



Dank voorzitter en leden van de commissie voor de mogelijkheid onze mening naar voren te brengen. Mijn naam is Ben van Rooij en spreek namens IMPact. De naam Impact staat voor samenwerking met Kralingen-Oost (BKO), De Esch, Bewoners Leonidas-terrein, Kralingse Veer, Capelle aan den IJssel, de regio Krimpenerwaard en de gebiedscommissie Kralingen-Crooswijk. Ook met de BBV wordt goed contact onderhouden.

Hier haal ik graag aan dat wij, met het opstellen van ons voorstel, naar diverse moties hebben gekeken die in dit kader door de Gemeenteraad zijn aanvaard en noemen hierbij "Enkel een metro" en "Tunnelvisie" van 11 april 2019 en de motie "Volg de Ring" van 17 oktober 2019.

Daarnaast hebben wij goed rekening gehouden met het beleid van de Gemeente Rotterdam om minder auto's in de stad toe te laten en zo de milieu- en leefomstandigheden niet extra te belasten.

Ons doel is om Pakket 6 in ieder geval in de volgende Beoordelingsfase te krijgen.

Na kort in te gaan op het participatieproces, worden de redenen behandeld waarom Pakket 6 in de NKO dient te worden meegenomen.

Participatie

Naar onze mening heeft het Routeschema met het daarbij behorend Spelregelkader goed gewerkt. Aan de motie "oeververbinding met bewoners en ondernemers" van 11-4-2019 is tot heden tegemoetgekomen.

Met name de gelaagde opzet met klankbordgroepen, expertgroepen en een Omgevingsberaad. Zoals bekend zal het Omgevingsberaad ook een advies over de NKO uitbrengen aan uw commissie.

Constructieve voorstellen konden worden ingediend die meegenomen werden in de onderzoeken; Pakket 6 is daar een goed voorbeeld van. Verbetering van de opzet kan worden gevonden als de verschillende overheden, het Rijk, Provinciale Staten en Gemeentelijke overheden vanaf het begin wat meer geïntegreerd samenwerken tijdens het inspraakproces. Zo hebben we vertegenwoordigers van Provinciale Staten zeer gemist.

Pakket 6

Bekend is dat een document dat wordt gepubliceerd een eigen leven gaat leiden. Vandaar ook dat ik de hoofdlijnen noem die met Pakket 6 bedoeld zijn.

"Een brug en een metrotunnel, de beste oplossing voor de komende 75 tot 100 jaar voor Rotterdam!"

De brug vlak naast de Van Brienenoordbrug, zonder fly-overs bij het Kralingseplein en met een evenwichtige verdeling van het grotere aantal stroken, zorgt voor verlichting op het tracé van de A16 en zonder dat er verkeer van de ring naar binnen de ring wordt verplaatst.



Het Pakket 6 bevat allerlei oplossingen voor het gehele tracé van Terbregseplein tot en met Ridderkerk en de A15 richting Europoort.

Suggesties als "pakket 6 is tegen een brug" of "wat draagt pakket 6 bij aan de verbetering van doorstroming op de A16" zet mensen op het verkeerde been.

Dit is mede ingegeven doordat in de presentatie zeef 1 NKO MIRT_07-04-2021_s21bb004481_1_73103_tds het beeld van Pakket 6 minder duidelijk gedefinieerd wordt.

Uit de mobiliteitsberekeningen van het MIRT zelf blijkt zelfs dat Pakket 6 de beste oplossing is voor verbetering van de doorstroming op de A16.

Een oplossing waar het autoverkeer (25.000 tot 35.000 auto's per dag !) door een dichtbebouwd woongebied en natuurpark jagen is niet alleen zeer bedreigend voor de leefomgeving alsook tegen het beleid van de gemeente om juist MINDER auto's door de stad te leiden.

Voor het OV wordt een metrotunnel onder de grond (van Kralingse Zoom tot aan het Zuidplein), met evt. mogelijkheden voor fietsen en voetgangers, beschreven; een grote voorkeur voor de direct omwonenden van de route zoals ook gebleken is uit een enquête die is gehouden in het kader van de Open Ateliers voor de bewoners van De Esch.

