

Aan de leden van de Commissie Energietransitie, Duurzaamheid, Economie en Mobiliteit (EDEM)

Rotterdam, 21 april 2021

Mijne dames en heren,

Vandaag zit u als commissie bij elkaar om over de Notitie Kansrijke Oplossingen te spreken die de eerste 'zeef' vormt op weg naar een nieuwe oeververbinding.

Een oeververbinding die niet alleen tussen noord en zuid Rotterdam, maar op een grotere schaal tussen Alexander en Zuidplein loopt, en op landelijke schaal de A16 moet ontlasten.

Vanuit BBV zien wij zeker het gemeentelijke, provinciale en landelijke belang, maar kijken wij ook naar de wat het voor ons als bewoners betekent. Want uiteindelijk komt die verbinding tussen de wijken de Esch en de Veranda te liggen.

BBV is actief geweest in de participatie in de nautische en in de OV groep. Ook zijn wij aanwezig bij de vragenuurtjes en hebben regelmatig overleg met de projectorganisatie. Pakket 6, het alternatief vanuit de participatie, is voortgekomen uit de samenwerking tussen belanghebbenden van de Veranda en de Esch.

BBV heeft al vanaf het begin af aan gepleit voor een multimodale tunnel. Dit vanuit het oogpunt van de nautische onwenselijkheid van een brug, vanuit de behoefte aan hoogwaardig openbaar vervoer in de huidige - maar vooral in de toekomstige, lees Feyenoord City - situatie, vanwege de langere levensduur en minder onderhoud maar natuurlijk ook om de leefbaarheid voor de bewoners van de Veranda te waarborgen.

Deze tunnel heeft ook tot doel het lokale stadsverkeer wat nu (nog) gebruik maakt van de Van Brienenoordbrug af te leiden van de A16 corridor.

Uit onderzoek is gebleken dat het gaat om 25.000 tot 30.000 stuks lokaal autoverkeer per dag. Het komt het milieu, leefbaarheid en woongenot beslist niet ten goede om deze 25.000 tot 30.000 auto's door de woongebieden De Esch en de Veranda te leiden.

Daarom vragen wij u nog eens goed naar het pakket 6 te kijken en in overweging te nemen direct naast de huidige Van Brienenoordbrug over te gaan tot de bouw van een stadsbrug voor lokaal autoverkeer.

De brug- en tunnelopties die in de NKO naar voren komen zijn uitgebreid bestudeerd, en onze aanmerkingen hebben we in een kort filmpje samengevat wat u vandaag te zien krijgt. We zijn ons bewust dat er geen zienswijze kan worden ingediend, maar hopen wel een stukje extra informatie te kunnen leveren.

Omdat 5 minuten te kort is om alle overgebleven opties door te nemen, sturen wij in aanvulling op dit filmpje de notitie '210301 BBV Brugopties met werkelijke dimensies en gevolgen'. Hier wordt uitgebreid ingegaan op de Kansrijke Opties, inclusief Pakket 6.

Tevens sturen wij u bij deze de presentatie met verdere uitleg over Pakket 6.

Kort samengevat pleit pakket 6 voor een extra stadsbaan naast de huidige brug, in combinatie met een tunnel voor (Hoogwaardig) OV en langzaam verkeer.

Die stadsbaan zou gerealiseerd kunnen worden met gebruik van de derde boog die beschikbaar zal zijn na de renovatie van de Van Brienenoordbrug. De gemeente Rotterdam heeft inmiddels een optie genomen op dit laatste brugdeel. De vraag rijst dan; heeft Rotterdam hier al een bestemming voor of wordt inderdaad door de gemeente overwogen dit deel in te zetten als de nieuwe oeververbinding oost?

