Oost-oost, een brug te ver

Twee avonden zijn er inmiddels georganiseerd, waarbij de burgers geïnformeerd konden worden over de oeververbindingen in en nabij Rotterdam.

Twee grote knelpunten vormen de aanleiding van de vraag om een oplossing te vinden voor de verkeersproblematiek in en rond Rotterdam. Deze twee knelpunten zijn de Algerabrug bij Krimpen aan den IJssel en de Van Brienenoordbrug.
Uitgangspunt voor de projectgroep, die het onderzoek verricht naar de mogelijke oplossingen, is een halvering van het aantal voertuigen dat van de Algerabrug gebruik maakt en tevens een reductie van het aantal voertuigen dat de Brienenoordcorridor passeert.

Maatgevend voor de oplossing moet zijn de economische meerwaarde die de oplossing geeft, meer werkgelegenheid met name in de schone industrie, de verbetering van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van de stad (Rotterdam) door hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen, fietssnelwegen, nieuwe wegverbindingen in samenhang met elkaar en last but not least een bouwopgave van 50.000 woningen in de regio Rotterdam. "Een oeververbinding is een katalysator, die zorgt voor dynamiek, en kan de bovengenoemde ontwikkelingen aanjagen en versterken", aldus de projectgroep.

Informatieavonden
Twee zijn er nu geweest. De eerste op dinsdag 19 februari en de tweede op donderdag 13 juni. De eerste werd druk bezocht, door bewoners van voornamelijk Bolnes, maar ook (ex-)wethouders, gemeente politici, de plaatselijke en regionale pers waren massaal uitgerukt.
Duidelijk werd wel dat niemand zit te wachten op een brug bij Bolnes. De plaatselijke politiek heeft zich nadrukkelijk uitgesproken tegen een vaste oeververbinding in de vorm van een brug bij Bolnes te zijn. Door middel van briefjes plakken op een bord konden de aanwezigen zich over de plannen uitspreken.

De tweede avond werd aanzienlijk minder druk bezocht. Je moest je ook vooraf aanmelden en wie zich na de eerste avond had aangemeld voor de nieuwsbrief, kreeg de uitnodiging in de bus (mail).
Ook deze avond konden de aanwezigen, na een inleiding door de projectgroep, door het plakken van briefjes bij één van de vier "tafels" hun mening kenbaar maken. Hier werd driftig gebruik van gemaakt.
De vier tafels concentreerden zich op verkeer, de ruimtelijke ordening – zeg maar waar kan een brug, een weg, etc. komen – het proces in de tijd en een tafel waar zorgen, belang en oplossingen aangegeven konden worden.

Proces
De tweede informatieavond viel samen met de reguliere Raadsvergadering van de Gemeente. Hierdoor moesten de aanwezige wethouder en raadsleden tijdig weg om naar die vergadering te gaan.
Dit leidde tot een discussie met de aanwezige projectleider.

