

Geachte commissieleden,

Ons verhaal is te lang voor een paar minuten. U kunt het allemaal lezen in onze eerder toegezonden stukken. Ook onze uitgebreide zienswijze en de vele plannen van experts (o.a. uit het MIRT proces) en maatschappelijke organisaties bevatten feiten en gegevens ter onderbouwing van onze standpunten.

Ons probleem is de onzorgvuldigheid en de risico's van het besluitvormingsproces m.b.t. de nieuwe oeververbinding. Namelijk een zorgvuldige afweging tussen de alternatieve oeververbindingen, kortweg brug en tunnel, ontbreekt. Dit besluitvormingsproces is alleen goed mogelijk wanneer beide varianten in detail tegen elkaar afgewogen kunnen worden en wanneer beiden naar behoren zijn onderbouwd met de nodige informatie en kennis.

Met de beloftes in het coalitieakkoord en partijprogramma's voor een tunnel als oeververbinding zijn we de afgelopen jaren serieus en enthousiast aan de slag geweest.

Maar met het koppelen van een besluitvorming van een oeververbinding aan de bouw van extra woningen in de voorliggende Omgevingsvisie wordt een extra dilemma geschapen. Als deze 2 programma's apart worden behandeld voorkomt u veel onduidelijkheden over de budgetten en resultaten.

Wat is er nu aan de orde?

U trekt uw portemonnee voor € 498 miljoen maar u weet niet wat u ervoor krijgt.

Want dat moet allemaal nog uitgezocht worden !

Misschien een brug of misschien is een tunnel ook bereikbaar ?

MIRT onderzoek naar de oever verbinding startte lang voordat er woningbouwplannen waren. Is de relatie tussen woningbouwplannen en een oeververbinding wel grondig onderzocht ?

U gaat toch niet blindelings zoveel geld uitgeven ?

Daar is dit een te onduidelijk plan voor.

En dan nog dit:

- Het hele investeringsplan zit vol mitsen en maren voor de komende 30 jaar
- Uw zittingsperiode is 4 jaar maar u besluit over iets voor de komende 100 jaar....

- De commissie MER is een serieus instituut. Hebben zij al ingestemd met het addendum van de gemeente op hun, eerder uitgebrachte, negatieve adviezen?

Conclusies kortom:

neem niet eerder een besluit nadat:

1. in de plan-uitwerkingsfase ook een afgezonken tunnel is onderzocht op haalbaarheid en de hoogte van de kosten
2. de MER commissie haar goedkeuring heeft gegeven
3. op zijn minst het woord "brug" uit het voorstel geschrapt is en weer het woord "oeververbinding" wordt gebruikt. Met deze term zijn er veel meer reële mogelijkheden zonder andere elementen in het plan in gevaar te brengen.

In alle grote steden van Europa wordt het gebruik van een metro of een fiets gestimuleerd.

Is Rotterdam dan geen grote stad? Hoe leggen wij in 2052 aan onze kleinkinderen uit waarom er geen metro gaat van Kralingse Zoom naar Zuidplein ?

Concreet

- Bij het investeringsplan wordt € 70 miljoen als investeringskrediet voor de komende studiefase gevraagd, die 4 jaar gaat duren. Ga hier niet mee akkoord als dit bedrag uitsluitend bestemd is voor onderzoek naar een brug, maar neem een tunnelvariant in het onderzoek mee zodat er een zorgvuldig onderbouwde keuze gemaakt kan worden.

Geef de stad een gezonde, verkeersluwe toekomst en geef prioriteit aan een circulair OV netwerk met behoud van groen. Ook fijn voor de scheepvaart.

Dank voor uw aandacht.

Stichting Cralingheroort

Ingeschreven bij de KvK onder nr. 89947800. De naam verwijst naar de historie van de Nesserdijk in Rotterdam. Op een kaartje in de Van Alkemade en van der Schelling van eind 15e eeuw staat Cralingheroort vermeld langs de oever van de Maas. Cralingheroort is gesitueerd waar nu het natuurgebied de Eschpolder ligt. Westelijk daarvan ligt Hoeninge en oostelijk de kapel St. Helpert oftewel St. Ellebrecht de helper, behorend bij de heerlijkheid Kralingen.
 mail: esch.oeververbinding@gmail.com reknr. NL25ABNA0122051912