

Het Nieuwe Noorden

4 januari 2021

Voorwoord

Rotterdam, 4 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Rotterdam groeit als kool, dus we moeten constant vooruitkijken. Want hoe moet onze stad er over 10 of 20 jaar uit zien om goed te kunnen functioneren? Geïnspireerd door de daadkracht van onze voorgangers hebben we dit plan geschreven. Wij stappen hiermee in hun voetsporen. Partijgenoten die deze stad in de decennia na de Tweede Wereldoorlog gemaakt hebben tot wat hij nu is. Wij dagen datgene dat nu normaal lijkt uit om een doorbraak te forceren.

In het Noorden van Rotterdam ligt de entree van een rivier die onze wereldstad haar naam heeft gegeven. Maar deze mooie plek heeft een open wond. Deze open wond heet de A20. Afgelopen maanden zijn wij in gesprek gegaan met Rotterdamse dromers en ontwikkelaars om de haalbaarheid van de aanpak van dit gebied in kaart te brengen. De conclusie is dat dit *het* moment is om de A20 aan te pakken.

Vandaag presteren wij een plan voor een leefbaarder, groener en meer verbonden Noorden van onze stad. De oplevering van de nieuwe A16 komt snel dichterbij. We moeten vooruitkijken hoe we de volgende fase in de ontwikkeling van onze stad kunnen versnellen.

Laten we samen de schouders eronder zetten om Rotterdam Noord en de rest van de stad te geven wat het verdient!

Hartelijke groet,

Dennis Tak

Co Engberts





De groene droom voor Noord



De poort aan de Noordkant van Rotterdam zal gaan veranderen van een chaotisch netwerk van hoogverheven wegen naar een groene oase van onze riviernetwerken en verbonden wijken. De ring aan de Noordkant van de stad wordt nu ingevuld door de A20 tussen knooppunt Terbregseplein en knooppunt Kleinpolderplein. Vanaf deze snelweg kijk je uit op bedrijven en geluidsschermen. Wij geloven dat met een herziening van dit tracé een wezenlijke oplossingen gevonden kan worden door middel van efficiënt gebruik van ruimtelijke inpassing met oog op verbetering van het Rotterdamse leefklimaat. Door de A20 aan te pakken zal de mogelijkheid ontstaan dat je Rotterdam niet binnenrijdt tussen de bedrijventerreinen en verheven knooppunten, maar dat je een stad binnenrijdt waar leefbaarheid en groen juist centraal staat.

Interesse vanuit de markt

Na inventarisatie blijkt dat er hernieuwde interesse heerst vanuit marktpartijen om het A20 tracé nieuw leven in te blazen. In 2009 werd het concept van '[de Kralingse berg](#)' van de MVRDV al gepresenteerd.¹ Dit idee is toentertijd niet verder doorontwikkeld omdat wij als stad te maken kregen met de wereldwijde kredietcrisis in 2008-2009. Het idee van overkoepeling of ondertunneling van het A20 tracé was toen niet in te passen in de herstelstrategie, alleen is de ambitie onder marktpartijen hiermee niet verdwenen. Door hedendaagse ontwikkelingen en omstandigheden, geloven marktpartijen dat een dergelijk grootstedelijk project in deze tijd wellicht wél realiseerbaar is. Daarnaast verkiest de rijksoverheid en dit Rotterdamse college ervoor om in deze tijd van crisis te blijven investeren.

Het doel wat de PvdA Rotterdam betreft is om de A20 af te schalen naar een niet waarneembaar element in ons landschap. Dit kan op diverse manieren. Dit kan door bijvoorbeeld de gehele weg onder de grond aan te leggen of te overkluizen met een dakpark.

Voorbeelden van andere – soortgelijke – projecten zijn de A2 tunnel in Maastricht, de overkluizing van [Hudson Bay in New York](#)² of de [A4 bij Schiedam Sportpark](#)³.

