberging, ruimtereserveringen voor waterkeringen, uitgiftepeilen beleid, gebiedsgerichte adaptatie strategieën, klimaatadaptief bouwen en meerlaagse veiligheid. De ruimteclaims voor water worden kwantitatief inzichtelijk gemaakt door middel van een analyse van kansen en bedreigingen, en met behulp van een realiteitscheck op ruimteclaims. Hierbij is gekeken naar de claims versus kansrijke plekken en gebieden, op bouwplot niveau, in de openbare ruimte en in het ecologisch en in het landschappelijk raamwerk.
	Afvalwater	De totale opgave voor woningbouw binnen de A tot Z-gebiedsontwikkeling is fors: 20.000 tot 30.000 woningen met bijbehorende voorzieningen. Het extra afvalwater dat hierbij vrijkomt, dient met het oog op de volksgezondheid te allen tijde te kunnen worden getransporteerd en gezuiverd. Binnen het HHSK beheergebied wordt het afvalwater van het A tot Z-gebied via bestaande riool eindgemalen en persleidingen getransporteerd naar de Afvalwaterzuiveringsinstallatie (awzi) Kralingseveer. Deze installatie is eind jaren '80 aangelegd ver weg van de bewoning maar inmiddels omgeven door hoogstedelijke bebouwing. Met het huidige afvalwateraanbod draait de awzi al op ca. 90% van zijn biologische ontwerp-capaciteit. Autonome ontwikkelingen zoals Brainpark I en Rivium zullen de belastbaarheidsgrenzen van de AWZI in zicht doen komen. Bij verdergaande verstedelijking moet daarom nu al worden nagedacht over de toekomstige behandeling van het afvalwater uit het A tot Z-gebied.	De groei van het afvalwater is in de Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking indicatief inzichtelijk gemaakt door gebruik te maken van kentallen, en is gerelateerd aan de capaciteit van de AWZI's. Bij de inschatting van de ruimteclaims voor water wordt rekening gehouden met meer gescheiden riolering. Het is echter niet realistisch om te verwachten dat de centrale zuivering voldoende zal zijn om het toekomstige capaciteitsprobleem van AWZI's volledig op te lossen. Dit benadrukt dat er serieus moet worden nagedacht over de toekomstige behandelingsmogelijkheden van het afvalwater.

		Mogelijk zijn extra maatregelen op de AWZI en/of decentrale oplossingen voor het zuiveren van afvalwater nodig om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.	
	'Goede omgevingskwaliteit'	<i>Geen peilverlagingen in het oppervlaktewatersysteem:</i> om bodemdaling te voorkomen, is HHSK zeer terughoudend met het verlagen van waterpeilen in de sloten en singels. Uitgangspunt is dat huidige waterpeilen in stand blijven en dat waar mogelijk een flexibel peil (seizoensfluctuatie) wordt geïntroduceerd. Onderbemalingen (gebiedjes met een lager waterpeil dan de omgeving) welke met een aparte pomp worden bemalen, zoals rondom de volkstuinten langs de Boszoom, worden bij voorkeur opgeheven en samengevoegd met bestaande peilgebieden. Hierdoor wordt het systeem minder versnipperd en robuuster. <i>Vasthouden en hergebruiken hemelwater:</i> extreme droge periodes zoals afgelopen zomer zullen steeds meer voor gaan komen. De aanvoer van voldoende zoet water tijdens droogte wordt echter steeds lastiger. Daarom is het essentieel dat zoveel mogelijk regenwater dat in natte perioden valt, wordt vastgehouden en benut in het gebied zelf. Dit kan zelfs op gebouw-niveau ('regenwaterneutraal bouwen')- Dit vraagt ruimte en heeft daardoor impact op de stedelijke inrichting. Het is verstandig de gevolgen van de verstedelijking op dit punt in de MER-studie te onderzoeken. <i>Locaties en inrichting van waterbergingen:</i> net als droge periodes, zal er ook steeds vaker een extreme neerslagsituatie op gaan treden als gevolg van klimaatverandering. Ook daarvoor moeten nieuw ingerichte gebieden gesteld staan. Het aanbrengen van watercompensatie in de vorm van open water impliceert ook dat ditzelfde water in droge tijden op peil moet worden gehouden, met alle gevolgen voor de watervraag van dien. Het is daarom realistisch om in het onderzoek de toepassing van 'droge' bergingen, die zich alleen vullen op het moment dat het nodig is, te onderzoeken. Dit biedt wellicht ook kansen voor dubbel ruimtegebruik. Tegelijkertijd moet hierbij worden aangetekend dat dit in de diepe polder Prins Alexander met de aanwezige kweldruk zeker niet zomaar altijd mogelijk is. Bij voorkeur wordt dit aspect kwantitatief	Bij de hierboven genoemde analyse van ruimteclaims voor water wordt rekening gehouden met mogelijkheden voor meer flexibel peilbeheer, het opheffen van onderbemalingen in sportcirkels en volkstuinten, en het vasthouden van regenwater op verschillende niveaus (bouwplot, openbare ruimte, ecologisch en landschappelijk raamwerk) tijdens natte periodes. Bij deze analyse worden kansrijke plekken en gebieden benoemd voor (extra) waterberging, zowel nat als droog, en wordt er gekeken naar zowel de optimalisatie van bestaande watersystemen als mogelijke uitbreidingen daarvan. Dit wordt gedaan op basis van de kenmerken van de ondergrond.

		onderzocht, gezien de beperkt beschikbare open ruimte in het plangebied en de noodzaak om waterberging wel te accommoderen. <i>Verbinding en verbetering van het watersysteem:</i> de gebiedsontwikkeling A-Z biedt kansen om het bestaande watersysteem te optimaliseren. Dit door nieuwe verbindingen te creëren en het water meer ruimte te geven op plekken waar het nu krap is. De A16 is (ook) voor het water en de daarin levende organismen een barrière in het gebied. En het functioneren van het watersysteem in de polder De Esch kan worden verbeterd. Het is wenselijk om in het onderzoek de mogelijkheden en kansen daartoe mee te nemen.	
	'Veilige, gezonde fysieke leefomgeving'	<i>Opwek duurzame energie op het terrein van de AWZI Kralingse Veer:</i> in het onderzoek dient rekening te worden gehouden met de verschillende manieren waarmee, op het terrein van de AWZI Kralingseveer, duurzame energie (o.a. windturbine, zonnepanelen en groen/biogas) wordt opgewekt en de effecten hiervan op de omgeving. Het gaat daarbij onder andere om slagschaduw, geluid, externe veiligheid, schittering en ATEX (explosieveiligheid). <i>Geurhinder:</i> de AWZI Kralingseveer behoort tot milieucategorie 4.2 of zelfs 5.2 zoals aangegeven in de VNG Brochure Bedrijven en Milieuzonering. Op basis van deze VNG brochure moet er rekening worden gehouden met een bepaalde zonering in meters rondom de AWZI. Het gaat hierbij dan met name om de aspecten: geur, stof, geluid en gevaar. Van de in de brochure genoemde afstanden kan men alleen gemotiveerd afwijken. Daarbij moet gekeken worden naar de maximale planologische invulling die HHSK op dit moment heeft. Het is noodzakelijk om dit aspect kwantitatief te beoordelen. In de bijlage is ter informatie een afbeelding opgenomen van de huidige vergunde geurcontouren van de AWZI. <i>Waterveiligheid:</i> vanzelfsprekend is waterveiligheid een randvoorwaarde voor de A tot Z-ontwikkeling en dient altijd op orde te zijn. De dijken in Rotterdam vormen een integraal onderdeel van het stedelijk gebied en er is zodoende complexe samenhang met gebiedsontwikkeling. Binnen het samenwerkingsverband Alliantie Waterkracht lopen op initiatief van de gemeente Rotterdam momenteel verkennende	In de Aanvulling ROER is het energiegebruik en de bijbehorende emissies van broeikasgassen beoordeeld. Er is op het abstractieniveau van het te nemen besluit aandacht besteed aan de mogelijkheden voor duurzame energieopwekking. De onderzoeken naar de potentie van het terrein van de AWZI zullen in de vervolgpcedures aan bod komen, omdat deze niet passen bij het abstractieniveau van de Aanvulling ROER. Het aspect geur is onderzocht en uitgewerkt in de deelstudie Luchtkwaliteit van de Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking. Daarbij is ook gekeken naar de vergunde geurcontouren van AWZI Kralingseveer. Waterveiligheid is inderdaad een randvoorwaarde voor A-Z. Dit aspect is onderzocht en uitgewerkt in de deelstudie Waterveiligheid van de Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking. Er wordt rekening gehouden met ruimtereserveringen voor waterkeringen. Rotterdam werkt daarnaast samen met de

		gesprekken tussen gemeente en waterschappen om te komen tot een 'ontwikkeldkader' voor waterkeringen. Het is goed om daar in het vervolg van de planuitwerking voor A tot Z bij aan te sluiten. Dit laat echter onverlet dat vigerende wet- en regelgeving t.a.v. de waterkeringen in acht moet worden genomen. <i>Adaptief bouwen en hoogteligging kwetsbare infrastructuur:</i> een ander aspect van waterveiligheid is gevolgbeperking bij een eventuele dijkdoorbraak. Er dient 'adaptief' gebouwd te worden en kwetsbare infrastructuur en nutsvoorzieningen moeten zo hoog mogelijk (rekening houdend met optredende inundatiedieptes) worden aangelegd. Wij gaan ervan uit dat het convenant klimaatadaptief bouwen hierbij leidend is. De gevolgen van de verstedelijkingsopgave A tot Z voor dit aspect worden wat ons betreft ook in deze studie nader belicht.	waterschappen in de Alliantie Waterkracht aan een ontwikkeldkader voor de waterkeringen. De bouwstenen "bodem en water sturend" zijn onderzocht, evenals varianten voor de zeer diepe polders, zowel zonder verstedelijking als met klimaatadaptieve verstedelijking. Deze informatie is te vinden in de Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking. Naast deze onderzoeken hanteert Rotterdam ook een uitgiftepeilenbeleid, een strategie voor meerlaagse veiligheid en het Rotterdams Weerwoord, die allemaal van toepassing zijn op de geplande verstedelijking in A-Z. Rotterdam is bovendien een participant in het convenant Klimaatadaptief bouwen. In de Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking is dit verder belicht.
	'Woonomgeving'	<i>Aanbod en verwerking van afvalwater:</i> zoals eerder toegelicht, zal de grote verstedelijkingsopgave leiden tot een forse vergroting van het afvalwateraanbod. De gevolgen voor de AWZI Kralingseveer en eventuele opties voor decentrale zuivering dienen in het onderzoek te worden beoordeeld, bij voorkeur kwantitatief. Het is essentieel dat HHSK in het verdere vervolg tijdig op de hoogte wordt gebracht van wijzigingen in de netto woningbouwprognose. <i>Bereikbaarheid van de AWZI:</i> voor het goed functioneren van de zuivering dient deze altijd goed bereikbaar te blijven voor onderhoud, aanvoer van afvalwater per as, afvoer van slib en andere restproducten maar ook voor hulpdiensten bij een calamiteit. Indien de ontwikkeling hier impact op heeft is het goed die in de studie te benoemen.	De groei van het afvalwater is in de Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking indicatief met kentallen inzichtelijk gemaakt en gerelateerd aan de capaciteit van AWZI's. Als onderdeel van de watertoets is er overleg gestart met alle betrokken waterbeheerders over deze aspecten van het waterbeheer en andere genoemde aspecten met betrekking tot de gebiedsontwikkeling A-Z. Het uitgangspunt bij elke stedelijke ontwikkeling is dat de bereikbaarheid van AWZI's van groot belang is. Bij planonderzoek zal meer gedetailleerd onderzoek worden uitgevoerd om ervoor te zorgen dat de capaciteit van AWZI's voldoende is om het afvalwater te kunnen verwerken dat gegenereerd wordt door de nieuwe stedelijke ontwikkeling. De bereikbaarheid is onderdeel van de beoordeling van de woonomgeving. Dit onderzoek gaf geen bijzonderheden ten aanzien van de bereikbaarheid van de AWZI's.

	'Economische omgeving'	De aanwezigheid van nieuwe woningen en de AWZI biedt mogelijk kansen voor samenwerking. Denk hierbij aan meer benutting van de warmte van het influent en effluent of verwarming van de nieuwbouw door middel van warmte uit het oppervlaktewater. Hiervoor dient aandacht te zijn in het onderzoek.	De ontwikkelvisie A-Z benadrukt het belang van samenwerking en de kansen worden erkend. Bij de verdere uitwerking van de energievisie voor het gebied zal hier dan ook rekening mee worden gehouden.
2.	Onderwerp	Zienswijze Provincie Zuid-Holland	Beantwoording bevoegd gezag
	Externe veiligheid	In de NRD staat vermeld dat op het thema externe veiligheid het groepsrisico en het plaatsgebonden risico meegenomen wordt in de MER. In de gebieden aan de Nieuwe Maas is het belangrijk ook aandacht te hebben voor de veiligheidszoning van de Nieuwe Maas en Nieuwe Waterweg (art. 6.21). Vanwege de kenmerken van het gebied is het belangrijk aandacht te hebben voor alle mogelijke externe veiligheidsrisico's, dit zijn onder andere de spoorwegen, buisleidingen en basisnetroute van gevaarlijke stoffen nabij het plangebied. Daarnaast vragen wij u rekening te houden met de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Voor omgevingsveiligheid is het daarom aan te bevelen ook rekening te houden met aandachtsgebieden.	Bij de beoordeling van het thema externe veiligheid is rekening gehouden met deze aspecten, waarbij ook de Provincie Zuid-Holland betrokken is geweest.
	Woningbouw	De NRD geeft aan dat Rotterdam 20.000 tot 30.000 woningen wil toevoegen in een groot gebied van Alexanderknoop tot Zuidplein "voor diverse doelgroepen, verdeeld over verschillende soorten woonmilieus en gebieden met hun eigen karakteristieken". Meer informatie bevat het document niet over wonen. Over welke termijn van jaren worden deze woningen gerealiseerd? In dit gebied heeft Rotterdam al diverse woningprojecten gepland, hoe verhouden die zich tot de NRD? Wat wordt er toegevoegd of gewijzigd ten opzichte van het woningbouwprogramma dat door de provincie is aanvaard? Past het NRD binnen het recente bod van Rotterdam in het kader van het te actualiseren Regioakkoord Wonen?	De Aanvulling ROER beoordeelt de milieueffecten van de verstedelijkingsopgave van 20.000 tot 30.000 woningen in het gebied A tot Z. In de aanvulling zijn de referentiesituatie, een concentratievariant en een spreidingsvariant beoordeeld. Concrete plannen zijn opgenomen in de referentiesituatie, terwijl de concentratie- en spreidingsvariant extra woningbouwplannen zijn boven op de referentiesituatie. In hoofdstuk 4 van het rapport Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking is een uitgebreide onderbouwing van de verschillende woningaantallen te vinden. Het Regioakkoord Wonen heeft betrekking op de periode tot 2030, terwijl de Ontwikkelvisie Oostflank zich richt op 2040 en daardoor nog meer woningen omvat.

