

Reactie wethouder Karremans oeververbinding De Esch - De Veranda

12/12/2023

De laatste weken van het jaar staan voor Rotterdammers in de Esch en de Veranda in het teken van een brug. Niet de Erasmus- of Willemsbrug, maar een mogelijke nieuwe brug tussen De Veranda en De Esch. Dat idee voor een nieuwe verbinding over het water tussen Noord en Zuid, is deel van de plannen die de gemeente heeft om de oostkant van de stad verder te ontwikkelen. Maar of dat een brug moet worden, daar zijn de meningen behoorlijk over verdeeld ...

Wethouder Karremans (Handhaving, Buitenruimte en Mobiliteit) reageert op de vragen die er zijn rondom de nieuwe oeververbinding.

- Wat denkt u dat een nieuwe brug voor de stad kan betekenen?

Een unieke kans om Rotterdam op twee oevers verder te versterken. Dankzij de nieuwe brug kunnen er tussen Alexander en Zuidplein 30.000 nieuwe woningen worden gebouwd die anders niet mogelijk zouden zijn. De verbinding zorgt er daarnaast voor dat er 15.000 extra banen binnen 45 minuten reisafstand beschikbaar komen voor de zeven NPRZ-wijken. De brug is een investering in woningen, in werkgelegenheid, in de ontwikkeling van meerdere gebieden in Rotterdam – en dus met name een investering in Rotterdammers. Een paar van de vele voordelen op een rijtje:

1. De ontwikkeling van Rotterdam-Zuid. Samen met het Rijk werken we hard aan de sociaaleconomische achterstanden in Rotterdam-Zuid. Via het NPRZ investeren we samen met het rijk honderden miljoenen in woningen, in onderwijs, sociale programma's en veiligheid. De stadsbrug verhoogt de effectiviteit hiervan, bijvoorbeeld omdat de stadsbrug circa 15.000 extra banen binnen het bereik van 45 minuten reistijd brengt voor elk van de zeven NPRZ-wijken. Ook wordt door de stadsbrug de verbinding met het onderwijs gelegd. Meerdere onderwijsinstellingen, zowel middelbaar als hoger (Hogeschool Rotterdam en Erasmus Universiteit) onderwijs, komen beter en sneller binnen het bereik van inwoners van Zuid. De stadsbrug maakt Zuid daarnaast ook aantrekkelijk voor studenten om te wonen; een katalysator voor de ontwikkeling van Zuid.
2. De woningnood is hoog: we moeten zo snel mogelijk woningen bouwen. Rotterdam heeft daarvoor aantrekkelijke ontwikkellocaties beschikbaar. Maar die ontwikkelingen kunnen alleen plaatsvinden als de (nieuwe) woningen goed bereikbaar zijn. Voor de bouw van 30.000 extra woningen in de Oostflank, een van de grootste nationale woningbouwlocaties, is een verbinding als de derde stadsbrug onmisbaar.
3. De stadsbrug is niet alleen een verbinding tussen noord en zuid maar lost ook knelpunten in de bereikbaarheid in de Zuidelijke Randstad op. Zoals het knelpunt in het bestaande metronetwerk dat geconcentreerd is rondom station Beurs. Het huidige ov-systeem kan het toekomstig groeiend aantal reizigers niet aan en de stadsbrug helpt dit op te lossen. En voor de fiets, waarbij de stadsbrug de ontbrekende schakel is in het regionaal fietsnetwerk. Het nieuwe NS-Station Stadionpark verbetert straks de bereikbaarheid van grote delen van Rotterdam-Zuid. Daarnaast worden meerdere andere knelpunten in de stad en regio opgelost door de

stadsbrug, waardoor bijvoorbeeld de Erasmus Universiteit en Hogeschool Rotterdam veel beter bereikbaar worden.

- Wat zou u zeggen tegen bewoners die zich zorgen maken over de komst van een brug en het mogelijk afgraven van een deel van het natuurgebied?

We begrijpen de zorgen van bewoners heel goed. We proberen het natuurverlies dan ook zoveel mogelijk te beperken of te compenseren. Dit is hoe het zit:

Om te zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart voor de scheepvaart, moet de oever ter hoogte van Polder De Esch worden aangepast. In de volgende fase, de planning- en studiefase, wordt exact nagegaan welke aanpassingen aan de oever moeten worden gedaan. We gaan op dit moment uit van een gebied van maximaal 6 hectares van de in totaal 24 hectare groen aan de zuidelijke punt van de polder. Het gaat dus om maximaal 25% van de polder De Esch en niet om het hele natuurgebied. Sterker nog: het openbaar toegankelijke deel van het natuurgebied kan dus grotendeels blijven bestaan.

Het verlies van een deel van de oever compenseren we door een nieuw rivierpark aan te leggen op de noord- en zuidoever. Dit rivierpark wordt een aaneengesloten groengebied, met waarde voor recreatie, ontmoeting, rust en natuur en met aantrekkelijke, doorgaande routes voor fietsers en wandelaars.

- Waarom heeft u zich nog voordat het participatietraject is afgerond uitgesproken over dat een brug de voorkeur heeft als oeververbinding?