Op basis van onze rondgang geloven wij dan ook dat een dergelijke gebiedsontwikkeling rond het A20 tracé nu op meer steun vanuit de markt kan rekenen als dat het in 2009 had. Daarom willen wij het college verzoeken om open te staan om met marktpartijen in gesprek te gaan hierover en te inventariseren of een dergelijke gebiedsontwikkeling bij kan dragen aan de stad.

¹ <https://www.mrvd.nl/projects/74/kralingse-berg>

² <https://www.hudsonyardsnewyork.com/sites/default/files/2018-11/How-NYCs-Newest-Neighborhood-Will-Float-Above-an-Active-Train-Yard.pdf>

³ <http://www.bgsv.nl/sportpark-A4>

Huidige situatie



Plan 'Het Nieuwe Noorden'

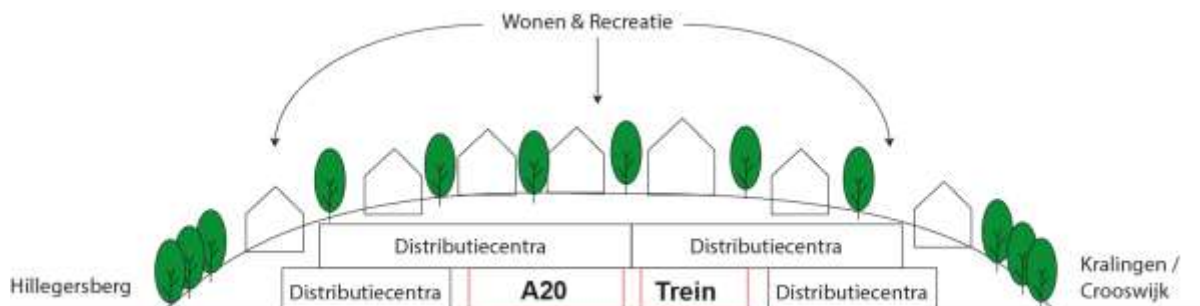


Bron: MVRDV

Innovatieve bouwgrond voor woningbouw

Het herinrichten van de A20 biedt kansen om meer woningbouwgrond beschikbaar te maken in de stad. Zo wordt in de 'visualisatie overkluizing en integratie stedelijke functies' ruw geïllustreerd hoe distributiecentra ondergronds verwerkt kunnen worden en dat hierbij een overkapping ook ruimte kan bieden voor woningbouw op het tracé. Hiernaast laat een ruwe schatting van MVRDV zien dat bij een 'ingegraven/onder tunnelde A13 & A20 scenario' 5.000-9.000 woningen gerealiseerd kunnen worden rondom het tracé. Wij vinden het daarom van belang dat een verkenning van potentiële woningbouwgrond, naar aanleiding van de aanpak van de A20 (en potentieel ook de A13), verder meegenomen wordt vanuit de gemeente in de voorgestelde haalbaarheidsstudie.

Visualisatie overkluizing en integratie stedelijke functies



Bron: Rotterdamse dromers

Bijdrage aan leefbaarheid omliggende wijken

Naast de mogelijkheid op verdere woningbouw kan de aanpak van de A20 ook de leefbaarheid van bewoners in de omliggende wijken aanzienlijk vergroten. Hiervoor kan men kijken naar de resultaten voortvloeiend uit de ondertunneling van het A2 tracé in Maastricht. Zo bood de ingreep in Maastricht ruimte voor aanzienlijke stedelijke vernieuwing. Vernieuwing die ertoe leidde dat een eerder afgeleged stuk stad (Maastricht-Oost) verder verbonden raakte bij het stadcentrum en werd het centraal station beter bereikbaar. In Rotterdam zal de bereikbaarheid van het centrum en de Kralingse Plas versterkt worden voor 63.000 inwoners in de betreffende gebieden 'Hillegersberg-Schiebroek en Overschie'. Verder zullen de 106.000 inwoners van Rotterdam Noord en Kralingen-Crooswijk, de Rottemeren en de Bergse plassen aanzienlijk beter kunnen bereiken⁴.

