



IMPACT OEERVERBINDING OOST-OOST-Plus

Afzender:

Vereniging Bewoners Hoge Filterweg
Hoge Filterweg 570
3063 KL Rotterdam

Aan:

Provincie Zuid-Holland,
t.a.v. het College van Gedeputeerde Staten
Postbus 90602,
2509 LP Den Haag

Kenmerk: IMP_042019_01

Datum: 25 april 2019

Betreft: Oeververbindingen regio Rotterdam

Per mail en post verzonden. Tevens kopie naar BZK / minister Olongren en
I&W / minister Van Nieuwenhuizen; wethouders en raadsleden betrokken gemeenten

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

Inwoners van de gemeenten Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard ervaren dagelijks de knelpunten in de Algra-corridor en het openbaar vervoer. We hebben ons verenigd in IMPACT Oost-Oost-plus.

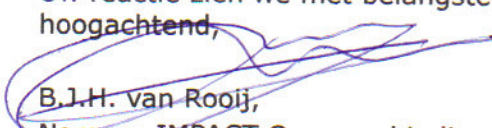
Sinds geruime tijd is er discussie over de aanleg van een oeververbinding in Rotterdam en de regio. In deze brief pleiten we ervoor een volledige MIRT-verkenning uit te voeren en niet in juli 2019 te kiezen voor één locatie. Dat alleen zorgt voor een goede regionale aanpak en voldoende participatie vóór besluitvorming. In de bijlage lichten we dit aan u toe. Wij vragen u tenslotte om hierin actief een rol te vervullen.

Wij maken ons zorgen over de kwaliteit van de adviezen tot nu toe. Er lijkt nu sprake te zijn van een bewust voorsorteren op één oplossing. We pleiten voor bredere, regionale aanpak waar zowel de verkeers- als OV problemen van Rotterdam en regio integraal worden aangepakt. In de bijlage lichten we dit nader toe. Zelfs in gesprekken met MIRT-vertegenwoordigers werd door hen aangegeven dat de huidige gegevens onvoldoende zijn om een keuze te maken voor de opties die voorliggen (Oost of Oost-Oost).

Om zinvol te participeren zal ook daadwerkelijk vóórdat besluitvormingen voor de startfase plaatsvinden de bewoners geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld moeten worden haar mening te geven. Gedurende de afgelopen tijd zijn er pré-verkenningen uitgevoerd zonder betrokkenheid van bewoners en andere betrokkenen. Het verzoek is dan ook om meer tijd in te plannen voor een goede participatie en het beslismoment voor de startfase uit te stellen zodat meer tijd beschikbaar is voor een breed gedragen oplossing. Naar onze mening is een goede voorbereiding "het halve werk" en zal de invloed op het totale tijdschema nihil zijn.

Het lijkt de bewoners dan ook gewenst dat Gedeputeerde Staten een brede regionale aanpak ondersteunt en bewaakt of actieve participatie plaatsvindt in de diverse gemeenten voordat besluitvorming tot stand komt. De groep IMPACT Oeververbinding Oost-Oost-Plus is gaarne bereid om met u in gesprek te gaan en eventueel een toelichting te geven.

Uw reactie zien we met belangstelling tegemoet en tekenen,
hoogachtend,


B.J.H. van Rooij,

Namens IMPACT Oeververbinding Oost-Oost-Plus.

Bijgaand: Nadere info

Bijlage

Waar staan we voor als IMPACT oost-oost 1.2



IMPACT OEERVERBINDING OOST-OOST-Plus

We zoeken naar een oplossing voor de grote verkeersdruk in de gemeenten Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard, inclusief een Innovatief Hoogwaardig Openbaarvervoer oplossing (I-HOV) voor Rotterdam en de regio. Deze aanpak vormt feitelijk de oplossing voor de door de minister gestelde opdracht.

Wij pleiten daarom voor aandacht voor:

1. een (multimodale) oeververbinding Oost-Oost om zo de Van Brienenoordbrug en Algra-corridor te ontlasten,
2. Parallel een verkenning naar de verbetering van het hoogwaardig openbaar vervoer in Rotterdam, met name de wijk Veranda e.o. met hoog volume OV,
3. Ruimte voor inbreng en onderzoek naar innovatieve oplossingen voor het openbaar vervoer.

