



Beste Eschbewoners en andere betrokkenen,

Zoals u wellicht al begrepen hebt uit artikelen in de pers heeft het stadsbestuur van Rotterdam mét de Metropoolregio Rotterdam den Haag (MRDH) én de ministers van Infrastructuur en Waterstaat én de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening een besluit genomen over het soort OV dat er in de toekomst over de nieuwe Stadsbrug gaat lopen. Dat zal een tram worden en niet een bus. Daarmee is gekozen voor de minst slechte van de twee. Het wordt dan weliswaar geen metro maar een tram in onze stad is nu eenmaal veel gebruiksvriendelijker dan een bus.

Cralingheroort vindt de volgorde van besluitvorming wel een beetje merkwaardig. Het is immers nog niet zeker of het überhaupt technisch mogelijk is om op de beoogde locatie tussen de Veranda en de Esch een brug aan te leggen die de veiligheid op het water niet in gevaar brengt. Het is daarom dat Cralingheroort meer dan eens vroeg om informatie over de voortgang in nautisch onderzoek. Sinds 2022 hadden wij daar nl. niets meer over vernomen.

Achteraf is dat vreemd, want wij zien nu dat het MARIN (maritiem onderzoeksburo) onderzoek van oktober 2024 is.

Op 3 april organiseerde de gemeente een informatie-inloopbijeenkomst in het wijkgebouw van de Esch. Er was een maquette en allerlei info over werkateliers en themabijeenkomsten die de gemeente gaat organiseren in het kader van hun participatietraject. De gemeente werkt daarbij aan een "ambitiedocument" waarin de toekomstplannen voor de Esch neergelegd gaan worden. Dit document gaat voornamelijk over woningbouw en zij beogen dit voor de zomer af te ronden.

Daarnaast loopt er een apart participatietraject voor de ontwikkeling van de oeververbinding. Ook daarvoor komt een zgn. "ambitiedocument".

Om bewoners bij te praten over alle ontwikkelingen organiseerde het Buurtcollectief op 12 april een informatiebijeenkomst in het Pompgebouw. Op de maquette konden bewoners met locaties voor brug en woningen schuiven en discussiëren

Op bijgaande foto kunt u zien hoe een Tympanon bewoonster de stadsbrug opgepakt heeft en naast de van Brienenoordbrug legt. Ook wij vinden dat een nieuwe brug met auto's daar thuis hoort, naast al het andere asfalt. (zie bijgevoegde foto)

Op 23 april was er dan eindelijk een langverwachte themabijeenkomst over nautiek met zowel professionals uit de sector (o.a. Rijkswaterstaat, Loodswezen, Waterschappen e.d.) als wel vertegenwoordigers van bewonersorganisaties van zowel de Zuidoever als van de Noordkant. Middels een PPP (Power Point Presentatie) werd nog eens uit de doeken gedaan hoe men uiteindelijk gekomen is tot de keuze voor een brug i.p.v. een tunnel en waar deze aangelegd zou kunnen worden.

Dit laatste onderwerp had een verrassing in zich. Een brug over een rivier hoort haaks op de oever te staan om als schipper een goed zicht te hebben. Voor eenieder die weleens gevaren heeft is dat een bekend gegeven. MARIN is afgelopen jaar binnen het oostelijk zoekgebied gaan kijken naar de beste locatie voor een brug in deze moeilijke bocht. Een brug die vanaf de tekentafel als één lijn vanaf Zuid naar de Kralingse Zoom koerst is om technische en nautische redenen niet mogelijk, want die komt dan veel te scheef over de rivier te liggen. Zij kwamen uit op een variant in een gedraaide vorm aan de meest oostelijke kant van het zoekgebied. (Op het bijgevoegde plaatje ziet u dat dit de rechter afbeelding is). Bij zo'n brugligging hoeft er wat minder afgegraven te worden van de Eschpolder, maar de brug gaat dan wel meer dóór of óver het natuurgebied heen.

Een aantal uitgangspunten bij een brugaanleg zijn al wel duidelijk zoals:

- de hoogte van het vaste deel van de brug wordt afgestemd op een binnenvaartschip met 4 lagen containers plus een stuurhut en zal een hoogte hebben van 15,5 m boven NAP. Dat is hoger dan de Erasmusbrug (12,5m) maar een stuk lager dan de van Brienenoord (25 m)
- het beweegbare deel van de brug komt aan de noordkant te liggen, net zoals bij de van Brienenoord. Omdat deze 2 bruggen zo dicht bij elkaar liggen moet er bij de plannen feitelijk steeds gekeken worden naar deze 2 bruggen.
- op de noordoever komen de pijlers van de brug op de oever te staan ipv in de rivier
- zeeschepen en andere hoge gevaartes zullen door het draaibare bruggedeelte moeten varen
- dit betekent dat het openen van de beweegbare delen van de van Brienenoordbrug en de nieuwe Stadsbrug, maar ook de Koninginnebrug en de Erasmusbrug op elkaar afgestemd moeten zijn, zodat zeeschepen binnen één tijpoort (hoog waterstand) al deze barrières kunnen nemen
- Er komen wachtplaatsen, zowel op de zuidoever als op de noordoever waar schippers een goed zicht moeten kunnen hebben op een veilige doorvaart. Extra aandacht vraagt het zicht vanaf de zuidoever voor

schepen die richting de van Brienenoord gaan omdat door de ligging van het beweegbare deel aan de andere kant van de bochtige rivier de zichtlijnen erg lang zijn.

