

**Aan alle betrokkenen bij de MIRT-verkenning
Oeververbindingen regio Rotterdam**

Datum: 27 juni 2019

Onderwerp: MIRT en Krimpenerwaard

Over de ontsluiting van de Krimpenerwaard

In de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam wordt de basis gelegd voor belangrijke beslissingen over verbetering van de mobiliteit in en rond Rotterdam. Eén van de varianten die ter tafel liggen, raakt ook de Krimpenerwaard. De Stichting Groene Hart wil graag haar opvatting daarover kenbaar maken.

We doen dat vooral vanuit het perspectief van de Krimpenerwaard als vitaal onderdeel van het Groene Hart en minder vanuit de Rotterdamse doorstromingsproblematiek. De Krimpenerwaard is een onderdeel van het Groene Hart met een hoge mate van oorspronkelijkheid; het heeft als enige Waard geen ruilverkaveling doorlopen. Ook in culturele zin is het een bijzonder gebied, met aandacht voor tradities én met beide benen in het heden. De openheid met herkenbare kernen, de rust en de ruimte maken het tot een aantrekkelijke leefomgeving. En tot een mooi gebied voor bezoekers uit de nabije Randstad.

Voorkom oneigenlijke elementen in het MIRT-proces

Bij de discussie over het al dan niet kiezen voor de Oost- Oostvariant (de aanleg van een snelweg met brug/tunnel bij Krimpen) spelen naar onze mening twee zaken, die geen of slechts zeer beperkt onderdeel behoren te zijn van de besluitvorming in het MIRT-proces: de fysieke ontsluiting van de Krimpenerwaard en het voorkómen van krimp van de bevolkingsaantallen in de gemeente Krimpenerwaard.

Ontsluiting van de Krimpenerwaard

De Algerabrug vormt in de spits voor forenzen en transporteurs een knelpunt. Een gerichte aanpak van dat knelpunt is wenselijk; daarover is iedereen het eens. De Oost-Oostvariant is daarvoor ongeveer de slechtste oplossing, die men kan bedenken. Grootchalige infrastructuur, in het bijzonder Rijks- en Provinciale wegen, is de grootste ontwikkelkracht die er bestaat richting “rode” functies. Het heeft de afgelopen

decennia op tal van plekken in Nederland de ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied bepaald. De praktijk is veelal: besluiten over infrastructuur regisseren de rode ruimtelijke ontwikkeling van een regio; het is zelden andersom. Zelfs een eenvoudige rondweg bij een dorp leidt tot niet-bedoelde, maar voor bestuurders klaarblijkelijk onvermijdbare versterking.

De ruimtelijke gevolgen van een nieuwe, extra hoofdontsluiting van de Waard zullen over een periode van enkele decennia zeer groot zijn en het landelijk karakter van Waard ingrijpend veranderen. De Krimpenerwaard wordt als stedelijk Krimpen. De sociale en culturele gevolgen zullen eveneens groot zijn. De kwaliteit van het leven zal markant veranderen, terwijl er alle reden is om de Krimpenerwaard te koesteren als leefgebied voor mensen die rust in de Randstad zoeken en als ontspanningsgebied voor de vele stedelingen.

Verbetering van de huidige ontsluiting van de Krimpenerwaard kan veel betekenisvoller gebeuren door een pakket van maatregelen, die niet vooral op autovervoer zijn gericht, maar veeleer verbetering van het openbaar vervoer en van aanleg en verbetering van fietsverbindingen bevatten.

Krimp in de Krimpenerwaard

Naar onze indruk speelt bij de bestuurlijke voorstanders de aanwijzing van de Krimpenerwaard als anticiperregio een grote rol. Het schrikbeeld van krimp leidt tot vreemde bewegingen. Het zogeheten Gebiedsbod van de gemeente Krimpenerwaard is daarvan een perfecte illustratie (de gemeente wil ruimte voor 15.000 nieuwe woningen bieden als gekozen wordt voor de Oost-Oostvariant).

De leefbaarheid van de Krimpenerwaard wordt op dit moment zeer hoog gewaardeerd door de inwoners van de Waard. Die leefbaarheid wordt bepaald door een groot aantal factoren, waarbij het landelijke open karakter, herkenbare cultuur en sociale cohesie hoog scoren. Bevolkingsaantal is in die waardering ook een factor, maar zeker geen doorslaggevend. Geforceerde bevolkingsgroei zal averechtse effecten hebben.

Het is veel verstandiger om met belanghebbenden in en om de Krimpenerwaard een 'vitaliteitsagenda' op te stellen, op basis van een goede analyse van wat de inwoners

bepalend vinden voor de kwaliteit van hun woon- en leefomgeving. Met daarin concrete activiteiten die op korter en langere termijn een merkbare bijdrage aan behoud van de leefbaarheid leveren.

Kortom

De Krimpenerwaard is van vitale betekenis voor de Randstad als geheel en verdient het niet om verkwanseld te worden, alleen om een betere doorstroming bij de Algerabrug te verkrijgen.

Gelet op de grote nadelen en de beperkte voordelen voor de mobiliteitsproblematiek in de Rotterdamse regio, achten wij onvoldoende valide argumenten aanwezig om te opteren voor de Oost-Oost variant.

We roepen op om ontsluiting van de Krimpenerwaard op zich zelve te onderzoeken en te verbeteren. Dat niet te vermengen met de veel grotere problematiek van de mobiliteit in en rond Rotterdam. En separaat een vitaliteitsagenda voor de Krimpenerwaard op te stellen door gemeenten, provincie, waterschap, bedrijven, maatschappelijke organisaties en inwoners.

Namens de Stichting Groene Hart,

L. van der Sar, secretaris



