

N.B. Het kan zijn dat elementen ontbreken aan deze printversie.

Zo kan het niet langer, 'Kralingen aan de Maas'; hier zijn de plannen

Stadsontwikkeling

De gemeente Rotterdam wil duizenden huizen bouwen in Oost, rond de Esch, maar de verkeersoverlast is daar groot. Bewoners vrezen bovendien verslechtering door de nieuwe brug. Zij hebben nu gerenommeerde stadsontwerpers plannen laten maken voor een betere, groenere wijk. Tekst Marjolein Kooyman

19 november 2020 om 18:14 Leestijd 6 minuten



Een van de plannen komt van stadsontwerpbureau PosadMaxwan: „De Honingerdijk wordt een zachte, groene ruggengraat voor het gebied.”
Afbeelding PosadMaxwan

Op zes asfaltstroken raast het verkeer op de Abram van Rijckevorselweg onder de Kralingse Zoom. Rik Dalmeijer, bewoner van het nabij gelegen zelfbouwviertje Leonidas en betrokken bij het initiatief Kralingen aan de Maas, moet zijn stem verheffen om boven het lawaai uit te komen. Precies hier stond hij enkele maanden geleden ook met een ambtenaar van de gemeente. „Op mijn verzoek zijn toen snelheidsborden met 50 geplaatst.” Ook op het asfalt zelf zijn nog de restanten te zien van de witte cirkels met de rode rand die de automobilisten moeten manen het gas los te laten. De verf is afgesleten door voorbijzovend rubber. „Tsjja, dit was het hoogst haalbare.”

Ook bij Dalmeijer in de tuin klinkt een voortdurend gezoem van het verkeer. „Toen we nog op de lege bouwkaavel stonden, twijfelden we. Moeten we dit wel doen?” In gemeentelijke stukken zag hij dat de snelheid op de achterliggende weg, toen nog 70, verlaagd zou worden naar 50. Dat zou vast schelen. „We hebben het erop gewaagd. Maar toen was de nieuwe oeververbinding nog niet in het vizier.”

Inwoners in en om De Esch vrezen de gevolgen van nóg meer verkeer in hun wijk. „Stel dat er twee keer twee rijbanen op de oeververbinding komen (een van de opties die nog open ligt, red.) dan rijden er straks mogelijk 50.000 auto's voorbij”, zegt bewoner Bart Schrijnen, eveneens betrokken bij het initiatief. Hij denkt niet dat de leeuwaliteit in zijn wijk daar beter van zal worden. De inwoners vinden dat er veel te weinig rekening wordt gehouden met hun bezwaren en de kansen die zij zien.

Bovendien gaat het niet alleen om de huidige, maar ook om de toekomstige woningen die staan ingepland. Rotterdam en Capelle hebben grootste plannen in de buurt van deze drukke verkeersader. Tussen de Kralingse Plas en De Esch zijn plannen voor nog eens 5.000 tot 12.000 nieuwe woningen de komende twintig jaar. Bij Rivium, net over de stadsgrens staan nog eens 5.000 woningen ingepland.



'Je mag wel meepraten, maar niet meedoen'



Powerhouse Company, De Esch kan zich ontpoppen tot een uniek woongebied en daardoor een sterke aantrekkingskracht krijgen voor gezinnen; natuurinclusief wonen, in de stad." Afbeelding Powerhouse Company

Rotterdam krijgt een tunnel, of waarschijnlijker, een brug die de wijken Kralingen en Feijenoord met elkaar moet verbinden. Hoe de brug (of tunnel) eruit komt te zien en nog belangrijker, wie er allemaal over- of doorheen mogen, is nog niet bekend. Het doel van de oeververbinding is dat wel. De metropoolregio, het Rijk, de gemeente Rotterdam en de provincie willen met de bouw de bereikbaarheid over zowel de weg als met het OV in en om Rotterdam verbeteren, verstedelijking mogelijk maken (huizen bouwen die ook weer bereikbaar moeten zijn), de leefbaarheid verbeteren (minder autokilometers door de stad) en kansen voor mensen vergroten (makkelijker reizen naar werk of school).

