

### *Rhijnspoorkade, een voorbeeld van (mis?)management*

In juni 1999 keurde de deelraad een plan goed voor een herinrichting van de Rhijnspoorkade. Kosten ruim 1 miljoen gulden. Volgens het raadsvoorstel IP Maasboulevard dd. 11-5-99, p. 3 was het doel van het project om van de Rhijnspoorkade een recreatieve route voor langzaam verkeer te maken (autovrij maken, asfalteren en bankjes plaatsen). Zowel bestuur als bewoners onderschreven de veronderstelling dat van de recreatieve functie niets terecht zou komen. Wanneer de kade, zoals alle straten in het gebied Struisenburg, een prooi zou worden van automobilisten. Na de bestuurlijke vaststelling van het InrichtingsPlan zouden dan ook een aantal bijbehorende verkeersbesluiten worden vastgesteld. Op 30 juni 1999 beloofde het DB tijdens een informatieavond dat er in september van dat jaar in overleg met bewoners en ondernemers een parkeerregeling voor de Rhijnspoorkade zou komen.

Ruim twee jaar later, in juli 2001, is van de asfaltering voor het fietspad, het autovrij maken en het vaststellen van verkeersbesluiten niets terecht gekomen. De Rhijnspoorkade heeft veel geld gekost, maar is geen recreatieve route geworden. Het toelaten van parkeren op de Rhijnspoorkade is een oorzaak van de mislukking. Wie op één van de bankjes plaats neemt, zit ingeklemd tussen naar brandstof stinkende auto's. De Rhijnspoorkade is vanuit de wijk voor wandelaars moeilijk te bereiken. De Maasboulevard vormt een enorme barrière. De twee oversteekplaatsen over de Maasboulevard liggen honderden meters uit elkaar. De trappen van Rhijnspoorkade naar de Maasboulevard zien er niet uit en bevinden zich op flinke afstand van elkaar. Volgens de tekening zouden er twee trappen bijgebouwd worden. Maar die hebben het verder gebracht dan het papier.

Een andere oorzaak is de enorme verkeersdruk op de Maasboulevard. Wie gaat er in de stank en herrie lopen of zitten? Zonder maatregelen om de intensiteit van het autoverkeer op de Maasboulevard te verminderen is een verblijf op de Rhijnspoorkade onaangenaam en ongezond door het veel te hoge verkeerslawaai, 60-70 dB(A), en de luchtvervuiling van de Maasboulevard. In het rapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard* (december 1999) heeft het PLM erop gewezen dat bewoners langs die weg tot ver in de straten daar omheen een verhoogd gezondheidsrisico lopen door een te hoge geluidbelasting en gevaarlijke concentraties stoffen zoals benzeen en 'fijn stof'. Maatregelen of zelfs maar initiatieven om die verkeersdruk te verminderen zijn niet genomen. In het rapport *Tijd voor een ander verkeersbeleid* (oktober 1999) heeft het PLM aangewezen dat de Maasboulevard kan dienen als speerpunt voor een integraal verkeersbeleid. Een aangepast flankerend beleid en een gefaseerde reconstructie van de Maasboulevard kan op termijn het gemotoriseerde verkeer op de Maasboulevard terug dringen en het aanzien van dit deel van de maasoever verbeteren. De herinrichting van de Rhijnspoorkade om de rivieroever een recreatieve functie te geven zou een eerste stap in die richting zijn. Het moet toch mogelijk zijn om van de hele maasoever, te beginnen bij de Boompjes tot en met de Oude Plantage, een aaneengesloten wandelgebied te maken.

Het uitblijven van parkeermaatregelen op de Rhijnspoorkade heeft voor een flinke kapitaalvernietiging gezorgd. Het ingenieursbureau van de gemeente had een parkeerpiramide besteld maar mocht die van de deelgemeente niet plaatsen. Door het ontbreken van een rij- en parkeerverbod op de Rhijnspoorkade zijn regengoten, bestrating, markeerpaaltjes en zitbanken kapot gereden en vertoont het wegdek spoorvorming. Alleen het herstellen van de regengoten loopt al tegen de f 60.000,-. De totale schade is een ingenieur van dS+V al begroot op een slordige half miljoen gulden. Gepoogd wordt de verspilling van geld van de burgers te verdoezelen door de mededeling dat de schade aan de regengoten en de bestrating niet door technici van Gemeentewerken is voorzien. Die technici konden inderdaad niet voorzien dat in tegenstelling tot de afspraken de bestrating geteisterd zou worden door autoverkeer.

De Rhijnspoorkade is nu een troosteloze parkeerplaats, met kapot gereden bestrating en vernielde ziteenheden.

