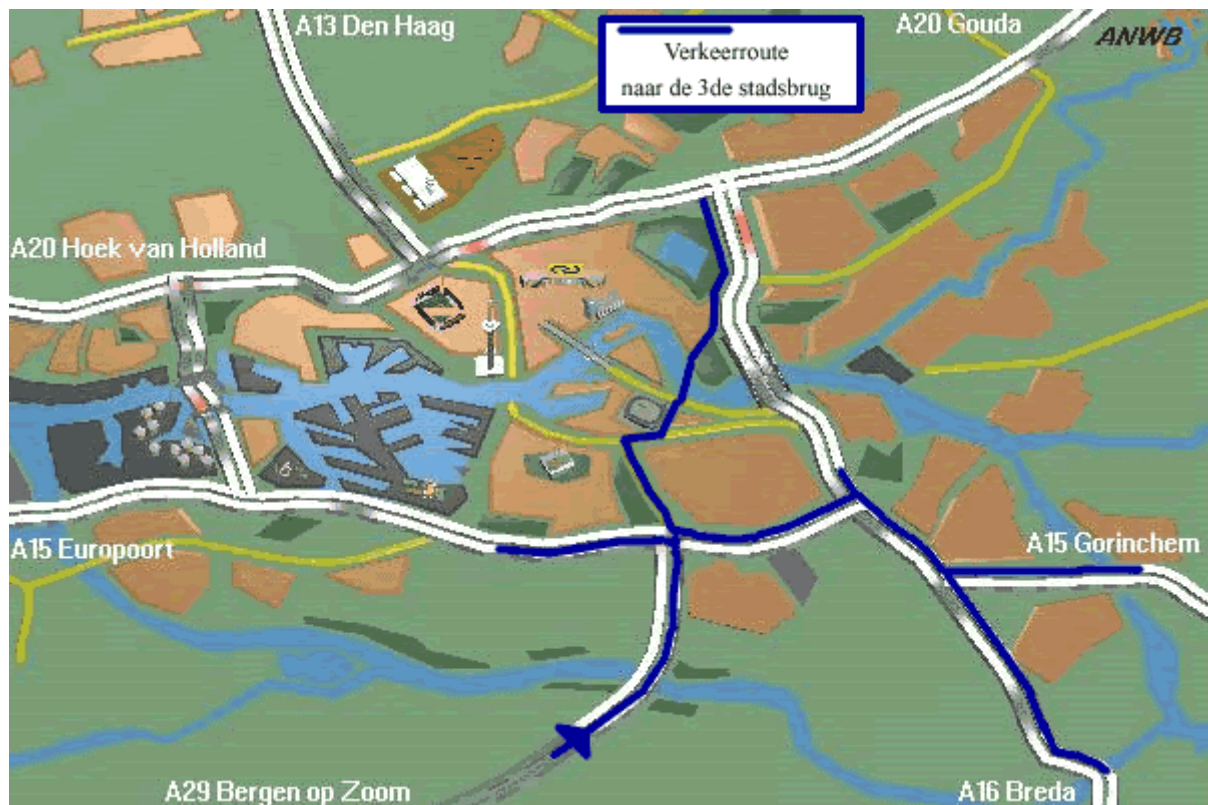


Waarom een derde stadsbrug?

Hoe dichterbij de derde stadsbrug lijkt te komen, hoe dringender het protest ertegen wordt. Althans op de noordoever. Een aantal bewonersorganisaties in Rotterdam-Oost is onlangs gaan samenwerken om de brug tussen Feijenoord en De Esch tegen te houden. De deelnemende organisaties zijn het bewonersplatform DWL-De Esch, Bewonersvereniging Kralingen-Oost, Bewonersvereniging Kralingen (tegenwoordig Stichting BVK), Bewonersplatform Alexanderpolder, VVE Tympanon, VTV Kweeklust, Bewonerscommissie Hoge Filters, VVE De Landmark en Bewonerscommissie 55+-flat Kralinger Esch. Is dat protest te begrijpen? De derde stadsbrug, die in de concept-verkenningennota staat vermeld, moet volgens sommige politici en hun achterban van verkeersdeskundigen, projectmanagers en bouwbedrijven het isolement van Zuid verder doorbreken. De vraag is echter of zo'n, ten opzichte van het stadscentrum zeer excentrisch gelegen brug, daartoe bijdraagt. Wie met het openbaar vervoer reist via die brug komt niet uit in het centrum, maar in Kralingen. De politiek verzekert de burger dat de opties over bijvoorbeeld het aantal rijstroken op de brug nog open zijn. Maar het is niet aannemelijk dat miljoenen euro's worden uitgegeven om een brug voor uitsluitend of voornamelijk het openbaar vervoer en het langzaam verkeer te bouwen.