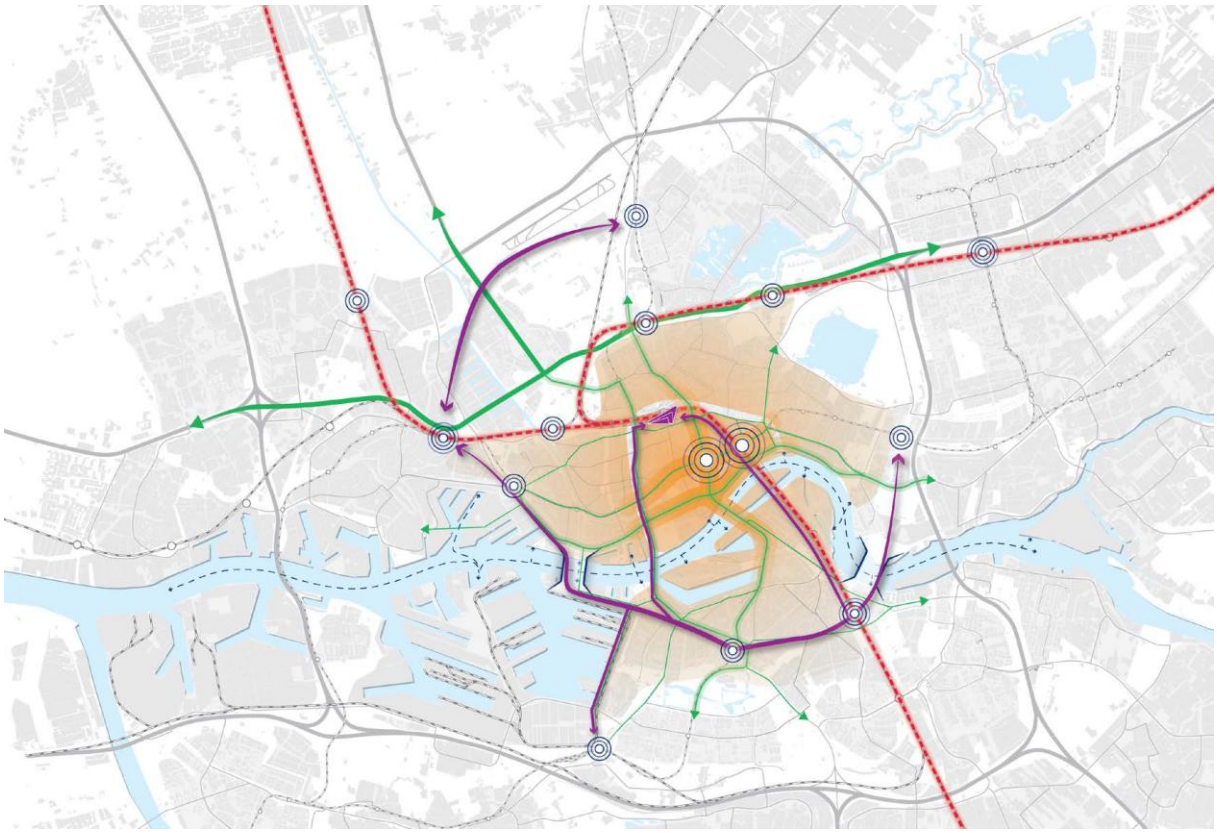
Op de vraag waarom deze avond niet op een ander tijdstip gehouden kon worden werd geantwoord dat de Gemeente middels een ambtenaar en een zetel in de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag al direct betrokken is bij het proces. Je vraag je dan af hoe het kon dat de wethouder die verantwoordelijk is voor verkeer en ruimtelijke ordening op de eerste avond toch duidelijk liet blijken niet op de hoogte te zijn van de ontwikkelingen. (sic!)

Op de opmerking dat Raadsleden, die de gekozen vertegenwoordigers van de burgers toch zijn, hierbij aanwezig hadden moeten kunnen zijn, werd wederom verwezen naar de vertegenwoordiging in de Metropoolregio. Een mager antwoord dus.

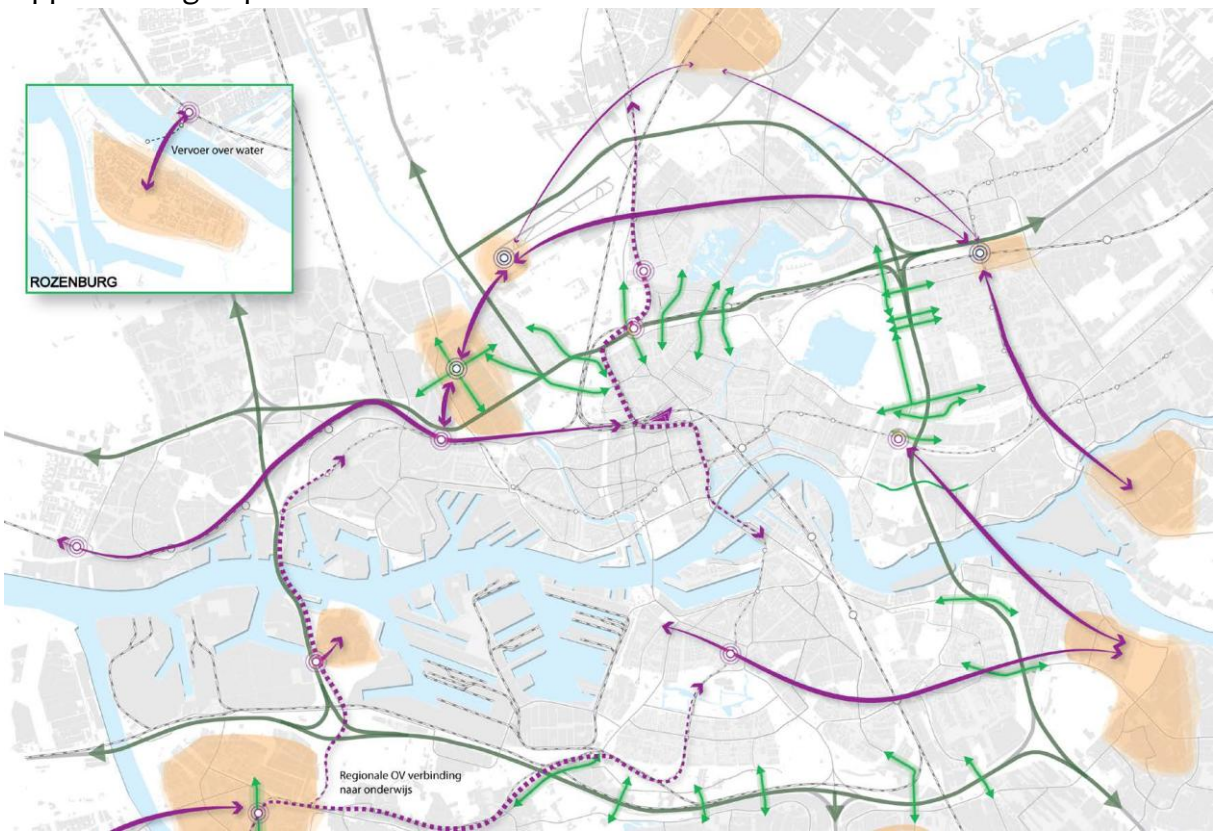
In juli komt één van de drie producties uit. Deze heeft betrekking op de informatie en mening van bewoners. Op de vraag of deze rapportage vooraf gedeeld wordt met de Raad / Gemeente werd geantwoord dat de Gemeente het eindrapport krijgt toegezonden. In het midden bleef of de bewoners deze rapportage te zien zouden krijgen.
Of beide andere producties – Startdocument MIRT-verkenning en Notitie Reikweidte en Detailnivo – met de Gemeente vooraf besproken wordt is niet gevraagd.

