

Kernpunten van de nota: Boulevard of Verkeersriool?

Aanleiding voor deze nota

Op 6 januari 1999 heeft de deelraad Kralingen-Crooswijk een plan toegelicht voor een herinrichting van de Maasboulevard. Als onderdeel van dat plan komt de noordelijke rijstrook zo'n 4 á 5 m dichterbij de woningen te liggen. Het verleggen van die rijstrook staat dwars op de wensen van bewoners die in brieven, gesprekken en een onderzoeksrapport¹ hebben gewezen op de hoge milieubelasting door het gemotoriseerd verkeer. Door het verleggen van de noordelijke rijstrook worden de gezondheidsrisico's nog hoger. Het plan staat ook haaks op de voornemens van de gemeente om het gemotoriseerd verkeer uit de stad te weren.

Te hoge gezondheidsrisico's

Berekeningen door overheidsdiensten hebben uitgewezen dat op en langs de Maasboulevard een te hoge geluidbelasting en gevaarlijke concentraties stoffen voorkomen zoals benzeen en 'fijn stof'. In het onderzoeksrapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard* (juni 1998) wordt aangewezen waar de berekeningen van de milieubelasting door de overheid ernstige tekortkomingen vertonen. Door die tekortkomingen geven de uitkomsten een te rooskleurig beeld van de werkelijke situatie. De bewoners zijn veroordeeld tot groter gevaar voor hun gezondheid, dan de uitkomsten doen vermoeden.

In de ban van het marktdenken

Er bestaan plannen om langs de maasoevers massale evenementen en festivals te organiseren die grote aantallen mensen van buiten Rotterdam zullen aantrekken. Behalve de overlast op werkdagen door het personen- en goederenvervoer zal de Maasboulevard dan ook in weekenden tot ver in de kleine uurtjes dienen om alle recreanten in bussen, personenauto's, motorrijwielen, scooters en brommers naar en van de toeristische evenementen te vervoeren. Die plannen zijn strijdig met het voornemen van de gemeente om de toegankelijkheid voor het gemotoriseerd verkeer naar de stad in te perken.

Communicatie met de bevolking

Dit deel van deze nota zet uiteen dat de procedure die de overheid bij het presenteren van het inrichtingsplan heeft gevolgd, niet getuigt van respect voor de betrokken burgers.

Naar een duurzame oplossing

In brede kring van deskundigen groeit de overtuiging dat het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk uit de stad geweerd moet worden. In de bureauladen van de gemeentelijke overheid bevinden zich studies voor een verkeersbeleid dat steunt op twee pijlers:

- terug brengen van de intensiteit op toegangswegen zoals de Maasboulevard en
- tegelijkertijd treffen van maatregelen om een snelle en gemakkelijke toegang van mensen en goederen van en naar de stad te verzekeren.

Die maatregelen kunnen gefaseerd worden uitgevoerd. Ze maken een reconstructie van de Maasboulevard mogelijk die het aanzien van dit deel van de maasoevers verbetert.

Samenstelling en redactie: Dr. J.C. van Aart
Platform Leefmilieu Maasboulevard²

Rotterdam, 15 maart 1999.

¹ In juni en juli 1998 hebben bewoners het rapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard* (juni 1998) naar verschillende gemeentelijke diensten en naar de verantwoordelijke politici in de gemeente en deelgemeente gestuurd. Op dat rapport is nog nimmer een antwoord gekomen.

² Het Platform Leefmilieu Maasboulevard is aangesloten bij de Zuid-Hollandse Milieufederatie.

Boulevard of Verkeersriool?

Te hoge gezondheidsrisico's

De verkeersstroom over de Maasboulevard, de Boompjes en het tunneltracé heeft dit deel van de maasoever al gedegradeerd tot een stinkend en lawaaiig verkeersriool. Wie weet dat een weg met per richting twee rijstroken hoogstens zo'n 35.000 motorvoertuigen per etmaal zonder grote problemen kan verwerken, is niet verrast door die verpaupering. Want volgens opgave van de Dienst Gemeentewerken, afd. Milieubeleid maken per etmaal zo'n 45.000 motorvoertuigen gebruik van de Maasboulevard. Eigen tellingen en berekeningen over de eerste helft van 1998, gecorrigeerd voor de files, leren dat een etmaalintensiteit van 47.000 de werkelijke situatie dichter benadert. Het gevolg laat zich raden. Berekeningen door overheidsdiensten hebben uitgewezen dat op en langs die weg een te hoge geluidbelasting en gevaarlijke concentraties stoffen voorkomen zoals benzeen en 'fijn stof'. Te veel lawaai heeft gevolgen voor het lichamelijk en geestelijk functioneren die vergelijkbaar zijn met die van een ziekte. Voor stoffen als benzeen en fijn stof houdt elke concentratie een gezondheidsrisico in. De bezorgdheid van de bewoners wordt niet minder als in een onderzoeksrapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard* (juni 1998) wordt aangewezen waar de berekeningen van de milieubelasting door de overheid ernstige tekortkomingen vertonen. Door die tekortkomingen geven de uitkomsten een te rooskleurig beeld van de werkelijke situatie. De bewoners zijn veroordeeld tot groter gevaar voor hun gezondheid, dan de uitkomsten doen vermoeden. Dat rapport is gestuurd naar diverse landelijke en gemeentelijke overheden en instanties, politie en andere diensten en instellingen. Het onderzoeksrapport is - evenals deze en vorige nota's - een herhaald beroep op de verantwoordelijke instanties om de vervuiling door de verkeersstromen terug te dringen.

