

Geachte leden van de commissie, geachte wethouder,

Het feit dat we circa twee maanden na de commissievergadering van 17 maart opnieuw aandacht vragen voor de plannen met betrekking tot de oostelijke oeververbinding geeft wel aan dat er sprake is van een intensief traject.

Op 17 maart hebben wij aandacht gevraagd voor een zorgvuldige planprocedure met voldoende ruimte voor participatie van bewoners en andere belanghebbenden. Een planprocedure waarin onderzocht wordt wat de beste oplossingen van de bereikbaarheidsproblematiek aan de oostzijde van Rotterdam zouden kunnen zijn. Hierbij moet op brede regionale schaal gekeken worden en gaat het in onze optiek niet om een binaire keuze tussen een oeververbinding oost of oost-oost.

De afgelopen twee maanden hebben ons niet er niet geruster op gemaakt dat hieraan voldaan wordt. Inderdaad de in de brief van de wethouder genoemde op maat gesprekken en werkateliers hebben plaatsgevonden. De ruimte voor inbreng van bewoners en andere belanghebbenden was echter beperkt. Creatieve ideeën en oplossingen worden genegeerd of vallen buiten de scope van het onderzoek. Door de wijze van uitnodigen was het aantal deelnemers aan de atelierssessies beperkt. De atelierssessies werden bovendien per deelgebied georganiseerd waardoor ook per deelgebied naar de oplossingen gekeken. Op zich goed voor de diepgang en betrokkenheid, echter een brede regionale aanpak bleef daardoor buiten beschouwing. Suggesties voor een integraal werkatelier waarin bewoners en professionals gezamenlijk nadenken over oplossingen is door de MIRT-organisatie afgewezen.

In onze optiek is de beschikbare informatie onvoldoende om nu al een keuze te kunnen maken tussen een oeververbinding oost of oost-oost. De oplossingen nog abstract uitgewerkt (lijnen op een kaart) en de zogenaamde “showstoppers” zijn beperkt in beeld gebracht.

En dat terwijl de plannen niet nieuw zijn. Al in 2011 is een Plan-Mer opgesteld om de milieueffecten herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor in beeld te brengen. De beoordelingen die in deze studie gedaan zijn blijven in de huidige MIRT-verkenning buiten beschouwing en zijn ook niet geactualiseerd. In een paper voor een colloquium Vervoersplanologisch speurwerk (24 en 25 november in Antwerpen¹) worden lessen getrokken uit de MIRT-verkenning Brienenoord- en Algeracorridor. Daarin wordt geconstateerd dat (citaat)

“De oplossingen zijn op een hoog abstractieniveau uitgewerkt en er is slechts een globale toets gedaan op showstoppers in deze fase. De vraag of de nieuwe oeververbindingen met complexe aansluitingen op het onderliggend wegennet technisch maakbaar, goed inpasbaar en te bekostigen zijn, is niet onderzocht. Zolang hier geen beeld van is, is er een afbreukrisico voor de oplossingsrichting die het best scoorde in deze fase.”

Deze opmerking heeft niets van zijn geldigheid verloren. Ook de huidige MIRT-verkenning geeft geen antwoord op deze vragen.

Ook wordt in de paper de vraag opgeworpen wat de houdbaarheid van de rapportages en het draagvlak voor de oplossingen is en of op een later moment de nieuwe bestuurders bij rijk, provincie

¹ Will Clerx; Gemeente Rotterdam – stadsontwikkeling, Jessica Keeterlaar; Twijnstra Gudde, Geert Draijer; Ministerie van Infrastructuur en Milieu

en gemeenten zich dan nog gecommitteerd voelen aan de behaalde uitkomsten en resultaten. Het huidige planproces geeft hierin weinig vertrouwen.

Kortom er zijn nog veel losse eindjes, die een keuze nu onmogelijk maken, ik noem er een paar:

- Er is wel gekeken naar maatregelen om de bereikbaarheid van de Algeracorridor op de korte en lange termijn te verbeteren maar ontbreekt een dergelijke studie met betrekking tot de A16, terwijl in het Plan-MER Milieueffecten herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor al sprake is van een verdiepingsslag om de mogelijkheden voor optimalisatie van de A16 passage met de aansluitingen tussen Terbregseplein en Ridderster in beeld te brengen.
- Betrouwbare verkeerstellingen waarin de vervoerstromen (auto's) zijn nog niet in de afweging meegenomen.
- In het gebiedsbod Krimpenerwaard is sprake van een uitbreiding aantal woningen (3.000-4.000) en bedrijventerreinen (42-48 hectare). Deze zullen dus nu wel in de afweging worden meegenomen. Andere plannen bijv. met betrekking tot het Rivium blijven nog steeds buiten beschouwing.
- De effecten op leefbaarheid en natuur zijn nog onvoldoende in beeld gebracht.
- Met betrekking tot de nautische veiligheid is er nog steeds sprake van onvoldoende duidelijkheid terwijl dit voor het realiseren van een brug, op beide locaties, een showstopper kan zijn.

Wij vragen dan ook om meer tijd, een zorgvuldige planprocedure waarin ruimte is voor constructieve participatie en zorgvuldig onderzoek en een transparant besluitvormingsproces. Het verzoek is dan ook om de beslismoment uit te stellen zodat meer tijd beschikbaar is voor een breed gedragen oplossing. Een zorgvuldige besluitvorming in deze fase verdient zich later terug, zodat in onze optiek er geen invloed op de doorlooptijd van de totale planvorming zal zijn.