



Geachte volksvertegenwoordigers, leden van de commissie BWB,

Tijdens de insprekmomenten in uw vergadering van 29 november j.l. heeft de heer Lebbing namens BressS een improvisatorisch verhaal moeten houden. Dit omdat hij geen geluidsapparatuur in de raadszaal mee mocht nemen.

Wat toen te berde is gebracht is hieronder wat uitvoeriger op schrift gesteld. En wordt u nu in de vorm van een BressS-brief aangereikt. Uw voorzitter heeft immers alle insprekers uitgenodigd ook nog achteraf standpunten en opinies naar voren te brengen.

Dat en waarom het een slecht idee is om een verkeersbrug over de Maas te gaan bouwen is al door veel insprekers duidelijk gemaakt. Wat die brug (en jarenlange bouw) zal gaan betekenen is in één woord: rampzalig. Niet alleen voor de Kralingse Esch en de Feijenoordse Veranda, maar voor heel Rotterdam.

In de zogenaamde Omgevingsvisie Oostflank wordt de bouw van deze brug als voorwaarde gesteld om aan weerszijden van de Maas 30.000 woningen te gaan bouwen. Let wel: 30.000 woningen is 1/10 van 321.000, wat het totale aantal woningen in héél Rotterdam is. Het gaat hier dus om méér dan tweemaal het aantal woningen in Ommoord (13.220) ¹). En dus een stadsuitbreiding van ongekende omvang. Daarenboven is de ambitie hier ook te zorgen voor huisvesting van 20.000 TU-Delft-studenten.

Bij deze grootschalige staduitbreiding past een even grootschalig denken over een duurzame vorm van mobiliteit. En moet met een brug niet de fout gemaakt worden als destijds met de nu betreurde "goedkopere" bovengrondse metro in Zuid.

In plaats van de voorgestelde verkeersbrug zou op voetgangersniveau gekozen moeten worden voor de Metro, voor het vervolmaken van het **Metronet**. Met een geboorde metrobuis, omdat die techniek de minste schade oplevert. En die met het oog op de gigantische stadsuitbreiding tussen de stations Kralingse Zoom en Zuidplein gedacht is. Een **metroring** met regionale OV-betekenis, méér dan die tussen Zevenkamp en Hoogvliet/Spijkenisse.

Waar een verkeersbrug slechts de oostkant van de stad dient zal deze regionaal en doorgaand (auto-)verkeer aantrekken en in Kralingen en Feijenoord ongewenste verkeersstromen genereren. Een tracé a la 's-Gravendijkwal dient zich zo aan.

Daarentegen wil Rotterdam zich naar een auto-luwe, stad transformeren, de stad juist aantrekkelijk en toegankelijk maken voor voetgangers en fietsers. Voor die vorm van aantrekkelijke en toegankelijke mobiliteit zit de Maas behoorlijk in de weg: met een brug wordt de samenhang tussen de Noord- en Zuidoever in het geheel niet verbeterd.

Het is ronduit verbijsterend dat een havenstad als Rotterdam nooit het **alternatief pontveren** heeft overwogen noch onderzocht. Terwijl er in Amsterdam jarenlange ervaring en technische expertise beschikbaar is. En terwijl in Hamburg juist recent voor OV-veerdiensten gekozen is.



Amsterdam. Stad aan het IJ. Van Oost tot Geuzenveld aan deze, met Noord en NDSM aan gene zijde. Het IJ en IJburg daartussen, het IJ als stadsbrede waterweg.

Amsterdam is een fietsstad, ook die stad moet verkeersluw worden. Het is juist daarom dat Amsterdam zijn veerponten met het elan van een wereldhaven in ere en in de vaart houdt. Dat Amsterdam Noord zich juist daardoor heeft kunnen ontwikkelen, vergelijkbaar met de Rotterdamse Kop van Zuid en Katendrecht. In die stadsontwikkeling spelen de IJ-veren een cruciale rol. Ze worden niet alleen massaal gebruikt als ultieme vorm van mobiliteit, ze zijn ook een veelgeroemde attractie, het trotse icoon van de city.

Zie hier de feiten ²⁾

- Het GVB Veren verbindt de stad met Noord met 7x2 OV-pontveren, elk voor 240 personen, alle in roll on roll off klep-systeem.
- Daarmee werden in 2022 22,9 miljoen (!) mensen (voetgangers, fietsen) gratis en 20/7 c.q. 24/7 het IJ over geloodst.
- Elk jaar worden afspraken gemaakt over de gemeentelijke vergoeding. In 2022 bedroeg die 18,3 miljoen euro.
- De vloot pontveren is eigendom van de gemeente, en wordt door het GVB Veren geëxploiteerd en onderhouden
- Nieuwe pontveren worden in Nederland gebouwd (werkgelegenheid) en zijn elektrisch.
- De bedrijfsopbrengsten waren in 2022 24,4 miljoen euro.
- Voor een deel is de vloot al elektrisch, de ponten zijn zeer flexibel in te zetten.
- De veerverbindingen zijn toekomstgericht, zo is er nu al een veerdienst vanaf Sporenburg, terwijl daar nog een campus gebouwd moet worden ⁴⁾.
- GVB Veren biedt geclassificeerd werk aan 138 medewerkers.

Onze zienswijze op de Omgevingsvisie Oostflank was een pleidooi om de Amsterdamse IJveren als lichtend voorbeeld voor Rotterdam te nemen. In reactie daarop stelt het hoofd van uw afdeling Mobiliteit dat er in Rotterdam al watertaxi's zijn, en dat het "personenvervoer over water" verpacht is. Die even defensieve als domme reactie is in Bress-brief 2023nr13 lezen ³⁾.

Nu bij u het voorstel ter tafel ligt om voor verdere planuitwerking 70 miljoen euro beschikbaar te stellen zou u als volksvertegenwoordigers daaraan de voorwaarde kunnen verbinden dat er alsnog een grondige studie en afweging plaats vindt tussen brug, metrobus en/of pontveren.

In de wetenschap dat die 70 miljoen euro ook voldoende zou zijn om een vloot van 14 pontveren en stadsbreed een idem aantal aanlandingspontons te realiseren ⁴⁾



¹⁾ <https://allecijfers.nl/gemeente/rotterdam/>

²⁾ jaarverslag GVB Veren 2022

³⁾ Bress-brief 23#13, zie bijlage

⁴⁾ Schatting tijdens bezoek aan GVB dd 21/11/2023