Waarom moet die nieuwe brug juist daar komen? Na wat speurwerk vermoedt het Platform Leefmilieu Maasboulevard (PLM) het antwoord in de groeiende druk van het autoverkeer op de A16. Automobilisten die de A16 volgen vanuit de richting Breda, Hendrik Ido Ambacht, Dordrecht of de A15 vanuit de richting Gorinchem of Europoort en verder noordwaarts willen richting Delft, Den Haag of richting Gouda, Utrecht veroorzaken een totaal dichtgeslibde A16 over een afstand ver vóór de Brienenoordbrug tot aan het Terbregse Plein en de daarop aansluitende A20. Die file kost niet alleen veel tijd en geld maar zal bedrijven kunnen besluiten om zich niet langs de A20 bij Rotterdam te vestigen. De plannen voor 117.000 m² kantoorruimte op Kralingse Zoom bijvoorbeeld komen in gevaar, omdat dat knooppunt nu al moeilijk bereikbaar is.

De 3^{de} stadsbrug kan een schakel vormen in een verbinding die het overbelaste deel van de A16 ontlast. Wie de kaart erbij neemt, ziet als het ware de contouren van die verbinding al voor zich.



Automobilisten die vanaf de A15, vanaf Europoort en Gorinchem, vanaf de A29 (Vaanplein) en de A16 naar Gouda/Utrecht of Delft/Den Haag willen, kunnen ook kiezen voor de afslag Lombardijen op de A15. Via de Randweg kiezen zij op de kruising met de Spinozaweg de Smeetlandse Weg en de Olympiaweg om vervolgens bij de Stadionweg de derde stadsbrug op te rijden. Via een stuk over de Smeetlandse Dijk en de Kralingse Zoom rijden zij op een parallelweg langs de A20 richting Terbregse Plein. Het nieuwe ziekenhuis Medisch Centrum Rijnmond-Zuid krijgt natuurlijk vanaf de A15 een ruime toegangsweg. In betrekkelijk korte tijd kan de autoverbinding tussen dat Medisch Centrum en de 3^{de} stadsbrug worden verruimd. Het (doorgaand) verkeer naar de 3^{de} stadsbrug zal daar dankbaar gebruik van maken. Kijken we vanuit de noordkant naar die route, dan zullen in de spitsuren vele automobilisten gebruik kunnen maken van deze route door de stad om files op de A16 te ontwijken. Ziedaar een sluiproute voor de A20 door de stad voor het doorgaand autoverkeer. De gemeente heeft ten koste van het leefklimaat in de stad een fileprobleem aangepakt dat de rijksoverheid liet liggen.

Voor de automobilisten zal die verbinding echter net zo'n obstakel worden als de huidige A15. Het autoverkeer naar en van Rivium of Capelle a/d IJssel loopt nu al vast op de A15 en op het Kralingseplein. De verkeersophopingen op die plaatsen zullen nog verder toenemen als de Capelse nieuwbouwwijk Fascinatio en het nieuwe deel van bedrijvenpark Rivium volstromen. De bereikbaarheid van Rivium en de hele verkeersafwikkeling op het Kralingseplein worden door een 3^{de} stadsbrug verder bemoeilijkt.

Wat die verbinding voor de bewoners in de aangrenzende wijken betekent, laat zich raden. Nu al ligt het hele gebied onder een deken van lawaai. Berekeningen voor de plannen Knooppunt Kralingse Zoom hebben al aangetoond dat de luchtvervuiling en overige milieubelasting de bestaande normen gaat overschrijden. De aanleg van de derde stadsbrug doet daar nog eens een schep bovenop door het aanzuigen van autoverkeer. Ook dit plan lijkt een nieuwe aanslag op de leefbaarheid van het hele zuid-oost gebied van de stad. Waarom niet eens gekeken naar een verkeersbeleid zoals dat door het PLM in hoofdlijnen is weergegeven? (Zie hiervoor <http://home.hccnet.nl/j.aart>).