Daarnaast nodigen wij als BBV de commissieleden graag uit om samen met enkele van de experts, betrokken bij de participatie gesprekken in de klankbordgroepen en expertsessies, verder te praten in het gebied, om uitleg en inzicht te krijgen in de te voorziene consequenties van de aan u voorgelegde mogelijkheden voor de oeververbinding. Een oeververbinding welke minimaal 75 tot 100 jaar invloed heeft op de leefbaarheid, het milieu, woongenot, maar ook de economie en mobiliteit in en rond uw stad waar u een beslissend advies over gaat geven.

Stelt u dit op prijs en wilt u hieraan deelnemen laat ons het dan zo spoedig mogelijk weten zodat wij het e.e.a. coronaproef voor u kunnen gaan organiseren.

Wij wensen de commissie veel wijsheid toe en zijn gaarne bereid u verder te informeren

Namens BewonersBelangen Veranda

Bijlagen:

- 210301 BBV Brugopties met werkelijke dimensies en gevolgen
- Pakket 6 en de A16

Brugopties met werkelijke dimensies en gevolgen



Schipper mag ik overvaren?



Voorwoord

Deze notitie "Brugopties met werkelijke dimensies en gevolgen" voor een brug als oeververbinding in Rotterdam is gericht aan de vier opdrachtgevers voor deze oeververbinding Oost, de Minister van I&W, Provincie Zuid-Holland, MRDH en B&W Rotterdam en wordt u aangeboden door de Stichting BewonersBelangen Veranda, kortweg BBV.

BBV bestaat uit een groep actieve wijkbewoners uit de Veranda in Rotterdam-Zuid. BBV kent een brede achterban en heeft onder andere samenwerkingen met Ondernemersvereniging OVS en bewonersorganisatie Impact.

BBV participeert al langere tijd in de ontwikkeling van Feyenoord City en sinds 20 november 2019 participeert BBV ook in de MIRT-verkenning Oeververbinding Regio Rotterdam. BBV heeft een integrale kijk op stads- en regio-ontwikkelingen. Gerelateerde projecten en ontwikkelingen aan Feyenoord City, Feyenoord XL en de nieuwe oeververbinding tussen Feijenoord / Veranda en De Esch, het stadsontwikkelingsproject van A tot Z en de daarbij behorende ontwikkelingen in het Openbaar Vervoer kennen eenzelfde belang voor bewoners en gebruikers van de betreffende gebieden.

Naast zorgen hebben bewoners ook veelal steekhoudende suggesties over voornoemde ontwikkelingen. Al deze punten vallen samen in deze visie van een oeververbinding en de daarbij behorende opties van mogelijkheden en onmogelijkheden, wenselijkheden van omliggende woonwijken, inpassingen en nautische problematiek.

Deze visie "Brugopties met werkelijke dimensies en gevolgen" wil beleidsmakers en beslissers een handreiking bieden bij het maken van de beste keuzes bij het opstellen en uitvoeren van voornoemde ontwikkelingen en projecten.

Rotterdam, 1 maart 2021

Helmich Rigter, voorzitter BBV



Inhoudsopgave

Voorwoord.....	2
Inhoudsopgave.....	3
Inleiding.....	4
1. Brug Locatie 1, linkeroever, zuidzijde.....	6
2. Brug Locatie 1, rechteroever, noordzijde	7
3. Brug Locatie 2, optie 1, rechteroever, noordzijde	8
4. Brug Locatie 2, optie 2, rechteroever, noordzijde	9
5. Brug Locatie 3, rechteroever, noordzijde	10
6. Brug Locatie 3, linkeroever, zuidzijde.....	11
7. Brug Locatie 4.....	12
8. Brug Locatie 5.....	13
9. Brug Locatie 6, optie 1	14
10. Brug Locatie 6, optie 2	16
11. Brug Locatie 7.....	17
12. Tunnelvarianten	18
13. Is er een alternatief?.....	19
14. Pakket 6.....	19



Inleiding

Sinds de brief van Minister Cora van Nieuwenhuizen van 21 november 2018 waarin zij definitief de keuze voor de oeververbinding Oost (tussen De Esch en Feijenoord) bevestigt en nu, de tijd voor een eerste zeef van mogelijke oeververbindingen, is er veel gepraat, zijn voorstellen gedaan, is er participatie geweest en staan we aan de vooravond van de NKO, Notitie Kansrijke oplossingen (lees mogelijkheden).