	Autonome ontwikkelingen	HHSK ziet in de beschreven referentiesituatie bij autonome ontwikkelingen belangrijke Rotterdamse gebiedsontwikkelingen terug zoals Feijenoord City en Brainpark I. Hier vragen wij graag aandacht voor aansluiting op de situatie in Capelle aan den IJssel en ontwikkelingen daar, zoals Rivium.	De ontwikkeling van Rivium is opgenomen in de referentiesituatie. Momenteel vinden er gesprekken plaats met Capelle aan den IJssel over verdere ontwikkeling van het Rivium en hoe deze aansluiten op de ontwikkeling A-Z.
3.	Onderwerp	Zienswijze GGD	Beantwoording bevoegd gezag
	Algemeen	De ingrediënten zijn aanwezig om het gezondheidsbelang en de effecten op de gezonde leefomgeving goed te kunnen uitwerken in deze milieueffect-rapportage op het niveau van de gepresenteerde alternatieven/modellen en een vergelijk hiertussen mogelijk te maken. De GGD helpt hier graag aan mee. Vergelijkbaar met de ondersteuning die door de GGD recent is geleverd ten behoeve van de gezondheidsrapportages MIRT Oeververbindingen.	De GGD is betrokken bij de beoordeling van het gezondheidsbelang, bijvoorbeeld voor het thema gezond gedrag en geluid. Daarnaast is de GGD in de gelegenheid gesteld om feedback te geven op de stukken.
	Detailniveau effectbepaling	In paragraaf 3.4.3 staat beschreven voor de belangrijkste aandachtspunten, veelal milieugezondheidskundig, dat in een vervolgtraject meer gedetailleerd onderzoek plaatsvindt. De GGD gaat er daarom voorlopig vanuit dat vergelijkbaar met het onderzoek MIRT Oeververbindingen als leemte in kennis blijft bestaan dat het in dit stadium niet mogelijk is om per locatie aan te geven in welke mate de milieugezondheidskundige kwaliteit verandert en welke maatregelen er precies getroffen kunnen worden om de gezondheid te verbeteren.	Het is correct dat het op dit moment niet mogelijk is om per locatie aan te geven in welke mate de milieugezondheidskundige kwaliteit verandert en welke maatregelen dit vraagt. In de Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking worden een aantal generieke aanbevelingen gedaan (per deelgebied) om de gezonde leefomgeving te bevorderen. Deze aanbevelingen dienen in een latere fase (bij planvorming) nader te worden uitgewerkt.
	Verstedelijkingsmodellen	In paragraaf 3.3 worden de twee mogelijke modellen/alternatieven die bij de huidige stand van zaken van de onderzoeken in beeld zijn beschreven. De GGD valt op dat bij model 1 de 'autoluwe' centra en de metrolijn wordt genoemd en bij model 2 de tramverbinding i.c.m. "autoverkeer houdt een plek in de verstedelijkingsvariant". De plek die de auto precies krijgt in model 2 is minder concreet beschreven en daarom minder goed te plaatsen. Omdat de plek die de auto krijgt erg bepalend is voor de gezonde leefomgeving adviseert de GGD dit concreter te omschrijven voor een goed vergelijk tussen de modellen. Mogelijk maakt dit het ook gemakkelijker om te bepalen of een derde model nodig is of bij het puzzelen met de	In tegenstelling tot wat in de NRD is aangekondigd, is bij beide overwogen verstedelijkingsalternatieven uitgegaan van een nieuwe oeververbinding en openbaar vervoer zoals bestuurlijk vastgesteld in het kader van de MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Het voorkeursalternatief voor de oeververbinding is een brug voor tram, fiets en (in beperkte mate) autoverkeer. Het overkoepelende rapport van de Aanvulling ROER beschrijft op hoofdlijnen welke overwegingen hebben geleid tot het voorkeursalternatief voor de oeververbinding en OV, en hoe de milieueffecten hierin zijn meegenomen.

		bouwstenen.	Door het bestuurlijk vastgestelde voorkeursalternatief van oeververbinding en OV als uitgangspunt te nemen voor beide alternatieven voor de verstedelijking, kunnen de effecten van de verstedelijking worden onderzocht zonder bandbreedte in de effecten van de oeververbinding. Deze werkwijze is mogelijk omdat bij het onderzoek naar de effecten van de oeververbinding al rekening is gehouden met twee varianten voor de verstedelijking. Deze varianten voor de verstedelijking sluiten aan bij de varianten hoog en laag die al in het ROER voor de omgevingsvisie zijn beschouwd. Tussen de twee alternatieven is er wel een verschil: bij alternatief Spreiden wordt de tram doorgetrokken van Kralingse Zoom via de Boszoom en Het Lage Land naar de Alexanderknoop. Bij alternatief Concentreren loopt de tramverbinding van Zuidplein tot Kralingse Zoom.
4.	Onderwerp	Zienswijze Stichting Golfbaan Kralingen	Beantwoording bevoegd gezag
	'Goede omgevingskwaliteit' 'Veilige, gezonde fysieke leefomgeving'	In het vertrouwen dat de door de gemeente geformuleerde opgaven en ambities in goede groei, kracht wordt bijgezet met de toegevoegde waarden van ons buitengewoon mooie stukje Kralingse Bos. Dit sluit aan op de gesprekken die wij al sinds 2018 met gemeente Rotterdam voeren, waarbij multifunctionele inzet en het meer openstellen van het terrein met al haar faciliteiten en mogelijkheden voor alle Rotterdammers met behoud van de golfbaan, onderwerp van gesprek is. Zo ook de stedenbouwkundige wens om de Prinsenlaan voor voetgangers en fietsen te verbinden met het Kralingse Bos middels een oversteek dwars op de golfbaan. Het bestuur van de Stichting Golfbaan Kralingen heeft geprobeerd aan te sluiten op de clusters in het beoordelingskader om het op die manier ook voor de gemeente efficiënt en effectief werkbaar te maken.	Bedankt voor uw uitgebreide input, we hebben uw bijdrage met betrekking tot de verschillende clusters van het beoordelingskader zorgvuldig doorgenomen. We zijn het met u eens dat de golfbaan op een flink aantal criteria goed scoort, waaronder de opvang van regenwater bij hevige regenval, het groen dat bijdraagt aan verkoeling, de golfbaan als onderdeel van het stedelijk landschap, en de bevordering van biodiversiteit.

5.	Onderwerp	Zienswijze Evides	Beantwoording bevoegd gezag
	Algemeen	Binnen en in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich meerdere vitale leidingen (Transportleidingen) van Evides. Het gaat om Transportleidingen voor zowel ruwwater als drinkwater. Evides maakt zich zorgen over de gevolgen van de voorgenomen wijzigingen in het licht van haar wettelijke taak om tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten een voldoende en duurzame uitvoering van de openbare drinkwatervoorziening zeker te stellen.	We herkennen uw zorg en onderschrijven dat een duurzame uitvoering van de openbare drinkwatervoorziening van cruciaal belang is, zeker ook in het licht van de voorgestelde ontwikkelingen. Bij de verdere uitwerking van de ontwikkelvisie wordt rekening gehouden met de belangen van de drinkwatervoorziening, waarbij ook de benodigde ruimte voor leidingen wordt meegenomen. Evides zal hierbij betrokken worden. Als blijkt dat leidingen verlegd moeten worden, worden er in de volgende fase afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten. Hierbij worden de gebruikelijke procedures gevolgd.
	Belangen openbare drinkwatervoorziening en Betrokkenheid planvorming	In de eerste plaats wijst Evides er op dat in de NRD geen aandacht wordt besteed aan de effecten van de voorgenomen wijzigingen op de aanwezige ondergrondse transportinfrastructuur de Transportleidingen en de Drinkwaterproductielocatie aan de Schaardijk. Er kan nu niet worden vastgesteld of - en zo ja, in hoeverre - die effecten zullen worden meegenomen in de in de NRD beschreven aanpak. Niet duidelijk is voorts hoe die effecten vervolgens zullen worden gewogen. Aldus is niet voldaan aan het bepaalde in artikel 2, tweede lid, van de Drinkwaterwet. Omdat de belangen van de openbare drinkwatervoorziening op dit moment nog niet bij de planvorming zijn betrokken, althans nu daarvan niet is gebleken, is op dit moment onduidelijk of de Transportleidingen, inclusief de zinkerconstructie in de Nieuwe Maas, en de Drinkwaterproductielocatie van Evides in of nabij de voorgenomen maatregelen zonder meer kunnen worden gehandhaafd, al dan niet na het treffen van voorzieningen. Het is voor Evides van essentieel belang dat voordat een voorkeursalternatief en een aanvulling van het ROER ter inzage worden gelegd, duidelijkheid bestaat over de betekenis van de voorgenomen maatregelen voor de drinkwaterinfrastructuur de Transportleidingen en de Drinkwaterproductielocatie van Evides en overeenstemming is bereikt over eventuele maatregelen die in dit verband dienen te worden	Eén van de vraagstukken dat bij de verdere uitwerking van de ontwikkelvisie aan bod komt, is de kwestie van de "drukke in de ondergrond", oftewel de ruimte die nodig is voor leidingen en kabels voor o.a. energie, drinkwater en afvalwater. Dit vraagstuk is nog niet onderzocht in de aanvulling ROER, omdat dit niet past bij het huidige abstractieniveau van het besluit dat genomen moet worden (de herziening van de omgevingsvisie). Voor de verdere uitwerking zal Evides worden betrokken. De drinkwatervoorziening is een toenemend probleem, niet alleen in het plangebied, maar ook in de rest van Rotterdam en daarbuiten. Het uitgangspunt voor de aanvulling ROER en de ontwikkelvisie is dat het terrein van Evides behouden blijft. Bij de verdere uitwerking van de ontwikkelvisie worden onderwerpen zoals de drinkwatervoorziening in beschouwing genomen. Evides zal tijdig worden betrokken bij deze gebiedsgerichte en thematische uitwerking.

		genomen. Evides gaat er daarbij primair van uit dat de bestaande Transportleidingen, inclusief de zinkerconstructie in de Nieuwe Maas en de Drinkwaterproductielocatie worden gehandhaafd.	
	Gebruik terrein Drinkwaterproductielocatie	In de zienswijze gaat Evides er tevens van uit dat voor de beoogde multimodale oeververbinding Feijenoord - Kralingen geen gebruik zal worden gemaakt van (het terrein van) de Drinkwaterproductielocatie. De binnen de Drinkwater-productielocatie aanwezige infrastructuur laat dat niet toe.	Het klopt dat het uitgangspunt voor de Aanvulling ROER en de ontwikkelvisie is dat het terrein van Evides behouden blijft. In november 2022 is het voorkeursalternatief voor de oeververbinding bestuurlijk vastgesteld, namelijk een nieuwe multimodale brug op de locatie 'Bocht A' (Nesserdijk – Olympiaweg). Op dit moment wordt er geen impact op het terrein van de drinkwaterproductielocatie voorzien voor deze brug.
	Fysieke en financiële waarborgen	Indienen voor zover zou blijken dat (delen van) de Transportleidingen onverhoopt niet kunnen worden gehandhaafd - al is daarvan gezien het voorgaande bepaald nog niet gebleken – verzoekt Evides de gemeente in ieder geval te waarborgen dat voldoende fysieke en financiële ruimte voorhanden is om de Transportleidingen te verleggen in die zin dat voldoende alternatieve locaties beschikbaar zullen zijn en hiervoor voldoende financiële middelen voorhanden zullen zijn. Evides gaat ervan uit dat de kosten van de mogelijke verleggingen (al dan niet als kosten van de grondexploitatie, vgl. art. 6.2.3 onder d Bro) zo niet volledig, dan toch in ieder geval in overwegende mate door de initiatiefnemers zullen (moeten) worden vergoed. Graag ontvangt Evides hiervan bevestiging. Ook ontvangt Evides graag bevestiging dat, voor zover nodig, voldoende fysieke ruimte aanwezig is voor een verlegging of aanpassing.	Bij de verdere uitwerking van de ontwikkelvisie wordt rekening gehouden met de belangen van de drinkwatervoorziening, waarbij ook de benodigde ruimte voor leidingen wordt meegenomen. Evides zal hierbij betrokken worden. Als blijkt dat leidingen verlegd moeten worden, worden er in de volgende fase afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten. Hierbij worden de gebruikelijke procedures gevolgd.
	Bestemmingsplannen	Onverminderd het voorgaande, wordt opgemerkt dat Evides ernaar streeft om in samenwerking met de gemeente Rotterdam de ligging van transportleidingen op te nemen in bestemmingsplannen (dubbelbestemming). Dit is van belang gezien de functie van het transportnet in het licht van de Drinkwaterwet en toetsing van het risico op de externe veiligheid in relatie tot naastliggende infrastructuur. In de nieuwe bestemmingsplannen dient opname en toetsing wederom geborgd te zijn. Evides verzoekt u om te bevestigen dat dit zal gebeuren.	Alle leidingen die van planologisch belang zijn, worden opgenomen in de bestemmingsplannen. Momenteel worden er geen bestemmingsplannen vastgesteld of gewijzigd. Wijzigingen in bestemmingsplannen (of in de toekomst omgevingsplannen) komen pas in een veel later stadium aan de orde. We willen niet vooruitlopen op de planvorming en zullen binnen de wettelijke kaders blijven opereren bij het opstellen van een omgevingsplan wanneer dat aan de orde is.

6.	Onderwerp	Zienswijze gemeente Capelle aan den IJssel	Beantwoording bevoegd gezag
	Algemeen	Naast het geven van deze zienswijze op de NRD Aanvulling ROER, blijft Capelle als overlegpartner graag rechtstreeks betrokken bij vervolgstappen, verdere planvorming per deelproject en overige Rotterdamse planvorming in de directe omgeving. Een rechtstreekse benadering via ruimtelijkebesluiten@capelleaandenijssel.nl heeft de voorkeur. Actieve betrokkenheid is overigens ook een toezegging vanuit gesprekken die lopen met de gemeente Rotterdam vanuit het Afwegingskader Hoofdweggebied en de zoektocht waar Rotterdam en Capelle elkaar zouden kunnen aanvullen. Zo ook bij gesprekken rondom de samenwerkingsovereenkomst in het Rivium-gebied. De vragen hebben betrekking op de diverse ontwikkelmodellen en gaan met name over de toekomstige verkeersdoorstroming en bereikbaarheid en daaraan verwante lucht- en geluidskwaliteit. Daarnaast mist Capelle in het onderzoeksgebied de opname van Capelse planvorming, Capelle-Rivium en het Hoofdweggebied, en de gevolgen door de beoogde ontwikkelingen daarop. Capelle maakt grote zorgen over de ontsluiting vanuit Capelle – Rivium (ruim 5000 woningen) via Toepad. De relatie met de beoogde plannen voor Capelle-Rivium vindt Capelle in de NRD onvoldoende in beeld gebracht. Het slagen van onze planvorming heeft een zeer grote relatie met de keuzes die in deze NRD worden gemaakt. Ditzelfde geldt voor de invloed van de beoogde plannen op het gebied Roer-Barbizon en Hoofdweg.	Rotterdam Oostflank en Capelle aan den IJssel zijn inhoudelijk met elkaar verbonden; de ontwikkeling van de ene locatie heeft een direct effect op de ander en vice versa. Daarom is het van groot belang dat we onze plannen goed op elkaar afstemmen voor alle relevante ontwikkelingen, zoals Oostflank, Rivium en Hoofdweggebied. Rivium is hierin opgenomen als onderdeel van de referentiesituatie. De ontwikkeling van Rivium is daarmee meegenomen in de onderzoeken rond de aanvulling ROER. Dit geldt voor zowel de verkeersonderzoeken als de gevolgen voor geluid en lucht. Hetzelfde geldt voor de plannen voor Hoofdweg en Roer-Barbizon, voor zover deze zijn opgenomen in het regionaal afgestemde verkeersmodel. We onderzoeken deze effecten op hoofdlijnen, passend bij de besluiten die we nemen in het kader van de herziening van de omgevingsvisie voor de Oostflank.
	Verstedelijkingsmodellen	Een van de doelen van de Aanvulling ROER is het leveren van input voor een afweging tussen verschillende ontwikkelmodellen, richting een voorkeursalternatief (zoals keuzes rondom programma, raamwerk en/of fasering). Hiertoe worden de omgevingseffecten, de mate van doelbereik van mogelijke verstedelijkingsmodellen en de verdeling van het programma over deelgebieden in beeld gebracht. o Het is onduidelijk of dit dezelfde deelgebieden betreffen die in de NRD stadsbreed zijn benoemd (Alexanderknoop, Oosterflank en Zuidplein) of dat deze verder worden gespecificeerd? Er is sprake van het toevoegen van voldoende goede voorzieningen. o Welke voorzieningen worden hier beoogd?	We hanteren in de aanvulling ROER de volgende deelgebieden: - Alexanderknoop - Het Lage Land - Boszoom - Kralingse Zoom - De Esch - Feyenoord City - Bloemhof & Hillesluis - Hart van Zuid In de aanvulling ROER wordt niet verder gespecificeerd welke voorzieningen bedoeld worden. De ontwikkelvisie