Het protest lijkt tot nu toe afkomstig van bewoners bij en rond het aanlandingspunt op de noordoever. Kan Rotterdam-Zuid met een gerust hart de komst van deze brug tegemoet zien? Voor een antwoord op deze vraag eerst maar eens een toelichting. De laatste jaren is in Rotterdam-Zuid voortvarend gebouwd. Volgens de concept-verkenningnota *Parkstad* moet ook nog het terrein ten zuiden van de Kop van Zuid plus het aangrenzende gebied van het NS-station Zuid op de schop. Daarmee is aan de bouwplannen voor Zuid nog geen einde gekomen. Naast het NS-station Lombardijen zal een grootschalig Medisch Centrum Rijnmond verrijzen (MCR). Deze en andere plannen moeten de werkgelegenheid in zuid versterken en het isolement van de linker maasoever nog verder doorbreken. Dan zullen ambtenaren en politici roepen dat de linker maasoever weer 'op de kaart is gezet'. Wat heeft dat met de derde stadsbrug te maken? U voelt de bui al hangen. Onlosmakelijk verbonden met plannen voor herstructurering en het vergroten van werkgelegenheid is een toename van de automobiliteit. Via de nieuwe brug kan de A15 vermeden worden. Automobilisten die in Rotterdam-Zuidoost moeten zijn, rijden via de 3^{de} stadsbrug door de stad. 's Avonds rijden zij dezelfde weg terug om de A16 te vermijden. Moet er dan in Zuid-Oost niet meer gebouwd worden? Dat bouwen zal doorgaan. Waar echter veel aandacht voor moet komen, zijn oplossingen voor de toenemende (auto)mobiliteit. Zonder flankerend verkeersbeleid zal het leefklimaat in de stad ernstig aangetast worden door de groei van doorgaand autoverkeer, door het woon-werkverkeer richting zuid via de 3^{de} stadsbrug en vanuit de Drechtsteden, door het aantal autoritten van en naar het centrum. Maar de stadswegen en het centrum zijn nu al overbelast. Bestaande oeververbindingen als de Maastunnel en de Maasbruggen als ook hun smalle toegangswegen, zoals de Strevelsweg en de 2^{de} Rosestraat, kunnen de toestroom van auto's niet verwerken. Het verruimen en aanbrengen van autowegen in en dwars door de stad zal het woonklimaat van de stad nog onaantrekkelijker en ongezonder maken. Nog meer dan nu worden straten en pleinen toegesneden op verkeerspleinen en kruisingen, in plaats van buitenruimtes met groen waar burgers kunnen wandelen en verblijven. Wie wil wonen in een gebied waar verkeersriolen als het maastunneltracé, en verkeersstromen richting de drie bruggen de stad doorsnijden?

Een leefbare stad vereist een aangepast verkeersbeleid

Het valt het op dat in Zuid het oostelijk stadsdeel, vergeleken met het westelijk deel, van metroverbindingen is verstoken. Dit klemmt temeer daar ten zuidoosten van Rotterdam in de Drechtsteden voldoende reizigerspotentieel te vinden is. Want de A15, A16 en A29 kampen een groot deel van de dag met files. De rijkswegen rond de stad slibben steeds verder dicht, omdat het aantal automobilisten dat dagelijks Rotterdam aandoet nog steeds stijgt. Een snelle en comfortabele metroverbinding richting Ridderkerk kan een hoogwaardig reisalternatief vormen voor reizigers voor het NS-intercitystation Lombardijen en voor het toekomstige ziekenhuis bij dit station. De geplande grote parkeervoorziening bij dit ziekenhuis zal de congestievorming in deze gevoelige omgeving alleen maar bevorderen.

Terwijl een metroverbinding naar Spijkenisse zijn nut bewijst en tramlijn 20 in korte tijd een grote populariteit verwierf, blijft Ridderkerk e.o. op de auto aangewezen. Want er is nauwelijks een alternatieve reismogelijkheid voorhanden. Het lijkt de hoogste tijd om het metroplan richting Drechtsteden nieuw leven in te blazen, maar dan wel aangevuld met een transferium om het autoverkeer naar het stedelijk gebied van Rotterdam op te vangen. Een transferium van 6.000 plaatsen bij het knooppunt Ridderkerk biedt automobilisten de keuze om op comfortabele, snelle en milieuvriendelijke wijze door het openbare vervoer te worden 'opgehaald'. Het zal een stap verder zijn in de richting het Rotterdamse metronet tot andere stedelijke gebieden rond Rotterdam uit te breiden. Die stap ontnemt voorstanders van het

automobilisme het argument om een 3de stadsbrug te voorzien van 4 rijstroken voor gemotoriseerd verkeer.

Dr. J.C. van Aart