Na veel bijeenkomsten in werksporen en expertisegroepen zijn een aantal voorkeuren voor een oeververbinding, brug en tunnel, en aanlandings- en inpassingsmogelijkheden de revue gepasseerd. Uit al deze gesprekken (en de BBV enquête) is duidelijk naar voren gekomen dat meer dan 75% van de bewoners, maar ook de Maritieme sector, geen brug als oeververbinding wil. Het is dan ook tegenstrijdig aan deze uitkomsten dat er nu voor de NKO een optie is van 7 bruggen + Pakket 6 als brug en 3 tunnel varianten.

BBV komt tot de conclusie dat deze 7 opties van bruggen op diverse ernstige nautische bezwaren stuiten, maar daarnaast ook het milieu, de leefbaarheid, het woongenot en vooral het in Rotterdam toch al weinig aanwezige groen drastisch aantasten. Deze conclusies zullen ongetwijfeld tot gevolg hebben dat bij de omwonenden grote bezwaren zullen bestaan. De Minister heeft erkend dat deze vaarweg (de Nieuwe Maas) in een zeehavengebied ligt en dat hier de voorkeur uitgaat naar een tunnel. Mocht een tunnel echter niet haalbaar zijn dan moet o.i. voor een brug extra onderzoek worden gedaan en maatwerk worden geleverd.

De visie van BBV is al jaren dat de beste oplossing een tunnel is, Deze visie is door diverse publicaties ondersteund aan politiek en het MIRT -onderzoek oeververbinding Oost overgebracht. Breder dan voorheen wordt erkend dat een tunnel een goede optie is. In deze notitie gaat BBV in op de bezwaren die kleven aan de verschillende brugopties. Vooraf moet ingegaan worden op de problemen die met de nieuwe oeververbinding moeten worden opgelost.

Er moet een sterke verbetering worden gerealiseerd voor OV en langzaam verkeer. De optie auto's wordt, gezien de toekomstige stadsontwikkeling, steeds twijfelachtiger. De raad heeft te kennen gegeven minder auto's in de stad te willen toelaten, wandel-, winkel- en uitgaansgebieden autoluw te willen maken en waar mogelijk geheel autovrij.

Wanneer een tunnel met autoverkeer wordt gerealiseerd waarschuwt BBV voor nog meer overlast voor de bewoners en bezoekers van de Veranda, maar ook voor bewoners en bezoekers van andere wijken, zoals Sportdorp, IJsselmonde, Hillesluis, Feijenoord, en op de noordoever De Plantage, De Esch, Rivium, Kralingen en Capelle aan de IJssel.

Het merendeel van deze bewoners hebben ervaringen met activiteiten in De Kuip en voorzien deze overlast in de toekomst waarschijnlijk alleen maar groeien. Natuurlijk neemt de voetbalclub Feyenoord en de Gemeente maatregelen, tickets met parkeerplaats, afstand parkeren met de noodzakelijke maatregelen om overlast van parkeren niet te verplaatsen naar Rotterdam Noord of elders in de stad en vermijden van piekvorming.

Maar we kennen toch ook de mentaliteit van de automobilist, parkeren op de middenstip en als dat niet meer kan dan maar op het gras zelf. Ook al zal men in de wijk het parkeren gaan hinderen, de overlast wordt er nauwelijks minder op en de kans op langdurige filevorming in en rond de wijken zal waarschijnlijk niet te vermijden zijn. Dit zal de

Brugopties met werkelijke dimensies en gevolgen

leefbaarheid (gezondheid), woongenot en misschien de waarde van de woningen niet ten goede komen.

BBV pleit daarom voor een alternatief waarin zowel de problemen rond de Van Brienoordbrug als voor de stedelijke vervoersproblematiek worden opgelost. Een nieuwe stadsbrug pal naast de twee bestaande bruggen en tegelijkertijd een tunnel voor metro en langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) naar de Veranda als beste oplossing voor de komende 75 tot 100 jaar voor Rotterdam.

