

Rotterdam, 21 april 2021

Onderwerp: Notitie Kansrijke Oplossingen Oeververbinding

In het proces naar de Notitie Kansrijke Oplossingen is een participatietraject gevolgd waarin ik als betrokken bewoner vanuit flat Tympanon participeerde in de zgn. klankbordgroep.

Voor alle duidelijkheid: de flat Tympanon ligt precies op een beoogde aanlandingsplek voor een oeververbinding (brug of tunnel).

Afgelopen jaar zijn in de Klankbordgroep vele varianten de revue gepasseerd. Ik heb mijn steentje bijgedragen om alle stukken te bestuderen en daarop te reflecteren. Omdat er gewerkt is met verschillende werksporen was het niet eenvoudig om zicht op het gehele proces te krijgen. Pas op het eind kwamen de resultaten van de werksporen bij elkaar. Het ontbrak in het proces aan een integrale aanpak, waardoor ik soms het idee kreeg dat we weer helemaal opnieuw begonnen met nieuwe varianten.

In de bijeenkomst van 8 april waar de werksporen bij elkaar kwamen werden een paar punten wel heel duidelijk:

- Een derde stadsbrug of tunnel draagt niets bij aan het oplossen van het autoverkeersprobleem op de van Brienenoordbrug
- Een toekomstbestendig OV systeem is het best gediend met een snelle metro ondergronds
- Een 3e brug veroorzaakt onoverkomelijke problemen voor de scheepvaart

Een deel van het onderzoeksprobleem in deze MIRT is gelegen in de uitgangspositie “multimodaliteit” van de Startnotitie. De logica van “er zijn een aantal problemen die om een oplossing vragen” laat zich niet persen in één multimodale oplossing.

Ik adviseer u om dit uitgangspunt los te laten onder het motto “beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald”, zodat er combinaties mogelijk zijn voor onderzoek in zeef2.

In 2019 luisterde de politiek serieus naar de argumenten van bewoners om naast “iconische” brugvarianten ook tunnelvarianten te onderzoeken. Daar waren we heel blij mee. En deze aanvulling leidt nu tot opmerkelijke conclusies.

We zien dat van alle varianten die de revue gepasseerd zijn een tunnelvariant het meest bijdraagt aan:

- de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk (dat enorm gaat toenemen tgv. de uitbreiding van het grote aantal geplande woningen aan de Oostkant van de stad, zowel op de zuidelijke als de noordelijke oever).
- bescherming van het stedelijk leefmilieu (geen extra fijnstof van extra autoverkeer en geluidsoverlast in de bebouwde omgeving)
- behoud van het bestaande natuurgebied Eschpolder
- een onbelemmerde doorvaart van het scheepvaartverkeer
- een onbelemmerde doorgang voor een snelle metro-verbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein
- het onaangetast laten van de eenheid van de wijk de Esch
- Het instand houden van de groene corridor Eschpolder - Kralingse Bos
- Uitbreiding van het groengebied door het beschikbaar komen van extra vierkante meters grond boven op de tunnel
- het beleid van de gemeente Rotterdam waar het gaat om een verkeersluwe binnenstad, een gezonde en leefbare stad, een groene stad met een miljoen bomen etc.

Een mono-tunnelvariant draagt in directe zin niet bij aan de oplossing van de verkeersdruk op de van Brienenoordbrug. Maar dat doen alle tot nu toe onderzochte maatregelen met een brug en weefconstructies ook niet!!!

Indirect draagt een metrotunnel wel degelijk heel veel bij aan oplossing van het autoverkeersprobleem. Het wordt de automobilist nl. gemakkelijk gemaakt om voor stedelijk verkeer het OV te pakken.

De onderzoeken in deze eerste fase hebben opgeleverd dat een multimodale brug helemaal niets oplost. Integendeel, een 3e stadsbrug creeert meer problemen. Het is de verwachting dat een extra stadsbrug extra autoverkeer richting stad aantrekt.

Inzetten op een variant die voor geen enkel probleem een oplossing biedt moet niemand willen; dat is geld over de balk smijten.

Als het gaat over een multimodale tunnel met autoverkeer dan zijn een aantal problemen die genoemd worden bij een brug hetzelfde. Autoverkeer komt nl. ergens in de Esch boven de grond, moet dan ergens heen en is dan dus alsnog verwoestend voor groen, klimaat, en een leefbaar woonmilieu.

Dat het langzaam verkeer niet geholpen is met een tunnel komt voort uit de gedachte dat het een multimodale variant moet zijn. Aan vervoer over water wordt onterecht nauwelijks aandacht geschonken.

Dat een tunnel duurder is dan een brug is bekend, maar financiële plaatjes veranderen door de kosten integraal te berekenen over een veel langere periode. Een tunnel leg je immers aan voor zeker 75-100 jaar. Op termijn is een metrotunnel bovendien een win-situatie voor iedereen in de stad, wat niet allemaal in verdienmodellen te vangen is. Daarbij denk ik niet alleen aan bereikbaarheid en mobiliteit maar bv. ook aan de gezondheid van burgers in een leefbare stad.

Het idee is gerechtvaardigd om aan meerdere oplossingen te denken ipv één multimodale oplossing. Een goed voorbeeld daarvan is de oplossing van pakket 6: een extra brugdeel naast de van Brienenoord én een metrobuus én vervoer over water.

Deze variant is nu nog onvoldoende onderzocht. Het grote belang van deze variant is dat er geen nieuwe route gecreeerd wordt met vieze lucht en geluidshinder. Er worden geen nieuwe problemen gecreeerd.

Hanny Rennen,
flatbewoner Tympanon