		De ontwikkelmodellen worden samengesteld aan de hand van een aantal variabelen, zoals: Samenhangend pakket van randvoorwaardelijke investeringen op het gebied van bereikbaarheid, groen, ecologie, recreatie en energie. Op basis van het onderzoek t.b.v. de Aanvulling ROER kan het pakket aan randvoorwaardelijke investeringen nog worden aangevuld en aangescherpt. o Voorstel voor investering in breder netwerk dan genoemde parameters, bijv. warmte en waternet. Model 1 spreekt over: randvoorwaardelijke ingrepen/ kwaliteitsverbeteringen in het gebied zijn o.a. de aanleg van een nieuw rivierpark ter hoogte van de Esch. o Wat is de basis dan wel ruimtelijke onderlegger voor deze kwaliteitsverbetering en zit er per model nog verschil in de toevoeging van deze kwaliteit. De uitgangspunten voor de onderzoeken missen het effect van het aantal nieuwe woningen op het bestaande netwerk van stroom, warmte en water. Zoveel mogelijk gebruik maken van reeds verzamelde informatie met betrekking tot de effecten op de omgeving bij deze gebieds-ontwikkelingen is van belang. Detailonderzoek bij bestemmings- of omgevingsplan met betrekking bodemdaling en waterberging zijn zeer belangrijke aandachtspunten in relatie tot de laaggelegen polders. De ontwikkeling woningtoevoeging 2016-2030 voor het hoge en lage scenario lijkt niet up-to-date, kijkend naar de kaarten in de planvoorraad van de regio/provincie.	geeft echter meer kleuring aan het pakket aan voorzieningen, variërend van dagelijkse (buurt)voorzieningen tot gebieds- en stedelijke voorzieningen zoals een middelbare school en een cultureel programma. Randvoorwaardelijke investeringen kunnen breder worden opgevat, waarbij investeringen in bijvoorbeeld de energietransitie ook onder die categorie kunnen worden geschaard. Bij de aanleg van de nieuwe brug zal een deel van Polder De Esch moeten worden afgegraven om een vlotte en veilige doorgang voor scheepvaart te garanderen. We proberen dit te compenseren door de realisatie van een aansluitend oeverpark tussen de Oude Plantage en Polder De Esch, met nieuw groen en een kwaliteitsimpuls. In dit stadium van de ontwikkeling is nog geen analyse uitgevoerd van eventueel noodzakelijke aanpassingen aan de nutsvoorzieningen netwerken. Er is wel gekeken naar het energie- en grondstoffengebruik en afvalwater. In de aanvulling ROER is veel aandacht besteed aan de onderlaag (water en bodem) en aan de effecten van alternatieven voor bodem (waaronder bodemdaling) en water (zoals veiligheid en waterberging). Dit heeft geleid tot aanbevelingen voor verdere uitwerking. Voor de ontwikkeling tot 2030 houden we in de referentiesituatie voor de aanvulling ROER rekening met een toename van iets meer dan 6000 woningen, omdat we hierin slechts uitgaan van de harde plannen (autonome ontwikkeling). Dit betekent niet dat er na 2030 niet meer woningen kunnen worden gerealiseerd. Integendeel, in de
--	--	--	---

			ontwikkelingsvisie gaan we uit van een groter aantal gerealiseerde woningen tot 2030.
	Mobiliteit	In het beoordelingskader wordt bij het aspect Mobiliteit gesproken over bereikbaarheid en schone verplaatsingen. Met name het eerste begrip is zeer ruim. Is het mogelijk om een duiding te geven aan het begrip bereikbaarheid? Wij geven hieronder specifieke punten aan die voor Capelle relevant zijn nader te onderzoeken. Voor de gemeente Capelle aan den IJssel wordt uit de NRD onvoldoende duidelijk hoe de plannen van Capelle – Rivium en Hoofdweggebied in de onderzoeken wordt meegenomen. Capelle-Rivium zal worden ontsloten via diverse wegen, waaronder Toepad. Daarmee is de ontsluiting van Rivium afhankelijk van Toepad en de ontwikkelingen in de omgeving van Toepad. Op voorhand willen wij bij de plannen van A-Z meegeven dat wij ons zorgen maken over de ontsluiting vanuit Capelle – Rivium (ruim 5000 woningen) via Toepad. Graag vernemen wij van de gemeente Rotterdam hoe rekening wordt gehouden met de ontsluiting van Capelle-Rivium via Toepad. Naast de plannen van A-Z zijn er in de directe omgeving andere ontwikkelingen in voorbereiding, o.a. bij Capelle maar ook Brainpark I Rotterdam. Deze hebben direct effect op de omgeving en het verkeersnetwerk. o Wat zijn de plannen binnen A-Z om dit netwerk te verbeteren? Zijn de mobiliteitsvoorzieningen (ov, fiets, voetganger) gerealiseerd voordat de bewoners er komen wonen? Dit in relatie tot Model 1 waarin het terugdringen van autoverkeer een onderdeel is en een direct effect heeft op de parkeernormen in het gebied en reducering hiervan. In het model met de tramverbinding (model 2) wordt uitgegaan van meer gespreide verstedelijking over het gebied, zoals in de Esch, een	Voor de bereikbaarheidsindicator hebben we verschillende herkomst-bestemmingsrelaties binnen en buiten de Alexander tot Zuidplein-zone onderzocht. We hebben gekeken naar de reistijdveranderingen voor de vervoerswijzen auto, openbaar vervoer en fiets. Verkeersintensiteiten in en rondom het plangebied zijn modelmatig bepaald om de effecten van de ontwikkelingen op het wegennet te beoordelen. Het verkeersmodel houdt rekening met zowel autonome ontwikkelingen als de voorgenomen projecten. Het Toepad blijft in de plannen van de ontwikkelvisie toegankelijk voor auto's en fietsers. Gedetailleerde uitwerking hiervan is echter nog niet aan de orde in het kader van de ontwikkelvisie en de herziening van de omgevingsvisie voor de Oostflank. In de verdere uitwerking wordt er aandacht besteed aan de mogelijke effecten op het Toepad, uiteraard in goed overleg met de gemeente Capelle. In de ontwikkelvisie wordt gekozen voor een mobiliteitspakket waarbij we meer inzetten op het openbaar vervoer en de fiets. Daarnaast worden nieuwe hubs geïntroduceerd om de auto ook een goede plek te geven. Uit de voorlopige resultaten blijkt dat het aantal inwoners fors zal toenemen, maar dat het autogebruik nauwelijks zal toenemen. De exacte fasering van de ingrepen zal in de volgende fase van de planvorming worden bepaald. Ja, het Capelse netwerk is onderdeel van het gehanteerde verkeersmodel.

		nieuwe woonwijk op de kop van de Prinsenlaan langs de Boszoom en toevoeging van woningen in de bestaande woonwijken. o Worden de effecten op het (Capelse) wegennet meegenomen? Als gevolg van de verstedelijkingsopgave wordt de druk op het oostelijk stedelijke autowegennet groter. Een van de belangrijkste ontsluitingen tussen stad, de nieuwe gebiedsontwikkeling A-Z, autosnelweg en oostflank van de regio daarbij is het Kralingseplein. Het Kralingseplein wordt niet meegenomen binnen de MIRT. o In welke mate wordt dit plein meegenomen binnen de gebieds-ontwikkeling A-Z, ook kijkend naar de plannen voor verbeteren van het netwerk?	De aanpak van het Kralingseplein wordt niet meegenomen binnen A-Z. In het BO-MIRT najaar 2022 is hierover het volgende afgesproken: "Rijk en regio erkennen dat het Kralingseplein een knelpunt vormt in de toekomst, ook zonder de voorgenomen voorkeursalternatieven voor de A16 Van Brienenoordcorridor, Algeracorridor en Oeververbinding & OV. Rijk en regio erkennen dat de voorgenomen voorkeursalternatieven effect hebben op de doorstroming op het Kralingseplein en spreken af vervolgonderzoek te doen naar mogelijke oplossingsrichtingen." In de plannings- en studiefase, waarin de stadsbrug en de HOV-verbinding met tramkwaliteit verder worden uitgewerkt, wordt onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten. Hierbij hoort ook het Kralingseplein.
	Luchtkwaliteit	Stagnerend verkeer en hiermee opstartend en stilstaand verkeer is een grote luchtvervuilingsbron. Wat zijn de effecten van de planvorming op de luchtkwaliteit in omliggende gebieden?	Het aspect luchtkwaliteit is onderzocht en uitgewerkt in de deelstudie Luchtkwaliteit bij de aanvulling ROER A-Z Verstedelijking. Er is geconcludeerd dat in zowel de referentiesituatie als in de twee ontwikkelmodellen meer mensen worden blootgesteld aan luchtverontreiniging, hoewel dit verschilt per deelgebied. Verder wordt benadrukt dat de luchtkwaliteit verder moet worden verbeterd door de uitstoot van bronnen te verminderen en de luchtkwaliteit te blijven monitoren. Daarnaast zijn er een aantal aandachtspunten benoemd, zoals het zoveel mogelijk op afstand houden van de bron en zorgen voor een goede luchtdoorstroming. Deze aanbevelingen moeten bij verdere uitwerking van de verdichtingsopgave worden meegenomen.
	Geluid	Er is behoefte aan het in beeld brengen van de gevolgen voor het akoestisch klimaat in Capelle. Daarbij zijn vooral van belang: toename verkeer op A16 met geluidseffecten op Rivium. En de toename van OV (metro) bewegingen met effecten op daarlangs gelegen woonwijken.	In de deelbeoordeling Geluid van de Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking is de geluidsbelasting als gevolg van de verdichting in A-Z (inclusief de nieuwe oeververbinding)

			inzichtelijk gemaakt door middel van geluidscontouren. Op deze kaart is ook het Rivium inzichtelijk gemaakt.
	Relatie met andere plannen in de omgeving	In Kralingse Zoom zal ruimte blijven voor kantoren, hoe verhoudt zich dat tot de nieuwe plannen voor woningbouw in het gebied. Onlangs zijn enkele ontwerpbestemmingsplannen ter beoordeling aangeboden. o Graag specificeren per deelgebied of specifieker zijn op de inzet voor de ontwikkeling van dit deelgebied. Zijn de ontwikkelprogramma's van de beide modellen inclusief de huidige (ver gevorderde) plannen van Brainpark I ? Is het parkeerterrein bij metrostation Capelsebrug een locatie die onderdeel is van deze scope? Bijgaande kaart wordt wel in de referentiestudie gebruikt voor mobiliteit en voorzieningen. Maar er ontbreekt een overzichtskaart van toekomstige bebouwingen. Hoe wordt scherp gehouden op ontwikkelingen in de omliggende gemeenten en deze ook mee te nemen in nadere studies.	Brainpark 1 maakt deel uit van beide ontwikkelmodellen, zelfs van de referentiesituatie. Het parkeerterrein Capelsebrug is op dit moment geen direct onderdeel van de scope. In de Aanvulling ROER wordt duidelijk gemaakt welke locaties in welk model verstedelijkt worden, onder andere door middel van kaarten.
	Planning en procedure	Op blz. 8 (aanvulling NRD) zijn in een overzicht de te nemen stappen uiteen gezet. De lopende onderzoeken voor het MIRT hebben een voorkeurs-alternatief bepaald. Het Rotterdamse college heeft op 27 september 2022 een besluit genomen over de oeververbinding: een brug met langzaam verkeer en HOV-tram en met beperkte auto capaciteit (onduidelijk wat dit laatste in de praktijk betekent). De 5 stappen als opgenomen in het overzicht zijn dus al doorlopen en de MER MIRT is eigenlijk afgerond. o Onduidelijk is in welke stap de gebieds-ontwikkeling A-Z zit in dat schema. Zijn de effectonderzoeken al beschikbaar? Op basis van de onderdelen 3.3 en 3.4 staan deze onderzoeken gepland uit te voeren. In dat geval lijkt er geen sprake te zijn van gelijk oplopende projecten.	Voor de gebiedsontwikkeling is een ontwikkelvisie voor de Oostflank (voorheen A-Z) en een herziene omgevingsvisie beschikbaar, die beide door het college zullen worden vrijgegeven. Daarbij zal ook de bijbehorende aanvulling op de Regionale Omgevingsagenda vrijgegeven worden. Vervolgens vindt er een zienswijzeprocedure en politieke besluitvorming plaats. In de herziene omgevingsvisie zal ook de stadsbrug met hoogwaardig openbaar vervoer (de uitkomst van de MIRT-Verkenning) worden opgenomen. De aanvulling op de Regionale Omgevingsagenda bestaat uit drie onderdelen: een rapport over de verstedelijking, een rapport over de oeververbinding (gebaseerd op de MIRT-verkenning) en een

		o Op welk moment wordt het integrale MIRT besluit genomen? En wordt daarmee het MIRT besluit van de MIRT Oeververbindingen uitgesteld en is er geen sprake van een besluit in het BO-MIRT van 10 november 2022?	overkoepelend rapport over de ontwikkeling van de Oostflank als geheel. De resultaten van de effectonderzoeken zullen beschikbaar komen op het moment dat het college deze vrijgeeft. In november 2022 is in het BO MIRT al gekozen voor een voorkeursalternatief van een brug met een hoogwaardige tramverbinding en een station bij het Stadionpark.
7.	Onderwerp	Zienswijze Volkstuinverenigingen ATV Kweeklust, ATV Toepad, ATV Nut & Genoegen, ondersteund door de Joodse Begraafplaats Toepad en de Rotterdamse Hockey Vereniging Leonidas.	Beantwoording bevoegd gezag
	Duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit	Wat is een goede groei? Zoals geformuleerd door het College van B&W gaat het allereerst over de economische, sociale en ruimtelijke meerwaarde en komt duurzaamheid achteraan. Dat is ook het opvallende in deze gehele notitie. De woorden duurzaamheid worden vaak gebruikt, maar aan welke criteria de gemeente zich in dit gebied wil gaan houden in het kader van duurzaamheid en de huidige klimaatcrisis is onduidelijk. Deze klimaatcrisis die vraagt om aanzienlijke CO² reductie wordt feitelijk genegeerd. In dit kader verwachten de bewoners en gebruikers van de volkstuinen, sportterreinen en de Joodse begraafplaats juist van de overheid minimaal handhaving, bescherming en versterking van de groene waarden van hun terreinen. De bouw van 20.000 tot 30.000 (max. 35.000) woningen in het A – Z-gebied, betekent voor De Esch de bouw van 500 tot 5.000 woningen afhankelijk van de keuze die gemaakt gaat worden over de soort oeververbinding (zie de modellen 1 en 2 genoemd onder hoofdstuk Doel en aanpak van de Aanvulling ROER). Afgezien van het verdwijnen van de ruimtelijke kwaliteit van De Esch, gaat dit ten koste van de volkstuincomplexen en de sportterreinen. De volkstuinen die juist bijdragen aan de noodzakelijke biodiversiteit en de CO²-reductie als ze niet verplaatst worden. En de sportvelden die in een groene omgeving een zeer belangrijke sociale - en gezondheidsfunctie hebben voor hun gebruikers.	Dank u wel voor uw input. Wij erkennen dat volkstuinen kunnen bijdragen aan verschillende indicatoren zoals opgenomen in het beoordelingskader. Dit kan bijvoorbeeld gaan om indicatoren zoals het stedelijk landschap, maar ook om de opvang van regenwater bij hevige regenval, het groen voor verkoeling en als onderdeel van het stedelijk landschap, en de bijdrage aan biodiversiteit. Daarnaast kan een volkstuin een functie hebben voor welzijn; mensen kunnen elkaar ontmoeten en op die manier kan een volkstuin een plek zijn waar gebouwd wordt aan sociale cohesie. Bovendien kan groen bijdragen aan CO₂-reductie. De uiteindelijke afweging om binnen de beschikbare ruimte ambities te realiseren en tegelijkertijd de huidige functies te behouden, maakt deel uit van de ontwikkelvisie Oostflank.

	'Goede omgevingskwaliteit' en 'Veilige, gezonde fysieke leefomgeving'	De volkstuinverenigingen staan positief tegenover de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Daarom staan ze achter een oeververbinding tussen De Esch en Feijenoord die rekening houdt met het behoud van de groene en ruimtelijke waarden van De Esch met het natuurpark Polder De Esch, het handhaven van de 3 volkstuinparken, de sportvelden en vanzelfsprekend de Joodse Begraafplaats aan het Toepad, geen extra autoverkeer in De Esch, geen brug die de wijk in 2-en splitst, geen toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling, geen woningafbraak of woningaantasting en een veilig scheepvaartverkeer voor de deur. Aan deze eisen zou moeten worden voldaan, ongeacht de te maken keuze voor vorm en tracé van de oeververbinding. Momenteel wordt aan twee mogelijke alternatieven of ontwikkelmodellen gedacht in het "hoofdstuk 3.3 Alternatieven en referentie". Model 1 heeft als basis een volledig onder tunnelde metroverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en model 2 gaat in op een tramverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Zoals al eerder vermeld hebben beide modellen invloed op het aantal te bouwen woningen en (de wijze van) het voortbestaan van de volkstuinten en de sportvelden. De wens van de volkstuinverenigingen is echter om voor dit gebied te onderzoeken hoe verstedelijking niet ten koste kan gaan van groen ongeacht de keuze voor een brug of een tunnel. Als opgaven en ambities worden in deze notitie ook de ongedeelde stad met een netwerk van groene verbindingen genoemd en vitale stadswijken met kansen voor bewoners, duurzame mobiliteit, prettige openbare ruimte en sport. Om dit te kunnen realiseren is het onontkoombaar dat De Esch groen moet blijven met zijn natuurpark Polder De Esch, zijn 3 volkstuinparken en sportvelden. Zeker als de sportcirkel versterkt moet worden met een groter aanbod van sportvelden in de nabijheid van de woonomgeving. Een deel van de huidige sportvelden aan de Kralingse Zoom en het Toepad wordt nu vooral gebruikt door studenten van de nabijgelegen Erasmus Universiteit en de Hogeschool Rotterdam. De Rotterdamse Hockey Vereniging Leonidas en buur van de volkstuinparken aan het Toepad wordt in het 3e Integrale Sport Huisvestingsplan Rotterdam gekenmerkt als een sportvereniging met het hoogste rendement van het terreingebruik. Een reden te meer om niet verplaatst te worden.	Bedankt voor uw inbreng. We begrijpen uw wens goed. Hoewel we veel willen in de stad, is de ruimte beperkt. We streven ernaar om functies zoveel mogelijk te combineren, maar dit is niet altijd mogelijk. De varianten die we beoordelen in de aanvulling ROER zijn samengesteld op basis van eerdere besluiten die in de omgevingsvisie zijn vastgesteld. Dit is de context waarin we opereren. Bovendien is het voorkeursalternatief voor de oeververbinding in november 2022 bestuurlijk vastgesteld, namelijk een nieuwe multimodale brug op de locatie 'Bocht A' (Nesserdijk – Olympiaweg). In de aanvulling ROER worden de effecten van verschillende varianten getoetst op een aantal onderdelen. Deze toetsing dekt een groot deel van de thema's die u in uw zienswijze benoemt. Zo wordt er in de aanvulling ROER gekeken naar aspecten als natuur, water, landschap, gezondheid, maar ook naar indicatoren zoals hitte, sociale samenhang en CO2-uitstoot. Volkstuinen dragen bijvoorbeeld bij aan natuur en biodiversiteit, het verminderen van hittestress, het opvangen van water bij hevige regenval en het bevorderen van ontmoeting. Desondanks is ervoor gekozen om een aantal volkstuincomplexen op te heffen in de ontwikkelvisie. Met name de publieke toegankelijkheid en de intensiteit van gebruik spelen een belangrijke rol in deze afweging. In de ontwikkelvisie zijn de waarden die deze volkstuincomplexen vertegenwoordigen zo goed mogelijk geprobeerd te compenseren door veel en divers groen op te nemen in de plannen, te zorgen voor voldoende capaciteit voor waterberging en door buurttuinen te realiseren om aan de behoefte aan tuintieren en ontmoeting te voldoen.
--	--	---	--