Het mag duidelijk zijn dat de controle op het proces door de belanghebbenden (burgers en Gemeente) zacht gezegd twijfelachtig zijn.

Even een uitstapje (Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016 – 2030+; jan. 2017; Goudappel Coffeng) (te vinden via Google)
Het verkeersplan is amper twee jaar oud. Het is door de Gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld. In het plan zijn twee nieuwe oeververbindingen opgenomen. Deze heten nu West en Oost.



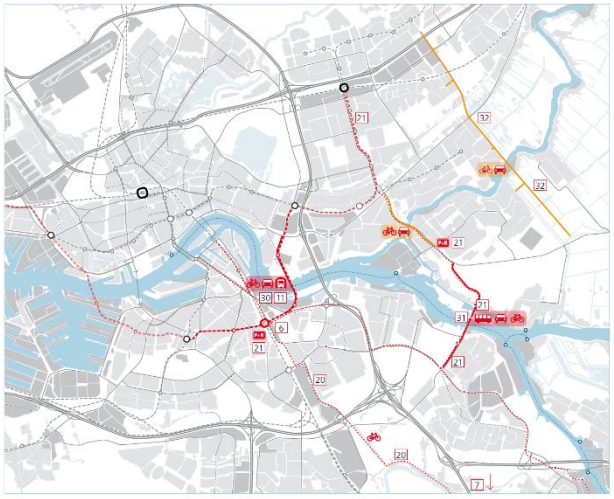
Waar het verkeersplan niet diep op in gaat is de problematiek van de oeververbinding tussen de Krimpenerwaard en Rotterdam (Algerabrug). Wel wordt er zijdelings in het rapport over gerept.



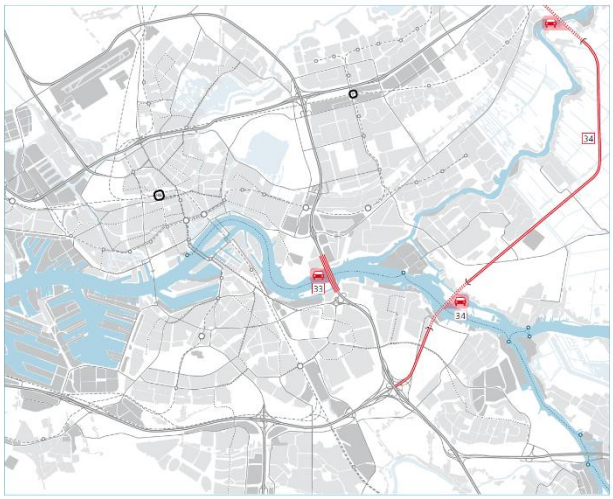
Ook dit plan is in de Metropoolregio uitvoerig aan de orde geweest. Je vraagt je dan af "waarom wordt dit rapport niet als uitgangspunt gehanteerd en de oplossingen daarin genoemd gerespecteerd?

In 2011 is er een studie verschenen "Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor". Hierin zijn verschillende oplossingen weergegeven voor het oplossen van de verkeersproblematiek rond Algerabrug en Brienenoordbrug.