Op 6 januari 1999 heeft de deelraad Kralingen-Crooswijk een plan toegelicht voor een herinrichting van de Maasboulevard. Als onderdeel van dat plan komt de noordelijke rijstrook zo'n 4 á 5 m dichter bij de woningen te liggen. Het verleggen van die rijstrook staat dwars op de wensen van bewoners die in brieven, gesprekken en rapporten hebben gewezen op de hoge milieubelasting door het gemotoriseerde verkeer. Door het verleggen van de noordelijke rijstrook worden de gezondheidsrisico's nog hoger. Het plan staat ook haaks op de voornemens van de gemeente om het gemotoriseerd verkeer uit de stad te weren.

In de ban van het marktdenken?

In publicaties van recente datum worden plannen ontvouwd om de stad een beter imago te geven. De brochure *Meer stad, meer toekomst* (september 1998) bijvoorbeeld spreekt over het eigen karakter dat de stad aan de maasoever ontleent. Op dinsdag 24 november 1998 ging de gemeenteraadscommissie Ruimtelijke Ordening akkoord met het project *De rivier centraal*. Dat project heeft als doel de maaskades meer in te richten voor toerisme en recreatie. In dat plan hebben de dienst Stedebouw en Volkshuisvesting (dS+V) en het Ontwikkelingsbedrijf (OBR) het toeristisch-recreatieve aspect ingevuld voor het gebied tussen de Müllerpier en Tropicana. In die rapporten wordt Rotterdam graag getypeerd als *Manhattan aan de Maas*, en wordt een beeld geschetst van bruisende maasoever waar massale evenementen en festivals grote aantallen mensen van buiten Rotterdam aantrekken.

Het inrichtingsplan voor de Maasboulevard doet vrezen dat deze weg moet dienen als belangrijke in- en uitvalsweg naar de voor toerisme en recreatie aantrekkelijk gemaakte gebieden. Het lijkt geen toeval dat in de genoemde rapporten gesproken wordt over het weren van het *niet-gewenste* verkeer en niet over weren van het *recreatieve* verkeer. Behalve de overlast op werkdagen door het personen- en goederenvervoer zal de Maasboulevard nu ook in de zomerperiode en met name in de weekenden tot ver in de kleine uurtjes dienen om alle recreanten in bussen, personenauto's, motorrijwielen, scooters en brommers naar en van de toeristische evenementen te vervoeren. Een eerste stap op die weg is de aanleg van een evenemententerrein op de Westzeedijk.

De Maasboulevard vormt nu een verbindingsschakel tussen de verkeersstromen in de stad en woongebieden als Alexanderpolder, Ommoord, Prinsenland, Capelle a/d IJssel en Krimpen a/d IJssel. Verkeer van en naar die plaatsen en het centrum perst zich o.a. via de Maasboulevard de stad in en er weer uit. Het inrichtingsplan dat de deelraad op 6 januari 1999 aan de bewoners

voorlegt, wijst uit dat het gemotoriseerd verkeer via de Maasboulevard gemakkelijker dan nu de binnenstad kan bereiken en verlaten. Voor de Maasboulevard is dus niet gekozen voor indammen van het verkeer maar accentueren van de functie van hoofd- en verzamelweg. Die keuze staat in schril contrast met het idee om de toegankelijkheid voor het gemotoriseerd verkeer naar de stad drastisch in te perken. Nog meer dan nu zal het verkeer dat de Maasboulevard opstroomt, vastlopen in de fuik van de binnenstad.

Schijndemocratie

De manier waarop de deelgemeente het overleg met de bewoners heeft gevoerd verdient geen schoonheidsprijs. In een aankondiging gedateerd 23 december 1998 ontvangen de betrokken bewoners een uitnodiging voor een *informatiebijeenkomst voor de [!] inrichtingsplan van de Maasboulevard*. Navraag van bewoners bij de deelgemeente in de laatste dagen van 1998 en de eerste dagen van 1999 leert dat die plannen nog niet officieel ter inzage liggen. Pas op die info-avond wordt de aanwezigen een bulletin uitgereikt, gedateerd januari 1999, waarin de verdere procedure voor de besluitvorming wordt genoemd. Op die avond krijgen de aanwezige bewoners te horen dat er geen inspraakavond zal komen. Enkelen spreken daar hun verwondering over uit, omdat de tekeningen niet eerder ter inzage hebben gelegen en de informatiebijeenkomst niet als inspraakprocedure is aangekondigd. Maar de betreffende portefeuillehouder volstaat met de opmerking dat die procedure al jaren gevolgd wordt. Op de info-avond krijgen de burgers te horen dat bij het werken aan de zuidelijke rijbaan al rekening is gehouden met de reconstructie van de noordelijke rijbaan. Zonder de bewoners daarover in te lichten werd die zuidelijke rijbaan in 1998 voorzien van een fietspad voor 2-richtingverkeer, zodat het fietspad aan de noordzijde kan vervallen. De agenda voor de info-avond ruimt als sluitpost een half uur in voor *Vragen en reacties van belangstellenden*. Deze hele handelwijze van de overheid ruikt naar schijndemocratie: een bijna onomkeerbaar gemaakt besluit wordt nog even ter discussie gesteld.