	Eveneens wordt het versterken van de groenstructuur genoemd en klimaatbestendigheid. Juist dan spelen de volkstuinparken in De Esch een onmisbare rol en is het tegenstrijdig om de huidige 3 volkstuinparken die bij elkaar 224 tuinen tellen te verplaatsen of te laten verdwijnen. Dit gaat ten koste van de noodzakelijke biodiversiteit en de CO²-reductie. Omgekapte bomen ten gunste van woningbouw berokkenen schade aan de groene leefomgeving en de leefkwaliteit. Dit compenseren met de aanplant van nieuwe bomen elders gaat pas na 30 jaar zijn aandeel in CO²-reductie opleveren, wat te laat is. Er zijn minimaal 10 jaar nodig om een gezonde, biologische en vruchtbare bodem te realiseren. Bovenstaande wordt bevestigd in het "Coalitieakkoord 2022 – 2026: één stad van de Gemeente Rotterdam". Op p. 14/15 wordt het belang van een groenere stad aangegeven. Het vergroenen wordt een effectieve maatregel om extreme weersomstandigheden, als gevolg van de opwarming van de aarde, het hoofd te bieden. Rotterdam moet getransformeerd worden van een grijze stad naar een groene stad met minder eenzijdige groenaanplant en vóór ecologisch groenbeheer. De kosten moeten beheersbaar blijven en zelfbeheer van groen zal gefaciliteerd worden. Onderhoud van groen en onze parken is van cruciaal belang en daarom is investeren daarin belangrijk. Kortom als men de stad wil vergroenen, dan gaat men het groen in een wijk als De Esch die hoort bij het stedelijk gebied, toch niet vernietigen? De volkstuinparken zijn openbaar gebied, voor iedereen toegankelijk om doorheen te wandelen en ze zijn kostenbesparend omdat het tuinonderhoud en de aanplant door bewoners zelf worden gedaan. Groene wijken zoals De Esch leveren een groot aandeel in de bestrijding van hittestress in stedelijke gebieden. De Nationale Hittestresskaart van "BOOT ingenieurs met een verhaal" laat zien dat De Esch tijdens hete dagen relatief koel is met name waar de volkstuinparken, de Joodse Begraafplaats en het natuurpark Polder De Esch liggen. Hittestress heeft invloed op onze gezondheid, vooral voor de kwetsbare groepen zoals ouderen, jonge kinderen en chronisch zieken. Uit een groot Europees onderzoek (COST Action TU1201 Urban Allotment Gardens in European Cities: study of urban allotment gardens and their relevance for urban sustainable development) waaraan	
--	---	--

		wetenschappers uit 31 landen deelnamen, blijken onder meer de volgende conclusies: • Vormen van samen tuinieren zoals volkstuinieren, zijn belangrijk voor de grootstedelijke samenleving vanwege de versterking van de sociale cohesie, voedselvoorziening, educatie, klimaatregeling en stedelijke biodiversiteit • Ze bieden ruimte voor vrije tijd, creëren ecologische zones (zoals in De Esch), verminderen het stedelijk hitte-eiland effect, beschermen bodem en water door infiltratie te vergroten en wegspoeling te verkleinen en houden bodemvruchtbaarheid en waterkwaliteit in stand. • De volkstuinparken vormen een belangrijk deel van het stedelijk groene netwerk, die versnipperde habitats in de stad aan elkaar linken (stepping stones) en stedelijke flora en fauna bevorderen. Het ervaren van biodiversiteit kan therapeutische effecten hebben en daarmee het menselijk welzijn vergroten. Dit sluit o.a. aan bij de plannen van de gemeente verwoord in o.a. het rapport "De Nieuwe Maas als stedelijk parklandschap: levendig, aantrekkelijk en natuurlijk: programma rivieroever toekomtperspectief binnen stedelijke Nieuwe Maas uit 2019 en het huidige Programma Rivieroever van wethouder Karremans" waar De Esch deel van uitmaakt. Ook de provincie Zuid-Holland toont hiervan het belang aan o.a. "Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving: Zuid-Holland investeert in een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving" uit 2019 • Samen tuinieren kan menselijke verscheidenheid en sociale interactie linken aan biodiversiteit. Daardoor vergroot tuinieren de biodiversiteits-gerelateerde gemeenschapswaarden in de stad. Dit alles wordt aangehaald in de reactie van de landelijke belangenvereniging Algemeen Verbond van Volkstuindersverenigingen in Nederland (AVVN) d.d. 17 augustus 2021 op de Ontwerp Omgevingsvisie van de Gemeente Rotterdam. Onderzoek heeft uitgewezen dat tuinders een belangrijke rol kunnen spelen in het bevorderen van de biodiversiteit. Biodiversiteit gaat over de verscheidenheid of variatie van plant- en diersoorten in een bepaald gebied. Het omvat alle dieren en organismen die samenwerken in een ecosysteem. Hoe groter die biodiversiteit is, hoe klimaatbestendiger de omgeving wordt. Dit geldt ook voor de Joodse Begraafplaats aan het Toepad die gelegen is tussen de volkstuinparken Kweeklust en Toepad. Met zijn ligging en begroeiing vormt deze ook een aandeel in de biodiversiteit en	
--	--	--	--

		CO²-reductie. Begraafplaatsen bevatten vaak verrassende natuurwaarden. In het gebied rondom deze begraafplaats zijn beschermde diersoorten gespot zoals vleermuizen en een bosuil. Daarom is het van groot belang om zowel bij de 3 volkstuinparken Kweeklust, Toepad en Nut & Genoegen als bij de Joodse begraafplaats een onderzoek te verrichten naar de beschermde natuurwaarden conform de Wet natuurbescherming (Natura 2000-gebieden, Soortenbescherming, Houtopstanden), Natuurnetwerk Nederland (NNN), andere provinciaal beschermde gebieden buiten het NNN en het gemeentelijk beleid.	
	Verstedelijkingsmodellen	In de modellen 1 en 2 genoemd op p. 9 en 10 wordt de verstedelijkings-opgave voor De Esch in relatie tot de gekozen oeververbinding toegelicht. Model 1 gaat uit van een metroverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein waarbij een deel van de verstedelijking zal landen in De Esch gekoppeld aan een metrostation in de wijk. De sportclubs aan het Toepad worden verplaatst naar het bestaande sportcluster Boszoom dat versterkt wordt. Dat brengt een transformatieopgave met zich mee voor de huidige sportverenigingen en volkstuincomplexen, met name rondom het Toepad. Er wordt gesproken over kwaliteitsverbetering in het gebied met o.a. de aanleg van een nieuw rivierenpark ter hoogte van De Esch. Maar dat ligt er al met natuurpark Polder De Esch, een beschermd NNN-gebied. Uit een nadere toelichting van projectmanager Gebiedsuitwerking Alexander – Zuidplein hebben wij begrepen dat het om de bouw gaat van ca. 5.000 woningen op alle niet bebouwde plekken in De Esch oftewel het verdwijnen van alle 3 de volkstuinparken en de sportvelden. Er wordt de volkstuinen geen enkel perspectief geboden. Met geen woord wordt gesproken over het bestaande groen en waar deze ingrepen in het groen toe zullen leiden. Dit volbouwen van De Esch en de daarmee gepaard gaande vernietiging van de groene ruimtelijke en ecologische wijk heeft te maken met de aanleg van een metrostation. Het is namelijk niet rendabel om een metrostation te bouwen voor een wijk met ca. 2.690 woningen. Dit verandert als er 5.000 woningen bijgebouwd worden. Echter, de noodzaak van dit metrostation wordt in twijfel getrokken.	In de aanvulling ROER is ervoor gekozen om uit te gaan van twee varianten: een concentratievariant met hoogwaardige tram tussen Zuidplein en Kralingse Zoom, waarbij een groot deel van de verstedelijking ook in dat gebied landt. Daarnaast is een spreidingsvariant onderzocht, waarbij een hoogwaardige tramlijn loopt van Zuidplein via Kralingse Zoom en vervolgens door naar de Alexanderknoop. Hierbij is het verstedelijkingsprogramma iets lager dan in de concentratievariant, en is het programma wat meer uitgespreid. De concentratievariant heeft grote gevolgen voor de volkstuinen in De Esch, terwijl dat in de spreidingvariant in veel mindere mate geldt. De reden voor deze opzet is tweeledig: ten eerste willen we de effecten van verschillende keuzes in verstedelijking in beeld brengen, ten tweede was voorafgaand aan het doen van de onderzoeken in het kader van de aanvulling ROER een besluit genomen over een stadsbrug met een OV-verbinding met tramkwaliteit in het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022. Een metro is daarom in de aanvulling ROER voor de verstedelijking niet verder onderzocht. Wel is de metro nadrukkelijk onderdeel geweest van het integraal verkenningenrapport en MER MIRT, waardin de verschillende alternatieven voor de oeververbinding onder de loep zijn genomen.

		Model 2 gaat uit van een tramverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Ook in dit model is er sprake van een ontwikkel- en verplaatsingsopgave voor een aantal sportverenigingen en volkstuinverenigingen in De Esch. Uit een nadere toelichting van projectmanager Gebiedsuitwerking Alexander – Zuidplein, hebben wij begrepen dat zou het gaan om de bouw van 500 tot 1.500 woningen. Alleen de omgeving van het Toepad zou worden onderzocht naar mogelijkheden inzake verplaatsing, andere ligging en/of fuseren van de VTV Kweeklust en VTV Toepad. De grote vraag die bij beide modellen naar voren komt is, waarom moeten de volkstuinparken met hun natuurwaarden en grote biodiversiteit juist op die plek vernietigd worden in een tijd van klimaatcrisis? Een stad als Rotterdam moet vooral klimaatbestendig gemaakt worden tegen lange droge periodes, hittestress en schaarse en in hevigheid toenemende regenbuien. Daar kan de huidige groene wijk als De Esch met o.a. zijn volkstuinparken een aanzienlijke bijdrage aan leveren. De volkstuinverenigingen weigeren te geloven dat de te maken keuzen beperkt zijn tot een keuze tussen model 1 of 2. Dit zou een eendimensionale kijk op de inrichting van de publieke ruimte in de Esch zijn. Een verenging tot een keuze tussen model 1 en 2 is feitelijk een valse keuze. Het besluit tot een tunnel met metro dan wel een brug met tram behoeft niet automatisch tot de in de NRD ROER beschreven gevolgen voor volkstuinen en sportvelden te leiden. Los van de te maken keuze voor een oeververbinding met openbaar vervoer-variant, zou het behoud van de groene waarden van de Esch voorop moeten blijven staan. En dat kan ook!	In het voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een hoogwaardige verbinding met tramkwaliteit, waarin voorgesteld wordt VTV Kweeklust op te heffen. De andere volkstuinverenigingen in De Esch blijven in tact. In deze keuze spelen tal van afwegingen mee, ruimte maken voor verstedelijking nabij goed openbaar vervoer is daar één van.
	Participatie	Het doel van de procedure omtrent de Nota Reikwijdte & Detailniveau is dat vanuit de verstedelijkingsopgave van Alexander tot Zuidplein en de MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam toegewerkt wordt naar een integraal voorkeursalternatief en een integrale herziening van de omgevingsvisie. Het is echter onzorgvuldig dat de resultaten uit de participatietrajecten in de vorm van onder meer wandelingen en de Brede Omgevingsdialogen die gehouden zijn in 2021 en 2022 met alle betrokken bewoners en institutionele stakeholders, niet meegenomen zijn in het rapport en geheel worden genegeerd in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau.	De resultaten van de wandelingen en de brede omgevingsdialogen zijn gebruikt bij het opstellen van de varianten en dienen ook als input voor het opstellen van het voorkeursalternatief. In de aanvulling ROER wordt echter alleen getoetst op basis van het beoordelingskader. De input die we hebben ontvangen uit de participatie is meegenomen bij het opstellen van de ontwikkelvisie.

	Samenvatting zienswijze	De Nota Reikwijdte & Detailniveau vertoont veel tegenstrijdigheden, ook met het oog op het coalitieakkoord van het huidige college. De nota is ook onzorgvuldig want de opbrengst van de participatieronden is niet vermeld, laat staan dat er rekening mee is gehouden. De nota brengt de verstedelijkingsopgave van Alexander tot Zuidplein terug tot een keuze tussen een metrotunnel onder de rivier of een brug met tramverbinding over de rivier. Dat is wel een erg smalle basis om de komende decennia "goede groei" van Rotterdam te realiseren. Ons lijkt het onvermijdelijk om meer onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden voor een kader waarbij de verstedelijkingsplannen van A tot Z niet ten koste gaan van de noodzakelijke klimaatbestendigheid van de Oostflank van Rotterdam in het algemeen en de huidige ecologische groene wijk De Esch in het bijzonder. Daarbij dient rekening te worden gehouden met wat nodig is om de huidige groene waarden van de 3 volkstuinparken, de sportvelden en de Joodse begraafplaats aan het Toepad te handhaven en te beschermen als onderdeel van een groene corridor tussen Natuurpark de Eschpolder en Kralingse Zoom. Daartoe zijn nodig: 1. vervang volkstuinparken niet door steen in de vorm van woningbouw t.b.v. de noodzakelijke klimaatbestendigheid van de Oostflank van de stad 2. verplaats geen volkstuinparken ten kosten van de noodzakelijke CO²-reductie, gewenste toename van biodiversiteit en maatregelen tegen hittestress 3. stimuleer en ondersteun Rotterdammers bij hun toenemende behoefte aan stadstuinieren waardoor wachtlijsten bij volkstuinverenigingen verdwijnen 4. erken de volkstuinparken en de Joodse begraafplaats in dit gebied als een noodzakelijk onderdeel van een ecologische zone in een verstedelijkt gebied 5. zie volkstuinparken als een onderdeel van noodzakelijke recreatieve, gezonde, sociale en welzijnsbevorderende voorzieningen 6. en neem dit expliciet op in een gewijzigde Omgevingsvisie.	Dank voor uw input en suggesties. Veel van de afwegingscriteria die u noemt, maken deel uit van het beoordelingskader in de aanvulling ROER en spelen een belangrijke rol bij het vormgeven van het voorkeursalternatief. Eerdere antwoorden bevatten informatie over de aspecten en indicatoren die worden gehanteerd in de aanvulling ROER en bieden handvatten voor de afwegingen ten behoeve van het voorkeursalternatief.
--	------------------------------------	---	---

8.	Onderwerp	Zienswijze Havenbedrijf Rotterdam / Port of Rotterdam	Beantwoording bevoegd gezag
	Relatie MIRT Verkenning Oeververbindingen	In de NRD wordt terecht opgemerkt dat de verstedelijking in het gebied A-Z en de MIRT-verkenning veel met elkaar te maken hebben. Wij hebben begrip voor de keuze om beide trajecten parallel, maar wel in samenhang te laten verlopen. Door de samenhang en de impact van de oeververbinding op de ontwikkeling van het gebied A-Z vragen wij om expliciete afstemming na de vaststelling van een voorkeursalternatief alvorens een integraal MIRT-besluit genomen kan worden en de Omgevingsvisie herzien kan worden. Zo is er momenteel nog veel onzekerheid over de nautische veiligheid van een brug. De nautische veiligheid en de economische concurrentiepositie van de Haven van Rotterdam zijn voor ons zeer belangrijke voorwaarden voor het bepalen van de manier waarop de verbinding wordt ingepast. Het is voor de stad en de haven van wezenlijk belang dat de vaarweg over de Nieuwe Maas op dezelfde manier bevaarbaar blijft na het voltooiën van de nieuwe oeververbinding. Zorgvuldige besluitvorming en participatie staan bij ons hier voorop. Wij verzoeken u dan ook dit aspect in de categorie veiligheid expliciet mee te nemen.	Uw bezorgdheid is duidelijk. Nautische veiligheid maakt echter geen deel uit van de aanvulling ROER voor de gebiedsontwikkeling A-Z (nu Oostflank), maar is onderzocht in de MIRT-verkenning. Uit dit onderzoek blijkt dat een brug die veilig en vlot is voor de scheepvaart mogelijk is als er aanvullende maatregelen worden genomen, zoals riviervruiming (met daarbij oeveraanpassingen van De Esch) of maatregelen op de vaarweg (zoals tijpoortbeperkingen, sleepbootassistentie, omvaren of oploopverboden). In de plannings- en studiefase wordt onderzocht wat de meest optimale oplossing is. Bij deze afweging worden de nautische partijen en andere belanghebbenden van de stadsbrug betrokken.
	Geluid	In de aanvulling van het ROER zal o.a. de verandering in geluidbelasting op referentiepunten bij woningbouwlocaties (eerste lijn bebouwing) en in natuur- en recreatiegebieden in beeld worden gebracht. Een deel van het plan aan de kant van Zuidplein raakt de 47-49 dB(A) contouren van het geluidgezoneerde industrieterrein Waal-Eemhaven. Wij verzoeken u om deze reden in dit onderzoek ook het nestgeluid van afgemeerde schepen mee te nemen. Tevens adviseren wij u gelet op de inwerkingtreding van de Omgevingswet om het gezamenlijke geluid, zijnde in ieder geval de geluidbijdragen van het industrielawaai, nestgeluid en scheepvaart-geluid, in beeld te brengen, zodat bij de verdere uitwerking in concrete woningbouwplannen de toetsing van het binnen niveau van de woningen makkelijker kan plaatsvinden.	In de deelbeoordeling geluid van de aanvulling ROER A-Z Verstedelijking is nestgeluid meegenomen. Het thema geluid is beoordeeld op basis van expert judgement, waarbij rekening is gehouden met alle door u genoemde geluidsbronnen. Bij deze beoordeling is tevens de gecumuleerde geluidbelasting van weg- en railverkeer meegenomen. Op planniveau dient de gezamenlijke geluidsbelasting verder in beeld te worden gebracht.