***Een evaluatie samen met de bewoners heeft nooit plaats gevonden.***

*Terug naar Af*

In een brief van 2 juli 2001 worden bewoners(groepen) en andere belangstellenden verrast met een schrijven van de deelgemeente, kenmerk 01/04345. De brief deelt de geadresseerden mee dat er geen parkeerregeling voor de Rhijnspoorkade komt en dat de schade hersteld wordt. Sterker nog, uit de brief blijkt dat het wegdek geschikt wordt gemaakt voor autoverkeer. De redenen die worden aangevoerd zijn tot drie terug te voeren. Verkeersluw maken van de kade door afsluiten of invoeren van betaald parkeren zou veel nadelen opleveren voor de aanwezige ondernemers en instellingen in het gebied. De parkeerdruk in de omliggende woonbuurten zou extra toenemen. Als bijkomend argument wordt nog genoemd dat slechts een beperkt aantal wandelaars de Rhijnspoorkade bezoekt, die bovendien - volgens de brief tenminste - weinig last lijken te hebben van de aanwezige auto's.

Wie de situatie ter plaatse kent, zal die laatste twee 'argumenten' snel als hoopvol gissen typeren. De deelgemeente belooft een recreatieve route voor wandelaars en fietsers, maakt die route niet af, deelt dan mee dat er maar weinig wandelaars en fietsers van die 'recreatieve route' gebruik maken en gebruikt dat als een excuus om de recreatieve route dan maar niet te voltooien. Ook de opmerking dat bij een parkeerverbod op de Rhijnspoorkade de parkeerdruk in de aangrenzende woongebieden nog hoger zou worden, is een kandidaat voor die categorie argumenten. Nu al lopen 's morgens alle parkeerplaatsen in het gebied vol. Wanneer nog meer auto's in de buurt willen parkeren, kan de parkeerdruk alleen hoger worden als auto's gestapeld worden.

De gang van zaken rond dit project laat opnieuw zien dat de mening van vele bewoners er niet toe doet. Zonder verder overleg met de bewoners wordt dit project gestopt. Onder het motto: de politiek beslist, worden burgers getraceerd op een politiek dictaat waar een afgewogen keuze vereist was. Het schrijven van de deelraad aan enkele bewonersverenigingen over de nieuwe plannen met de Rhijnspoorkade is gedateerd 2 juli 2001. Op 11 juli 2001 vond de behandeling van de nieuwe plannen in de raadscommissie plaats. In een brief gedateerd 5 juli 2001 deelt het Dagelijks Bestuur mee dat het met enkele bewonersgroepen 'een wandeling door uw wijk' zal maken met o.a. het doel 'kennis te maken' en 'te horen of er leuke ideeën in uw wijk zijn om de leefbaarheid nog verder te verbeteren'. Nog afgezien van de aanspreektoon die afkomstig lijkt van de peuterspeelzaal, is de hele gang van zaken weer een staaltje kromcommunicatie van de zijde van dit Dagelijks Bestuur.

De bewoners(verenigingen) hopen dat de deelraad nog eens zorgvuldig kijkt naar de gevolgde procedures. Zonder verder overleg de wensen van bewoners opzij schuiven is niet de manier om de kloof tussen politiek en burgers te verkleinen. Ook de kwaliteit van het genomen besluit lijkt aan een nadere analyse toe. Het vinden van een oplossing in samenspraak met bewoners(verenigingen), de belanghebbende ondernemers en instellingen met ondersteuning van een verkeerskundige, lijkt een voor de hand liggende weg. Flankerend beleid van de (deel)gemeente moet erop gericht zijn om klanten en personeel van bedrijven en instellingen alternatief vervoer te bieden. Voor een instelling als het havenziekenhuis zal maatwerk in de parkeervoorzieningen nodig zijn. De deelraad heeft het project nu op de lange baan geschoven met het verhaal dat eerst maar eens moet worden afgewacht wat de gemeente elders doet met de maasoevers en het parkeerbeleid. Kortom, een bekende politieke oplossing om dit mislukte project te begraven en de gemaakte kosten bij te schrijven op de rekening Bestuurlijke Blunders.

Dr. J.C. van Aart

Tel. 010-4531868

E-mail: [j.aart@hccnet.nl](mailto:j.aart@hccnet.nl)

A. Rief, Ing.

010-4522864

[riefPLM@wish.net](mailto:riefPLM@wish.net)

Deze tekst maakt deel uit van het artikel Logboek Struisenburg. Op de Website

<http://home.hccnet.nl/j.aart> staat via de schakeling (hyperlink) *verschenen publicaties* een overzicht van de tot nu verschenen rapporten van het PLM.