Het Rijk draagt 200 miljoen euro bij met het doel om de bereikbaarheid in dit stukje Nederland te verbeteren en de overvolle Van Brienoordbrug te ontlasten. De regionale partijen betalen 280 miljoen euro. Bij elkaar opgeteld net het vereiste budget voor de ontwikkeling van een brug. Een tunnel is vele malen duurder. Gezien het doel van het Rijk is de kans groot dat er naast hoogwaardig openbaar vervoer (HOV, hoge snelheid, hoge frequentie en grote capaciteit), fietsers en voetgangers, straks ook auto's over of onder het water zullen rijden. Begin 2022 moet dat duidelijk worden.



Nieuwe oeververbinding op Oost

'Routekaart' van de participatie

De gemeente en de andere initiatiefnemers zullen toch niet zomaar een brug neerleggen zonder overleg met de bewoners? Nee. Sterker nog, er is zelfs een 15 pagina tellende 'participatie-aanpak' opgesteld met daarin de randvoorwaarden en een zogeheten routekaart van de participatie. Er worden masterclasses voor alle belangstellenden gehouden die zich de materie eigen wil maken (de eerste ging over mobiliteitsanalyses), er zijn drie verschillende klankbordgroepen in het leven geroepen en er is een uitgebreide website met informatie. En dan is het mogelijk om zienswijzen in te dienen (op de eerste plannen werden er 145 ingediend). De overheden hebben zelfs een speciale naam bedacht voor al deze inspraakmogelijkheden rondom de oeververbinding: Joint Fact Finding.


Toch zien Dalmeijer en Schrijnen weinig terug van de opmerkingen en zienswijze die zij in een eerder stadium indienden. „Ja, de participatie is professioneel en netjes. Maar wordt er iets mee gedaan? Niet

echt", constateert Schrijnen. „Blijkbaar moeten we ons steviger organiseren om een gelijkwaardigere plek aan de onderhandelingstafel te krijgen." Want bij dit soort belangrijke en gebiedsbepalende ontwikkelingen zitten vooral overheden en grote ontwikkelaars aan tafel, ervaren de bewoners. „En tsja, die denken eigenlijk vooral aan de infrastructuur en vastgoed", zegt Schrijnen. De belangen van de omwonenden worden gehoord, maar vervolgens ook weer terzijde geschoven, vinden zij. De gemeente laat weten bewoners en ander belanghebbenden zo goed mogelijk te horen én te betrekken bij het traject.

Wel meepraten, maar vervolgens niets terugzien van de eigen bijdrage. Het is een klacht die vaker te horen is. Het is wat zogeheten stadmakers eerder aankaartten in deze krant. En het was vier jaar geleden zelfs de reden dat Rotterdam besloot te experimenteren met gelote wijkbestuurders. Hierdoor zouden bewoners zich beter vertegenwoordigd moeten voelen, was het idee.

Een concreet voorbeeld; de gemeente is scheutig met het verstrekken van subsidie voor de aanleg van geveltuinjes. Veel inwoners in de wijk maakten daar gebruik van en verfraaiden hun stoep. „Het ziet er mooi uit", zegt Schrijnen. „Maar de straat is nog steeds een racebaan en de luchtkwaliteit is nog steeds slecht." Echte veranderingen moeten plaatsvinden op een ander niveau, constateren de bewoners.



Bewoners **Rik Dalmeijer**(L) en **Bart Schrijnen** willen dat het **autoverkeer** rond de Abram van Rijkevorselweg beter wordt gereguleerd, en wordt ingepast in een goed ontworpen, leefbare wijk.
Foto Walter Herfst 

Dus besloten Schrijnen, Dalmeijer en veertien bewonersorganisaties zich te verenigen en het deze keer anders aan te pakken. Ze vroegen, en kregen, ruim 14.000 euro subsidie van de gebiedscommissie om ontwerpers en architecten schetsen en visietekeningen te laten maken van de weg die nu voor zoveel overlast in de wijk zorgt. Zo hopen ze de discussie over hun wijk, de oostelijke entree van Rotterdam aan te zwengelen. „Zodat ze op het stadhuis zeggen 'ze hebben daar een punt',” zegt Schrijnen.