9.	Onderwerp	Zienswijze ProRail	Beantwoording bevoegd gezag
	Trillingen	ProRail beoogt niet alleen voor gemeenten en provincies die plannen maken in de spooromgeving, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een “goede buur” te zijn. Indien de Notitie Reikwijdte & Detailniveau (NRD) voor de Omgevingseffectrapportage voor de eerste herziening Omgevingsvisie Rotterdam – Gebied Alexander – Zuidplein en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen, bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maken, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/ gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht ProRail het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. In het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt ProRail u aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Zie https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieu-thema/tril/. ProRail raadt u dan ook aan om het aspect trillingen te betrekken bij de Notitie Reikwijdte & Detailniveau (NRD) voor de Omgevingseffectrapportage voor de eerste herziening Omgevingsvisie Rotterdam – Gebied Alexander – Zuidplein en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. In dit kader verwijst ProRail u naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen: (https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingstema/trillingen/).	Het aspect van trillingen is (op basis van de deelstudie bodem en water) benoemd als aandachtspunt bij (mogelijke) effecten van verstedelijking op de fysische bodemkwaliteit, maar onderzoek daarnaar wordt vooral relevant in de verdere concrete planuitwerkingen, op basis waarvan meer gedetailleerde onderzoeken kunnen plaatsvinden. In deze fase van verkenning en visievorming geldt voor trillingen een vergelijkbare strategie als voor geluidhinder: zoveel mogelijk afstand houden van het spoor (met een aandacht zone van 100 meter vanaf trein- of tramspoor) en anders het treffen van mogelijke bron-, pad- of effectmaatregelen, zoals paalmatrassen onder nieuw tramspoor, dempende watergangen of betonwanden tussen spoor en nieuwbouw of aangepast bouwen (qua fundering of vloerconstructie). Ook de inzet vanuit “bodem en water sturend” en op klimaatadaptief bouwen in A-Z sluit hierbij mogelijk goed aan.
10.	Onderwerp	Zienswijze particuliere indiener	Beantwoording bevoegd gezag
	Locatie woningbouw	De indiener betreurt het ten zeerste dat er woningen worden gebouwd in de randen van het Zuiderpark. Dat is al begonnen nabij Ahoy, ten koste van groen en water.	Wij begrijpen de zorg van de indiener. In deze ontwikkelvisie worden echter geen uitspraken gedaan over verdere woningbouw in de randen van het Zuiderpark.

	Oeververbinding en OV	Het is spijtig dat de gemeente Rotterdam nu al kiest voor een nieuwe stadsbrug. Ik begrijp de financiële afweging. Toch hoop ik dat ook de optie van een metrotunnel wordt onderzocht. De komende jaren verandert misschien de huidige situatie (in de stad en in de wereld), waardoor toch voor een tunnel kan worden gekozen. Ook zou bij de keus voor een brug moeten worden onderzocht of een tramtracé vanaf Zuidplein niet te veel overlast en verslechtering van het leefklimaat met zich meebrengt voor omwonenden. De Strevelsweg is mijns inziens te smal voor een tramtrace. Een alternatief zou zijn langs Ikazia (Strevelsweg), Vaanweg, en via de Vinkenbaan en de Groene Hilledijk naar de Bree. Het is een stuk omrijden, maar vanwege de smalle Beijerlandse laan is indertijd het tracé van lijn 20 ook omgeleid. Tot slot vraagt de indiener zich af waar te zijner tijd de tramhaltes op Zuidplein komen. In het bestemmingsplan Motorstraatgebied zijn al tramhokjes voorzien op het huidige grasveld aan de Wevershoekstraat. Ook dat kan overlast met zich meebrengen voor omwonenden. Bovendien is het vanaf het huidige OV-station een behoorlijke afstand met oversteek van een drukke weg.	In de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar de effecten van een brug en een tunnel. Op basis van dit onderzoek en een belangenafweging hebben de bestuurders gekozen voor een brug. Een tunnelvariant wordt daarom voorlopig niet verder onderzocht. In het rapport 'MER MIRT' leest u meer over de motivering van deze keuze. In de MIRT-verkenning is ook onderzoek gedaan naar verschillende tramtracés. Eerst is gekeken naar mogelijke tracés, die vervolgens zijn beoordeeld op meerdere aspecten. Naast de maakbaarheid en inpasbaarheid waren ook de lengte en snelheid van het tracé belangrijk. Uit deze studie is gebleken dat het tracé via de Strevelsweg de beste optie is en dat er mogelijkheden zijn om een tramlijn in te passen op de Strevelsweg. De exacte tramhaltes langs het tracé zijn nog niet bepaald. We werken de ligging uit in de plannings- en studiefase. Dank voor uw suggesties.
11.	Onderwerp	Zienswijze BBV Veranda Bewonersbelangen	Beantwoording bevoegd gezag
	MIRT Verkenning en Oeververbinding	Uit de NRD zou blijken (beslisschema blz. 8) dat er eind 2022/begin 2023 sprake is van een integraal besluit over zowel de MIRT-verkenning als over de verstedelijkingskeuze in de zone AZ. Dat zou betekenen, dat als er in het kader van de MIRT-verkenning een besluit is genomen over de OV-verbinding, daarmee automatisch een besluit wordt genomen over het 'bijpassende' verstedelijkingsmodel. Wordt het een metro, dan wordt het model 1; wordt het een tram, dan wordt het model 2. In de gekozen opzet voor de studie lijkt daarmee de keuze voor de OV-techniek 'leidend' t.a.v. de keuze voor de verstedelijking en de 'zwaarte' van het programma. Leidt een dergelijk integraal besluit dan ook daadwerkelijk tot één integraal besluit tot uitvoering	In de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar de effecten van metro- en tramkwaliteit, een brug en een tunnel, en meerdere mogelijke locaties. Op basis van dit onderzoek en een belangenafweging hebben de bestuurders tijdens de BO MIRT van november 2022 gekozen voor een multimodale brug met een HOV-tramkwaliteitverbinding. Dit is beschreven in het betreffende onderdeel van de Aanvulling ROER. De bestuurlijke keuze over de oeververbinding heeft geen betrekking op de keuzes ten aanzin van de verstedelijking.

	van zowel Oeververbinding, OV en Verstedelijking, inclusief realiseringsverplichting van de besluitvormende partijen? Dat zou mooi zijn. Echter: voor de MIRT-verkenning zijn er 4 opdrachtgevende bestuurslagen die tot een eensluidend besluit inzake Oeververbinding en OV moeten komen. De verstedelijking in de zone AZ is een 'interne' Rotterdamse aangelegenheid, met één opdrachtgevende bestuurslaag. De vraag rijst dan, hoe 'solide' het als 'integraal besluit' beschreven uiteindelijk besluit dan ook zal zijn. In de opzet van de studie zou veel duidelijker moeten worden beschreven hoe de uiteindelijke besluitvorming tot stand komt, en wat de rol van de verschillende bestuurslagen daarin is. Immers: elk van de bestuurslagen kent een eigen agenda, eigen belangen en eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Wat tot onbegrip, onderling verschillende belangen en verkeerde beslissingen kan leiden. Maar ook, wat de onzekerheden of risico's zijn. Wat gebeurt er wanneer de 4 opdrachtgevende bestuurslagen niet tot een eensluidend besluit komen over de MIRT-studie? Komt er dan ook geen besluit over de verstedelijking in de zone AZ? Of wat als er eind dit jaar / begin volgend jaar geen besluit wordt genomen i.h.k.v. de MIRT-verkenning (bijvoorbeeld omdat men vindt dat er nog aanvullend onderzoek nodig is)? Wordt dan de besluitvorming over verstedelijking in de zone AZ ook uitgesteld? En betekent een wél genomen integraal besluit over MIRT en AZ automatisch ook een uitvoeringsverplichting voor alle onderdelen, door alle partijen? Met andere woorden: kunnen we er na een integraal besluit ook daadwerkelijk van uitgaan dat alle onderdelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd? Want dat is een dure les uit het verleden: in Nederland zijn we erg goed in het éérs ontwikkelen van grootschalige woningbouw, en pas veel later een kwalitatief (on-) voldoende vorm van OV aanbieden. Ik mis een scherpe beschrijving van de wederzijdse bestuurlijke randvoorwaardelijkheden en verplichtingen. Het staat er allemaal te vrijblijvend en te vanzelfsprekend. Op blz. 5 laatste alinea boven par. 2. Hier staat: "De resultaten van de MIRT-verkenning worden ook betrokken bij de keuzes voor het gebied AZ". Dit is veel te vrijblijvend geformuleerd, zeker waar later in het document uit wordt gegaan als de uitkomsten van de MIRT-studie (keuze brug-tunnel, tram-metro) als fundamenteel onderscheidende onderleggers voor de verstedelijking! Wees duidelijk over wat de invloed van de MIRT-studie is op AZ (en omgekeerd). Dit soort vage	Rijk en regio hebben besloten om ca. 19.000 woningen tot en met 2030 en ca. 16.000 woningen in de periode na 2030 te realiseren in de Oostflank van de Rotterdamse regio. Deze locatie is een van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties die het Rijk heeft aangewezen in de Nationale Omgevingsvisie. Het onderdeel Verstedelijking van de Aanvulling ROER is bedoeld om de informatie te verschaffen om de verstedelijking op te nemen in de herziening van de omgevingsvisie van Rotterdam. Het bestuurlijk vastgestelde voorkeursalternatief uit de MIRT-verkenning wordt planologisch verankerd in de omgevingsvisie van Rotterdam. Bovendien zijn de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning (Rijk, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en gemeente Rotterdam) voornemens om een bestuursovereenkomst te sluiten over de verdere uitwerking van de maatregelen in het voorkeursalternatief. Daarin worden de rol, betrokkenheid en verantwoordelijkheid van partijen bij de verdere planuitwerking en realisatie van de maatregelen beschreven. Wij delen uw mening. De keuzes in de MIRT-verkenning zijn onlosmakelijk verbonden met de keuzes voor verstedelijking, en andersom. In het BO MIRT van november 2022 hebben bestuurders gekozen voor een multimodale brug met een HOV-tramkwaliteitverbinding. Daar is in de voorkeursvariant voor de Oostflank (voorheen A-Z) rekening mee gehouden. De plannen voor verstedelijking, maar ook
--	---	--

	formuleringen leidt tot onduidelijkheid en multi-interpretabele uitkomsten van de besluitvorming. Voor een goede en consistente besluitvorming die maar op één manier is uit te leggen is het noodzakelijk om precies te zijn in de formuleringen. De resultaten van de MIRT-verkenning worden niet 'betrokken', maar zijn randvoorwaardelijk voor de verstedelijking. Dit geldt met name voor de keuze voor de OV-techniek. Graag aanpassen deze tekst! Op blz. 5 onderaan: nu staat er bij de tweede bullit: "De impuls in hoogwaardig openbaar vervoer is randvoorwaarde voor de verstedelijking: nieuwbouw koppelen aan een nieuwe oeververbinding". Dit is uitermate verwarrend. Een oeververbinding is niet hetzelfde als een hoogwaardige OV-verbinding. Het lijkt mij beter en consistenten om te spreken over "nieuwbouw koppelen aan een nieuwe railverbinding". Immers: elders in het document, bij de beschrijving van de 2 verstedelijkingsmodellen, wordt (terecht) gesteld, dat de OV-infrastructuur (metro of tram) de leidende onderscheidende factor is voor de aard en de omvang van de verstedelijking / het programma. Graag de tekst hierop aanpassen. Op blz. 6 in het blauwe kader: hier staat ".....en mogelijk bijkomende maatregelen, zoals een NS-station". Dit suggereert dat een NS-station (bedoeld wordt een permanent station bij De Kuip) een mogelijkheid is. Dit is niet correct. Een permanent NS-station is één van de 6 elementen van de MIRT-studie. Een permanent NS-station komt er altijd. Wat nog nader te bepalen is, is de status ervan. In elk geval een sprinterstation, met de mogelijkheid om in de toekomst op te waarden naar een Intercitystatus of een andere hogere status. Een nieuw NS-station (beter: een permanent NS-station) is een gegeven, en geen "mogelijk bijkomende maatregel". Graag de tekst hierop aanpassen. Blz. 7 par. 3.2. Onderzoek en afstemming met de MIRT-verkenning. Dit is onduidelijk. Nu wordt beschreven 'hoe en wanneer de afstemming zal plaatsvinden met de milieueffectrapportage van de MIRT-verkenning en hoe er wordt toegewerkt naar samenhangende keuzes voor zowel de verstedelijking als de nieuwe oeververbinding'. Dit rammelt aan alle kanten. Ofwel is er sprake van samenhangende keuzes in beide projecten, maar volgen ze afzonderlijke besluitvorming en leidt	de kwaliteitsingrepen zoals investeringen in de openbare ruimte, zijn daarop afgestemd. Wij onderkennen dat het logischer is om te spreken over het koppelen van nieuwbouw aan hoogwaardig openbaar vervoer, in plaats van aan een nieuwe oeververbinding. Zo is in de omgevingsvisie uit 2021 de ambitie uitgesproken voor verstedelijking nabij hoogwaardig openbaar vervoer. Tegelijkertijd kan ook een nieuwe oeververbinding aanleiding kan geven tot nieuwbouw, omdat met de komst van een nieuwe oeververbinding allen ook de bereikbaarheid voor verschillende modaliteiten kan verbeteren. Dat is correct. In het BO-MIRT van november 2022 hebben Rijk en regio daarom ingestemd met de ontwikkeling van het huidige evenementenstation Station Stadionpark tot een regulier bediend treinstation, met als uitgangspunt 6 Sprinters per uur in beide richtingen. Voor zowel de MER MIRT als de Aanvulling ROER zijn NRD's opgesteld. Hierin is uitgegaan van twee separate MER'en die leiden tot één planbesluit (de herziening van de omgevingsvisie). In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de Aanvulling ROER is aangegeven dat er gestreefd wordt naar samenhang en een integraal planbesluit (herziening omgevingsvisie)
--	--	---