Voor voetgangers en fietsers is ook het "pontje" genoemd; in het kader van de bereikbaarheid van Feyenoord-City worden immers grotere vaartuigen en een groot ponton ingezet om tot wel 5.000 personen over te zetten; ruim voldoende voor de voetgangers en fietsers die "het water willen oversteken"

Het project MIRT Oeververbindingen is onderverdeeld in 3 werksporen:

- A16 Van Brienenoordcorridor en effecten op onderliggend wegennet.
- Algeracorridor
- Oeververbinding en OV

De onderlinge werksporen beïnvloeden elkaar.

Tot op heden worden de projecten als separate ontwikkelingen gepresenteerd. Het aangeven van de consequenties en overlap van de verschillende projecten en de onderlinge invloeden ontbreken tot op heden in de rapportages.

Die hebben wij, bewoners, dan ook bij het opstellen van Pakket 6 toegepast met out-of-the-box denken. Een samenwerking tussen de verschillende overheden wordt als zeer wenselijk ingeschat.

De bewoners binnen de verschillende wijken worden verder geconfronteerd met de integrale gevolgen van de vele projecten op hun leefomgeving.

Een vorm van een integrale visie en aanpak mag niet ontbreken.

Memoreer graag, naast het project Oeververbindingen, naar de projecten:

- a) Verstedelijking A-Z,
- b) Excelsior,
- c) Brainpark,
- d) EUR en
- e) Rivium (Capelle aan den IJssel).



Door bewoners wordt als één van de uitgangspunten gehanteerd dat het behalen van de verschillende doelstellingen de leefbaarheid, van de omgeving in de betreffende wijken, verbeterd of minimaal gelijk blijft.

Alle varianten met een toevoer van OV-routes of verkeer dwars door woongebieden of natuurgebieden heen kunnen rekenen op grote weerstand van bewoners. Ook ontwerpen met tunnel-ingangen midden in de wijk, pal tussen de woningen in, wordt als zeer ongewenst betiteld.

Er wordt niet bij gezegd dat een "afgezonken tunnel" een ingang gaat krijgen midden in een woonwijk waar zelfs flats (o.a. Tympanon met ruim 100 appartementen) in de weg zouden kunnen staan en de leefbaarheid door de toevoervwegen de wijk ernstig aantasten.

Er wordt dan zeer veel overlast verwacht (Milieuwetten o.a. fijnstof, geluid e.d.).

Tenslotte korte opmerkingen over de termijn en de kosten.

De termijn (max. jaar 2040) waarbinnen het MIRT naar oplossingen is gezocht is relatief kort, zoals u tijdens de technische sessie van vorige week ook opmerkte. Het valt toch te hopen dat we over ca. 20 jaar niet opnieuw de projecten moeten bezien. Dat de "rekenmodellen" niet verder reiken is nog geen reden om een veel langere periode niet in beschouwing te nemen.

En dan de kosten.

De onderbouwingen van de genoemde bedragen zijn onduidelijk.

Worden hier alleen de investeringskosten mee bedoeld ? Hoe zit het met de exploitatiekosten ?

De genoemde bedragen roepen allerlei ongewenste suggesties op.

Het ontbreken van een integrale presentatie leidt er ook toe dat kosten die uitgespaard worden bij het ene werkspoor op het conto van een ander werkspoor kunnen vallen.

Verder zijn er nog de milieu- en maatschappelijke kosten en baten.

Het gaat uiteindelijk om het totaal aan kosten (investeringen, exploitatie en de kosten die met compensatie/herstelmaatregelen gemoeid zijn).

De financiering kan door slim stapelen tot forse bezuinigingen leiden. Voor de toekomst kan een afgewogen beslissing ook een reductie in exploitatiekosten opleveren voor de levensduur van een integrale oplossing.

Wil graag afronden met herhaling van ons doel om Pakket 6 in ieder geval in de NKO op te nemen en in de volgende Beoordelingsfase verder uit te werken. Wij willen graag constructief mee kunnen werken aan een evenwichtig voorstel dat integraal gedragen wordt. Het zal een prachtig resultaat zijn van een actieve participatie.

Met de steun van u, de gemeenteraadsleden, kunnen we dit bereiken en het vervolg van het proces tot een succes maken.

Dank voor uw aandacht.

Voor vragen mail naar impact-oeververbinding@xs4all.nl