In dit stuk worden alle brugopties nog eens nader gezien aan de hand van de richtlijnen vaarwegen, nautische wetgeving, praktische nautische en veiligheidsbezwaren, transport van gevaarlijke ladingen, natte bouwvoorschriften en onderzoeksrapporten van het Marin, Svaseck, Arcadis, Royal Haskoning, DHV en het Gemeentelijk Havenbedrijf.

Op de volgende bladzijden vindt u van alle brugopties een duidelijke schets met juiste afmetingen en ingrepen in de oevers en groengebieden, voorzien van opmerkingen voortkomend uit eerdere bijeenkomsten van werksporen en expertgroepen.

Met vriendelijke groet,

Namens de stichting BewonersBelangen De Veranda Rotterdam [BBV]

Chris van Eijmeren

Docent binnenvaartkunde



1. Brug Locatie 1, linkeroever, zuidzijde

Locatie 1 voorziet in een brug welke loopt vanaf de rechteroever (noordzijde), Plantagelaan ter hoogte van de Rijsakkerlaan naar de linkeroever (zuidzijde) Feijenoordkade, oostelijk van Spiekmanstraat. We onderscheiden een mogelijkheid voor een beweegbaar brugdeel aan de linkeroever, zuidzijde of aan de rechteroever, noordzijde van de Nieuwe Maas.



De RV2020 (Richtlijnen vaarwegen 2020) eisen op deze locatie een beweegbaar brugdeel hier aan de linkeroever met een doorvaartbreedte van minimaal 77 m. De brugpijler heeft een breedte van 15 m en de machinekamerkelder een breedte van 30 m. Daarnaast moet de doorvaartbreedte van het vaste brugdeel minimaal 260 m zijn.

Om aan deze eisen te kunnen voldoen moet van ongeveer halverwege de Buitenbassinweg tot aan het Shell benzinestation bij de Maasboulevard een strook van de oever worden verwijderd met een maximale breedte van 55 m ter hoogte van de Wilhelminahaven (zie blauwe lijn).

Verder kan opgemerkt worden dat de nautische experts (BLN, ASV, Loodswezen, Watersportbranche, HBR en BBV) een beweegbaar brugdeel aan de linkeroever nautisch gezien niet wenselijk achten. De vraag is hier afvarend een crossing of verkeerde wal blijven varen?

2. Brug Locatie 1, rechteroever, noordzijde

Locatie 1 voorziet ook in een brug op dezelfde plaats, maar nu met het beweegbaar brugdeel aan de rechteroever, noordzijde.