		het tot verschillende besluiten, dan wel is er sprake van integrale besluitvorming met één besluit over zowel MIRT als verstedelijking. Uit het hele stuk blijkt dat het laatste wordt bedoeld, maar dat staat nadrukkelijk niet in deze passage! Uiteindelijk moet het integrale besluit MIRT-verstedelijking in één procedure worden opgenomen in een partiële herziening van de Omgevingsvisie voor Rotterdam! Er is dus sprake van één samenhangend, integraal besluit. Schrijf dat dan ook zo op. Deze tekst is niet in overeenstemming met het schema op blz. 8. Graag de tekst hierop aanpassen. Blz. 8 boven het schema. Hier is weer wel sprake van een integraal MIRT-besluit. Maar dan staat het er weer onvolledig. Nu staat er "In dit besluit worden afspraken opgenomen over de hoofdlijnen van de verstedelijking, de oeververbinding en de financiën". Dat is mooi, maar het belangrijkste ontbreekt: het OV. Terwijl dat juist het meest bepalende onderdeel is voor de keuze van de omvang en zwaarte van de verstedelijking! Als er over één ding afspraken moeten worden gemaakt is het wel over de uitvoering en financiering van het OV. Graag de tekst hierop aanpassen.	In de Aanvulling ROER is het voorkeursalternatief uit de MIRT-verkenning als uitgangspunt genomen. Vervolgens hebben in de Aanvulling ROER gevarieerd in verstedelijking en in ingrepen in de openbare ruimte en infrastructuur. De uitkomsten van de aanvulling ROER – gecombineerd met aanvullende afwegingen buiten het ROER om – hebben geleid tot een voorkeursmodel verstedelijking, die de basis is voor de herziening van de omgevingsvisie.
	Verstedelij-kingsmodellen	Bij de beschrijving van model 1 ('metro'): waarom wordt in dit model niet uitgegaan van een doortrekking van de metro in noordelijke richting (naar Alexander) vanaf Kralingse Zoom? Bij de beschrijving van model 2 ('tram') wordt dit wél gedaan. Dit is inconsistent. Immers: de metro kan vanaf KZ óók in noordelijke richting worden doorgetrokken (langs de Boszoom) en vervolgens parallel aan de spoorlijn richting Alexander. Daarmee ontsluit je potentieel véél meer nieuwe bouwlocaties (langs de Boszoom en het Hoofdweggebied). Ik wil ervoor pleiten om bij de vergelijking tussen de OV-modaliteiten zoveel mogelijk gelijkheid te betrachten, om scheve beeldvorming te voorkomen. En daarmee oneigenlijke besluitvorming. Gelijke monniken, gelijke kappen. Als voor het toekomstbeeld van de tram wordt uitgegaan van doortrekking naar Alexander (waar ook AZ melding van maakt) dan óók voor de metro! Een dergelijke inconsistentie hebben wij ook opgemerkt in de MIRT-studie. Daar wordt ook uitgegaan van een doortrekking van de tram vanaf KZ naar Alexander, en wordt de metro in gedachten doorgetrokken naar Capelsebrug. Daardoor ontstaat een inconsistente vergelijking tussen de twee OV-modaliteiten	In de periode na het publiceren van de NRD voor de verstedelijking zijn de alternatieven voor de verstedelijking verder uitgewerkt. Er is daarbij gekozen om de beide alternatieven te koppelen aan het bestuurlijke voorkeursalternatief voor de oeververbinding en HOV. Dit is in de Aanvulling ROER (onderdeel verstedelijking) toegelicht. In de MIRT-verkenning is gekeken naar de verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. In de aanvulling ROER voor de verstedelijking is uiteindelijk slechts gekeken naar hoogwaardige tramkwaliteit, en daarin is gevarieerd in de lijn van Zuidplein tot Kralingse Zoom en van Zuidplein tot de Alexanderknoop. In die zin zijn de modaliteiten gelijk beoordeeld. Inhoudelijk gezien zijn in gebieden tussen Kralingse Zoom en de Alexanderknoop nooit dusdanige verstedelijkingsplannen voorgesteld dat een doortrekking van de metro gerechtvaardigd zou zijn. Bij de mate van verstedelijking die

		(waarbij de tram wordt bevoorkeeld). Dit is des te onzuiverder, omdat de besluitvorming over het OV in de MIRT-verkenning strikt genomen dient te gaan over het traject Zuidplein-Kralingse Zoom, en niet over een eventuele latere doortrekking. Het formele besluit gaat over Zuidplein-Kralingse Zoom en dat is dan ook de formele input voor de studie AZ. Prima om ook een doorkijkje te geven voor de periode daarna, maar dan wel met gelijke uitgangspunten graag! Dus als in de beschouwingen wordt uitgegaan van doortrekking vanaf Kralingse Zoom naar Alexander, dan dient dit te geschieden zowel voor de tram als voor de metro, met inbegrip van de 'bijbehorende' verstedelijkingspotenties! Nu lijkt het alsof enkel de tram een toekomstwaarde voor de verdere toekomst heeft. Niets is minder waar. De metro heeft wat dat betreft betere papieren. Bij de beschrijving van model 2 ('tram'): de kans is groot dat een tramverbinding over een brug als oeververbinding zal worden geleid. Uit de MIRT-studie en de daartoe uitgevoerde nautische studies is echter duidelijk gebleken dat een brug zeer moeilijk tot niet-uitvoerbaar is, vanwege de niet-garandeerbare veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de rivier in de bocht bij De Esch. Wil een brug nautisch-technisch wél veilig uitgevoerd kunnen worden, dan dient ter hoogte van de bocht in de rivier de waterweg fors verbreed te worden. Voor een veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer gaat het om een afgraving van wel 120 meter. Let wel: dit gaat dus af van de polder De Esch. Dat maakt de aanleg van een oeverpark bij De Esch in model 2 erg onwaarschijnlijk! Dit onderdeel van model 2 is bij uitvoering van een brug niet realiseerbaar. Dat betekent dat ook de compenserende waarde hiervan voor verstedelijking rond het Toepad verloren gaat. Daarmee verliest model 2, in combinatie met een brug, een belangrijk deel van zijn waarde. Is model 2 in deze opzet nog wel uitvoerbaar?	daar is bekeken is (in beide alternatieven) tramkwaliteit voldoende om dit gebied goed met OV bereikbaar te maken. Voor een eventuele doortrekking van een metro ligt een doorkoppeling op het bestaande metronet meer voor de hand. We gaan in beide alternatieven voor de aanvulling ROER voor de verstedelijking uit van een brug, omdat de onderzoeken hiervoor pas verricht zijn nadat het bestuurlijk besluit over een multimodale stadsbrug met HOV-tramkwaliteit toen al was genomen. Naar alle waarschijnlijkheid zal dat inderdaad forse effecten hebben op de waardevolle Polder De Esch. Die effecten proberen we in beide onderzochte varianten én in het voorkeursalternatief te compenseren door een aaneengesloten rivierpark te realiseren tussen de Oude Plantage en Polder De Esch. In de volgende fase zal duidelijk moeten worden hoe dat er precies uit komt te zien, en ook hoeveel er precies van de polder zal moeten worden afgegraven.
	Referentiesituatie	Par 3.3.4. Referentiesituatie. Altijd een lastige kwestie in dit soort situaties. In hoeverre kan het bestemmingsplan FC op dit moment – bij het schrijven van deze zienswijze ligt het bestemmingsplan nog bij de Raad van State [en bestaat nog steeds de kans dat het vernietigd wordt] – worden meegenomen als referentie-situatie? Als de RvS besluit het bestemmingsplan te vernietigen, moet er voor dit plangebied een heel nieuw bestemmingsplan worden gemaakt, en dat kost jaren. Welke invloed heeft dat op de besluitvorming van het geheel? Moet	De cijfers voor Feyenoord City (woningen en arbeidsplaatsen) zijn aangepast op basis van de uitspraak van de Raad van State waarbij het bestemmingsplan is vernietigd. Daarom hebben we het bestemmingsplan Feyenoord City uit de referentie gehaald. In de referentiesituatie zijn alleen de concrete bouwplannen meegenomen. Op de langere termijn wordt nog steeds verwacht dat de woningen worden gebouwd. Bovendien hebben we in de varianten

		het integrale besluit over MIRT en Verstedelijking dan ook wachten? En wat zijn daar dan de consequenties van? Dit lijkt mij een reële risicofactor, waar niet al te lichtzinnig overheen gestapt kan worden. FC is – in beide modellen – een zeer bepalend element. Is besluitvorming over MIRT en AZ wel mogelijk als er nog geen duidelijkheid is over het bestemmingsplan voor FC?	concentreren (zwaar programma bij knooppunten zoals Stadionpark) en spreiden (minder zwaar programma bij knooppunten zoals Stadionpark) gevarieerd met extra programma's. Hierdoor denken we voldoende inzicht te hebben in de effecten van de verstedelijking om een weloverwogen besluit te nemen over de Oostflank (voorheen A-Z) voor de besluitvorming.
	Beoordelingskader	Schema Beoordelingskader op blz. 12, cluster Woonomgeving, aspect Mobiliteit: graag hier ook het aspect robuustheid / toekomstbestendigheid OV opnemen. In de MIRT-verkenning wordt gekeken tot 2040. In het onderzoek naar de OV-techniek is gebleken dat voor die periode zowel tram en metro voldoende capaciteit bieden om aan de te verwachten vervoersvraag in het OV op de relatie Kralingse Zoom – Zuidplein te kunnen voldoen. Met dat verschil, dat de tram dan al bijna aan z'n maximumcapaciteit zit en de metro nog volop groeimogelijkheden biedt. Dit wat betreft de kwantitatieve kant van het verhaal (het aantal reizigers). Ook aan de kwalitatieve kant van het verhaal (OV als drager en initiator van verstedelijking en ruimtelijke investeringen) zitten er kenmerkende verschillen. Met name voor de periode na 2040. In het beschreven model 2 wordt de tram vanuit Zuidplein via Kralingse Zoom doorgetrokken gedacht naar Alexander. Vanuit de tramtechniek heeft deze lijn dan ook hiermee direct zijn maximale lengte bereikt. Het tramsysteem kent nu eenmaal een maximale lijnlengte wil er van zinvolle exploitatie nog sprake zijn. Dat geldt ook voor een metro, maar daar is de maximale lijnlengte veel en veel groter. Het stukje tussen Zuidplein en Kralingse Zoom (in lengte te vergelijken met het eerste stukje metro tussen CS en Zuidplein) is dan ook niet het eindplaatje. In westelijke richting kan deze lijn vanaf Zuidplein moeiteloos worden verlengd richting Sluisjesdijk, MH4H en Schiedam. En in noordelijke richting vanaf Kralingse Zoom langs de Boszoom en de Hoofdweg naar Alexander, en verder parallel aan de spoorlijn tot Capelle en Nieuwerkerk en zelfs Gouda. Zonder aan de systeemkarakteristiek van de metro afbreuk te doen. Zie ook de lijnen naar Den Haag CS en Hoek van	In het BO MIRT van 2022 is op basis van een groot aantal criteria gekozen voor een hoogwaardige tramverbinding in plaats van de metro. Voor de aanvulling ROER voor de verstedelijking van de Oostflank (voorheen A-Z) is niet meer gevarieerd op de kwaliteit van het systeem, maar wel op het al dan niet doortrekken van de hoogwaardige tram van Kralingse Zoom naar de Alexanderknoop. Robuustheid is als indicator opgenomen in het MER MIRT. Het laat zien dat de tram in 2040 al een stevige bezetting kent, terwijl er in de metro nog veel restcapaciteit is. Desondanks biedt de tram nog ruimte voor verdere verstedelijking. In het MER MIRT is ook gerekend met verschillende verstedelijkingsvarianten.

	Holland. Lijnlengten van 40 km kunnen met een metro prima. Met een tram kom je nog niet tot de helft. Onnodig te zeggen dat een metro voor de post-2040-verstedelijking (als drager voor nieuwe bouwlocaties) veel méér potentie heeft dan een tram. Daar komt bij, dat uit ervaring blijkt dat wanneer een nieuwe metro-verbinding wordt aangeboden aan het publiek, deze een veel groter aantal reizigers trekt dan op grond van modelberekeningen kon worden aangenomen. Modelberekeningen onderschatten de attractie van het OV. Zie de ervaringen met de omzetting van de Hofpleinlijn en de Hoekse Lijn naar metro. In beide gevallen werd het aantal verwachte reizigers overtroffen, maar ook bleek de aanwas van nieuwe reizigers veel sneller te gaan dan op grond van modelberekeningen kon worden aangenomen. Wat in het Beoordelingskader echter ook ontbreekt, is de wens om de metro niet enkel aan te leggen vanuit mobiliteits-optiek, maar óók vanuit het perspectief van kwaliteit van verstedelijking. Immers: als er tijdig wordt gezorgd voor hoogwaardig OV (en dan is de metro hoogwaardiger dan de tram) is de kans het grootst dat de nieuwe bewoners van die 20.00 of 30.000 woningen (50.000 – 75.000 inwoners en arbeidsplaatsen) daar ook daadwerkelijk gebruik van zullen maken, en niet in de auto zullen stappen. Want dat is een dure les uit het verleden: in Nederland zijn we erg goed in het éérs ontwikkelen van grootschalige woningbouw, en pas veel later een kwalitatief onvoldoende vorm van OV aanbieden. Met als gevolg een enorme toename van het (stedelijk) autogebruik, hetgeen onmiddellijk invloed heeft op de bestaande woonomgeving. Daarom het sterke pleidooi om een zo hoog mogelijke kwaliteit van OV (metro in dit verband) aan te leggen alvorens te gaan verstedelijken, en – als dat qua planning niet meer lukt – dan toch op z'n minst te streven naar gelijktijdige ontwikkeling! Tot slot zou er in het Beoordelingskader ook het aspect van de mobiliteitstransitie moeten worden opgenomen. Ook dat heeft rechtstreeks te maken met, en is direct van invloed op, de woon- en leefkwaliteit. Wil Rotterdam in de nabije toekomst op hetzelfde bebouwde oppervlak 10% meer inwoners huisvesten, dan dient er hoe dan ook een herverdeling van ruimtegebruik te komen. Het ligt voor de hand om	
--	--	--

		hierbij vooral te kijken naar de beschikbare ruimte voor het wegverkeer. Het Rotterdamse beleid is er – althans op papier – op gericht om aan te sturen op méér OV, fiets en lopen, en minder auto. Dat is mooi. Maar dan dient ook bij nieuwe verstedelijking mee te worden gewogen hoe van meet af aan gezorgd kan worden dat minder mensen de auto pakken, en meer mensen het Langzaam Verkeer en het OV. Ook op dat aspect zijn er grote verschillen tussen tram en metro. Ergo zou dat ook tot uiting moeten komen in de transitie-score van de twee modellen die op deze OV-technieken zijn gestoeld.	
12	Commissie voor de milieueffectrapportage	Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport	Beantwoording bevoegd gezag
	Essentiële informatie voor het OER	Een vertaling van de drie centrale ambities voor het gebied A tot Z en de vijf perspectieven van de Omgevingsvisie Rotterdam naar toetsbare doelstellingen voor de gebiedsontwikkeling, waar nodig en mogelijk gedifferentieerd per deelgebied. Inzicht in de randvoorwaarden voor de gebiedsontwikkeling, vooral vanuit het perspectief van klimaatverandering (water en bodem sturend), infrastructuur voor mobiliteit, energie, drink- en afvalwater en een gezonde leefomgeving. Alternatieven waarmee binnen deze randvoorwaarden de mogelijkheden en onmogelijkheden voor het realiseren voor het programma van woningen en voorzieningen worden verkend en waarmee een 'toolbox' van ontwerpprincipes en maatregelen voor de deelgebieden wordt ontwikkeld. Inzicht in het doelbereik en de effecten van de alternatieven op de omgeving, met een doorkijk naar de effecten op de lange termijn, vooral onder invloed van klimaatverandering en bodemdaling.	In de Aanvulling ROER zijn beoordeling opgenomen op het niveau van het gehele gebied van A-Z, en tevens per deelgebied. Dit leidt onder andere tot aanbevelingen voor de verdere uitwerking van de verstedelijking.
	Opgaven en ambities	Klimaatverandering en bodemdaling kunnen vooral op langere termijn voor toenemende fysieke uitdagingen beperkingen en kosten zorgen, naast al bestaande knelpunten voor de kwaliteit van de leefomgeving. Met het oog hierop is de vraag in hoeverre in dit gebied het	We erkennen klimaatverandering en bodemdaling als grote uitdagingen in onze regio, vooral in de Oostflank (het gebied van Alexander tot Zuidplein). Specifieke wijken hebben specifieke uitdagingen, en er zijn verschillen tussen

		beoogde (woningbouw)programma volledig realiseerbaar is en onder welke condities. Daarom is volgens de Commissie niet uit te sluiten dat het OER leidt tot de conclusie dat bepaalde uitgangspunten voor de verstedelijkingsopgave heroverwogen moeten worden. Ook de vernietiging van het bestemmingsplan Feyenoord City door de Raad van State zal waarschijnlijk gevolgen hebben voor de opgaven.	buitendijkse en binnendijkse gebieden, evenals tussen ruim opgezette polders en stedelijke wijken. Om deze reden hebben we in de aanvulling ROER uitgebreid aandacht besteed aan bodem en water. Niet alleen waren ze onderdeel van het beoordelingskader, maar we hebben ook aparte bouwstenen voor bodem en water gemaakt en beoordeeld. De onderzoeken in het kader van deze aanvulling hebben dus een sterke invloed gehad op de uiteindelijke ontwikkelvisie en de voorgenomen herziening voor de omgevingsvisie van de Oostflank. Duidelijk is dat de situatie met betrekking tot water en bodem autonoom verslechtert, en niets doen is daarom geen reële optie. In het voorkeursalternatief zijn daarom allerlei maatregelen opgenomen om de situatie te verbeteren, zoals het toevoegen van oppervlaktewater, grote waterbuffers bij de Boszoom en het Koperpad, het toevoegen van kleinschalig groen om tijdelijk water op te vangen en hittestress te verminderen, tot aan adaptief bouwen en soms ook iets minder bouwen om genoeg ruimte voor groen en water te behouden. Het heeft daarmee gezorgd voor een wezenlijk andere manier van plannen maken en daarmee tot een veel toekomstbestendiger plan. De vernietiging van het bestemmingsplan van Feyenoord City heeft gevolgen voor de exacte invulling van die locatie. Er zal geen nieuw stadion worden gebouwd. Ondertussen zijn de eerste nieuwe plannen gepresenteerd, waarbij het aantal voorgestelde woningen grofweg hetzelfde is als in het oorspronkelijke bestemmingsplan. Ook het rivierpark zit nog in de plannen. De plannen zijn daarmee inderdaad anders, maar veel van de ambities voor het gebied blijven overeind. Dit betekent dat er op de schaal van de Oostflank geen uitzonderlijk grote veranderingen hebben plaatsgevonden als gevolg van de vernietiging van het bestemmingsplan, behalve dat het stadion niet gebouwd zal worden.
--	--	---	--