Figuur 6: kaartbeeld pakket 3 Spreiden



Figuur 7: kaartbeeld pakket 4 Opschalen (afgevallen)



Deel 2: Effectennota: Effecten van pakketten en maatregelen Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor 24

Rotterdam Vooruit 25

Ook hier een vaste oeververbinding in de vorm van een brug, maar nu langs Slikkerveer.

Bij het alternatief – een Donktunnel – staat genoteerd: "afgevallen".

Er zijn dus twee eerdere onderzoeken geweest (en misschien nog wel veel meer als je wat verder gaat zoeken) met bijna identieke uitkomsten. Waarom is het dan nu weer nodig weer een onderzoek te doen?
Het huidige onderzoek ruikt naar een gevalletje van "Weggegooid geld" of "bezigheidstherapie".

Oost-oost
Op navraag waar de oeververbinding Oost-oost als konijn uit de hoge hoed vandaan komt, kan geen duidelijk antwoord worden gegeven. Het blijkt meer een wens van Krimpen te zijn, dat maar één kant kan opkijken, naar het zuiden.

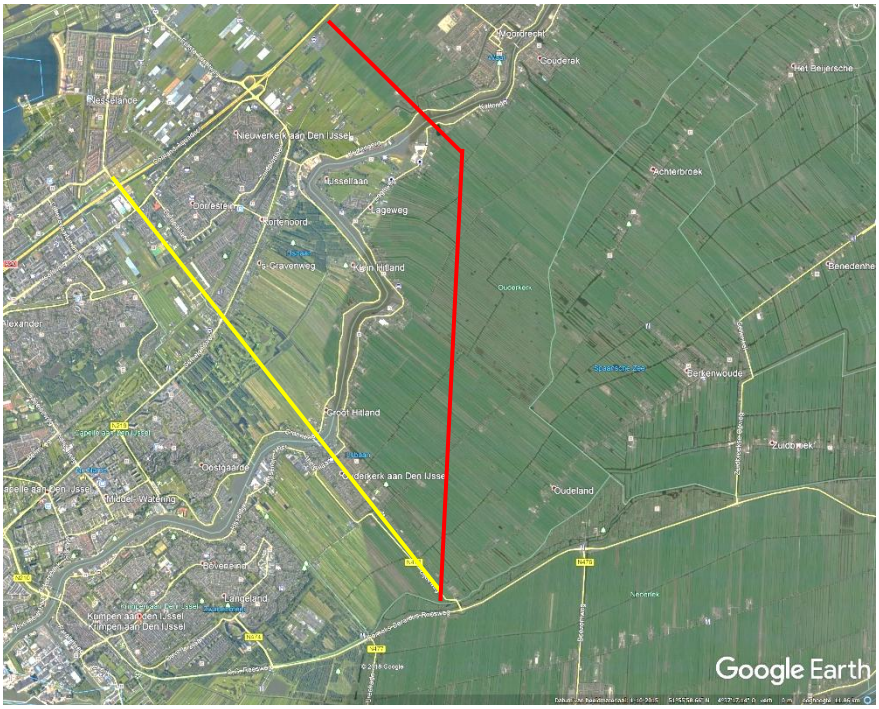
Maar eerst de vraag "waar komt het verkeer dat over de Algerabrug gaat vandaan? Men zegt dat er geen onderzoek is gedaan naar herkomst en bestemming van de verkeersstromen. Met enig natte vinger werk kan je het volgende wel stellen. Het zou al een enorme stroom zijn als 40% van het verkeer over de Algerabrug uit Krimpen komt. De werkelijkheid zal lager liggen.
Het verkeer komt dus grotendeels uit de Krimpenerwaard over de N210 en heeft een bestemming die aan de andere kant van de IJssel ligt. Waar vandaan is niet en wordt niet onderzocht.

Dagelijks gaan er 50.000 voertuigen over de Algerabrug. Een oeververbinding tussen Krimpen en Ridderkerk zou volgens de projectgroep leiden tot rond de 15.000 minder voertuigen op de Van Brienenoordbrug. Dat is een vermindering van net iets meer dan 5%. Dit is een verschil dat met name in de spits geen of nauwelijks invloed heeft op de totale verkeersstroom.

Zijn er andere mogelijkheden?
Aan de tafel Ruimtelijke ordening gaat er geschetst worden. Transparant papier ligt klaar om alternatieven aan te geven.

