

Geachte raadsleden,

Op 4 januari en 18 februari dienden wij twee initiatiefvoorstellen in, respectievelijk “Het Nieuwe Noorden” (Tak en Engberts, 21bb885) en “Gestapeld Rotterdam, hoe dubbel grondgebruik de stad mooier en beter maakt” (Verheij, 21bb2367). Op 14 september heeft het college op beide initiatieven gereageerd (21bb10691 en 21bb11118). Vervolgens zijn beide initiatieven en collegereacties op 24 november besproken in de commissie BWB. Omdat de twee voorstellen dezelfde thematiek raken, zijn ze gelijktijdig behandeld.

De collegereacties en de bespreking in de commissie geven ons aanleiding om de ontwerpbesluiten aan te passen. Met deze brief gaan wij in op de redenen hiervoor en bieden wij u het gewijzigde ontwerpbesluit aan. Op 2 december worden de voorstellen in de gemeenteraad behandeld en wij vragen u deze vast te stellen.

Het Nieuwe Noorden

Het initiatiefvoorstel “Het Nieuwe Noorden” sluit in essentie aan bij een mogelijke toekomstrichting die het college ziet voor Rotterdam. Het college is echter van mening dat nu al 20 à 30 jaar vooruit kijken te vroeg is. Het college beargumenteert dat het plan ‘futuristisch’ is en op basis van een kostenraming voor Feyenoord XL schat het college in dat de kosten hoog zouden zijn. Tevens is het college van mening dat nu inzetten op de overkluizing of afschaling van de A13 bij Overschie en de A20 andere lobbytrajecten zou doorkruisen.

Tijdens de commissiebehandeling werd duidelijk dat voor veel partijen de mogelijke kosten en kleinschalig beginnen waar het kan de belangrijkste aandachtspunten zijn.

Het initiatiefvoorstel beoogt in essentie niets meer en niets minder dan tijdig een vergezicht voor de ontwikkeling van het gebied rondom de A20 en de A13 bij Overschie op de kaart te zetten. Het betreft een idee voor de toekomst dat de afgelopen 10 jaar slechts stof heeft kunnen happen, maar waar nog geen concrete stappen mee gezet zijn. Nu de realisatie van de A16-A13 naderbij komt, kan er worden nagedacht over de toekomst van de A20 en de A13 bij Overschie. Lab RUIT is de naam van het onderzoek dat op dit moment bekijkt welke kansen er liggen voor deze snelwegen op langere termijn. Een mogelijke afschaling is een optie en brengt ook een ander ontwikkelperspectief met zich mee dat helemaal geen (dure) overkluizing vereist.

Gelet op de lange tijdslijnen voor dit soort ontwikkelingen is het van belang om als gemeente tijdig kleur te bekennen met onze ambities voor deze stad. Dat is wat het besluit zoals hieronder beschreven in essentie is: als gemeente Rotterdam de ambitie uitspreken om 190.000 Rotterdammers weer met elkaar te verbinden door de barrières die de A20 en A13 zijn te beslechten. Met dit besluit zetten we een stip aan de horizon die anderen in de stad inspireert tot actie.

De gemeente gaat overigens géén verregaande financiële verplichtingen aan op basis van het voorgelegde besluit, immers is de ambitie uitspreken pas het prille begin. Noch is er op dit moment lobby capaciteit nodig om recht te doen aan de essentie van het ontwerpbesluit. De gemeente Rotterdam legt de bal in de stad neer voor anderen om op te pakken.

Op basis van de gesprekken die afgelopen jaren zijn gevoerd over de plannen voor dit gebied is de verwachting dat dit het begin is van een lang traject waarvan de Rotterdammers langs deze snelwegen hopelijk ooit de vruchten mogen proeven.