Een drijfveer van de overheid om dit plan zo slordig door de vereiste procedures te jagen is af te leiden uit het bulletin van januari 1999. Want volgens dat bulletin moet de herinrichting van de Maasboulevard klaar zijn voor het 'EK 2000' en 'Rotterdam Culturele hoofdstad 2001'. Tijdens de presentatie van het inrichtingsplan wordt de spanning even opgevoerd door de mededeling dat vele wensen van de burgers vervuld zullen worden. Zou dan toch het verleggen van de Maasboulevard dichters langs de huizen gepaard gaan met een verbetering van het leefmilieu? Het verrassingspakket blijkt te bestaan uit het poten van bloembollen in de middenberm en het plaatsen van vlaggen op hoge masten elders langs de weg. Een bijna homerisch gelach vrolijkt de avond even op. Verwachten de verantwoordelijke politici echt dat de burger applaudiseert, wanneer hem knollen voor citroenen worden opgedist?

Op vragen van de bewoners of de geluidbelasting en luchtvervuiling dan niet toeneemt, is het antwoord dat de gemeente dat nog eens zal narekenen. Die toezegging hoort thuis in het rijtje loze beloften, wanneer dat narekenen gebeurt met het rekenmodel waaraan zoveel tekorten kleven. De uitkomst en conclusie staan dan al vast: niets aan de hand, probeert u maar rustig te slapen.

Deze manier van communiceren van de overheid wekt de indruk dat zij de bewoners niet serieus neemt. Politici en bestuurders staan tegenover burgers die zolang mogelijk in onwetendheid zijn gelaten. Vragen van burgers aan de overheid in brieven, rapporten en tijdens inspraakavonden worden meestal te laat of in het geheel niet beantwoord. De weinige antwoorden die zij ontvangen staan vol bureaucratenproza, met afweerformules die variëren van *Er is niets aan de hand want de bestaande normen worden niet overschreden* en *We kunnen van de stad geen museum maken*, tot *Er is geen geld* en *Dit is lokaal niet op te lossen, hier is een landelijke aanpak vereist*.

Naar een duurzame oplossing

In brede kring van deskundigen groeit de overtuiging dat het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk uit de stad geweerd moet worden. In de bureauladen van de gemeentelijke overheid bevinden zich al studies voor een verkeersbeleid dat steunt op twee pijlers:

- terug brengen van de intensiteit op toegangswegen zoals de Maasboulevard en

- tegelijkertijd maatregelen treffen om een snelle en gemakkelijke toegang van mensen en goederen van en naar de stad te verzekeren.

Deze kernpunten vinden we terug in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan van de landelijke overheid dat in 1999 openbaar wordt. Dat plan noemt de tijd rijp om het niet-noodzakelijk autoverkeer uit de binnensteden te weren. In het raam van een dergelijk beleid past een reconstructie die de Maasboulevard meer waarde geeft dan een aanslag op de gezondheid van bewoners, een verkeersriool en een werkterrein van drugsrunners.

Maatregelen op korte termijn

- Wat moet er gebeuren met dit inrichtingsplan? Dat wordt terug gebracht tot enkele op korte termijn noodzakelijke herstelwerkzaamheden. Daaronder valt het asfalteren met een geluiddempende toplaag van de noordelijke rijbaan. Op enkele plaatsen worden bovendien maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Te denken valt aan het aanpassen van enkele kruispunten en het waar nodig aanbrengen van een smalle en doeltreffende middenscheiding. In elk geval moet ter hoogte van het Shell-tankstation de middenscheiding enkele meters doorlopen zodat auto's daar niet meer kunnen keren. Ook noodzakelijk is het aanbrengen van elektronische apparatuur (bijvoorbeeld 'lussen' in het wegdek) om met een lik-op-stuk beleid de voorgeschreven maximum snelheid te handhaven. De neiging om te hard te rijden kan worden tegen gegaan door de linker rijstrook op beide weghelften 3 in plaats van 3,50 m te maken. De verkeersveiligheid komt niet in gevaar. Het terug brengen van de breedte wekt de indruk dat de rijstrook eigenlijk te smal is om hard te rijden. De ruimte die ontstaat, ongeveer een meter, kan gebruikt worden om de bestaande middenberm te verbreden. Een afscheding met de andere weghelft voor het tegemoet komend verkeer is dan mogelijk.
- Elk initiatief om de intensiteit van het verkeer op de Maasboulevard te verminderen moet krachtig worden ondersteund door aanvullende maatregelen. *High Speed Ferry (HSF)* en de *Waterbus* gaan na de zomer met zes catamarans snelle bootverbindingen tussen de Drechtsteden opzetten³. De *Fast Ferry* brengt de reiziger bijvoorbeeld in een halfuur van Dordrecht naar de voet van de Erasmusbrug. Om de kans op succes voor dit alternatief voor de auto zo groot mogelijk te maken, moeten dienstregelingen van de waternverbindingen en van tram, bus en metro op elkaar worden afgestemd. Na een periode van proefvaarten, start de dienstregeling in de tweede helft van oktober 1999. De *Fast Ferries* moeten na drie jaar dagelijks zo'n vijftienhonderd reizigers vervoeren. De tarieven zijn vergelijkbaar met andere vormen van openbaar vervoer. Een enkeltje gaat f 6,50 kosten, een retourtje 11 gulden. Ter vergelijking voor een retour Rotterdam CS-Dordrecht moet de treinreiziger 10,75 gulden neertellen. Ten behoeve van de fast ferry in Ridderkerk wordt naast bedrijventerrein De Schans een transferium voor openbaar vervoer aangelegd. Doordeweeks overdag onderhoudt de fast ferry een halfuursdienst naar Dordrecht en hartje Rotterdam. 's- Avonds en in het weekeinde wordt een uurdienst onderhouden.. Vanaf de snelwegen wordt het transferium aangekondigd door middel van 'drips', wat staat voor dynamische reisinformatie-panels, die boven de rijbaan worden aangericht. Het transferium biedt parkeerruimte aan 150 auto's. Ook komt er een overdekte fietsenstalling. Maar de fiets kan ook mee op de boot. Watertaxi Wilhelmina BV., verbonden aan Hotel New York wil een uitgebreid net van watertaxi's opzetten. Het vaargebied omvat de Maas, de havens enloopt van Capelle aan den IJssel tot aan het Vlaardingse Hoofd. De gedachten gaan uit naar tenminste 40 opstapplaatsen. De proefsteiger aan de Boompjeskade naast het Maastheater, is speciaal voor een watertaxi ontworpen. De opstapplaatsen komen in principe in de buurt van knooppunten van openbaar vervoer, of dicht bij het centrum. De waterbussen moeten na verloop van enkele jaren zo'n 4500 reizigers vervoeren. De waterbus werkt met een geowne strippenkaart. Wie vervoer wil, moet dat telefonisch bestellen. Het is ook mogelijk vaste afspraken te maken, bijvoorbeeld door een bedrijf dat