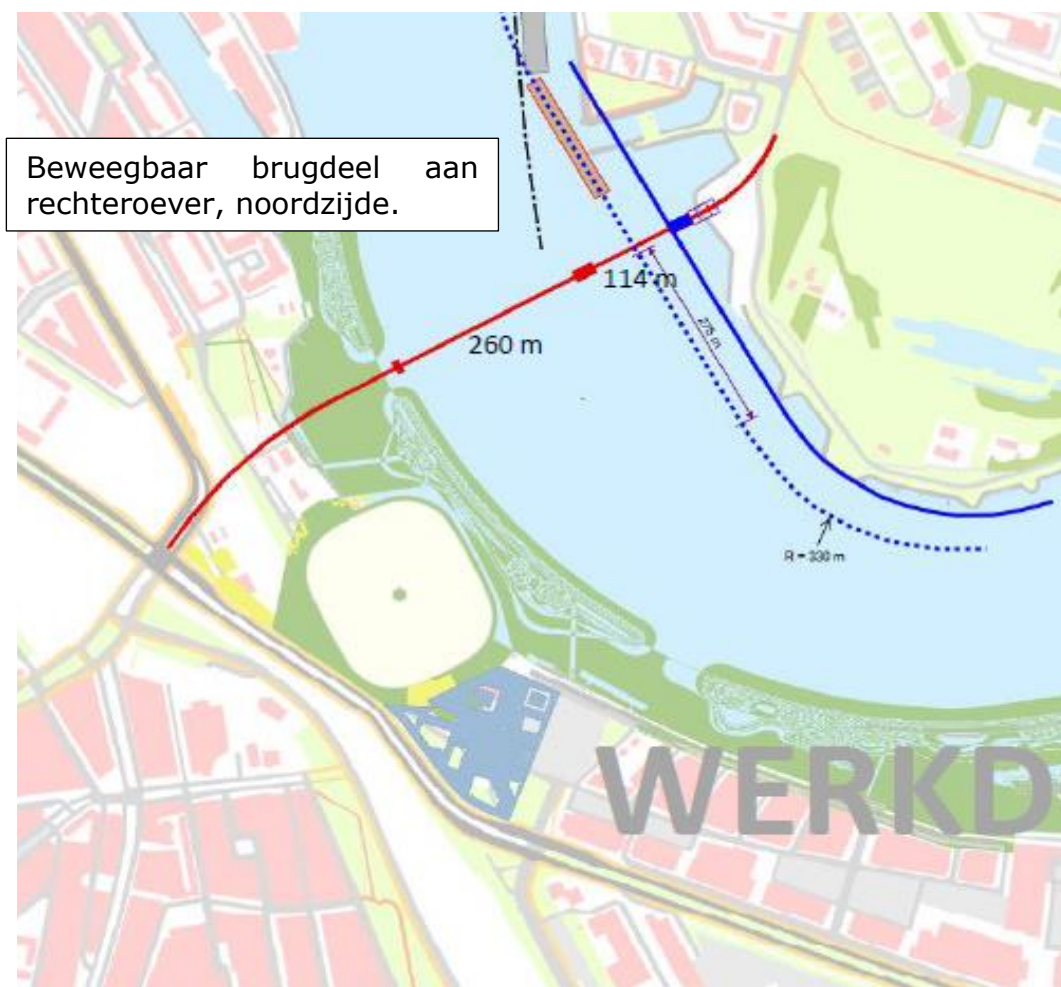


In deze situatie moet de breedte van het beweegbare brugdeel zelfs 91 m worden i.v.m. stroming en het slaags voor de brug kunnen komen van de schepen. Deze meer breedte van het beweegbare deel veroorzaakt hier nu op de rechteroever een ingreep van maar liefst 80 m! Is dit wenselijk?

Daarnaast komen voor beide locaties 1 nog de extra kosten voor een dubbele basculebrug of hefbrug (De klep van een basculebrug kent een maximale lengte van ca. 50 – 55 m).

3. Brug Locatie 2, optie 1, rechteroever, noordzijde

Locatie 2 kent twee opties, met beide het beweegbaar brugdeel aan de rechteroever (noordzijde).



Deze brug in locatie 2 loopt vanaf de noordzijde precies bij het zandoverslagbedrijf naar de zuidzijde bij de koepels van de oude gasfabriek en moet dan aansluiten op de Putselaan. In termen van stadsbeheer de "Gordiaanse knoop".