Gestapeld Rotterdam

De probleemanalyse die de basis vormt voor het initiatiefvoorstel “Gestapeld Rotterdam – Hoe dubbel grondgebruik de stad mooier en beter maakt” kan rekenen op herkenning en erkenning van het college. De barrièrewerking van grote doorgaande wegen en de schaarste aan ruimte om de stad te ontwikkelen vormen ook voor het college een opgave. Tegelijk stelt het college dat overkluizing van deze wegen slechts één van de mogelijke oplossingen is en dat deze ook erg duur is. Het college stelt dat er ook andere manieren zijn om de barrières te verminderen, bijvoorbeeld door de maatregelen uit de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA). Dit is deels waar, tegelijk zullen de drukke wegen ook bij bijvoorbeeld een halvering van het verkeersaanbod nog erg druk blijven. Bovendien zal geluid van verkeer zelfs bij elektrisch vervoer aanzienlijke overlast blijven veroorzaken. Ook komt er op deze manier geen extra ruimte beschikbaar. Daarom blijft dubbel grondgebruik door overkluizing of ondertunneling een relevante optie om meerdere doelen tegelijk te realiseren.

Tijdens de commissiebehandeling kwamen de kosten van dergelijke ingrepen aan bod. Het college constateert in zijn reactie dat de kosten van overkluizing of ondertunneling erg hoog zijn en verwijst hierbij naar eerdere onderzoeken naar overkapping van de 's-Gravendijkwal en de ondertunneling van de Boompjes. Het is een punt dat nadere aandacht vraagt bij verder onderzoek. Bij de mogelijke overkluizing van de sporen ten behoeve van Feijenoord XL heeft dit onderwerp terecht veel aandacht van de betrokken partijen en de gemeente. De door het college genoemde trajecten zijn echter wel de meest extreme voorbeelden door de ingewikkelde startsituatie. De 's-Gravendijkwal betreft een bestaande situatie die bovendien een rijksmonument is, de Boompjes vormen een waterkering met veel aanvullende eisen daarbij.

De kosten vormen maar een deel van het vraagstuk. Ook de mogelijke opbrengsten moeten in kaart worden gebracht. Door overkluizing kan nieuwe (bouw)grond beschikbaar komen, door er direct op te bouwen of door herverkaveling waardoor op andere plekken in de stad ruimte beschikbaar komt. Bovendien kunnen opbrengsten ook op andere terreinen gevonden worden: doordat gezondheidswinst geboekt wordt door afgenomen geluidsoverlast of doordat woningen goedkoper gebouwd kunnen worden omdat gevels minder geluidswerend hoeven te zijn. Als laatste kan het zijn dat de raad van mening is dat in sommige gevallen de onrendabele investering wenselijk is om kwaliteit te maken. Dat is onder meer gebeurd bij de aanleg van de Weenatunnel, waarmee hoogwaardige publieke ruimte voor het nieuwe Centraal Station mogelijk werd, en onder het Lage Bergse Bos, waar de gemeente bijdraagt aan de aanleg van de A16, om deze aldaar "niet te zien, te ruiken of te horen."

Het initiatiefvoorstel heeft niet de bedoeling gehad om terstond te beginnen met het overkluizen van diverse grote doorgaande wegen. De bedoeling is vooral geweest om deze manier van denken toe te voegen aan de "gereedschapskoffer" van het stad maken. Waar in het gevraagde besluit stond dat diverse projecten verder uitgewerkt moeten worden, is dat in het aangepaste besluit daarom niet meer opgenomen. Wel blijft belangrijk om deze gedachte in de Omgevingsvisie te verankeren, zowel voor grote als kleine projecten. Dit is als zodanig opgenomen in het gewijzigde ontwerpbesluit.

Het initiatiefvoorstel noemt de Abraham van Rijckevorselweg als het eerste project dat moet worden aangepakt. Het is een drukke doorgaande weg waaromheen meerdere ontwikkelingen spelen: de campus van de Erasmus Universiteit groeit verder, Excelsior vernieuwt het stadion en ontwikkelt daarbij ook woningbouw, Brainpark I wordt getransformeerd naar woon-werkgebied, de nieuwe oeververbinding komt in dit gebied, de Oude Plantage wordt verbeterd, Van A tot Z onderzoekt ontwikkeling van dit gebied in brede zin, en net aan de andere kant van de snelweg A16 werkt de gemeente Capelle aan herontwikkeling van Rivium tot woongebied met wel 5.000 woningen. Het streven moet zijn dat deze gebieden een hoge leef- en woonkwaliteit krijgen en dat aspecten die dat nu bedreigen verbeterd worden. Het verminderen van geluidsoverlast en het versterken van de verbinding tussen de genoemde deelontwikkeling zijn hiervoor essentieel. Het initiatief Kralingen aan de Maas, ondersteund door 14 betrokken bewonersgroepen in dit gebied, laat dit goed zien. Op basis van de diverse inbreng, waaronder de zienswijzen vanuit het gebied op de Omgevingsvisie, is het ontwerpbesluit op dit punt aangepast.