³ *High Speed Ferry* heeft van de Provincie een concessie voor acht jaar gekregen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat draagt 13 miljoen bij. Zie *De Volkskrant* van maandag 11 januari 1999.

elke dag een aantal werknemers op een bepaald tijdstip vervoerd wil hebben. (Bron: *De Havenloods*, donderdag 29 juli 1999, jg. 48, nr. 20, p. 1).

- Vanaf de rijksweg A16 kan de toegang tot het transferium aan de Kralingse Zoom worden verbeterd. Vanaf de snelweg moet de automobilist zonder oponthoud door stoplichten en omleidingen het transferium kunnen bereiken. Snelle en gemakkelijke toegang tot dat transferium heeft prioriteit boven de auto's die de stad in willen. In de spitsuren wordt een toeritdosering gehanteerd voor auto's die de stad in willen. Die dosering geldt niet voor auto's die op weg zijn naar het transferium. Een toeritdosering vanaf de stad naar de snelweg, zoals dat is gebeurd naar de A20, is het paard achter de wagen. Want dan staan rijen auto's met draaiende motor te wachten om per toerbeurt de rijksweg op te kunnen. Het uitgangspunt moet zijn, met de auto moeilijk de stad in, gemakkelijk eruit. Wie de stad in wil, moet dat op een andere gemakkelijker manier kunnen doen dan met de auto.
- De *Strategienota Stedelijk Parkeerbeleid* die op 2 juli 1998 door de gemeenteraad van Rotterdam is vastgesteld, lijkt op conclusies van de al aanwezige studies voort te borduren. Het gebruik van de auto van, naar en in de stad wordt terug gedrongen door de omvang van het gebied voor betaald parkeren te vergroten. Een eerste stap is gezet door vanaf 2 augustus 1999 in het gebied van 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan tot aan Goudsesingel en Oostplein, en van de spoorbaan tot aan de Maas van zondag tot en met maandag betaald parkeren in te voeren. Laad- en losplaatsen komen te vervallen. Die worden aan de gewone parkeerruimten toegevoegd. Alleen op bepaalde tijden kunnen deze plaatsen uitsluitend worden gebruikt om te laden en te lossen. Gehandicapten met een landelijke of Rotterdamse ontheffing kunnen gratis parkeren op de daarvoor bestemde en aangegeven plaatsen.
- Op 5 maart 1998 heeft de gemeente Rotterdam het plan *Fietsparkeren* vastgesteld. Eén van de voorgestelde acties is het aanvullen en verbeteren van bestaande fietsroutes en het aanleggen van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen langs fietsroutes. Die acties moeten samen gaan met het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen bij haltes van het Openbaar Vervoer. De Rotterdamse afdeling van de ENFB, de Nederlandse Fietsersbond heeft al eerder gepleit voor maatregelen die het fietsen in de stad vergemakkelijken. In de hele keten moeten knelpunten verwijderd worden: stalling in of bij huis, het fietsen zelf en stallen bij de bestemming. Stallen bij het openbaar vervoer, fiets mee in de bus, tram of metro. De brommer en motorscooter moeten naar de autorijbaan. Dat betekent een vooruitgang in verkeersveiligheid en comfort voor de fietser. Andere maatregelen om het fietsen te bevorderen zijn:
 - Versnel het asfalteren van fietspaden langs de hoofd- en verzamelwegen.
 - Subsidieer de deelgemeenten voor de uitvoering van die plannen.
 - Haal knelpunten uit de hoofd fietsroutes, maak er hogesnelheidsfietsroutes van.
 - Ontwerp op kwaliteit: breedte, ruime bochten, enz, zodat de gestelde eis van 30 km/u wordt gehaald.
 - Geef de hogesnelheidsfietsroutes status. Bebording, voorrang, ongelijkvloerse kruisingen, enz. Start met routes evenwijdig aan de grootste auto-files.
 - Subsidieer de deelgemeenten om integrale fietsparkeerplannen te maken.
 - Handhaaf het Bouwbesluit voor wat betreft de vereiste fietsstallingsruimte in en bij alle soorten gebouwen.
 - Weren van brommers en scooters van de fietspaden.
 - Fietsen moeten meegenomen kunnen worden in de metro.
 - Bedrijven en instellingen geven hun medewerkers fietsvergoedingen en zorgen voor stallingen.
- Het project *TramPlus* beoogt verbetering van het huidige tramsysteem in Rotterdam. Het accent moet liggen op verkorten van de reistijd, meer comfort en grotere betrouwbaarheid. In het kader van TramPlus is er pas één lijn gereed, namelijk lijn 20 over de Erasmusbrug. Maar één zwaluw maakt nog geen zomer. Het tramsysteem in Rotterdam is verouderd. De tram is op weg om een vervoermiddel voor armelui en randgroepjongeren te worden. TramPlus kan een goede aanvulling naar andere regiogemeenten bieden, maar het gaat veel