Nu voorsorteren op een enkele oeververbinding zonder aandacht voor I-HOV maakt dat een goede aanpak in de breedte niet tot stand komt. In plaats van samen te zoeken naar een goede en optimale alternatieven wordt het proces gedwongen te zoeken naar een slecht compromis.

Wij hebben in de afgelopen tijd al expertise op het gebied van verkeer en maritiem geraadpleegd. Kort wat ons opvalt:

- We zien dat er rond de Oost-verbinding in de Rotterdamse raad gesproken wordt over een "tunnel voor fiets en hoogwaardig openbaar vervoer - zonder auto" & in de ambtelijke rapporten geschreven wordt over een brug met auto's, fiets en bus met positieve effecten voor woningbouw en economie.
- Een brug bij Oost is maritiem niet verantwoord.
- Zonder auto's over de Oost-verbinding wordt het knelpunt op de Van Brienenoordbrug niet opgelost, met auto's wordt Feijenoord en de Esch belast en het Kralingse plein overbelast.
- Een (snel)tram is niet meer dan een tijdelijke oplossing voor het openbaar vervoer.

Participatie van bewoners vóórat besluitvorming plaatsvindt

De meeste gemeenten melden dat het actief participeren door bewoners een essentiële voorwaarde is om tot draagvlak te komen. De Gemeente Rotterdam heeft dit nota bene in haar eigen publicaties gemeld.

Om zinvol te participeren zal ook daadwerkelijk vóórat besluitvormingen plaatsvinden de bewoners geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld moeten worden haar mening te geven. Gedurende de afgelopen tijd is een MIRT pré-verkenning uitgevoerd. Deze verkenning was niet bekend bij bewoners en andere betrokkenen.

Een goede participatie, zoals hierboven genoemd, betekent dat de besluitvorming eind juni 2019 uitgesteld dient te worden zodat de bewoners ook een serieuze mening kunnen vormen en deskundige experts kunnen raadplegen.

Naar een Regionale aanpak

Zoals de minister Van Nieuwenhuizen (minister van Infrastructuur en Waterstaat) heeft verklaard gaat het over het verkeer en het openbaar vervoer (OV) in de regio. Op dit moment zijn de meest betrokken gemeenten (Rotterdam (Veranda en Kralingen/De Esch), Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard) individueel bezig met een oplossing voor òf de Van Brienenoord / Algra-corridor, òf voor het stedelijk OV.



IMPACT OEVERVERBINDING OOST-OOST-Plus

Impact Oeververbinding Oost-Oost-Plus streeft naar een bredere, regionale¹ aanpak waar zowel de verkeers- als OV problemen van Rotterdam en regio integraal worden aangepakt.

De optie van een Oost-Oost-verbinding inclusief transferia en innovatieve OV voorzieningen (I-HOV) is dus zeer aantrekkelijk voor de gehele regio.



Introdactie van innovatie I-HOV

Met innovatief wordt bedoeld de modaliteiten, die een aanvulling zijn op de huidige metro, tram en bus. Hierbij wordt gedacht aan, in de praktijk al werkende, geautomatiseerde, elektrisch aangedreven "shuttles" die een oplossing zijn voor het OV die een milieuvriendelijke en goedkopere oplossing kunnen bieden (dus geen kinderziekten).

Naast het steeds maar grotere aantal auto's neemt ook de behoefte aan allerlei vormen van OV toe. Zo is in de wijk Veranda met haar grootschalige project Feyenoord-City grote behoefte aan meer volume van het OV. Ook de door de gemeente uitgesproken wens om "de kloof tussen Noord en Zuid" te verkleinen zal zeker worden meegenomen in onze studies en voorstellen. Aan een zgn. "metro-zuidtangent" kan op verschillende manier tegemoet gekomen worden.

Deze visie is beschreven in een positionpaper die breed verspreid is.

Samengevat wordt met een Oost-Oost verbinding veel regionaal verkeer van Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Krimpenervwaard op een betere manier afgewikkeld, wordt tevens de overvolle Algerbrug ontlast en in combinatie met innovatieve OV oplossingen worden (goedkopere) oplossing voor het OV probleem van Rotterdam en de regio geboden.

¹ Gemeente Krimpenervwaard valt daarbij nog eens onder een andere bestuurlijke regio dan de Metropoolregio, maar valt voor ons wel onder het begrip "de regio".