

MIRT-besluit oeververbindingen Rotterdam goed voor Krimpenerwaard en Rotterdam



Jaap Graveland schreef namens natuurorganisaties in de Krimpenerwaard (het Zuid-Hollands Landschap en de NVWK) een persbericht n.a.v. het MIRT-besluit om de nieuwe oeververbinding vanuit Rotterdam-Noord naar de wijk Feijenoord aan te leggen en niet tussen Krimpen aan de Lek en Ridderkerk. Heugelijk nieuws: voor natuur en landschap in de Krimpenerwaard, voor het erfgoed Huys ten Donck bij Ridderkerk, én om meerdere redenen voor de stedeling in Rotterdam! Het besluit laat ook voor de mobiliteit in de Krimpenerwaard nog allerlei mogelijkheden open waarop wij positief willen inzetten. Hieronder volgt de tekst van het persbericht.

Natuurorganisaties: MIRT-besluit oeververbindingen Rotterdam goed voor Krimpenerwaard en Rotterdam

De provincie, gemeente Rotterdam, de metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Rijk hebben 16 juli besloten dat de nieuwe oeververbinding komt tussen Feijenoord en De Esch/Kralingen (variant 'Oost'). Ook besloten ze 90 miljoen te investeren in het oplossen van het knelpunt van de Algeracorridor.

Wij, de Natuur- en Vogelwerkgroep Krimpenerwaard en het Zuid-Hollands Landschap zijn blij met dit besluit. Het spaart landschap, natuur en erfgoed en vergroot de bereikbaarheid van de groene Krimpenerwaard voor de Rotterdammers. We constateren dat de inzet van partijen voor een betere ontsluiting van de Krimpenerwaard effect heeft gehad: die 90 miljoen is aanzienlijk meer dan in de pré-verkenning voor een oeververbinding was voorzien.

Wij zijn voor verbetering van de mobiliteit, maar hadden bezwaren tegen de combinatie van een brug naar Ridderkerk (variant Oost-oost) en de bouw van 4000 extra woningen in de Krimpenerwaard.

Ontwikkelingsagenda 2030-2040

Met het besluit over de oeververbinding is voor de gemeente Krimpenerwaard nu ook hét argument vervallen om 4.000 extra woningen te bouwen. De huidige woonvisie loopt tot 2030 en gaat al uit van 3.000 woningen – 1.200 méér dan de provincie raamt voor de behoefte van de eigen bevolking. Wij dringen erop aan dat de gemeente met een nieuwe woonvisie komt en daarbij werkt volgens de normale procedures, dat wil zeggen met participatie en met een omgevingsvisie zoals voorgeschreven door de nieuwe Omgevingswet. De woonvisie dient volgens ons onderdeel te zijn van een integrale ontwikkelingsvisie en uitvoeringsagenda voor de periode na 2030. De gemeente kan hierin dankbaar gebruik maken van het Panorama Krimpenerwaard. Dit werd al in november 2018 aan de gemeenten en provincie aangeboden maar raakte door de politieke drukte rond het MIRT en gebiedsbod wat naar de achtergrond. Het vormt echter nog steeds een prima inhoudelijke basis voor de ontwikkelingsvisie en agenda, omdat het inzet op gelijkwaardige groei van economie en ecologie. Het Panorama is extra krachtig juist omdat het door participatie tot stand is gekomen.

Betere oeververbinding over IJssel helpt ook de Rotterdammers

In de volgende fase van het MIRT worden alternatieven verkend voor het oplossen van het Algeraknelpunt: vervanging of verbreding van de huidige brug, bouw van een tweede brug of een combinatie hiervan. We pleitten al eerder voor de bouw een tweede brug over de Hollandse IJssel en aanpassing van het Kralingse Plein. Dit zorgt niet alleen voor betere ontsluiting van de Krimpenerwaard maar ook van Capelle aan den IJssel. Doordat vanwege de staande-mast-route bij één open brug tijdig de alternatieve route over de tweede brug aangegeven kan worden, stagneert het verkeer over de IJssel niet.

De bewoners van Capelle aan den IJssel en De Esch waren juist vóór een brug naar Ridderkerk, omdat ze vrezen dat door een brug naar De Esch de leefbaarheid voor hen verslechtert. Wij hopen daarom dat voor de oeververbinding naar De Esch voor een tunnel wordt gekozen en dat maximaal ingezet wordt op hoogwaardig OV, ook over water, en op gebruik van de fiets. Rotterdam investeert veel in klimaatadaptatie (bv. wateropvang, groene daken) en vergroening maar loopt op het gebied van OV en fiets nog achter op vergelijkbare steden. Uit onderzoek blijkt dat ca 30% van het verkeer op de ringwegen lokaal verkeer is, de meeste autoritjes zijn korter dan 5 km. Kortom, hier liggen mogelijkheden.

Én ondersteunt bescherming van natuur en landschap

Overheden, agrariërs en onze organisaties nemen momenteel allerlei initiatieven voor het vergroten van de biodiversiteit in de Krimpenerwaard. Het draagvlak en de investeringen daarvoor zijn erbij gebaat als zoveel mogelijk bewoners ervan kunnen genieten. De investering in de oeververbinding over de Hollandse IJssel brengt de Krimpenerwaard dichterbij en is dus goed voor de natuur én de Rotterdammers. Maar er is meer nodig. De meeste Rotterdammers hebben nauwelijks weet van het groen en de rust aan de overzijde van de Hollandse IJssel. De huidige verbinding vormt niet alleen een fysieke maar ook een psychologische barrière. We adviseren de overheden dan ook om parallel aan de bouw van de brug sterk in te zetten op streekpromotie. Zet zo'n herkenbaar bruin landschapsbord met 'welkom' op de toerit. Met erachter een matrixbord waarop elke dag een kenmerkend bericht staat over gebeurtenissen in het bedrijfsleven, op de boerderijen en in de natuur van de Krimpenerwaard. Maak de brug dus ook tot een brug voor de Rotterdammers.

Foto header door Jaap Graveland

Geplaatst op 3 augustus 2019