te traag. Juist op dit punt zou de Regioraad Rotterdam initiatieven kunnen ontplooiën. Zoals Straatsburg, Karlsruhe, Rouen of Zürich laten zien, kan het anders. Moderne openbaar-vervoersystemen zijn het meest succesvol als zij regiogemeenten een snelle verbinding bieden met de centrum-metropool. In Rotterdam zien we dat alleen terug in de metrolijnen naar Capelle a/d IJssel en Spijkenisse. De busverbindingen met Oud-Beijerland en Ridderkerk zijn snel en vrij goed. Die met gemeenten ten noorden van Rotterdam zijn pover. Regionale tramlijnen ontbreken met uitzondering van lijn 1 naar Schiedam-Noord. Uitermate trage besluitvorming staat een snellere ontwikkeling in de weg. Het opmerkelijke is dat in het buitenland kwalitatief goede openbaar-vervoerbedrijven, ondanks grote investeringen in modern materieel, door hun hoge passagiersaantallen een veel betere kostendekkingsgraad hebben dan de Nederlandse bedrijven. In Frankrijk en Zwitserland bedraagt de kostendekking zestig tot tachtig procent (met beperkte toerekening lasten infrastructuur). In Rotterdam is dit inclusief die lasten zo'n 33 procent en exclusief zo'n 45 procent.

- Het Rotterdamse overslagbedrijf ECT startte in 1990 met het automatisch vervoer van containers tussen de schepen, de opslag en de vrachtwagens. Uitbreiden van dit systeem van automatisch vrachtvervoer ligt in de lijn der verwachting.
- Met ondersteuning van het Ministerie van V&W loopt sedert februari 1999 een experiment met de zogenoemde Parkshuttle. Een onbemand elektrisch voertuig vervoert passagiers tussen het bedrijvenpark Rivium en het metrostation Kralingse Zoom. Wanneer dat experiment slaagt, wordt die milieusporende manier van vervoer uitgebreid. Per dag maken zo'n 200 passagiers gebruik van de verbinding.

Maatregelen op middellange termijn

In diverse rapporten vinden we aanvullende plannen om de milieubelasting en overlast op de Maasboulevard terug te dringen.

- In een rapport van de RET *Transferium Kralingse Zoom* (24 juni 1998) staat dat de metrolijn die vrijwel parallel loopt aan de Maasboulevard, veel intensiever gebruikt kan worden wanneer de bestaande P+R voorziening aan de Kralingse Zoom wordt uitgebouwd tot een transferium voor tenminste 4000 motorvoertuigen. De huidige P+R voorziening omvat 730 parkeerplaatsen. Die voorziening blijkt nu te klein. In juni 1998 is een studie verricht om vast te stellen of de Kralingse Zoom een geschikte plaats is voor een transferium van die omvang. Die studie is een vervolg op een eerder onderzoek uit 1995.
- Woensdag 2 september 1998 presenteerde de gemeentelijke overheid de eerder genoemde brochure *Meer stad, meer toekomst*, die in 1999 moet uitmonden in het *Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010*. In die brochure staat onder meer dat verbetering van de 'langzame verkeersroutes' in de stad hoge prioriteit moet krijgen. Deze vorm van vervoer kan nog sterk gestimuleerd worden, want Rotterdammers leggen op hun tweewieler maar de helft af van de afstand die inwoners van Utrecht en Amsterdam jaarlijks fietsen.
- Samen met Nederlandse industriële partners ontwikkelt Rotterdam (OBR/PIR) een lichtgewicht hybride bus. Deze voertuigen wekken in een brandstofcel waterstof op waarmee de wagen elektrisch kan worden aangedreven. Het proces levert bijna geen uitstoot aan schadelijke gassen op en scheelt de helft in CO₂ emissie. De wagens rijden zo'n 30 kilometer op 1 liter brandstof. Sinds 1996 gebruikt de RET in het scholierenvervoer 2 elektrische Volkswagen Caravelle taxibusjes uit het programma *Stiller, Schoner en Zuiniger*. Rotterdam (GW/MR.) is projectcoördinator van het Europese ELCIDIS-project (ELectric vehicle CIty goods DIStribution centres). Dit project heeft als doel de mogelijkheden van elektrische en hybride auto's in de stedelijke goederendistributie te demonstreren. De organisatie Greenwheels heeft op 23 plekken in Rotterdam zo'n 40 á 50 auto's beschikbaar. Een deelauto wordt gemiddeld door 15 huishoudens gebruikt. Het netto resultaat van één deelauto is 7 auto's minder. Greenwheels wenst medio 1998 in samenwerking met de gemeente Rotterdam elektrische auto's in haar deelauto-

concept op te nemen. Sinds november 1997 zijn 5 elektrische scooters van het model TWIP in gebruik bij het Europoort complex als alternatief vervoermiddel voor dienstreizen in de stad. In het kader van het CO₂-reductieplan heeft Rotterdam in 1997 bij het rijk een voorstel ingediend voor een grootschalige introductie van elektrische en hybride voertuigen. De bedoeling is deze voertuigen in te zetten als stadstaxi, als dienstauto, in het goederenvervoer, als individueel OV en als alternatief voor de tweede auto. In het voorstel is tevens de noodzaak tot het realiseren van een service/kenniscentrum ten behoeve van deze alternatieve voertuigconcepten opgenomen.

