



# Kralingen aan de Maas

## *Buiten in de stad*

Rotterdam, 14 oktober 2020, 20u44 CONCEPT

Kralingen aan de Maas is een initiatief van bewoners en lokale organisaties om de aantrekkelijkheid van onze stad meer centraal te stellen in het handelen van de gemeente Rotterdam.

Wij willen leven in een gezonde, groene stad, met rijke en aangename verblijfsmogelijkheden in de openbare ruimte. Een stad met uiteenlopende recreatieve mogelijkheden in een groot en divers natuurlijk ecosysteem. Een stad met ruime keuze aan voorzieningen en werk op loop- en fietsafstand en anders met het openbaar vervoer.

Wij voorzien in Rotterdam Oost een grote kans en dringende noodzaak voor de gemeente om stevig in te zetten op verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Wat is nodig:

- i. Benutting van wat zich *hier en nu* aan mogelijkheden voor sturing voordoet: in bestaande vastgoed- en gebiedsontwikkelingen, bij lokale initiatiefnemers met goede energie, in actuele processen voor totstandkoming van ruimtelijke kaders, binnen trajecten voor infrastructurele projecten, bij voorbereiding van beheer van stedelijke assets, maar ook door goedkope en snelle acties te ondernemen die op korte termijn positief effect hebben. Gebruik 'wat er is' voor uitvoering van bestaand beleid.
- ii. Gemeentelijke coördinatie, 'een groter plan' en een publiek proces voor integrale belangafwegingen zijn vervolgens essentiële ingrediënten om structureel verder te komen.

Vanuit onze betrokkenheid bij allerlei publieke processen, inspraak en participatie, roepen we het stadsbestuur en de ambtelijke diensten op tot versnellende actie.

In Rotterdam Oost zijn allerlei bewonersgroepen en organisaties die een proactieve en versnellende houding van de gemeente zullen ondersteunen. In die bereidheid zien wij kansen voor de gemeente om een aantal grote stedelijke (en nationale) opgaven op te lossen. Niet met NIMBY projecten waarbij overheden hun eigen weerstand organiseren. Wel in een constructief proces waarin het belang van de leefomgeving van tienduizenden tot honderdduizenden (!) inwoners en andere stadsgebruikers, *nét* zo zwaar weegt als een nationale opgave om files op de A13 op te lossen of de inpassing van 30.000 woningen in bestaand stedelijk gebied.

Wij vragen speciale aandacht voor processen en situaties met urgentie. De verkeerssituatie op de Honingerdijk. De geluidsdruk en luchtkwaliteit, specifiek die van woonwijk Leonidas maar evengoed voor Rotterdam Oost als geheel. De meerwaarde van de gebiedsontwikkeling van Excelsior voor de omgeving. De betekenis van de Oeververbinding voor de stad en omliggende buurten. De voorliggende bestemmingsplanwijziging voor de Kralingse Zoom (EUR en Hogeschool Rotterdam). De waarde van de plannen voor Brainpark 1 voor de omgeving. Het proces voor de Waarden van de Esch. De overlast op parkeerplaatsen rond de Oude Plantage. De uitvoeringsplanning van de Rotterdamse Mobiliteit Aanpak. De scope van het verstedelijkingsprogramma 'A tot Z'.

Steeds stellen wij dezelfde vragen: Zullen we eens beginnen met denken vanuit de kwaliteit van de leefomgeving? Hoe is de situatie nu en waar willen we naar toe? Hoe kan deze plek of dit project bijdragen aan een betere, fijnere, gezondere, leukere, groenere leefomgeving? Hoe kan een betere leefomgeving de verdere verdichting en intensivering van de stad ondersteunen?

Wij vragen dit met reden.

Ook *zonder* projecten zoals Excelsior, EUR en HR campus, Brainpark 1, Oeververbinding en 'A tot Z', kan ieder voor zich de volgende situatie objectief vaststellen. Rotterdam Oost is een verzameling van buurten tussen grote infrastructuren. De geluidsdruk en luchtkwaliteit zijn reeds slecht. Op veel plekken is de verblijfskwaliteit zeer laag.

Ook *zonder* die projecten is er alle aanleiding om te streven naar een betere leefomgeving. Tel daar de volgende ontwikkelingen bij op:

1. De Rijksoverheid verwacht een autonome groei van het autoverkeer in de Rotterdamse regio met meer dan 10% in 2030 (MIRT referentiescenario's). Naar verhouding zal deze toename vooral neerslaan op de grotere stadsontsluitingen en de ring. Precies daar waar de belasting van de leefomgeving reeds groot is.
2. Op de as van Alexander tot Zuidplein wordt flink verdicht met 10.000 tot 30.000 woningen (20.000 tot 60.000 huishoudens + voorzieningen). Al die mensen voegen hun eigen bereikbaarheidsbehoefte toe aan het bestaande systeem.
3. Tegelijk wordt de capaciteit van de stedelijke wegen door de nieuwe Oeververbinding vergroot. De (momenteel) meest waarschijnlijke varianten maken meer ruimte voor auto's. Meer asfalt leidt tot meer verkeer.