Tegelijkertijd willen de bewoners met de verschillende schetsen laten zien wat mogelijk is in hun wijk. Dalmeijer: „Pas wanneer je als automobilist de Maasboulevard oprijdt en je de skyline van Rotterdam ziet, denk je; 'ah, nu zijn we in Rotterdam.' Maar de stad begint al honderden meters eerder. „Met de campus, de universiteit, de Hogeschool. Met voetbalclub Excelsior, het arboretum én met de Oude Plantage, het oudste stadspark van Rotterdam”, somt Schrijnen op. Door de Abraham van Rijkevorselweg te verlagen, het groen te verbinden en het makkelijker te maken de weg over te steken, gaat de wijk er flink op vooruit. „En dan is er minder overlast van verkeer, zelfs als de tunnel of brug er straks ligt”, zegt Dalmeijer. Dat is het volgende doel, dat de gemeente de visie omarmd en een plan maakt voor het gebied.

Subsidie van de gebiedscommissie om gehoor te vinden bij het stadsbestuur, is dat niet een beetje tegenstrijdig? De taak van de gebiedscommissie is immers ook het overbrengen van wat er leeft in de wijk naar de Coolsingel. „Nee”, zegt gebiedscommissielid Rens van Overdam. „Ons doel is om burgers te laten participeren en dat steunen we met deze subsidie.” Bovendien kaart de gebiedscommissie de plannen zelf ook nog eens aan bij het stadsbestuur met een 'ongevraagd advies'.

„Gemeente, kijk nu eens ook naar de ecologische en sociale factor en niet alleen naar het financiële plaatje”, roept Van Overdam op.


En hij heeft nog een advies. „Ik heb de ervaring dat de gemeente alles per project bekijkt”, zoals de komst van een oeververbinding. „Alles wat daarbuiten valt, wordt genegeerd.” Juist door eerst een integrale visie voor het gebied te maken, wordt de wijk mooier, zegt Van Overdam. „Ook als die oeververbinding er vervolgens bij komt.” En dat is precies wat deze schetsen laten zien. „De Abram van Rijkevorselweg is nu een verlengde snelweg. Door deze te verdiepen en daarboven een groene omgeving te creëren lever je een bijdrage aan fijner wonen.”



Kralingse buitens



Stadsontwerper **De Zwarte Hond** wil de **Plantage** autovrij maken. „Hierdoor kan het park eindelijk worden opgenomen in het stedelijk weefsel.”

Afbeelding De Zwarte Hond 

Goede doorstroming

De steun van de gebiedscommissie is een eerste stap, maar zeker geen garantie dat het stadsbestuur daadwerkelijk aan de slag gaat met het gebied. De gemeente laat in een reactie weten dat de Abram van Rijkevorselweg een uitvalsweg naar de snelweg is. „Dus goede doorstroming is noodzakelijk. Dat biedt ruimte om sneller te rijden als het rustig is, en dat veroorzaakt overlast voor omwonenden.” Momenteel loopt er een onderzoek om te zien of de snelheidsborden en wegmarkeringen voldoende effect hebben. „Pas na dat onderzoek kijken we of er meer maatregelen nodig zijn.” Wethouder Bas Kurvers (bouwen, VVD) laat weten het initiatief te waarderen. „Ook voor de gemeente is leegstaande ruimte een belangrijk thema in de stad. Daar hebben we ook de ideeën en hulp van bewoners en lokale organisaties voor nodig.” Kurvers gaat binnenkort met de initiatiefnemers in gesprek.

En is er überhaupt geld voor het aanpakken van de oostelijke entree? Dalmeijer en Schrijnen denken dat geld geen belemmering hoeft te zijn. Want de komende jaren worden miljarden in het gebied gestoken door de geplande komst van duizenden woningen. „Opgeteld gaat het om astronomische bedragen”, zegt Schrijnen. Voor groei is geld, voegt Dalmeijer toe. „Wij hopen dat dat er ook is voor goede groei.”