Maatregelen op langere termijn

Dat in en om Rotterdam de wegen meer en meer gaan lijden aan verstopping is niet zo'n gewaagde voorspelling. Nu al is de gemiddelde snelheid van een auto om Rotterdam in of uit te komen op sommige momenten van de dag zo'n 8 kilometer per uur. Dat aantal momenten zal eerder toe- dan afnemen. In 1998 zijn er in Nederland 530 duizend nieuwe auto's aangeschaft, tien procent meer dan vorig jaar. In 1999 zijn er 590.000 bijgekomen. Volgens studies groeit de goederenstroom van 800 miljoen ton drie jaar geleden tot 1500 miljoen ton in 2020. In die periode verdubbelt het vrachtvervoer over de weg⁴. Het lijkt de hoogste tijd om voor het personen- en goederenvervoer andere wegen te vinden dan de weg.

- Een maatregel om de intensiteit van het personen- en vrachtverkeer op de Maasboulevard te verminderen is het verplaatsen van bedrijven en instellingen die verkeer aantrekken. Ook bedrijven zelf kunnen helpen het gebruik van de auto terug te dringen door hun medewerkers voor het woon/werkverkeer alleen een abonnement voor het openbaar vervoer te vergoeden⁵.
- Een andere optie is gratis openbaar vervoer. In Hasselt (België) en Zutphen is die optie toegepast. De resultaten zijn sprekend. Grote aantallen meer mensen maken gebruik van de tram en de bus, de middenstand is enthousiast door de grote aantallen winkelend publiek en de daarmee gepaard gaande hogere omzet, de luchtvervuiling in de stad is drastisch verminderd. De ringwegen rond de stad zijn minder belast. In Leeuwarden onderzoekt de mogelijkheid van gratis openbaar vervoer. In Groningen heeft de gemeente gekozen voor de oplossing van een Citybus. Dat betekent dat iemand zijn auto voor een rijksdaalder dicht bij de stadskern kan parkeren en met de Citybus elke tien minuten naar de stad kan rijden. Groningen is bovendien bezig met een ringweg en de aanleg van drie transferia aan de rand van de stad. Ook Zutphen studeert op mogelijkheden van gratis openbaar vervoer. Rotterdam kan met die aanpak een begin maken. Wie zijn auto aan de rand van de stad parkeert, krijgt een toegangsk kaart voor het openbaar vervoer waarmee hij of zij de hele dag gratis met tram, bus of metro kan rijden. Een gedachtensprong verder is dat bewoners van Groot Rotterdam met hun afrekening van de OZB een gratis jaarkaart krijgen voor het openbaar vervoer.

⁴ Grote detailhandelsondernemingen bijvoorbeeld gaan gebruik maken van de voordelen die het invoeren van de euro biedt. De euro maakt prijsverschillen tussen de diverse regio's inzichtelijker. Het ontbreken van wisselkoersrisico maakt het goedkoper en minder risicovol producten van buiten de eigen landsgrenzen te betrekken. Die producten moeten niet alleen Nederland binnen maar ook bij de detaillisten in de stad worden afgeleverd. Het vrachtvervoer in de stad zal nog extra vervoer capaciteit vergen omdat winkels en supermarkten een beperkte voorraad willen aanhouden die snel kan worden aangevuld. Het aanvullen van die voorraden kan uitstekend gebeuren met andere transportmiddelen dan vrachtwagens.

⁵ Uit cijfers van het CBS blijkt dat meer dan de helft (bijna 60 procent) van alle woon/werkverkeer geschiedt per auto. Alleen op afstanden tot tien kilometer zijn andere vervoermiddelen, vooral de fiets, meer in trek. Verder blijkt dat werknemers gemiddeld bijna zeventien kilometer van hun werkadres wonen. Indien het mogelijk is deze afstand te reduceren doordat mensen dicht bij hun werk gaan wonen, zou de auto veel minder vaak gebruikt worden.