Voor de ontwikkeling van Feijenoord XL, inclusief de vermindering van het aantal sporen op het rangeerterrein en de overkluizing van de resterende sporen, is recent een samenwerkingsovereenkomst getekend om de plannen een stap verder te brengen. Het ontwerpbesluit blijft op dit punt daarom in essentie ongewijzigd.

Wij vertrouwen erop dat we met deze toelichting recht doen aan zowel de reactie van het college als de gevoerde discussie in de commissie BWB, en bieden bijgaand het aangepaste ontwerpbesluit aan.

Met vriendelijke groet,

Jan-Willem Verheij
De Rotterdamse VVD

Dennis Tak
PvdA Rotterdam

Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen de initiatiefvoorstellen “Het Nieuwe Noorden” van de leden Tak en Engberts, en “Gestapeld Rotterdam” van het lid Verheij,

gelezen de reacties van burgemeester en wethouders op deze voorstellen,

gehoord de commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte,

Besluit:

I

1. Voor de ambitie voor de Abraham van Rijckevorselweg en omgeving (Kralingen Oost en De Esch) aandacht te hebben voor:
 - a. het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit rondom de Abraham van Rijckevorselweg,
 - b. het slechten van de barrière die deze weg nu vormt,
 - c. een goede oversteekbaarheid te realiseren,
 - d. het maken van een betere verbinding tussen de ontwikkelingen Kralingen en de Maas;
2. Deze ambitie op te nemen in de gebiedsuitwerking A-Z;
3. Op basis van het gekozen voorkeursalternatief uit de MIRT verkenning voor de oeververbinding de afweging te maken hoe deze ambitie het beste kan worden onderzocht en daarin overkluizing als één van de opties te onderzoeken;

II

1. Het college opdracht te geven om de lopende samenwerking met marktpartijen en anderen over de ontwikkeling van Feijenoord XL, inclusief de overkluizing van het spoor, voort te zetten;

III

1. In de Omgevingsvisie Rotterdam “De Veranderstad” het volgende op te nemen na het einde van pagina 91:

“Intensief ruimtegebruik is nodig om zoveel mogelijk functies te combineren. Het geeft mogelijkheden om barrières van infrastructuur te slechten en de overlast ervan te verminderen. Dat kan onder meer door overkluizing of ondertunneling van infrastructuur. Intensief ruimtegebruik maakt ook slimme combinaties van functies mogelijk, zoals het dubbelgebruik van daken van overkluizingen en bestaand vastgoed voor andere functies, zoals recreatief gebruik, groen en sport of door erop te bouwen. Goede voorbeelden waar dit nu al gebeurt zijn het Dakpark boven de winkels en parkeergarage eronder en het Lage Bergse Bos waar de nieuwe A16 onderdoor gaat. Waar mogelijk worden dergelijke oplossingen bekeken als gebiedsontwikkelingen en infrastructuur elkaar raken.”

IV

1. Aandacht te hebben voor de ambitie om de wijken rondom de A20 en de A13 bij Overschie met elkaar te verbinden en de barrières te slechten die deze snelwegen nu vormen;
2. Bij lopende en toekomstige onderzoekstrajecten, zoals lab RUIT en een toekomstig Stadsmakerscongres, deze inspirerende vergezichten voor de A13 en A20 te betrekken die barrièrewerking tegengaan en daarbij woningbouw langs (of op) het tracé mee te nemen;

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 2 december 2021.

De griffier,

De voorzitter,