Geachte raadscommissie.
Ik ben bewoner van De Esch. Ik hou van mijn wijk met zijn open, groene en rustige karakter. Een aantal jaren geleden is samen met de voormalige Gebiedscommissie van de gemeente een waardentraject gestart. Daarbij zijn een aantal kernwaarden vastgesteld voor De Esch. Ik noem er twee:

1. De (natuurlijke) groene infrastructuur is een groot goed: versterken wat er al is, uitbreiden en verbinden.
   "Het natuurgebied de Eschpolder is dé trots van de wijk. Toekomstige ontwikkelingen moeten deze plek ontzien en juist versterken."
2. De Esch is een bestemming en geen doorgangsgebied. "Een oeververbinding bij De Esch mag geen oplossing zijn voor doorgaand autoverkeer of de wijk in tweeën splitsen."

Deze kernwaarden zijn dus samen met de gemeente Rotterdam opgesteld. Neem graag uw verantwoordelijk hiervoor.

Toekomstige ontwikkelingen moeten natuurgebied de Eschpolder dus ontzien en juist versterken. En toch willen twee wethouders een stuk van dit prachtige natuurgebied deels laten afgraven om koste wat het kost een brug in de lus van de Nieuwe Maas te kunnen bouwen. De meander die er al sinds de twaalfde eeuw ligt. Ook moeten er dan een paar monumentale panden verdwijnen.

De ruige begroeiing van de Eschpolder biedt veel onderdak aan vogels, zoals de nachtegaal, koekoek, ijsvogel en de bijzondere vogel de Roerdomp. Er zijn ook veel trekvogels en overwinteraars. Er zijn in de loop van de tijd diverse inventarisaties geweest van de flora en fauna. De laatste inventarisatie loopt nog. Er zijn dit jaar tot op heden ruim 1000 waarnemingen gedaan en 400 individuele soorten geteld. In de omgevingsvisie wordt toegezegd dat het verlies aan natuur in de Eschpolder zal worden gecompenseerd door nieuw groen, maar hoe compenseer je een ecosysteem dat er decennia over gedaan heeft om te ontstaan door een getijdenparkje en wat nieuw groen?

Wonen is heel erg belangrijk. Daar kan niemand het mee oneens zijn. Maar hoe belangrijk vindt deze raadscommissie het behoud en beschermen van échte natuur, een ecosysteem met een geweldige biodiversiteit?

En dan de beoogde stadsbrug.
Om voldoende hoog te zijn zodat de scheepvaart er onderdoor kan zal de doorvaart hoogte minimaal 15,6 meter moeten zijn. Om die hoogte te bereiken zal al een flink eind vóór de Maas de oprit moeten beginnen. Denk aan de Van Brienenoordbrug, maar dan dwars door de rustige wijk De Esch. Ook als je überhaupt de brug geschikt wil maken voor fietsers kan de brug niet te stijl zijn en heeft dan dus een zeer lange oprit nodig. In de beantwoording van mijn zienswijze wordt gezegd "We willen barrièrewerking zo veel mogelijk voorkomen en de oversteekbaarheid en zichtbaarheid voor langzaam verkeer garanderen". Maar hoe men dat met die enorme oprit wil doen weet men nog niet.

In de beantwoording van mijn zienswijze wordt bij veel van mijn vragen toegegeven dat men dat nu ook nog allemaal niet weet. "We werken het de komende jaren verder uit" en "In de volgende fase, de planning- en studiefase, gaan we dit onderzoeken". Er wordt nu aangedrongen op de keuze voor een brug terwijl tijdens de uitwerking in de toekomst kan blijken dat wat toegezegd is eigenlijk helemaal niet kan en een brug ook veel duurder kan worden. Nu kiezen terwijl men alle feiten eenvoudig weg nog niet kent. Reken maar dat die enorme oprit dwars door de wijk barrièrewerking heeft en onze mooie rustige wijk in tweeën gaat splitsen. Een 'ongedeelde stad'? Dit staat als eerste ambitie in de omgevingsvisie Rotterdam genoemd. Maar graag ook een ongedeelde wijk dan alstublieft.