Er wordt nu de andere kant opgekeken, naar het noorden. Geeft dat soulaas?
Er liggen twee opties (indicatief aangegeven) voor de hand. Beide opties laten de N210 ten oosten van Krimpen naar het noorden afbuigen. De eerste (gele lijn) loopt tussen Krimpen en Oudekerk aan den IJssel in noordwestelijke richting, kruist de IJssel en voert ten oosten van Capelle Oostgaarde en Capelle Schollevaar naar de A20. Tussen beide aansluitingen zijn op de Schielandweg (de weg van Capelle naar Nieuwerkerk) en op de Hoofdweg (idem) mogelijk. Een nadeel van deze oplossing is dat het natuurgebied tussen Oostgaarde en Groot Hitland doorsneden wordt.

Een tweede schets (rode lijn) volgt het tracé van de A38, maar nu in noordelijke richting. Ook hier voert de weg door landelijk gebied (weidelanden) en kruist de IJssel ter hoogte van Lageweg om vervolgens aan te sluiten op de A20 ter hoogte van de afslag Nieuwerkerk aan den IJssel.

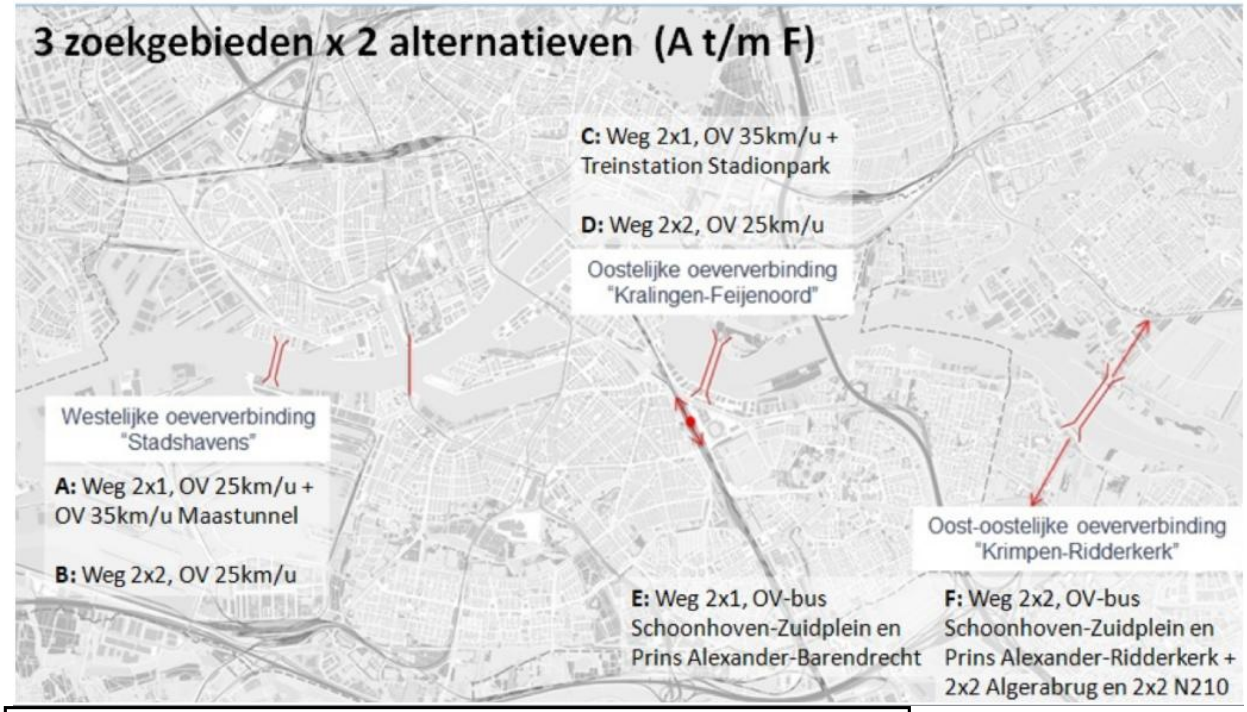


Beide opties hebben het grote voordeel dat de Algerabrug nog verder ontlast kan worden, immers de bewoners van Krimpen hebben nu twee mogelijkheden om de IJssel over te steken en vinden sneller een aansluiting op het Rijkswegennet. Bovendien ontstaat er voor de gemeente Krimpen de mogelijkheid om extra woningen te bouwen.

Je zou zeggen een win – win situatie.

De oost-oost variant voegt bovendien niets toe aan de wens van Rotterdam om de Brienenoordcorridor echt te ontlasten. Dit kan wel door de oost-variant. Dan heeft het stadsverkeer nl. een extra mogelijkheid om van noord naar zuid vv te gaan. Door een

brug bij Kralingen – de Kuip kan het stadsverkeer eerder afbuigen en hoeft het de Brienenoordbrug en het IJsselmondese plein niet over.