De situatie rondom de Abram van Rijckevorselweg is een voorbeeld van een bestaand groot knelpunt waar de bestaande situatie al aanleiding zou moeten zijn voor actie, maar ontwikkelingen in de omgeving extra redenen geven voor interventies. Zonder ingrijpen, is deze non-plek binnen tien jaar nog drukker, lawaaiiger, viezer en mens-onvriendelijker.

*Ter zijde, maar niet onbelangrijk: Elektrisch rijden wordt vaak gezien als oplossing voor het wegnemen van de directe ongewenste effecten op de omgeving. De transitie van fossiele brandstoffen naar elektrisch rijden leidt onmiskenbaar tot een reductie van CO<sub>2</sub>, maar is ten aanzien van lokale milieueffecten geen onverdeelde zegen. Zo is elektrisch rijden boven de 50 km/uur niet stiller dan voertuigen met een verbrandingsmotor. Rond snelwegen neemt het geluid dus niet af, hetgeen waarschijnlijk ook geldt voor emissie van fijnstof en ultrafijnstof (European Environment Agency, 2016).*

Zonder een grote verandering in de opstelling van de gemeente en andere overheden, leidt de beschreven dynamiek tot een zwaar milieubelast stadsdeel. Rotterdam Oost en een flink deel van Capelle aan den IJssel, worden een groeiende verzameling van gesloten gebouwen temidden van verkeerslawaaï, ongezonde lucht en gebruiksonvriendelijke openbare ruimte.

Zonder interventie bewegen we in een razend tempo *ver weg* van waar we willen zijn.

Dit moet gezegd worden.

Toch is onze oproep om zo veel mogelijk weg te blijven van verdrietverhalen.

Wij stellen daarom voor dat we i) met elkaar onderkennen dat het ook anders kan, en ii) dat we met elkaar vooral energie besteden aan de zoektocht naar manieren waarop overheid, lokale belanghebbenden en markt de koek kunnen vergroten en met elkaar meer waarde kunnen realiseren.

Laten we het stadsverkeer ontvlechten van voetgangers en fietsers. Laten we de grote natuurlijke en recreatieve systemen van de Rotte, het Kralingse Bos en Plas, Laantje van Nooitgedacht, Burgemeester Oudlaan, Oude Plantage, de groene (oude) rivierdijken, Esch Polder en Maasoeveren aan elkaar knopen. Laten we de EUR en HR campus, de Esch en Excelsior functioneel met elkaar verbinden. Laten we zorgen dat de stadionontwikkeling van Excelsior echt een groen en fraaie visitekaartje van Rotterdam wordt. Laten we zorgen dat het Arboretum Trompenburg zijn groene weelde en groene activiteiten tot ver buiten de haar huidige kaders kan uitdragen. Laten we het oudste stadspark van Rotterdam in ere herstellen, de Oude Plantage! Laten we de concurrentie om ruimte aanvaarden en dubbel grondgebruik mogelijk maken voor voorzieningen, sport, werken, wonen en infrastructuur.

Laten we Kralingen aan de Maas realiseren. Buiten in de stad!

Wij staan voor *goede groei*:

Bewonersplatform DWL, Bewonersvereniging Kralingen Oost, Bewoners Honingerdijk en Omgeving, Bewoners Oostzeedijk Beneden, Bewoners Woonwijk Leonidas, Buurt Bestuurt Struisenburg, Erasmus Universiteit Rotterdam, Hogeschool Rotterdam, Gebiedscommissie Kralingen-Crooswijk, Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, Impact Afstemgroep, Polder de Esch (ntb), Rivium (ntb), Roeivereniging Nautilus, Sportclub Excelsior, Stichting Kinderopvang Kralingen, Stichting Oude Plantage, Stichting Trompenburg Tuinen en Arboretum, Volkstuin Vereniging Nooit Gedacht Rotterdam, Woonstad Rotterdam, Adem in Rotterdam

Ook meedoen? Neem contact op via [Kralingen aan de Maas](mailto:Kralingen aan de Maas)

## BIJLAGE – BENODIGDE ACTIES GEMEENTE ROTTERDAM

Deze bijlage is onderdeel van het pamflet ‘Kralingen aan de Maas, Buiten in de stad’ met datum <<datum>>.

Het pamflet roept de gemeente Rotterdam op om versnellende acties te ondernemen om de kwaliteit van de leefomgeving van Rotterdam Oost te verbeteren, en daarbij nauw samen te werken met bewoners en lokale organisaties. Begin bij de mensen in plaats van bij woningaantallen en auto’s.