		Geef in het OER de begrenzing van het plangebied voor A tot Z duidelijk aan.	In de aanvulling ROER hebben we het plangebied voor de Oostflank (voorheen A-Z) verduidelijkt met behulp van een aantal kaarten.
		In de NRD wordt regelmatig gesproken over de 'Aanvulling ROER' in plaats van over een apart MER of OER voor de gebiedsuitwerking. Procedureel is echter sprake van een nieuwe en volwaardige MER/OER en daarbij horende procedure.	Dat klopt. We noemen het een aanvulling ROER omdat we specifiek hebben gezocht naar clusters, aspecten en indicatoren die het meest relevant zijn voor de besluiten rondom de herziening van de omgevingsvisie voor de Oostflank (voorheen A-Z). Op deze gebieden hebben we extra onderzoek gedaan om het voorkeursalternatief beter te kunnen onderbouwen. Voor de gebieden waar de situatie niet wezenlijk anders is dan de ROER die we hebben gemaakt in het kader van de omgevingsvisie als geheel (uit 2021), hebben we de beoordeling opnieuw geëvalueerd, maar op hetzelfde abstractieniveau als in 2021.
		In de drie centrale ambities voor A-Z zijn niet alle vijf perspectieven even duidelijk herkenbaar. Met name de perspectieven 'duurzame stad' en 'gezonde stad' zijn vanuit omgevingseffecten van belang. Geef daarom in het OER aan tot welke doelen en/of randvoorwaarden deze perspectieven leiden voor het gebied A tot Z.	We hebben in de aanvulling ROER grotendeels hetzelfde beoordelingskader gehanteerd als voor ROER voor de Omgevingsvisie Rotterdam uit 2021. Dit hebben we gedaan om consistent te zijn, en omdat het een basis biedt voor langjarige monitoring van onze ambities. Dit beoordelingskader, opgebouwd uit clusters (goede omgevingskwaliteit, veilige gezonde fysieke leefomgeving, woonomgeving, economische omgeving) met onderliggende aspecten en indicatoren, komt vrij goed overeen met de perspectieven uit de omgevingsvisie (compact, duurzaam, gezond, inclusief, productief). Ook geven de verschillende clusters, aspecten en indicatoren uit de aanvulling ROER genoeg basis om de drie ambities voor de Oostflank te kunnen beoordelen. Zo is sociale veiligheid een indicator die iets kan zeggen over veilige routes – en daarmee over de ambitie ongedeelde stad, waar sociaal veilige verbindingen tussen stadsdelen cruciaal zijn. Het klopt dat in de drie ambities niet alle perspectieven even herkenbaar zijn. Zo is duurzaamheid bijvoorbeeld geen expliciet onderdeel van de drie ambities; wel hebben we in de ontwikkelvisie gepoogd een stevige strategie op het gebied van energietransitie vorm te geven. De drie ambities dekken daarmee niet alle ambities voor de

			Oostflank, maar geven wel een belangrijke richting. Zaken als energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie zien we binnen deze ontwikkeling als randvoorwaardelijk.
		De Commissie adviseert om de ambities en perspectieven in het OER te vertalen naar zo concreet mogelijke toetsbare doelen en bijpassende indicatoren. Geef waar mogelijk ook de prioritering aan binnen de ambities. Maak bij de concretisering van de ambities onderscheid in deelgebieden als dit relevant is. Geef daarom in het OER aan welke betekenis het begrip 'goede groei' (het kernbegrip van de Omgevingsvisie Rotterdam) heeft voor de verschillende deelgebieden en hoe dit mee weegt bij de te maken afwegingen.	We hebben ervoor gekozen om het beoordelingskader uit de ROER uit 2021 te behouden, maar wel op bepaalde punten verder aan te scherpen, met name daar waar het relevant is voor de Oostflank (bijvoorbeeld voor de bereikbaarheidsindicator). In de aanvulling ROER hebben we verschillende varianten onderzocht en deze beoordeeld, zowel voor de Oostflank als geheel als voor deelgebieden (indien relevant). De afweging welke ambitie prioriteit krijgt boven een andere hebben we beschreven in zowel de ontwikkelvisie als de aanvulling ROER. In beide documenten besteden we aandacht aan de uitkomsten van de aanvulling ROER en de effecten die deze hebben gehad op de keuzes in de ontwikkelvisie.
		Geef in het OER een onderbouwing van (de uitgangspunten van) het beoogde programma vanuit de behoefte aan de verschillende functies. De omgevingsvisie Rotterdam en het ROER kunnen hierbij als vertrekpunt dienen. Besteed aandacht aan actuele ontwikkelingen en onzekerheden in de behoefte. Geef in het OER aan wat de vernietiging van dit bestemmingsplan betekent voor het programma van A tot Z. Besteed ook aandacht aan mogelijke effecten van andere ontwikkelingen in de regio. Daarnaast is van belang om op hoofdlijnen aandacht te besteden aan de interactie tussen het programma voor A tot Z en haar omgeving.	In de aanvulling ROER is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling en de afwegingen die daaraan ten grondslag liggen. Hierbij is onder andere uitgegaan van de in 2021 vastgestelde Omgevingsvisie Rotterdam. De uitgangspunten voor deze visie zijn gebaseerd op periodiek herijkte behoefteramingen voor wonen, werklocaties en voorzieningen. Hoewel ontwikkelingen zoals de vernietiging van het bestemmingsplan van Feyenoord City en andere nieuwe ontwikkelingen elders invloed hebben op de woningmarkt, verandert er niets wezenlijks aan het woningtekort in deze regio voor verschillende segmenten. De hoge hypotheekrentes en materiaalprijzen hebben wel invloed, maar niet op de vraag naar woningen. Uit prognoses blijkt dat mensen voorlopig nog steeds naar Rotterdam willen komen. Daarom hebben we ervoor gekozen om een (groot) deel van de Rotterdamse woningopgave in de Oostflank te realiseren, binnen de bestaande stad en nabij hoogwaardig

			openbaar vervoer. De verdere onderbouwing daarvoor is te lezen in de ontwikkelvisie. Na de vernietiging van het bestemmingsplan hebben we Feyenoord City uit de referentiesituatie gehaald (behalve de al lopende vastgoedontwikkelingen) en opgenomen in de alternatieven voor 2040. De verwachting is - en dit blijkt ook uit recent gepresenteerde plannen - dat er nog steeds een aanzienlijk aantal woningen (en ander programma) zal worden gerealiseerd.
	Beleidskaders	De NRD bevat geen overzicht van relevante wet- en regelgeving en beleidskaders. Neem dit op in het OER en laat zien welke kaders op Europees, nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau relevant zijn voor de gebiedsuitwerking.	In de Aanvulling ROER wordt verwezen naar het overzicht van de beleidskaders, wet- en regelgeving uit het ROER van 2021. Voor zover er nieuwe beleidskaders zijn, zijn deze meegenomen, zoals het beleid ten aanzien van bodem en water sturend.
		Geef in het OER aan hoe de MIRT-verkenning en de ontwikkeling van A tot Z inhoudelijk en procedureel op elkaar worden afgestemd en hoe wordt omgegaan met de samenhang en wederzijdse afhankelijkheden daartussen. Na de herziening van de omgevingsvisie volgen vervolgbesluiten – zoals bestemmings- of omgevingsplannen, projectbesluiten en vergunningen - voor de invulling van de gebiedsontwikkeling. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.	In de Aanvulling ROER en het overkoepelende rapport is de samenhang tussen de verschillende onderdelen beschreven, waarbij ook is aangegeven hoe de verdere planontwikkeling en procedures zullen verlopen.
	Alternatieven	Gezien de vele uitdagingen en onzekerheden voor het plangebied, mede onder invloed van klimaatverandering, stelt de Commissie een alternatieve aanpak voor, waarbij de bovenstaande functies min of meer in omgekeerde volgorde worden geïdentificeerd. Dat wil zeggen dat eerst onderzocht wordt welke randvoorwaarden (inclusief showstoppers) van belang zijn en dat daarna wordt bepaald of en op welke manier het gewenste programma hierin past. De 'lagenbenadering' dient hierbij als inspiratie en als methode om de mogelijke invullingen voor het programma (de alternatieven) te 'zeven'.	De door ons onderzochte alternatieven of ontwikkelmodellen zijn twee uitersten die voortkomen uit de concept ontwikkelvisie A-Z (versie 0.5). Ze zijn concreet uitgewerkt in onderscheidende programma's en locatiekeuzes, waarbij het ene model een hoog programma geconcentreerd heeft en het andere model een laag programma gespreid heeft. De te verwachten effecten, waarbij een bandbreedte aan effecten is meegenomen, zijn globaal en kwalitatief deels kwantitatief inzichtelijk gemaakt in deelstudies, met behulp van ingreep-effectrelaties. Op basis hiervan zijn gebiedsgerichte knelpunten, kansen en opgaves benoemd, evenals de randvoorwaarden voor verdere uitwerking. Deze werkwijze

			heeft in het hoofdrapport "Aanvulling ROER Verstedelijking" geleid tot nieuwe bouwstenen per deelgebied en een aanvullende effectbeoordeling vanuit een lagenbenadering. Vanuit het principe "bodem en water sturend" zijn twee subvarianten beschouwd. In de eerste subvariant (Bodem & Water 1) worden de gebieden en opgaves voor bodem en water los van de verstedelijkingsopgave bekeken, terwijl in de tweede subvariant (Bodem & Water 2) bodem en water als sturend worden gehanteerd voor de inrichting van de gebieden.
	Ondergrond-laag	Samengevat moet het principe 'water en bodem sturend' ervoor zorgen dat de gevolgen van klimaatverandering niet worden afgewenteld op andere gebieden en/of op toekomstige generaties. Breng daarom in het OER in beeld wat de huidige toestand is van de ondergrond (fysieke ondergrond, watersysteem en biotisch systeem) en hoe deze zich in de komende decennia zal ontwikkelen als gevolg van klimaatverandering en bodemdaling. Betrek hierbij ook de kwaliteitsaspecten van bodem, water en biotisch systeem. Geef vervolgens aan waar in het studiegebied welke knelpunten (kunnen) optreden en tot welke randvoorwaarden voor het te realiseren programma en de benodigde infrastructuur dit leidt.	Klimaatscenario's zijn als uitgangspunt genomen voor bodem, water en waterveiligheid in de Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking. Er zijn bouwstenen onderzocht die bodem en water sturend zijn, evenals varianten voor de diepe polders: zonder verstedelijking en met klimaatadaptieve verstedelijking. Daarbij wordt rekening gehouden met de noodzaak van gezonde bodems, extra ruimteclaims voor waterberging, ruimtereserveringen voor waterkeringen, beleid voor uitgiftepeilen, gebiedsgerichte adaptatiestrategieën, klimaatadaptief bouwen en meerlaagse veiligheid. De ruimteclaims voor water zijn kwantitatief inzichtelijk gemaakt door middel van een analyse van kansen en bedreigingen, en met behulp van een reality check op de ruimteclaims. Dit omvatte claims versus kansrijke locaties en gebieden, op het niveau van bouwpercelen, de openbare ruimte en het ecologisch en landschappelijk raamwerk.
	Netwerklaag	Breng de huidige infrastructurele voorzieningen, zoals wegen, spoorwegen, waterwegen en fiets- en wandelpaden in beeld. Geef aan hoe deze zich in de autonome situatie zullen ontwikkelen, zowel generiek (als gevolg van beleidsontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, energietransitie et cetera) als specifiek binnen het studiegebied (bijvoorbeeld als gevolg van inzet op duurzame mobiliteit, door stimulering van gebruik van openbaar vervoer en fiets en verlaging van parkeernormen) en wat de consequenties zijn van de te maken keuzes op basis van de MIRT-verkenning. Besteed daarnaast aandacht aan de	In deze Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking is ook gebruikgemaakt van de lagenbenadering. De netwerklaag maakt deel uit van deze lagenbenadering, die is toegepast als structuur om de kenmerken van het plangebied en de afzonderlijke deelgebieden te beschrijven. Tevens is de lagenbenadering gebruikt om de uiteindelijke aanbevelingen te structureren. Deze aanbevelingen zijn per laag geformuleerd als ontwikkelprincipes voor de verdere uitwerking van

		infrastructuur voor energievoorziening en drinkwater- en afvalwatervoorziening.	het voorkeursalternatief, nadat de omgevingsvisie is vastgesteld.
	Occupatielaag	Breng de huidige situatie en autonome ontwikkeling voor de verschillende functies per deelgebied in beeld en bepaal de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de invulling van het ruimtelijke programma. Besteed hierbij aandacht aan de eisen die aan ruimtelijke kwaliteit en aan groene (en blauwe) structuren en verbindingen worden gesteld en de vergroting van het welzijn die een dergelijk programma oplevert. De Commissie beveelt aan om de analyse per deelgebied aan te grijpen om in gesprek te gaan en te blijven met bewoners en belanghebbenden in de deelgebieden/wijken, om tijdig inzicht in knelpunten en kansen te verkrijgen en draagvlak voor te maken keuzes te vergroten.	In de aanvulling ROER is per deelgebied de referentiesituatie beschreven. In de beoordeling is onder andere aandacht besteed aan woonomgeving, welzijn en economie. Bij het opstellen van de ontwikkelingsvisie zijn er bijeenkomsten georganiseerd met buurtbewoners en belanghebbenden. De resultaten van de wandelingen en de brede omgevingsdialogen zijn gebruikt bij het opstellen van de varianten en dienen ook als input voor het opstellen van het voorkeursalternatief. In de aanvulling ROER wordt echter alleen getoetst op basis van het beoordelingskader. De input die we hebben ontvangen uit de participatie is meegenomen bij het opstellen van de ontwikkelvisie.
		De Commissie adviseert om per deelgebied de randvoorwaarden en bandbreedte voor mogelijke keuzes in beeld te brengen. Dit kan ertoe leiden dat alternatieven of varianten voor de invulling van het gewenste programma per deelgebied verschillen. Naast de eerdergenoemde alternatieven voor een middelhoog of hoog woningbouwprogramma en de keuze voor de HOV-verbinding kan hierbij gedacht worden aan alternatieven die maximaal inzetten op klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving, duurzame mobiliteit of sociale samenhang. Op het detailniveau van de herziening van de omgevingsvisie is vooral het ruimtebeslag van belang, dat nodig is voor het stedenbouwkundig programma, inclusief benodigde voorzieningen en (mitigerende) maatregelen. De Commissie beveelt aan om bij het onderzoeken van de speelruimte voor de invulling per deelgebied, naast de in de NRD opgenomen elementen (verbeteren voorzieningen, versterken groenstructuur en sportcirkel), rekening te houden met ontwikkelingen en maatregelen die voortkomen uit de volgende aspecten: • geluid-, trilling-, wind-, licht- en schaduw hinder • luchtkwaliteit (NOx en fijn stof) • externe veiligheid • sociale en verkeersveiligheid • mogelijkheden voor gezonde mobiliteit (lopen, fietsen)	Op basis van het onderzoek naar alternatieven zijn gebiedsgerichte knelpunten, kansen en uitdagingen geïdentificeerd. Daarnaast zijn er aanvullende bouwstenen onderzocht die uitgaan van "bodem en water sturend", en zijn er varianten onderzocht voor de diepe polders, zowel zonder verstedelijking als met klimaatadaptieve verstedelijking. De ruimteclaims voor water zijn kwantitatief inzichtelijk gemaakt door middel van een analyse van kansen en bedreigingen, en door te controleren op de haalbaarheid van de ruimteclaims op verschillende niveaus, zoals op bouwperceel niveau, in de openbare ruimte en in het ecologische en landschappelijke raamwerk. De verschillende aspecten en effecten van mobiliteit, geluid, lucht, veiligheid, water en groen hebben allemaal geleid tot ontwikkelprincipes en randvoorwaarden, zowel voor het gehele A-Z gebied als voor elk individueel deelgebied. Vanwege het nog tamelijk strategische karakter van de partiële herziening van de omgevingsvisie zijn niet alle milieuaspecten (zoals trillingen, windhinder, schaduw hinder)