Uitsnede van kaart hierboven:
De verbinding tussen brug en A38 loopt over Rijnsingel en is gepland als een weg met 2x 2 banen.

Het mag duidelijk zijn dat een weg met tweemaal twee banen niet in te passen is in Bolnes. Met name het deel tussen de Benedenrijweg en de Vechtstraat vormt hierbij het knelpunt.

De projectgroep gaat uit van 35.000 voertuigen per etmaal over de brug. Dat is ca. 1450 voertuigen per uur. Nu rijden er 's-nachts en midden op de dag wat minder auto's. Er zullen dus pieken optreden van ruim 4000 voertuigen per uur. Daarbij komen ook nog twee doorgaande buslijnen. Of deze een aanvulling en verbetering van het openbaar vervoer in Bolnes betekenen is de vraag. In elk geval zullen de extra stops van bussen op de Rijnsingel veel

overlast geven voor de bewoners (draaiende motoren, optrekken, extra geluid en fijnstof, etc.).
Bij de huidige verkeersbelasting op de Rijnsingel met zo'n 14.000 voertuigen per etmaal en 935 voertuigen in de spitsuren, staan er al dagelijks lange files tussen 16.00 uur en 18.00 uur. Het aantal voertuigen per etmaal zal toenemen tot 49.000 en in de spits tot bijna 4000. Dan is oversteken van de Rijnsingel voor fietsers en voetgangers helemaal een crime.

Verkeerstellingen
Bij de tafel verkeer wordt navraag gedaan over de cijfers die ten grondslag liggen van de ideeën voor de diverse varianten. Gevraagd wordt naar verkeerstellingen op de oeververbindingen (laatst bekende cijfer voor de van Brienenoordbrug is 286.000 voertuigen per etmaal. Maar dit cijfer stamt al weer uit 2013 en is denkelijk achterhaald gezien de toename van de dagelijkse files in de spits) en op de Rijnsingel.

De deskundige zegt hierover niet te beschikken. Er wordt louter met rekenmodellen gewerkt waarin de verschillende parameters ingevuld worden. Is dit een doos van Pandora of een toverdoos? Je bent sterk afhankelijk van de voorkeur die je er in stopt en kan het antwoord wenselijk aanpassen op deze wijze.

De vraag of er cijfers zijn van vervoersstromen naar bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer en vrachtverkeer kan niet beantwoord worden. Dat zou een uitgebreide verkeerstelling vereisen met invulling van formulieren door de weggebruikers.

Gevolgen voor de bewoners van Bolnes
Wat ik wel waarneem is het volgende. Dagelijks zie ik vanuit mijn werkkamer op de eerste verdieping met zicht op de Rijnsingel tussen 16.00 uur en 18.00 uur filevorming voor de Benedenrijweg.
Als er een oeververbinding met ontsluiting over de Rijnsingel bij zou komen is op twee vingers na te tellen dat de filevorming gigantisch zal toenemen.

De gevolgen voor Bolnes zullen desastreus zijn. Het toegenomen verkeer op de Rijnsingel zal het voor de bewoners van de flats aan de Rijnsingel en Spuistraat en van de eengezinswoningen aan de Mark- en Dintelstraat vrijwel onmogelijk maken de Rijnsingel veilig over te kunnen steken naar de primaire winkelvoorzieningen aan de Vechtstraat. En omdat er in dit gebied veel ouderen wonen (meer dan 75% is ouder dan 70 jaar) zal het voor hen nog moeilijker worden hun boodschappen te doen.

Omgekeerd zal de dokterspost (en toekomstige apotheek) voor alle andere bewoners nauwelijks meer bereikbaar zijn.
Bushaltes aan deze en gene zijde worden gescheiden, kinderen die naar scholen in Slikkerveer en Ridderkerk fietsen, zullen met moeite de Rijnsingel overkomen en verkeerslichten lossen wel iets op, maar veroorzaken naast vertraging in de doorstroming, ook extra geluid- en fijnstof- en overlast CO_2 uitstoot.
Kortom de leefbaarheid van Bolnes is in groot gevaar.

Brugtypen
Om van de ene naar de andere oever te komen zijn er drie brugtypen die daarvoor in aanmerking komen. Dit zijn de stadsbrug, de hoofdwegbrug en de snelwegbrug. Om er

een beeld bij te vormen: de eerste is vergelijkbaar met de Erasmusbrug of Willemsbrug in Rotterdam. De tweede is vergelijkbaar met de Alblasserdamse brug en de derde met de Van Brienenoordbrug.