Hiernaast heeft het CPB-onderzoek gedaan [naar de leefbaarheidsbaten van de ondertunneling van de A2 in Maastricht](#).⁵ Deze stedelijke ontwikkeling leidde in Maastricht tot een waardeverhoging van 220 miljoen euro voor huizen in omliggende wijken binnen een straal van 1 kilometer van het A2 tracé. Dit voorbeeld illustreert dat een herinrichting van het A20 tracé niet alleen een grote kans is om de Rotterdamse woningvoorraad verder aan te vullen, maar dat het ook een grote bijdrage zal leveren en ten goede zal komen aan de algemene leefbaarheid voor omwonende Rotterdammers.

⁴ MVRDV

⁵ <https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-Notitie-22-mei-2018-Leefbaarheidsbaten-A2-tunnel-Maastricht.pdf>

Oeververbinding en het toekomstig ov-netwerk

Gezien de scope van dit initiatiefvoorstel, zien wij in een aanpak van de A20 ook kansen voor de inwoners van Rotterdam Zuid. De nieuwe oeververbinding tussen Feijenoord en de Esch biedt kansen om de stad verder te verbinden. Een metrolijn naar de mooie plassen van de stad, zou zodoende voor vele Rotterdammers op Zuid ook een fantastische recreatieplek bereikbaar kunnen maken. Wij geloven dat de herinrichting van het A20 tracé naadloos aansluit bij de ambitie van de Rotterdamse gemeenteraad voor de realisatie van een cirkellijn.

Visualisatie aansluiting Metro



Bron: MVRDV

Grootstedelijke ontwikkeling Rotterdam

Rotterdam is in vele manieren een voorloper wat betreft architectuur, bouw en grootstedelijke ontwikkeling. De manier waarop grootstedelijke inrichting en nieuwe infrastructuur bijdraagt aan de stad is te zien in ons stadcentrum. Grote ontwikkelingen zoals bij de Kop van Zuid en bij de Binnenrotte zijn toonaangevend van wat er allemaal mogelijk is in Rotterdam. Hierbij hoort natuurlijk ook een efficiënte inrichting van de infrastructuur. Zo heeft de opening van de Willemspoortunnel ruimte gemaakt voor een gebiedstransformatie waar Rotterdam nog altijd de vruchten van plukt. Waar nu de iconische Rotterdamse binnenstad gesierd wordt door moderne architectuur als de Markthal, vindt nog altijd veel ontwikkeling plaats. Wat ons betreft zijn dit soort ontwikkelingen dan ook een voorbeeld van de Rotterdamse arbeid, vindingrijkheid en maakbaarheid die de stad nog mooier en leefbaarder maakt.



Hedendaagse ontwikkelingen



Een behoefte naar een verbeterde inrichting van de infrastructuur in de stad is van alle tijden. De stad verbeteren, ten behoeve van alle inwoners, is waar wij als Partij van de Arbeid altijd voor hebben gestaan. Zo is de stad niet stil blijven staan na de opening van de Willemspoortunnel en wordt er nog altijd hard gewerkt om deze stad nog meer te verbinden en inclusiever te maken, zodat iedereen zich laagdrempelig kan verplaatsen. Grote infrastructurele projecten veranderen ook de levensomstandigheden van Rotterdammers en hoe zij de stad ervaren.

Op dit moment wordt er hard gewerkt aan de plannen voor een nieuwe oeververbinding tussen Rotterdam Zuid en de Esch. De A16 wordt verlengd om zo de doorstroming op de ring te verbeteren en er is een consortium van partijen betrokken bij een haalbaarheidsstudie naar een spooroverkluizing rondom de Kuip.