Hoe dan ook, er blijven nog volop vragen over waar men nog geen duidelijk antwoord op kan geven. Enkele daarvan zijn.:

- wat betekent het verleggen van de bocht in de rivier voor de stroming?
- wat betekent het verleggen van de bocht in de rivier voor de zoutindringing?
- wat zijn de consequenties voor de drinkwatervoorziening
- wat zijn de consequenties van afgraving in de Eschpolder voor de primaire waterkering
- wat zijn de effecten van klimaatverandering
- kunnen schepen überhaupt veilig door de bascule varen onder alle weersomstandigheden
- hoe vaak zullen er extra loodsen nodig zijn?
- hoe wordt de diepte van de vaargeul gewaarborgd?
- wordt in de plannen meegenomen wat de risico's zijn voor de recreatievaart?
- met welke belasting wordt rekening gehouden bij de constructie van de brug. Als er ook zware vrachtauto's (?)overheen zullen gaan is een zwaardere brug nodig

Dit zijn wat willekeurige vragen.

Gesteld werd dat het onderzoeksbureau voor de scheepvaart MARIN binnen 2 maanden met een vervolgrapport zal komen.

Wij wachten met spanning af wat daar in zal staan.

De verwachting van de onderzoekers is dat het onmogelijk zal zijn om binnen de financiële randvoorwaarden te blijven.

Nu er langzamerhand meer duidelijk wordt over de problemen die de aanleg van een brug op deze locatie met zich meebrengt acht Cralingheroort het wenselijk dat er een nieuwe kostenraming gemaakt wordt. Kunnen de aangedragen probleemoplossingen nog wel bekostigd worden uit het taakstellend budget?

De commissie "risicovolle projecten", welke de gemeenteraad in februari geïnstalleerd heeft kan er mee aan de slag, lijkt ons.

Ook een MER (Milieu Effect Rapportage) zou nu al opgestart kunnen worden. Zodat de effecten op de leefomgeving vroegtijdig in beeld komen.

Wij vrezen dat Rotterdam afkoerst op een financieel debacle van de hoogste orde.

Een brug op deze locatie gaat zoveel meer kosten dan in de ramingen tot nu toe is meegenomen.

En dan te bedenken dat een tunnel voor OV en langzaam verkeer niet duurder hoeft te zijn, hetgeen de wethouder heeft toegegeven in een gesprek met ons.

We horen steeds vaker een roep voor een metrotunnel. Rijkswaterstaat zou er blij mee zijn! Zij zitten met de immense opgave om heel veel bruggen te renoveren. Dichtbij huis gaat het niet alleen om de van Brienenoordbrug die aan de beurt is voor een grootse opknapbeurt, maar ook de Algerabrug. Allebei dringend nodig, maar bewoners van de Krimpenerwaard vragen zich af hoe zij dan nog thuis kunnen komen?

We lazen afgelopen week dat Amsterdam gaat voor het sluitstuk van een circulair metronet. Dat is precies wat wij ook zo graag willen. Trek de metro van Kralingse Zoom door naar Zuidplein; deels onder de grond en deels erboven. En leg al het autoverkeer naast elkaar bij de van Brienenoordbrug.

Rotterdam scoort momenteel met het vergroenen van het Hofplein en het autoluw maken van de binnenstad. Waarom wel in de binnenstad werken aan leefbaarheid, maar de Esch opschepen met een brug met auto's, lawaai, luchtvervuiling en afgraven van natuur. Dit getuigt van een tegenstrijdig beleid.

Maart 2026 zijn er Rotterdamse gemeenteraadsverkiezingen.

Op 24 mei organiseert het Buurtcollectief van de Esch een paneldiscussie met leden van verschillende politieke partijen.

Dat wordt een goed moment om met de politiek te bespreken waar zij voor willen staan. Het gaat dan niet alleen over de oeververbinding, maar ook over de woningbouwplannen voor de Esch.

De toekomst van de Esch staat op het spel!

Tot slot: indien u geïnteresseerd bent in het jaarverslag 2024 van stichting Cralingheroort dan sturen wij u dat graag per mail toe.

Hanny Rennen. secretaris Cralingheroort

Stichting Cralingheroort

De naam van de stichting verwijst naar de historie van de Nesserdijk in Rotterdam. Op een kaartje in de Van Alkemade en van der Schelling eind 15e eeuw staat Cralingheroort vermeld langs de oever van de Maas. Cralingheroort is gesitueerd waar nu het natuurgebied de Eschpolder ligt.

De Stichting is ingeschreven bij de KvK onder nr. 89947800 Reknr. NL25ABNA0122051912

esch.oeververbinding@gmail.com