Type stadsbrug
Dit type brug is vooral van belang voor intern stadsverkeer, de rijstroken zijn smal. Fiets -- en autoverkeer en openbaarvervoer moeten vlot en makkelijk over de brug heen kunnen. Doorstroming komt op de tweede plaats. Kenmerkend voor dit soort bruggen is dat de aanlanding van de brug kort kan zijn. Met max. 4% stijging kan in het midden een vrije doorvaart verkregen worden waar de meeste binnenvaartschepen onderdoor kunnen. Pleziervaartuigen met hoge masten (zeilschepen) zullen door het te open deel heen moeten. De brug heeft een aanlanding van ca. 200 meter. Dit zou betekenen dat =ter hoogte van de inrit van het parkeerterrein van het winkelcentrum de oprit begint.

Grote ingrepen tussen de Vechtstraat en de Benedenrijweg zijn dan nodig.

De projectgroep gaat uit van tweemaal twee rijbanen (één voor verkeer en één voor openbaar vervoer?) De ruimte die er bij de Rijnsingel is, is ten enenmale onvoldoende om de benodigde aansluitingen te realiseren. Dus zal een dergelijke en ook elke andere brug via de Doncksevelden ontsloten moeten worden.

Type hoofdwegbrug
Dit type brug is vooral van belang voor goede doorstroming van het verkeer binnen een regio, de rijstroken zijn ruim, met name voor vrachtverkeer en openbaar vervoer. Openbaar vervoer kan een eigen baan krijgen, maar maakt meestal gebruik van de rechter baan.
Doorstroming is van primair belang.

De aanlanding van de brug bedraagt door de grotere hoogte voor de vrije doorvaart zo'n 500 tot 750 meter. Het max. stijgingspercentage bedraagt 4%. Dit betekent dat nabij de Vechtstraat de oprit van de brug al moet beginnen en dat er grote ingrepen nodig zijn voor het plaatselijke verkeer.
Voor zeil- en grote schepen zal deze brug geopend moeten worden, wat tot filevorming op de aanvoerwegen (Rijnsingel) leidt. Files zullen de volledige Rijnsingel vol laten stromen.

Ook hierbij gaat de projectgroep uit van tweemaal twee rijbanen, waarvoor op de Rijnsingel geen ruimte is. Groot knelpunt in deze oplossing is de ruimte benodigd nabij de Benedenrijweg. Daar zou naast de oprit van de brug ook een weg tussen het begin van de oprit van de brug en deze weg aangelegd moeten worden.
Ook een aanleg van dit type brug is alleen mogelijk via de Doncksevelden.

Type Snelwegbrug
Dit type brug is vooral van belang voor doorgaand verkeer naar andere delen van de regio. Voor Krimpen zou dit het aangewezen type brug zijn.

Omdat de aanlanding van dit type brug 750 of meer meter bedraagt, is aanleg over de Rijnsingel om technische redenen uitgesloten. De vrije doorvaart bedraagt ca. 30 meter. Dat zou beteken dat aan het einde van de Rijnsingel, nabij de Benedenrijweg de weg al op ca. 15 meter hoogte ligt.

Deze brug zou er alleen kunnen komen via de Donckseveldeen, maar daar loopt men ook tegen grote problemen aan. De hoogspanningsmasten "kruisen" de oprit van zo'n brug en het tracé zou dus verlegd moeten worden. Tussen de bebouwing en de hoogspanningsmasten aan de ene kant en de masten en het Park Huys ten Donck is onvoldoende ruimte om een brug te realiseren. Bovendien zou de oprit te kort op de bebouwing daar komen.

En dan hebben we het nog niet eens over de aantasting van het leef- en natuurmilieu. Daarover straks meer.

Doncktunnel
Op de vraag of een tunnel niet een beter oplossing is, zegt de projectleider dat van een tunnel geen sprake kan zijn. Wat dat betreft zijn de standpunten in de Metropoolregio in bijna 10 jaar tijd niet gewijzigd. Alle andere eerdere rapporten wijzen in dezelfde richting. Het is voor de projectgroep uitgesloten om met een voorstel voor een tunnel te komen. Er is geen geld voor een tunnel, wat de gevolgen voor Ridderkerk ook zullen zijn.
En met zo'n opmerking wordt Ridderkerk voor het blok gezet, het is slikken en doorgaan.

Een tunnel die voor de Kievitsweg al begint en onder de Donckseveldeen doorgaat, een geboorde tunnel, zou het leefmilieu in Ridderkerk het minste geweld aandoen.
Ook hier kleven kleine oplosbare bezwaren aan. Bij calamiteiten in zo'n lange tunnel zullen goede ontsnappingsroutes aanwezig moeten zijn. Dit is te realiseren op een zelfde wijze als bij de tunnel voor de Betuwelijn.