De A20 wordt hiermee dus minder belangrijk, maar vervult nog wel een belangrijke regionale mobiliteitsfunctie en het is dan ook van belang dat de A20 zijn functie kan blijven vervullen. In [de prognose voortvloeiend uit het Tracébesluit A16 van Rijkswaterstaat](#) wordt in 2016 voorspeld dat de A20 in 2030 weinig tot geen restcapaciteit zal gaan bezitten tijdens spitsuren.⁶ Wij geloven dat een herziening van het A20 tracé, kansen kan bieden om ook aan dit toekomstige probleem op het wegennet in Rotterdam-Noord uitsluitel te gaan bieden. Wij zijn alleen wel van mening dat bij een dergelijke herziening ook de leefbaarheids-baten nadrukkelijk moeten worden. Wij zien in ondertunneling ofwel overkapping dan ook veel kansen om in zowel de leefbaarheids-baten als de noodzakelijke verkeersstromen te voorzien. Hedendaagse ontwikkelingen laten namelijk nog altijd zien dat snelwegen een belangrijke functie dienen, alleen ook dat dergelijke snelwegen vaak een negatief effect hebben op de leefbaarheid voor omwonenden. PvdA Rotterdam zet daarom ook, met dit initiatiefvoorstel, nadrukkelijk in op een herijkte invulling van snelwegen in binnensteden. Wij geloven namelijk dat de veelzijdigheid aan positieve leefbaarheids-factoren van een onder tunnelde ofwel overkapt snelweg, samen kunnen gaan met de functie die de A20 voor de regio dient.

⁶<https://platformparticipatie.nl/a16rotterdam/ontwerptractbesluit+17/relevante+documenten+56/default.aspx#folder=1844061> (Bijlage E)

Probleem A20 tracé

Rijksweg A20 doorkruist het moderne Rotterdam op een brute wijze. Een verhoogde snelweg die vroeger wellicht gezien kon worden als een personificatie van de film 'Metropolis' in ons Rotterdam, is nu niet meer dan een snelweg die onze wijken van elkaar scheidt.

Huidige situatie, gearceerd relevante tracé A20



Bron: MVRDV

Wij geloven dat de A20 een functie heeft voor de stad, alleen in de 21^e eeuw zien wij dat dit anders vorm gegeven kan en moet worden. Dit kan anders omdat er met de nieuwe A16 een alternatief komt en marktpartijen dit tracé zien als een kans voor meer groen, woningbouw en verdere verbinding in de stad.

De snelweg is niet alleen een probleem voor de volksgezondheid, maar splijt bovenal ook prachtige wijken in het Noorden van de stad. Daarnaast zorgt het voor verschraling in de wegen direct gelegen aan de snelweg en levert het gure plekken op waar Rotterdammers in nachtelijke uren niet graag komen.

Het unheimische gevoel is misschien nog wel het beste te zien op foto uit de Lisbloemstraat, waar bewoners tegen gure geluidsschermen aan kijken.

De Ceintuurbaan, direct parallel gelegen aan de snelweg, past ook niet bij het grootstedelijke karakter van de aangrenzende wijken.

De stad is gebouwd aan de Rotte in een netwerk van mooie rivieren en plassen, een gebied wat nu verschuilt ligt achter die verhoogde snelweg en het verhoogde treinspoor.