		• mate van barrièrewerking • aanwezigheid van groen en water	beschouwd. Dat zijn aspecten die bij de verdere uitwerking aan de orde moeten komen. De mate van barrièrewerking hebben we niet expliciet beoordeeld, maar we hebben wel gekeken naar sociale veiligheid. 'Ogen op straat' en veilige routes is een van de aspecten die hierbij beoordeeld is op basis van <i>expert judgement</i>, wat iets kan zeggen over de mate van barrièrewerking.
		De alternatieven kunnen worden gebruikt om op hoofdlijnen keuzes te maken in de verdeling van het programma over de verschillende deelgebieden. Daarnaast beveelt de Commissie aan om de alternatieven vanuit de bovengenoemde invalshoeken te gebruiken om uitgangspunten te formuleren voor de ontwikkeling van de deelgebieden zelf. De inzichten die het OER hierover oplevert kunnen een 'toolbox' opleveren van mogelijke ontwerpprincipes en (mitigerende) maatregelen. Deze kunnen worden gebruikt voor het verder uitwerken van de ontwikkelstrategie en het programma van eisen voor de ontwikkeling van de deelgebieden.	Op basis van het onderzoek van de alternatieven zijn gebiedsgerichte knelpunten, kansen en mogelijkheden geïdentificeerd. Hierbij zijn nieuwe bouwstenen per gebied naar voren gekomen, die gebaseerd zijn op het principe van een lagenbenadering en "bodem en water sturend". De uiteindelijke beoordeling van alle alternatieven en varianten heeft geleid tot de formulering van ontwikkelprincipes en randvoorwaarden voor verdere uitwerking. Deze ontwikkelprincipes en randvoorwaarden bieden inderdaad een programma van eisen voor de volgende fase in de planvorming voor de deelgebieden.
	Effectbeoordeling	• Geef voor de te hanteren beoordelingscriteria de 'hardheid' aan, mede op basis van wettelijke eisen, beleidskaders en de centrale ambities. Vertaal de ambities naar concrete criteria, zodat daarvoor scherpe afwegingen gemaakt kunnen worden. • Beschrijf de voorgenomen ontwikkelingen zo uitgebreid als nodig is om een goede vergelijking van alternatieven en varianten op basis van doelbereik en (omgevings)effecten mogelijk te maken op het niveau waarop besluitvorming plaatsvindt. • Beschrijf de omgevingseffecten voor de onderlinge vergelijking van alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau. • Het is niet altijd eenduidig vast te stellen of effecten positief, neutraal of negatief scoren. Maak daarom transparant hoe een score tot stand is gekomen en hoe deze bij aggregatie wordt meegewogen. Laat iedere score zien. Streep positieve en negatieve effecten niet tegen elkaar weg zodat het lijkt alsof er niets verandert. • Kwantificeer de effecten waar relevant en mogelijk. Ga voor kwalitatieve beoordelingen in op de opzet, de gebruikte expertises van deskundigen, de groepsgrootte en de gebruikte bronnen. Zorg dat de	De beoordelingscriteria zijn gebaseerd op de vastgestelde ambities en beleidskaders (zie ook het ROER). Deze criteria zijn vertaald naar indicatoren en vijf puntsschalen voor een beoordeling met plussen en minnen ten opzichte van de referentiesituatie. De onderzochte alternatieven of ontwikkelmodellen zijn gebaseerd op twee uitersten die voortkomen uit de conceptontwikkelvisie A-Z (versie 0.5). Ze zijn concreet uitgewerkt in onderscheidende programma's en locatiekeuzes (hoog programma geconcentreerd versus laag programma gespreid). De verwachte effecten zijn inzichtelijk gemaakt op basis van ingreep-effectrelaties. De thema's mobiliteit, geluid, lucht en water zijn (deels) ook kwantitatief onderzocht met behulp van goedgekeurde en beschreven modellen en rekenregels. De scores zijn in eerste instantie door experts per bouwsteen en per deelgebied beschreven en toegelicht in verschillende thematische deelstudies. Vervolgens zijn ze geaggregeerd en beoordeeld op het schaalniveau van de

		kwantitatieve en kwalitatieve beoordelingen navolgbaar en qua methodiek zoveel mogelijk herhaalbaar zijn, zodat toekomstige beoordelingen goed vergelijkbaar zijn. • Onderbouw indien aan de orde de keuze van rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de effecten van het voornemen worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling, het belang daarvan voor de vergelijking van alternatieven en de wijze waarop effecten geëvalueerd worden (zie ook hoofdstuk 5 van dit advies).	onderzochte alternatieven of ontwikkelmodellen voor A-Z als geheel. Daarbij is uitgegaan van worst-case scenario's, dus nog zonder het effect van mitigerende of compenserende maatregelen. Op basis hiervan zijn gebiedsgerichte knelpunten, kansen en opgaves geïdentificeerd en zijn randvoorwaarden vastgesteld voor verdere uitwerking. Deze werkwijze heeft geleid tot nieuwe bouwstenen per deelgebied en tot een aanvullende effectbeoordeling, vanuit een lagenbenadering en het principe "bodem en water sturend" in het hoofdrapport "Aanvulling ROER Verstedelijking". Ten slotte worden in de (aanzet voor) monitoring en evaluatie de belangrijkste onzekerheden en aandachtspunten beschreven voor het vervolg en voor het volgen van daadwerkelijk optredende effecten als gevolg van de beoogde gebiedsontwikkeling.
	Plan- en studiegebied, deelgebieden en tijdshorizonten	• Onderbouw voor de verschillende thema's de begrenzing van het gehanteerde studiegebied. Voor sommige thema's is het nodig om een ruim studiegebied te kiezen, bijvoorbeeld voor de effecten bovenstrooms in het rivierengebied en de effecten van stikstofdepositie op natuurgebieden. • Maak voor zover mogelijk en relevant onderscheid in effecten per deelgebied. Dit is vooral van belang voor de in paragraaf 3.5 genoemde 'toolbox' met ontwerpprincipes en (mitigerende) maatregelen per deelgebied. Geef daarbij tevens aan in hoeverre negatieve omgevingseffecten kunnen worden gemitigeerd met maatregelen uit deze 'toolbox'. • Geef een doorkijk naar effecten op de lange termijn, vooral met het oog op de gevolgen van klimaatverandering (zeespiegelstijging, droogte, extreme neerslag en hitte) en mogelijke afwenteling van de gevolgen daarvan op bovenstrooms gelegen gebieden. • Houd rekening met fasering en ga uit van verschillende tijdshorizonten, of ga consequent uit van dezelfde tijdshorizon en laat zien hoe de effecten zich in de tijd ontwikkelen. • Geef inzicht in de mogelijke fasering in ruimte en tijd, de onzekerheden daarin en de doorlooptijden. Besteed aandacht aan tijdelijke voorzieningen, bereikbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen	In de aanvulling ROER hebben we geprobeerd om de afbakening van het studiegebied te verduidelijken daar waar dit nodig was voor de verschillende thema's. Zoals u aangeeft, verschilt dit inderdaad per thema. Bij het opzetten van de aanvulling ROER hebben we geprobeerd om de effecten van de verschillende indicatoren ook per deelgebied te beschrijven en op een logische manier samen te voegen tot het geheel van de Oostflank. We hebben aanbevelingen gedaan voor mitigerende maatregelen (ontwikkelpincipes en randvoorwaarden) op verschillende thema's, maar we hebben deze niet expliciet samengebracht in een 'toolbox'. In de Aanvulling ROER is een doorkijk opgenomen naar de langere termijn. In de herziening van de omgevingsvisie is geen fasering opgenomen.

		tijdens verschillende fasen, de herkomst en aan- en afvoer van materiaal en eventueel noodzakelijke depots. • Besteed aandacht aan cumulatie van effecten.	
	Onzekerheden	Voor ontwikkelingen die nog onzeker zijn of waarvoor nog bepalende keuzes gemaakt moeten worden adviseert de Commissie gebruik te maken van verschillende scenario's of een gevoeligheidsanalyse. In haar toetsingsadvies over het ROER heeft de Commissie aangegeven dat de gevolgen van grootschalige autonome ontwikkelingen nog onvoldoende waren geanalyseerd. De Commissie adviseert deze aanbevelingen uit dit advies te betrekken bij het OER voor A tot Z, voor zover relevant voor deze ontwikkeling.	De beschouwing over dit onderwerp is opgenomen in het overkoepelende rapport over de ontwikkeling van de Oostflank.
	Toetsing	Gebruik de geconcretiseerde ambities om de alternatieven en varianten te toetsen aan het doelbereik.	In het overkoepelende rapport is de beoogde ontwikkeling beoordeeld in relatie tot de geformuleerde ambities.
	Bodem, water en klimaatadaptatie	• Onderzoek in hoeverre de alternatieven zijn opgewassen tegen (door klimaatverandering) toenemende klimaatextremen en in welke mate deze versterkend of belemmerend zijn voor de binnen DPRA en kennisprogramma zeespiegelstijging ontwikkelde strategieën voor de regio Rijnmond. • Beoordeel de effecten op toekomstige bodemdaling, opbarsting en ongelijkmatige zetting als gevolg van droogte en geef aan wat de invloed van klimaatverandering hierop is. • Beoordeel welke ruimte buitendijks en binnendijks nodig is voor toekomstige versterkingen van dijken en/of waterberging en welke effecten de alternatieven hebben in geval van buitendijks bouwen. • Beoordeel de effecten op de kwaliteit van bodem, grondwater en oppervlaktewater en geef aan wat dit betekent voor ontwerp en inrichting van de deelgebieden. De Kaderrichtlijn water (KRW) schrijft voor dat geen (tijdelijke) achteruitgang van de waterkwaliteit mag plaatsvinden. Uiterlijk in 2027 moeten KRW-wateren (zoals de Nieuwe Maas) voldoen aan de eisen van een goede toestand.	Klimaatscenario's zijn als uitgangspunt genomen voor bodem, water en waterveiligheid. Er zijn bouwstenen "bodem en water sturend" onderzocht en varianten voor de diepe polders: zonder verstedelijking en met klimaatadaptieve verstedelijking. Zie Aanvulling ROER A-Z Verstedelijking. Effecten van bodemdaling en opbarst risico's van grondwater zijn inzichtelijk gemaakt. Er wordt rekening gehouden met de noodzaak van meer gezonde bodems, (extra) ruimteclaims voor waterberging, ruimtereserveringen voor waterkeringen, uitgiftepeilen beleid, gebiedsgerichte adaptatie strategieën, klimaatadaptief bouwen en meerlaagse veiligheid. Ruimteclaims voor water (in verband met zowel waterkwantiteit als waterkwaliteit) zijn inzichtelijk gemaakt, evenals claims versus kansrijke plekken en gebieden, op bouwplot niveau, in de openbare ruimte en in het ecologisch en landschappelijk raamwerk.
	Natuur	• Maak een globale omgevingsanalyse van het studiegebied die een algemeen beeld geeft van de natuurwaarden in het gebied, de verschillende leefgebieden en de aanwezige soortgroepen in het studiegebied. Maak hierbij onderscheid in deelgebieden met een verschillend karakter. Volgens de ROER zijn de rivier met polder de Esch en	De effecten op de natuurwaarden in A-Z zijn per deelgebied beschreven en beoordeeld, inclusief de effecten van A-Z op NNN en Natura 2000-gebieden. Dit heeft geleid tot een aanvullende risicoanalyse voor Natura 2000-gebieden. Zie bijlage Aanvulling ROER voor meer informatie.

		het Eiland van Brienenoord en het Kralingse Bos de belangrijkste ecologische kerngebieden in het plangebied. • Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben voor een beschermd gebied, bijvoorbeeld door stikstofdepositie. • Als gevolgen voor Natura 2000-gebieden niet op voorhand uitgesloten kunnen worden moet een Passende beoordeling worden opgesteld, waaruit moet blijken dat natuurlijke kenmerken van het gebied niet aangetast worden door het plan. De Passende beoordeling moet zich aanpassen aan het detailniveau van het besluit. In dit geval kan dit het karakter hebben van een risicoanalyse. Maak hierin globaal duidelijk of aantasting van natuurlijk kenmerken kan worden uitgesloten.	
	Gezonde leefomgeving	• Besteed aandacht aan cumulatieve effecten van verschillende geluidbronnen. Betrek hierbij onder andere ook het geluid van scheepvaart en nestgeluid waar relevant. • Geef inzicht in de toe- en afname in geluidbelasting en gezondheidseffecten (advieswaarden WHO). • Beschrijf de effecten op fijn stof en NOx, ook onder grenswaarden en advieswaarden, van verschillende bronnen (zoals wegverkeer, scheepvaart en bedrijven). • Ga in op de externe veiligheidsrisico's (groepsrisico en plaatsgebonden risico) die relevant kunnen zijn voor de ontwikkeling van het gebied, zoals risico's van gas- of gifwolken, aanvaringen op de Maas en andere calamiteiten.	Het thema geluid is beoordeeld op basis van expert judgement, waarbij rekening is gehouden met de door u genoemde geluidbronnen en hun impact op de gezondheid. Bij deze beoordeling is tevens rekening gehouden met de cumulatieve geluidbelasting van weg- en spoorverkeer. Op planniveau is het van belang om de gecombineerde geluidsbelasting gedetailleerder in beeld te brengen, inclusief andere bronnen. Ook het thema luchtkwaliteit is beoordeeld op basis van expert judgement. Naast de EU-grenswaarden is ook onderzocht hoeveel mensen worden blootgesteld aan luchtverontreiniging, en of dit aantal toe- of afneemt. Tot slot zijn externe veiligheidsrisico's die relevant kunnen zijn voor de ontwikkeling in kaart gebracht en op basis van expert judgement beoordeeld.
	Bereikbaarheid, verkeer en vervoer	• Besteed bij de uitwerking van de indicator verkeersveiligheid aandacht aan mogelijk risicovolle plekken in de verkeersinfrastructuur, bijvoorbeeld door hoge I/C waarden (weg- en fietsinfrastructuur), en complexe kruisingen van verschillende modaliteiten.	Er is gekozen om in de aanvulling ROER dezelfde indicator te gebruiken voor verkeersveiligheid als in de ROER van 2021. Voor de indicator 'bereikbaarheid' zijn de herkomstbestemmingsrelaties tussen verschillende locaties binnen en buiten het plangebied in kaart gebracht voor de

		• Ga bij de indicator bereikbaarheid (ook) in op de intensiteit en routingsprincipes voor autoverkeer, de ontwikkeling van de modal split, het nagestreefde parkeerbeleid, de mogelijke barrièrewerking in de verbindingen tussen deelgebieden of problemen met toegang tot de HOV, en maak daarbij zichtbaar welke invloed de fasering (bijvoorbeeld het moment van aanleg van de HOV) op deze aspecten heeft. • Besteed bij schone verplaatsingen (ook) aandacht aan de mogelijke facilitering van deelmobiliteit en elektrisch rijden, en de mogelijke toepassing van zero-emission logistiek.	modaliteiten fiets, openbaar vervoer en auto. Hierdoor is een beeld van de veranderingen in reistijden gecreëerd als gevolg van de voorgestelde maatregelen in de verschillende varianten.
	Welzijn, sociale aspecten	• Breng naast gegevens over de bevolkingsopbouw naar leeftijd, sociale samenstelling ook verhuisbewegingen in beeld (wie blijven, wie komen en waar vandaan, wie gaan en waar naar toe). Met name dit laatste is van belang om te zien of er vormen van gentrificatie plaatsvinden richting wijken binnen Rotterdam en/of de buurgemeenten. • Besteed naast de hierboven genoemde aspecten over de relatie van de fysieke leefomgeving en gezondheid ook aandacht aan de sociale, welzijnskant van gezondheid: ervaren fysieke en mentale gezondheid, gezond gedrag (bewegen, roken, drinken, drugs), eenzaamheid, sociale veiligheid.	Tijdens het ontwikkelen van de ontwikkelvisie is kennisgenomen van verschillende gegevens rond bevolkingsopbouw. Deze zijn echter niet expliciet in de aanvulling ROER teruggekomen. Het onderzoeken van gentrificatie is complex en past beter in een vervolgfase. In de Aanvulling ROER is aandacht besteed aan gezond gedrag en de correlaties met de fysieke leefomgeving
	(aanzet voor een) monitoringsprogramma en evaluatie	Geef in het OER aan: • hoe de monitoring wordt aangepakt; ga in op frequentie van monitoring en evaluatie, aansluiting op bestaande monitoringsystemen en meetnetten, te hanteren indicatoren (sluit zoveel mogelijk aan bij de indicatoren uit de doel- en effectbeoordeling uit het OER) en de wijze waarop over deze indicatoren gerapporteerd wordt; • wie verantwoordelijk is voor de aansturing van de monitoring, kwaliteitszorg en evaluatie/rapportage; geef aan of deze informatie openbaar is en wie besluiten/maatregelen neemt op basis van de uitkomsten van de evaluatie; • hoe gezorgd wordt voor een laagdrempelige ontsluiting van de monitoringsresultaten, zodanig dat deze gebruikt kunnen worden voor participatie. Voor een succesvolle implementatie van het programma is van belang dat de beleving, ervaringen en ideeën van bewoners een plek krijgen in de nadere uitwerking en invulling in de deelgebieden en wijken.	In het ROER zijn aanbevelingen opgenomen voor de monitoring en evaluatie. In de Aanvulling ROER is daarop voorgebouwd door aanbevelingen die zijn gericht op de ontwikkeling van de Oostflank.