Leefmileu
Elke vorm van een brug zal zeer grote gevolgen hebben voor het leefmileu.

Geluidschermen zijn op bruggen niet mogelijk. Alleen opritten kunnen van geluidschermen voorzien worden. (Dit geeft visueel een nog grotere tweedeling van het leefgebied van Bolnes) Dat betekent dat het geluid van het verkeer op de brug tot in de verre omtrek hoorbaar is. Reden waarom er geen geluidschermen op bruggen geplaatst kunnen worden is het simpele feit gelegen dat door de wind een zodanig grote dwarskracht op de brug uitgeoefend zal worden dat deze niet op z'n plaats blijft en van de ondersteuningspunten zal afglijden met alle gevolgen van dien.

Sinds de Rijnsingel de afgelopen zomer opnieuw geasfalteerd is, is het geluidnivo iets gedaald. Alleen in de omgeving van de halte Benedenrijweg heeft men witte strepen aangebracht dat vrijwel elke auto net over deze strepen rijdt en daardoor extra geluid geproduceerd wordt.
Om het geluidnivo acceptabel te krijgen zullen geluidisolerende maatregelen aan alle woningen aan de Rijnsingel noodzakelijk zijn. Ventilatieroosters zullen vervangen moeten worden door geluidisolerende roosters en de beglazing zal aangepast moeten zijn.
En nog is dit geen garantie dat het geluid in de woningen tot eenredelijk nivo is teruggebracht. Op balkons en in tuinen zal het geluid, zeker als zich een file vormt voor een geopende brug, onacceptabel hoog zijn.

CO_2 uitgestoten door het verkeer zal door de verhoogde ligging van de weg zich over een groter gebied verspreiden. Vooral diesels, vrachtverkeer en bussen stoten veel CO_2 uit.

Zolang deze niet elektrisch aangedreven worden zal de CO_2 belasting onacceptabel hoog zijn.

Fijnstof. Dat komt niet alleen uit uitlaatgassen, maar ook de slijtage van banden veroorzaken veel fijnstof. Nu al is in de omgeving van de Rijnsingel de neerslag van fijnstof zo groot dat in tuinen en op wasgoed deze goed te zien is.
Een vermeerdering van het aantal voertuigen zal leiden tot nog meer (onacceptabel gehalte) fijnstof.

Veiligheid moet bij elke oplossing voorop staan. Dat vindt de projectgroep ook. Maar een grote toename van het verkeer op de Rijnsingel zal leiden tot een moeilijk tot vrijwel onmogelijk oversteken van de Rijnsingel, zeker voor fietsers en voetgangers. En verkeerslichten lossen dit ook niet op. Het geeft alleen nog meer uitstoot van CO_2 en fijnstof, nog meer geluid door optrekkende auto's en een verminderde doorstroming.

Het zal voor automobilisten die vanuit de zijstraten de Rijnsingel willen oprijden – zeker bij tweemaal twee banen – vrijwel onmogelijk worden de Rijnsingel op te rijden. Hoe voeg je in tussen 4000 voertuigen in een uur?

Sociaal isolement. Een toename van verkeer op de Rijnsingel betekent ook dat het voor de bewoners van Spui-, Mark-, Dintelstraat en Rijnsingel niet meer of met grote moeite het andere deel van Bolnes kan bereiken.
Vooral de vele ouderen zullen hiervan de gevolgen ondervinden en opgesloten raken achter de barrière die de Rijnsingel in deze plannen gaat vormen.

Hoe kijkt de (plaatselijke) politiek tegen de voorstellen aan?
Uit vele artikelen in de plaatselijke weekbladen, de mededelingen vanuit de politieke partijen en de houding van de verantwoordelijk wethouder wordt duidelijk dat de Gemeente Ridderkerk er alles aan zal doen om te voorkomen dat er een brug komt.

Brieven aan de Tweede Kamer, lobbyen in "Den Haag", alle mogelijkheden worden aangegrepen om een brug te voorkomen. Maar hoe sterk sta je als gemeente?
Er zal vooral voor gezorgd moeten worden dat de bewoners gemobiliseerd worden om zich te verzetten tegen een brug. Alle mogelijkheden voor burgers zullen met de burgers gedeeld moeten worden om in te spreken bij de organen die de beslissing over de brug nemen. Met name zal de Gemeente Rotterdam zich aan de zijde van de Ridderkerkse burger moeten scharen en de Gemeente Krimpen overtuigd moeten worden dat niet naar het zuiden, maar naar het noorden gekeken moet worden voor aanvaardbare oplossingen.

Om het krachtig te zeggen "Een brug? NIMBY!" (Not in my backyard)

Kortom: Oost-oost is a bridge too far.