

Wie op zaterdagmiddag met de auto naar Diergaarde Blijdorp wil, is niet de enige.

Samen met bewoners van de wijken, doe-het-zelvers op weg naar de bouwmarkt, bezoekers die een route naar het centrum proberen te vinden en sporters die met een honkbalknuppel of hockeystick tegen een bal willen slaan, proberen die Blijdorp-bezoekers via de Abraham van Stolkweg op de plek van bestemming te komen.

Auto's domineren niet alleen op zaterdag de straten van Rotterdam. Dag en nacht staan de straten vol met geparkeerde auto's. In mijn buurt, het Nieuwe Westen zijn het er bijna 5.000. Het gemiddelde aantal auto's per vierkante kilometer ligt in alle buurten van Delfshaven uitzonderlijk hoog – vaak vier keer zo hoog als het Rotterdamse gemiddelde. Als we in het Nieuwe Westen zoveel auto's per huishouden zouden hebben als in Nesselande, waren het er 11.000 geweest.

Wat gebeurt er met zoveel auto's? Op dagen dat het ergens anders mis gaat in Rotterdam – werkzaamheden in de Beneluxtunnel bijvoorbeeld, zoals eerder dit jaar – dan staat het vast. Die files waren best het vermelden waard, op het filenieuws op Radio Rijnmond.

Misschien klinkt het gek, maar automobilisten hebben er het meest aan als er minder auto's zouden zijn. Net als fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer zouden zij dan sneller hun weg kunnen vinden, of een parkeerplek, in onze drukke stad. En dan kunnen zij voor wie een autorit onoverkomelijk is, tijdig op de plek van bestemming komen. Hulpdiensten uiteraard, doelgroepenvervoer, maar ook dat jonge gezin op weg naar het geboortecentrum naast het Erasmus, of de oudere heer – niet zo goed ter been – die door de auto zijn kleinkinderen kan blijven bezoeken.

Dit is dan ook geen betoog tégen de auto, maar vóór alternatieven.

Alleen als de alternatieve reis significant comfortabeler, sneller of goedkoper is, concurreren andere vervoersmogelijkheden met de auto. Door de decennialange investeringen in fietsinfrastructuur, is het steeds veiliger en dus comfortabeler om in Rotterdam te fietsen. Door een verkeerscirculatieplan is het mogelijk om alternatieve vervoerswijzen zelfs een voorsprong te geven, omdat auto's alleen via een omweg de reis kunnen maken.

Alternatieve vervoerswijzen de kans bieden vraagt wel wat van de gemeente, inclusief college en gemeenteraad: namelijk dat ze dapper zijn, en bij de woningbouw de eis stellen dat dit een volledig autovrije wijk wordt. Niet nieuwbouwwijken maken zoals in Kralingen-Crooswijk of Overschie, waar duizenden opritten ruimte bieden aan duizenden auto's, om duizenden nieuwe filerijders toe te voegen aan de polonaise op onze wegen.

En enige moed is daarvoor nodig. Vorig jaar werden aan de Persoonsdam flexwoningen opgeleverd, waarvan al jaar en dag vaststond dat er géén parkeervergunningen zouden komen voor de bewoners. Eén artikel in AD/Rotterdam met een boze bewoner verder, en de wethouder strooide met parkeervergunningen alsof hij Sinterklaas was.

Het nieuwe station Van Nelle moet extra woningbouw mogelijk maken. Zonder station, geen nieuwe woningen. Ontwikkel de woningbouw daarom autovrij, zodat Rotterdam en de regio écht de vruchten plukt van deze investeringen in het openbaar vervoer.

(Misschien hoor ik u denken: we maken een wijkhub met een parkeergarage, zoals in de plannen in Nieuw Mathenesse. Dan is de auto in ieder geval van straat af. Dat laatste is fijn, maar zo blijft de auto één van de centrale vervoersmogelijkheden voor de nieuwe bewoners. Daarbij: het bouwen van ondergrondse parkeergarages of P+R-garages in een buurt die kampt met funderingsproblemen, verdient niet de aanbeveling.)

Laten we het dan over de trein hebben. Die term – trein – zorgde al direct voor verwarring, merkte ik bij een bewonersbijeenkomst in Post West. Schiedam-Centrum en Rotterdam Centraal zijn immers al dichtbij genoeg, toch?

Het is dan ook goed om te lezen dat het college in zijn brief spreekt van ‘lightrail’. Een lightrail-verbinding, met lightrail-materieel dat om de paar minuten vertrekt richting Den Haag of Dordrecht. Het doet denken aan de S-Bahn in Berlijn, of de RER in Parijs. Metropolen, zoals Rotterdam-Den Haag toch ook een metropoolregio is? Lightrail is niet alleen anders dan een trein, het voelt ook anders dan een trein. Wees daarom consequent in de communicatie met bewoners, wat ze kunnen verwachten. Want anders gebeurt hetzelfde als wat er ook op de bewonersavond gebeurde: ‘Een treinstation, dat hebben we toch al?’

Rest mij nog een laatste opmerking over de plaatsing van het station. Oost of West zijn de twee belangrijkste varianten. En alhoewel Oost persoonlijk voor mij veel fijner is, want dichterbij, denk ik dat de optie West het beste is voor iedereen. Verschillende redenen zullen daar misschien voor genoemd zijn, in de stukken of door andere insprekers. Woningbouw aan de westkant van Spangen biedt bijvoorbeeld ook kansen voor Sportcentrum West, dat nu enigszins buiten de wijken lijkt te liggen.

De voornaamste reden echter dat ik pleit voor de West-variant, is omdat ik denk dat daar – indien de tramlijn in Spangen op dit station wordt aangesloten – de meeste voordelen op het gebied van openbaar vervoer kunnen worden gehaald. Vrijwel alle stations in onze stad kennen de koppeling van trein en tram of metro, op twee stations na: Rotterdam-Stadion – dat ik vanwege het incidentele gebruik buiten beschouwing laat – en Rotterdam-Zuid. Dat station kent alleen een busverbinding, die bewoners amper helpt om die, in vervoerstermen o zo belangrijke, *last mile* te reizen. Rotterdam-Zuid krijgt daarbij veruit de slechtste waardering van alle stations in onze stad, en is zelfs regelmatig een van de slechtste in Nederland. Ook wordt het station qua reizigersaantallen onderbenut; ondanks de hoge concentratie inwoners heeft het net iets meer dan de helft van het dagelijks aantal reizigers dan station Rotterdam-Lombardijen.

Ik kijk uit naar de ontwikkelingen in onze wijk. Laat die ontwikkelingen vooral autovrij zijn, en geef het lightrail-station een koppeling op de tram om alle voordelen van het openbaar vervoer bij elkaar te brengen.