Lisbloemstraat



Spoor achter de Ceintuurbaan



Viaduct Rozenlaan



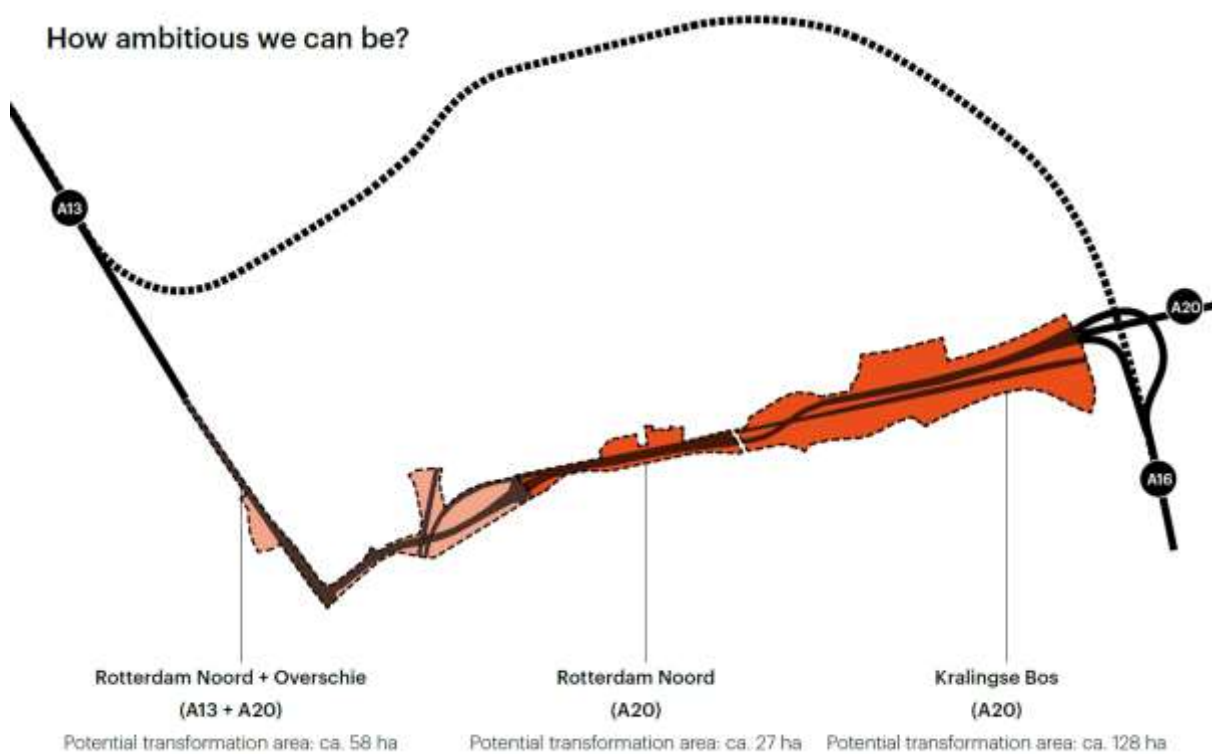
Entree Rotte bij Gordelweg

Verlenging A16

De A20 lijkt steeds minder belangrijk te worden. In 2025 wordt de verlengde A16 geopend. Door de A16 zal de verkeersdruk op de A20 tussen het Terbregseplein en het Kleinpolderplein afnemen.⁷ Hiermee komt de mogelijkheid om op den duur de A20 anders in te richten. Ditzelfde principe geldt niet alleen voor de A20 maar ook voor de A13, welke met geraamde toekomstige verkeersstromen (mogelijk) afgeschaald kan gaan worden. Daarom zien wij ook voor het A13 tracé ruimte, om ten behoeve van de inwoners van Overschie, een aanpak ten gunste van recreatieruimte en woningbouw rondom dit tracé te plegen. De Verlenging van de A16 biedt dan ook veel ruimte om de inrichting van het A20 & A13 tracé te gaan heroverwegen richting de toekomst.

Met de komst van het nieuwe knooppunt van de A16 op de A13 bij Overschie komt ook de vraag of in de toekomst dit tracé (A13 tot en met Kleinpolderplein) niet ook kan worden aangepakt. Door de (recente) verlenging van de A4 is het mogelijk om de ring te verleggen, verder naar het westen en noorden. Zodat het stedelijk gebied op een duurzame manier naar elkaar toe kan groeien.