Dit document biedt een overzicht van de benodigde acties. De acties zijn onderverdeeld in drie categorieën:

- I. Urgente interventies: Situaties aanpakken die (al heel lang) om actie vragen. Maar ook ‘nu of nooit’ en ‘net op tijd of spijt’ interventies om niet onnodig kansen te missen.
- II. Plan maken: Abram van Rijkevorselweg en omgeving
- III. De Olifanten in de Kamer:
  - Scope van de Oeververbinding verbreden: Mobiliteit + Leefomgeving
  - Scope van ‘A tot Z’ verbreden: Verdichten + Leefomgeving

### I. Urgente interventies

1. De verkeerssituatie op de Honingerdijk herzien. Neem lichte, snelle maatregelen. Maak in plaats van een racebaan van en naar de snelweg, een rustige, groene en veilige straat voor de buurt.
2. Geluidsdruk verlagen en luchtkwaliteit verbeteren van woonwijk Leonidas. Maatregelen nemen om de situatie binnen *tenminste* binnen de normen te krijgen. Niet alleen rekenkundig of modelmatig voldoen, maar feitelijk. Mensen leven in niet in geluidsmodellen.
3. Uitwerken van de meerwaarde van de gebiedsontwikkeling van Excelsior voor de omgeving, nadrukkelijk synergie tussen partijen organiseren. Laat de beeldkwaliteit van Excelsior aansluiten bij Kralingen, met groen en duurzaam als kernwaarden die passen bij de plek en bij deze tijd.
4. In het traject voor de nieuwe Oeververbinding acuut inventariseren welke maatregelen nodig zijn om de leefomgeving te verbeteren én de mobiliteitsdoelen te halen, en deze maatregelen onderdeel maken van ‘Zeef 1’ van het MIRT-traject.
5. De betekenis van de Oeververbinding voor de stad en omliggende buurten uitwerken en onderdeel maken van Zeef 1. Wat heeft Rotterdam Oost aan de Oeververbinding?
6. De bestemmingsplanwijziging voor de Kralingse Zoom (EUR en Hogeschool Rotterdam) herzien: De voorliggende wijziging toont het failliet van de leefomgeving aan, en is een verbod voor veel andere plekken. Studentenkamers die hun raam niet open mogen doen, aan een onbetreedbare straat. Is dat echt de stad die we willen?
7. Een proces starten om de waarde van de plannen voor Brainpark 1 voor de bredere omgeving te bepalen en doelen navenant bij te stellen.
8. Het proces voor de Waarden van de Esch: Zorgen dat plek en programma van de Esch, campus, Excelsior en Struisenburg elkaar aanvullen.
9. De overlast op parkeerplaatsen rond de Oude Plantage aanpakken.
10. De uitvoeringsplanning van de Rotterdamse Mobiliteit Aanpak: Wanneer gaat Rotterdam Oost iets merken van dit beleid?

## II. Plan maken: Abram van Rijkevorselweg en omgeving.

- Maak een strategie voor de verbetering van de Abram van Rijkevorselweg en omgeving. Maak de verbinding van 'Rotte tot aan de Maas' onderdeel van deze strategie, als ook het functioneel verbinden van Struisenburg, Arboretum Trompenburg, Excelsior, EUR en HR campus, Brainpark, woonwijk Leonidas, Esch en Oude Plantage.
- Het profiel van de Abraham van Rijkevorselweg neemt nu veel meer ruimte in dan nodig, en kan veel compacter en vriendelijker. De oplossing: leg de weg over zo veel mogelijk lengte op polderpeil, ontvlecht doorgaand verkeer van lokaal verkeer, leg ventwegen aan. Breng geluidswerende maatregelen aan, dicht bij de geluidsbron. De polderpeil oplossing is relatief goedkoop omdat de weg niet onder grondwaterniveau gelegd wordt. De ongelijke kruising maakt het mogelijk om groen aan elkaar te verbinden, maar ook functioneel alle buurten op elkaar aan te sluiten.

## III. De Olifanten in de kamer

- Inzetten op verbreding van de scope van de Oeververbinding. Biedt een oplossing voor toename van bereikbaarheidsbehoefte én de kwaliteit van de leefomgeving. Weeg die twee aspecten op gelijk niveau. Kan het lokale autoverkeer van de Brienoord af (Rijksoverheid blij), én gelijktijdig het autoverkeer in de stad verminderd worden (Rotterdam blij)?
- Inzetten op verbreding van de scope van het verstedelijkingsprogramma 'A tot Z'. De aanleiding voor 'A tot Z' is een nationale en regionale opgave voor het toevoegen van 10.000 tot 30.000 woningen op de as van Zuidplein tot Alexander. De lastigheid hiervan is dat deze woningen nagenoeg allemaal toegevoegd worden in een reeds milieubelaste omgeving én op zichzelf ook weer meer mobiliteit genereren met bijbehorende belasting op de leefomgeving. Tenzij de verbetering van de leefomgeving zich als doel op gelijk niveau verhoudt tot het toevoegen van woningen. Idem aan bijstelling van de scope van de Oeververbinding.