

Inspreekbijdrage Gebiedscommissie Kralingen-Crooswijk m.b.t. oeververbinding in Raadscommissie EDEM, 21/4/21

Spreektekst van de heer H.A. van Sluys, lid gebiedscommissie

1

De Gebiedscommissie Kralingen-Crooswijk en de betrokken bewonersorganisaties hebben al drie jaar intensief contact met elkaar over het project Oeververbinding. We weten daarom dat er een breed gedragen visie is. Zie ons advies aan de wethouder van 19 februari 2020.

2

De ontwikkelingen aan de oostkant van de stad zullen leiden tot een veel grotere bevolkingsdichtheid en veel extra vervoersbewegingen. Denk aan: verstedelijking A-Z, Nieuw Kralingen, woningbouw in Brainpark, de Erasmus Universiteit, herontwikkeling van Excelsior, Feijenoord City en op korte termijn 5.000 woningen in Rivium.

Het is essentieel dat de besluiten over het soort oeververbinding, de locatie en de vervoersvormen over die verbinding toekomstbestendig zijn en vanuit een integrale visie. Dat geldt zowel voor de leefbaarheid als voor de beoordeling van de kosten. Bij integrale afweging kan ook blijken dat extra kosten op de ene plaats worden gecompenseerd door voordelen elders. Als we dat nu niet goed doen en bijvoorbeeld niet ook denken aan dubbel grondgebruik en verdiepte aanleg van de Abram van Rijckevorselweg, dan krijgen we binnen tien jaar spijt als haren op ons hoofd van de gemiste kansen.

3

Het metronet loopt in het centrum binnenkort volledig vast. Dat los je niet op met een bus of tram tussen het Zuidplein en Kralingsezoom, zeker niet in het licht van de verdichting in het oosten van de stad. Vanuit een integrale visie past hier alleen een metro of sneltram, die grote aantallen passagiers snel verplaatst van noord naar zuid en omgekeerd. Dit temeer omdat passagiers van wie de bestemming niet langs de lijn ligt dan ook hun fiets kunnen meenemen. Dat bevordert het fietsen. Een bus of tram voldoet onvoldoende aan de doelstellingen 'verbeteren van de bereikbaarheid met het OV' en 'het mogelijk maken van verstedelijking'. Varianten met bus of tram vallen wat ons betreft dus af.

4

Globaal zijn er nog vier brugvarianten over: (1) in de bocht (in het verlengde van de Kralingsezoom, aanlandend aan de Nesserdijk), (2) in de bocht, aanlandend midden in natuurgebied de Eschpolder, (3) een westelijke variant, die ook aanlandt bij de Nesserdijk, en (4) een oostelijke variant die aanlandt pal ten oosten van het natuurgebied de Eschpolder. Het tracé van de westelijke variant maakt vanaf station Stadionpark een zodanig vreemde slinger dat het ongeschikt is voor metro of sneltram en valt wat ons betreft alleen al om die reden af.

De bochtvarianten en de westelijke variant lopen vlak langs flats en dwars door De Esch, een woonwijk van 4.400 inwoners. Zij hebben gekozen voor het wonen in een rustige wijk. Hun woongenot zal ernstig worden aangetast. De tweede bochtvariant tast ook het natuurgebied

aan en een Rijksmonument. Het tracé van de oostelijke variant loopt verder van de woningen, maar door de waterbekkens van Evides en het terrein van de Van Ghentkazerne en loopt pal langs de monumentale Joodse begraafplaats.

5

Hoe *hoger* een brug, hoe minder aantrekkelijk voor fietsers en hoe schadelijker voor het leefklimaat. Hoe *lager* een brug, hoe vaker hij open moet voor de scheepvaart. De oostelijke variant, die dicht bij de Van Brienenoordbrug ligt, moet volgens de nautische voorschriften even hoog zijn als de Van Brienenoordbrug. De andere bruggen zouden iets lager kunnen zijn, maar zouden dan meerdere malen per dag vijf of tien minuten open moeten. Dat lijkt ons onacceptabel als er een sneltram- of metrolijn of over die brug loopt, terwijl we juist hebben gezien dat met het oog op de toekomst een bus of tram onvoldoende is.

6

De Groene Corridor, van het Kralingsebos langs de Oude Plantage naar natuurgebied de Eschpolder en de Maas, is een belangrijke bijdrage aan de biodiversiteit in de stad. Deze zou worden doorsneden door het tracé van een bovengrondse oeververbinding. De Raad heeft onlangs opgeroepen tot meer, beter en bestendig groen met een grotere biodiversiteit. Wij zien dat als een oproep om de Groene Corridor te versterken en zeker niet te doorsnijden met een brug. En liefst ook te versterken door verdiepte aanleg van de Van Rijckevorselweg.

7

Bij alle brugvarianten zijn complicaties gebleken die deze steeds duurder maken. Daardoor naderen de kosten van een brug de kosten van de goedkoopste tunnelvariant. De Gebiedscommissie had in haar advies vorig jaar al een zeer sterke voorkeur voor een tunnel. Onlangs is in een sessie voor gebiedscommissies en wijkraden een peiling gehouden. 100% van de deelnemers was vóór een tunnel en 100% was vóór een metro. Vorig jaar leek een tunnel nog financieel onhaalbaar. Dat kunnen we nu niet meer zeggen. Wij denken dat het *nu* tijd is om vol in te zetten op een tunnel voor metro en langzaam verkeer en vragen u dringend om ervoor te zorgen dat die variant wordt meegenomen naar zeef 2.

8

Ik heb nog niet gesproken over één van de hoofddoelen, 'het verbeteren van de bereikbaarheid via de weg'. Volgens de startbeslissing moeten er maatregelen worden genomen op de A16. De Raad heeft uitdrukkelijk gesteld dat de verlichting van de druk op de A16 *niet* mag leiden tot het afleiden van verkeer van de ring naar binnen de ring. Autoverkeer via een brug of tunnel door de Esch voldoet beslist niet aan die eis. De verkeersdruk in de Esch en bij de kruising met de Van Rijckevorselweg, in de spits nu al hoog, zal onaanvaardbaar toenemen. In geval van een brug met een tracé vlak langs de bestaande woningen zullen ook de geluidsoverlast en de luchtvervuiling onacceptabel zijn. Het authentieke karakter van de wijk zal ook ernstig worden aangetast. Impact, het overlegorgaan van de bewonersorganisaties, heeft voor deelstudie A16 'Pakket 6' ingediend. Dit pakket voldoet precies aan de gestelde eisen. We merken op dat dit pakket in de presentatie die u op 14 april hebt gezien is aangepast door toevoegen van fly overs bij

het Kralingseplein en een andere verdeling van de meerdere rijstroken zoals dat ook in de huidige situatie is.

Wij bedoelen uitdrukkelijk de oorspronkelijke versie van pakket 6. Die zorgt voor verlichting op het tracé van de A16 absoluut zonder dat er verkeer van de ring naar binnen de ring wordt verplaatst.

Wij vragen u dringend om te bevorderen dat pakket 6 in de oorspronkelijke versie wordt meegenomen naar zeef 2.

9

Ons advies is dus om te kiezen voor een multimodale tunnel voor metro en langzaam verkeer, in combinatie met de maatregelen bij de A16 volgens het *oorspronkelijke* Pakket 6.