- Als oplossing voor het vervoer van goederen wordt in het rapport Ondergronds Transport, de toekomst in de Rijn/Schelde Delta, dd. 9 februari 1998 van de Kamer van Koophandel in Rotterdam gewezen op een ondergronds buizensysteem. In lijn daarmee noemt de afdeling Milieu van de GGD in een recent rapport⁶ het ondergronds brengen van transportwegen de beste oplossing om de milieuverontreiniging op en langs drukke verkeerswegen in de stad terug te dringen⁷. Wanneer die ondertunneling uitgevoerd wordt op een traject waar dubbel grondgebruik mogelijk is, wordt een belangrijk deel van de investeringen weer terug verdiend. In de *Ontwikkelingsvisie Kralingen-Crooswijk* die de dienst Stedebouw + Volkshuisvesting (dS+V) heeft opgesteld, wordt geopperd de Maasboulevard te ondertunnelen. In de Duitse stad Düsseldorf is al zo'n ondertunneling gerealiseerd.
- Een stap verder in het ondergronds brengen van transportwegen is de ontwikkeling van ondergrondse logistieke systemen (OLS). Een interdepartementale projectgroep presenteerde in 1998 een studie naar de bijdrage die deze systemen kunnen leveren aan de oplossing van de dreigende verstoppingen van het wegennet binnen en buiten de bebouwde kom. OLS bestaan uit onbemande shuttles die goederen met hoge snelheid door een buis van A naar B transporteren. De studie kijkt niet alleen naar de aanlegkosten maar ook naar de maatschappelijke opbrengsten. Het meest uitgebreide scenario gaat uit van een netwerk van bijna tienduizend kilometer aan ondergrondse buizen, 24 logistieke parken en meer dan 1400 wijkdistributiecentra⁸. Zeker eenderde van het binnenlands vervoer is geschikt voor een ondergronds logistiek systeem (een ondergronds buizennetwerk). Het gaat om stukgoederen die via onbemande vrachtvoertuigen door een buisleiding met een doorsnee van ongeveer twee meter gaan. In 2030 kan Nederland uitgerust zijn met een compleet ondergronds en onbemand transportstelsel. De eerste schakels van dat stelsel zijn in aanbouw. Het Wilhelmina Kinderziekenhuis en het Academisch Ziekenhuis Utrecht (AZU) zijn burens die voedsel en apparatuur uitwisselen. Vanaf maart 1999 vindt deze uitwisseling plaats via een tunnel met automatisch geleide voertuigen die het transport voor hun rekening nemen. Halverwege dit jaar start de testfase voor de 'bloemenbuis', een tunnel met ruim 300 automatisch geleide voertuigen die bloemen direct van de Bloemveiling Aalsmeer naar Schiphol brengen. De Kamer van Koophandel Centraal Gelderland werkt met de gemeenten Arnhem en Nijmegen samen aan een ondergronds transportnetwerk.

Het verkeer buiten en rond Rotterdam⁹

De politiek moet kiezen voor oplossingen die zowel het milieu ontzien als de congestie vermindren.. Een paar voorbeelden:

- Een nieuw beveiligingssysteem voor het railnet. De capaciteit zal enorm toenemen omdat treinen min of meer op remafstand van elkaar kunnen rijden.
- Het treinverkeer ondervindt steeds meer beperkingen door de lage stroomspanning. Vanwege de hoge kosten ziet men voorsnog af van aanpassing. Alleen voor nieuwe lijnen als de Betuwelijn is gekozen voor de EU-standaard van 25.000 volt wisselstroom in plaats van de in Nederland gebruikelijke 1500 volt gelijkstroom. Een hogere spanning zal een intensiever gebruik vande rails toelaten. Goederentreinen kunnen met een hogere snelheid rijden waardoor ze veel beter zijn in te passen in de dienstregeling voor het personenvervoer.
- Aanleg van een randstadrail in de vorm van een magneettrein. Geplaatst op de middenrail van de snelweg zal het mneig automobilist van de weg kunnen krijgen. Ze zullen immer dagelijks zien hoe snel de magneettrein is en dat is zuur als je

⁶ *Wegverkeer en gezondheid: investeren in leefbaarheid*, [1996]. Samengesteld op verzoek van het Bureau Projectmanagement van de Dienst Stedebouw + Volkshuisvesting te Rotterdam.

⁷ De Maasboulevard met zijn vierbaansweg heeft een structuur die voor Park Lane is afgewezen. Die structuur hield in het verbreden van de Westzeedijk en in het verlengde daarvan tot een vierbaansweg heeft volgens de GGD zoveel gezondheidsproblemen tot gevolg dat alleen ondertunneling een oplossing is.

⁸ *De Volkskrant*, zaterdag 9 januari 1999, p.48, bijlage *Economie*.

⁹ Naar S.J.C. Huiberts, *Vergeet toch die Betuwelijn*, *De Volkskrant*, zaterdag 24 juli 1999, p. 17.

zelf in de file staat. Bovendien wordt zo ook voldaan aan de toenemende behoefte de vervoerstromen te bundelen en ze niet over heel Nederland te laten uitwaaien.

- Subsidie voor de aanschaf van Euro-4 vrachtwagens. De techniek is reeds voorhanden en de samenleving is er zeer mee gediend. Het maakt de vrachtwagens extreem schoon en daar was het toch allemaal om te doen "schoon vrachtvervoer. De Euro-4 vrachtwagens worden vanaf 2005 verplicht en zal het milieuverschil met de trein nog groter maken.
- Versnelde invoer van zwavelvrije diesel. Het wagenpark zou in één keer veel minder uitstoot veroorzaken. De oliemaatschappijen zullen hun kraakprocessen versneld moeten aanpassen, maar dat zou toch al moeten gebeuren; vanaf 2003 wordt heel Europa zwavelvrij.
- Aparte rijstroken voor vrachtwagens op alle hoofdwegen.
- Versnelde invoering van elektrisch gekoppelde vrachtwagens. De techniek is er klaar voor. Het probleem is de standaardisatie en de wettelijke inpassing. Om uit die impasse te komen zijn experimenten nodig. Naast een tot 20 procent lager brandstofverbruik zal het elektronisch gekoppelde rijden het vrachtvervoer ook efficiënter maken, er is immers maar één chauffeur nodig per twee vrachtwagens.
- Invoering van een kilometerheffing. Betalen naar gebruik is eerlijk en helpt bewust te rijden.