Het slot van de participatiefase aan het einde van 2022 is niet goed gegaan. Dat heb ik ook met de participanten besproken en hiervoor mijn excuses aangeboden. Dit kwam door een ongelukkige samenloop van omstandigheden, waarbij publicatie en commissiebehandeling van verschillende regiogemeenten (waaronder Rotterdam) die bij de MIRT-verkenning waren betrokken, niet goed op elkaar waren afgestemd. Dit kwam dus niet omdat ik de participatie niet serieus nam.

Ik hecht zeer aan een goede participatie. Naast de gesprekken die ik de afgelopen 18 maanden hierover met partijen heb gevoerd, is in het voorjaar van 2023 een kwartiermaker aangesteld. Deze kwartiermaker heeft met alle betrokken partijen, waaronder de bewoners van de gebieden waar de brug zal aanlanden, gesprekken gevoerd om de vertrouwensbreuk te herstellen en gezamenlijk de volgende fase van participatie vorm te geven.

- Bewoners hebben hierdoor het idee dat er onvoldoende waarde wordt gehecht aan participatie. Wat is uw kijk hierop?

Ik kan mij heel goed het gevoel en de frustratie voorstellen die bij de participerende partijen leeft. Laat ik duidelijk zijn: ik hecht zeer aan de inbreng van alle partijen en spreek mijn grote waardering uit voor alle inzet en inbreng die zij in de afgelopen jaren hebben gedaan en de komende jaren – gedurende de

planning- en studiefase – hopelijk blijven leveren. We hebben ook een belangrijke les geleerd: stem informatievoorziening aan gemeenteraden van verschillende gemeenten beter op elkaar af en informeer actief participanten indien er gedurende het traject relevante informatie op tafel komt, die invloed zou kunnen hebben op het participatietraject.

In de volgende fase van het traject, de planuitwerking, zal opnieuw een belangrijke rol voor participatie zijn weggelegd. Dan gaat het ook over de inpassing en over de leefomgeving. Voordat deze fase start, hecht ik eraan om niet alleen spelregels met elkaar af te spreken zoals dat ook in de vorige fase is gedaan, maar ook goede procesafspraken te maken waardoor we niet nog eens in eenzelfde situatie terecht kunnen komen.

- Waarom maakt u steeds een vergelijking tussen een geboorde tunnel en een brug? En waarom laat u een afgezonken tunnel buiten beschouwing?

Het is lang de wens van Rotterdam geweest om een metroverbinding aan te leggen en een metroverbinding kan alleen door een geboorde tunnel. Toen ik echter wethouder Mobiliteit werd, was het vanaf het moment dat ik dit dossier op mijn bureau kreeg duidelijk: de kosten voor een metro zijn veel te hoog en het Rijk gaat daarvoor niet voldoende middelen beschikbaar stellen. Bovendien is de capaciteit en snelheid van een HOV-tramverbinding tot in de verre toekomst zeer toereikend.

Een afgezonken tramtunnel is niet buiten beschouwing gelaten, ook dit is uitgebreid onderzocht in de MIRT-verkenning. De keuze is om meerdere redenen op een brug gevallen en niet op een afgezonken tramtunnel. Ten eerste omdat een brug een iconische, zichtbare verbinding tussen twee oevers is, die veel aantrekkelijker is voor fietsers en voetgangers dan een tunnel. In een tunnel op die locatie moeten fietsers bijvoorbeeld met een lift of roltrap omlaag en omhoog. Ook geeft een brug een groter gevoel van veiligheid dan een tunnel. De aantrekkelijkheid van een brug ten opzichte van een tunnel zien we ook terug in de getallen van het fiets- en voetgangersverkeer op de Erasmus- en de Willemsbrug, die veel hoger liggen dan in de Maastunnel.

Tot slot biedt een brug ruimte voor beperkt autoverkeer (dus geen 2x2 rijbanen zoals op de Willemsbrug, maar 1 rijbaan in elke richting) voor hulpdiensten, doelgroepenvervoer en bewoners die afhankelijk zijn van een auto. Een tunnel biedt die ruimte niet. Hiermee houden we bovendien ook ruimte voor nieuwe, toekomstige vervoersconcepten over de weg. De wensen van onze partners, waaronder het Rijk t.a.v. welke modaliteiten over de brug zouden gaan, hebben hier vanzelfsprekend ook een belangrijke rol in gespeeld.

Een brug is, kortom, het meest aantrekkelijk en de enige optie die ruimte biedt aan alle verschillende verkeersvormen: voet, fiets, openbaar vervoer en ook – weliswaar beperkt – voor de auto.

- Hoe wil het college een soortgelijke situatie als bij Feyenoord City voorkomen, waarbij woningbouw wordt gekoppeld aan een nieuw “icoon voor de stad” en waarbij de woningbouw uiteindelijk (voorlopig) niet doorgaat omdat de bouw van het icoon geen doorgang vindt?

Dit project is niet te vergelijken. Wanneer er woningen worden gebouwd, moet er voldoende verkeerscapaciteit zijn om deze en bestaande woningen bereikbaar te houden. Met de brug wordt voldoende verkeerscapaciteit toegevoegd om de geplande 30.000 woningen in de Oostflank te bouwen. Daarbij is nog een ander verschil: de plannen voor een nieuw stadion sneuvelden omdat de private financiering niet rondkwam in de bestemmingsplan-fase. De derde stadsbrug is in een veel vroegere fase, namelijk het vaststellen van de omgevingsvisie, en wordt nu al volledig gedekt met publieke financiering.

OPENI
ROTTERDAM