Nieuwe situatie in 2024 na afronding verlenging A16



Bron: MVRDV

⁷ https://www.a16rotterdam.nl/bibliotheek_nieuw/themadossiers/1707854.aspx?t=Verkeer

Haalbaarheid & bekostiging



Na gesprekken te hebben gevoerd met bewoners, planmakers en visionairs zijn wij overtuigd geraakt dat het momentum voor de aanpak van de A20 groter is dan ooit. Er komen veel dingen samen, de realisatie van de nieuwe A16 in 2025, de wens van de overheid om fors te investeren in woningbouw en verduurzaming, de interesse van bouwbedrijven en ontwikkelaars in nieuwe projecten en de laagste financieringslasten in de geschiedenis. Deze cocktail van ambitie is de ideale voedingsbodem voor een haalbaarheidsstudie naar de aanpak van het A20 tracé. Wij verwachten dat de financiële bijdrage van de gemeente beperkt kan worden door in een vroeg stadium op te trekken met een consortium aan partijen.

Met dit initiatiefvoorstel wil de PvdA ook inzetten op een vroegtijdige lobby richting het Rijk. Wij verzoeken dit omdat het Rijk een belangrijke partij zal zijn om met dit initiatief tot een realistisch en haalbaar resultaat te komen. Wij zetten hierop in omdat Rijkswaterstaat, als wegbeheerder van de A20, belangrijke kennis omtrent regionale en landelijke verkeersstromen bezit om een dergelijk project passend te inventariseren. Daarom zien wij Rijkswaterstaat als een belangrijke partner om tijdig te benaderen om de voorgelegde haalbaarheidsstudie tot een succes te brengen. Wij zetten er daarom ook op in, om vooruitlopend op de resultaten van de betreffende haalbaarheidsstudie, met Rijkswaterstaat in gesprek te gaan over de ambitie voor een herinrichting van het A20 tracé.

Hoewel het nu nog moeilijk te zeggen is wat een haalbaarheidsstudie naar de aanpak van de A20 precies kost, is op basis van andere haalbaarheidsstudies te verwachten dat de voorbereidingskosten zo oplopen van enkele tonnen tot grofweg een miljoen euro. Het is onze verwachting dat deze kosten kunnen worden verdeeld over een consortium van geïnteresseerde partijen, waarbij de gemeente haar *'fair share'* draagt.

Ontwerpbesluit

De raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het raadsvoorstel 'Het Nieuwe Noorden' van de PvdA Rotterdam;

Besluit:

Het college van B&W opdracht te geven om:

1. Een haalbaarheidsstudie te verrichten naar de aanpak van de A20 (ondertunneling ofwel overkapping) ten behoeve van groen, woningbouw en ondergrondse inpassing van voorzieningen langs of op het A20 tracé;
2. Deze haalbaarheidsstudie vorm te geven in een consortium van marktpartijen en een team van de gemeente Rotterdam;
3. De bekostiging van deze haalbaarheidsstudie in gezamenlijkheid te dragen met het te vormen consortium naar voorbeeld van Feyenoord XL;
4. In de haalbaarheidsstudie met nadruk te kijken naar hoe de aanpak van de A20 benut kan worden voor de realisatie van groen en betaalbare woningen;
5. Vooruitlopend op de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie bij het rijk de lobby te starten voor de aanpak van de A20;
6. Een nota op te stellen voor op de toekomst van de A13 bij Overschie (het stuk tussen de knooppunten Kleinpolderplein en de nieuwe aansluiting op de A16) en of daar op termijn afschaling van de snelweg mogelijk wordt, door verdere verknoping met de A4 mogelijk te maken
7. Bij positieve uitkomst van de haalbaarheidsstudie een reservering te verwerken binnen de Lange Termijn Investeringsplanning (LTIP) voor gemeentelijke bijdrage aan de aanpak van de A20;

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van [•] 2021,

de griffier,

de voorzitter,