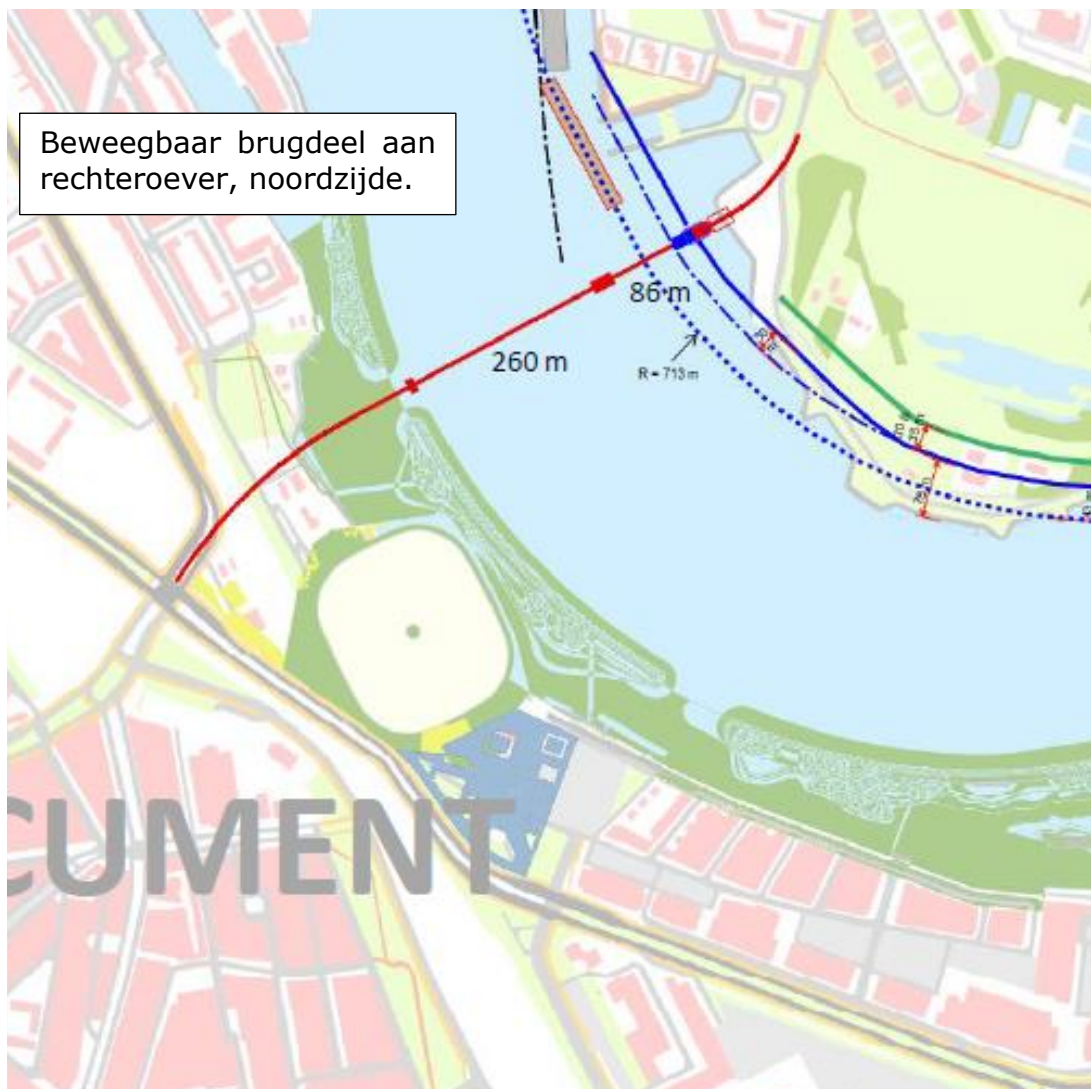
Om de Esch en de verdere oever te sparen, moet er een extra breed (114 m) beweegbaar brugdeel komen. Uiterst kostbaar omdat men hier niet af kan met één basculebrug (wordt een hefbrug).

Verder moet de scheepvaart hier een scherpe bocht maken om slaags voor de brug te komen of sleepboot assistentie aanvragen. De scheepvaart zit hier uit financieel belang ook niet op te wachten.

Hier is wel een minimale ingreep in de oever bij de Esch te zien.

4. Brug Locatie 2, optie 2, rechteroever, noordzijde

De andere optie in Locatie 2 kent een grotere ingreep in de oever bij De Esch, maar een kleiner beweegbaar brugdeel.