De Maasboulevard als speerpunt van een integraal verkeersbeleid

Dat de hoge milieubelasting op de Maasboulevard zorgen baart, heeft de politiek waarschijnlijk wel begrepen. In enkele commissies is gesproken over maatregelen als handhaven van de maximumsnelheid van 50 km, de verkeerslichten schakelen als een 'groengolf', planten van een rij coniferen, en het wegdek voorzien van asfalt dat minder lawaai veroorzaakt. Dit soort maatregelen heeft wel enig effect maar vermindert de milieubelasting lang niet voldoende. Bovendien zijn de kosten ervan vaak hoog in verhouding tot het effect. Deze conclusies staan in een onderzoeksrapport¹⁰ dat H.A.J. de Ridder, hoogleraar integraal ontwerpen aan de TU Delft, heeft opgesteld. De Ridder bestempelt dergelijke maatregelen zelfs als klassieke fouten. Aan rapporten die een duurzamer oplossing voor de verkeerscongestie aanwijzen, is geen gebrek, maar de realisering ervan laat op zich wachten. De overheid tolereert al te lang situaties waarin bewoners in wijken langs drukke verkeersaders aan een te hoog gezondheidsrisico zijn blootgesteld.

Wat is nodig? Durf

Met haar inrichtingsplan voor de Maasboulevard zet de gemeente de klok stil. De groeiende behoefte aan mobiliteit dwingt andere manieren te zoeken om personen en goederen van, naar en in de stad te verplaatsen. Een gefaseerde reconstructie van de Maasboulevard kan op termijn het gemotoriseerde verkeer op de Maasboulevard terugdringen. In verschillende nota's en studies¹¹ zijn daarvoor al voorstellen en plannen geopperd. Veel van die plannen monden uit in het volgende ontwerp. Van de vier rijstroken worden er twee bestemd voor personen- en goederenvervoer dat gebruik maakt van geluidsarme en schone voertuigen (bijvoorbeeld elektrische en hybride auto's). Wanneer de versmalling van de weg tot twee rijstroken plaats vindt op flinke afstand van kruispunten, neemt de doorstroomcapaciteit nauwelijks af. De rijbanen ingericht voor een vorm van openbaar vervoer doen tegelijk dienst als middengeleider om te hoge snelheden te verhinderen en om oversteken te vereenvoudigen. Deze inrichting van

¹⁰ Dit rapport is ontstaan op initiatief van een consortium. Daarin participeren, behalve HBG-dochter Hollandse Beton en Waterbouw, de vastgoedmaatschappijen Mabon en IBC Vastgoed, evenals ingenieursbureau Oranjewoud en een reeks woningstichtingen. ABN Amro en TNO Bouw hebben eveneens bijgedragen aan de studie.

¹¹ Om het lezen niet te bemoeilijken laat ik verwijzingen naar de bronnen van die plannen achterwege. Die bronnen zijn talrijk en zeer divers. Bovendien zijn die plannen aan voortdurende verandering onderhevig. Wat ik hier noem is slechts een voorzet om de discussie over dit thema op gang te houden.

de weg wordt aangevuld met een vrijliggend fietspad om klemrijden van fietsers te voorkomen. Op dat fietspad worden snelbrommers en motorscooters geweerd. Het tankstation voor benzine, diesel en gas wordt verplaatst voorbij het kruispunt met de Honingerdijk in de richting van de A16. Ook automobilisten vanaf de Honingerdijk kunnen dan van dat station gebruik maken. Bovendien wordt dan het gevaarlijke oversteken en keren van automobilisten praktisch onmogelijk. Op de Maasboulevard komt dan ruimte voor groenterrassen en een wandelgebied. Op die manier wordt één van de fraaiste gedeelten van Rotterdam niet geofferd aan het autoverkeer maar wordt de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners en toeristen verhoogd.

Om de hinder van het nabijgelegen kruispunt bij de Honingerdijk en de Burgemeester Oudlaan te verminderen lijkt een constructie gebaseerd op een zogenoemde minirotonde een oplossing. De snelheidsremming van een minirotonde is effectiever dan van een verkeerslicht en veroorzaakt minder geluid- en trillingshinder dan een gewoon kruispunt.

Het zou nuttig zijn als een werkgroep samengesteld uit enkele burgers, ambtenaren en politici ondersteund door deskundigen op verschillende kennisgebieden mogelijkheden met de bijbehorende prijscalculaties in kaart brengt om de verkeersdruk op de Maasboulevard terug te dringen. De werkgroep krijgt ook de opdracht om de communicatie met de bewoners te onderhouden. Tot nu toe blijft die communicatie steken in wat woordenwisselingen tijdens info- of inspraakavonden wanneer de overheid de plannen al klaar heeft en de burger nog even gehoord moet worden.

De aanzet voor een verkeersbeleid dat zich richt op meer vervoer over water, aanleg van een buizenstelsel, ondertunneling van wegen, reorganisatie van het openbaar vervoer, stimuleren van georganiseerd bedrijfsvervoer en het 'langzame' verkeer en het weren van het recreatieve en niet gewenste gemotoriseerd verkeer ligt al in plannen, studies en experimenten besloten. Het is tijd dat de echte volksvertegenwoordigers opstaan om met verve en visie het vracht- en personenvervoer aan te pakken om te voorkomen dat onze stad op termijn een sterfhuisconstructie wordt.

Rotterdam, 15 september 1999.