Waarom dan geen tunnel? Een afgezonken tunnel desnoods?
Naast het verhaal dat een volledig geboorde tunnel te duur is, is ook de optie van een afgezonken tunnel van de tafel geveegd. Er wordt in de beantwoording van onze zienswijzen gesteld dat een tunnel überhaupt niet zou kunnen omdat er dan geen auto's doorheen zouden kunnen, waaronder bijvoorbeeld ambulanceverkeer. Los van het feit dat we nu dan ook al een heel groot probleem zouden hebben als ambulances ons blijkbaar nu al niet zouden kunnen bereiken en we gelukkig aan zowel de noord- als de zuidkant van de Maas zeer goede ziekenhuizen hebben, gaat ook onder de Maastunnel gewoon autoverkeer. Er is ook gesteld dat een van de redenen om niet voor een brug te kiezen is dat het ondergronds kruisen van de treinsporen op Zuid een grote opgave is bij de bouw van een tunnel. Dit zou risicovol zijn omdat de treinsporen absoluut niet mogen verschuiven of verzakken. Men vergeet hierbij dat ook de ondergrondse RandstadRail het treintraject richting Gouda gewoon en zonder problemen doorkruist. Alweer een loos argument dus.

Op mijn vraag naar feitelijke onderbouwing waarom de tunnelversie te duur zou zijn werd in de beantwoording van de zienswijzen verwezen naar een rapport dat onvindbaar is. En zijn in de gecalculeerde kosten voor de stadsbrug wel alle kosten meegenomen? De kosten voor het afgraven en afvoeren van grond van het natuurgebied? De kosten van de ‘groencompensatie’? De kosten van de relocatie van de monumentale panden? Wordt de keuze voor een brug straks niet veel duurder dan nu geschetst?

En dan het autoverkeer waarvoor die brug noodzakelijk zou moeten zijn. De beoogde brug zou volgens de omgevingsvisie "autoluw" moeten zijn. In de beantwoording van de zienswijzen staat dat de verwachting is dat er 11.000 auto's per dag overheen gaan rijden. Dat zijn 460 auto's per uur, als ze dag en nacht met een gelijke frequentie zouden rijden. In de praktijk zullen het op sommige momenten overdag meer dan 1.000 auto's per uur zijn. Ik heb even op Wikipedia en de Van Dale gekeken wat de definitie van autoluw is. Wikipedia zegt "Autoluw wordt meestal omschreven als nagenoeg autovrij of bijna autovrij". De Van Dale zegt dat autoluw "met weinig autoverkeer" is. Noemt u 11.000 auto's per dag echt autoluw? Wat denkt u van het effect van fijnstof op de gezondheid van de bewoners die er vlak naast wonen?

Overigens is als een van de redenen voor een nieuwe stadsbrug in de lus van de Nieuwe Maas aangegeven dat het de Van Brienenoordbrug zou moeten ontlasten. In de beantwoording van de zienswijze van mij (en die van 13 anderen) wordt toegegeven dat en nieuwe stadsbrug bij De Esch slechts <u>beperkt</u> bijdraagt tot het verminderen van de druk op de A16. Weer een argument minder om die brug daar te bouwen.

Geachte raadscommissie en gemeenteraad.
Naast het feit dat de participatie met betrekking tot deze herziening van de omgevingsvisie méér dan ondermaats is geweest en het participatieproces absoluut niet heeft bijgedragen aan een omgevingsvisie die de stad Rotterdam vooruit zal brengen is ook het aantal aanpassingen in de Ontwerp-herziening omgevingsvisie Oostflank naar aanleiding van de vele ingediende zienswijzen minimaal. Het lijkt er heel erg op dat het participatietraject en de behandeling van de zienswijzen alleen gedaan is om formeel een vinkje te zetten bij de gevolgde procedure. Uiteraard kan niet verwacht worden dat de wensen van de inwoners van Rotterdam volledig hun zin krijgen. Dat is ook niet het doel van participatie en de zienswijzen. Maar het lijkt er sterk op dat er nu in het geheel niet geluisterd word naar de inwoners van Rotterdam. Luister alstublieft echt naar ons en neem onze zorgen weg. Dank u.

Tony van der Wart
- Bewoner van De Esch
- Algemeen bestuurslid Buurtcollectief De Esch

Buitenbassinweg 470
3063 TC Rotterdam
06-39777002