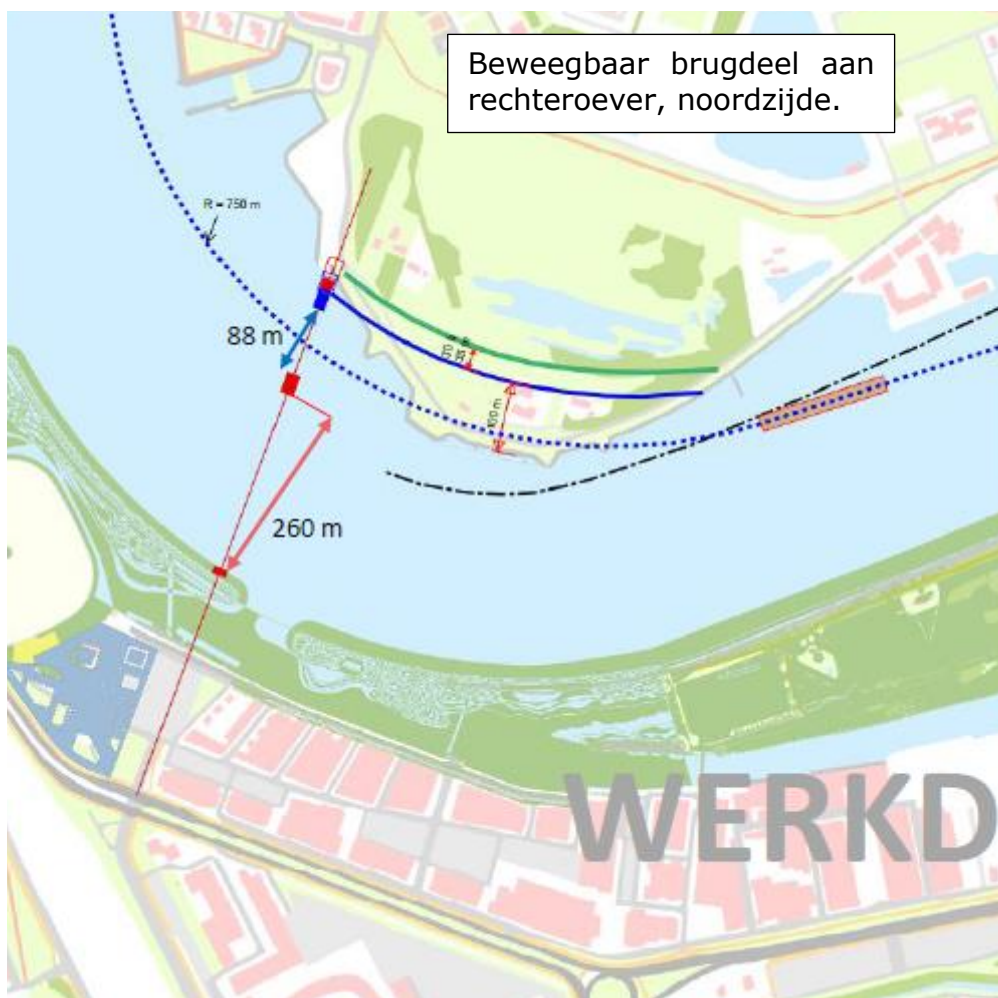


Bij deze brugoptie grijpt men verder in de oever van de Esch in (75 m) om een minder scherpe bocht te krijgen voor de scheepvaart zodat het beweegbare brugdeel weer iets verkleind kan worden.

Echter een opening van 86 m vereist nog steeds een dubbele bascule brug of een hefbrug. De grenslengte van een basculebrug ligt op ongeveer 50 tot 55 m.

5. Brug Locatie 3, rechteroever, noordzijde

Deze locatie bestaat ook weer uit twee opties, één met een beweegbaar brugdeel aan de noordzijde bij De Esch en één met een beweegbaar brugdeel aan de zuidzijde bij de Veranda.



Deze oeververbinding is gepland van het westelijke punt van het strandje bij De Esch om aan te landen naast het Rubens appartementsgebouw in de Bertus Bulstraat. Uit het oogpunt van leefbaarheid, woongenot en milieu niet wenselijk.

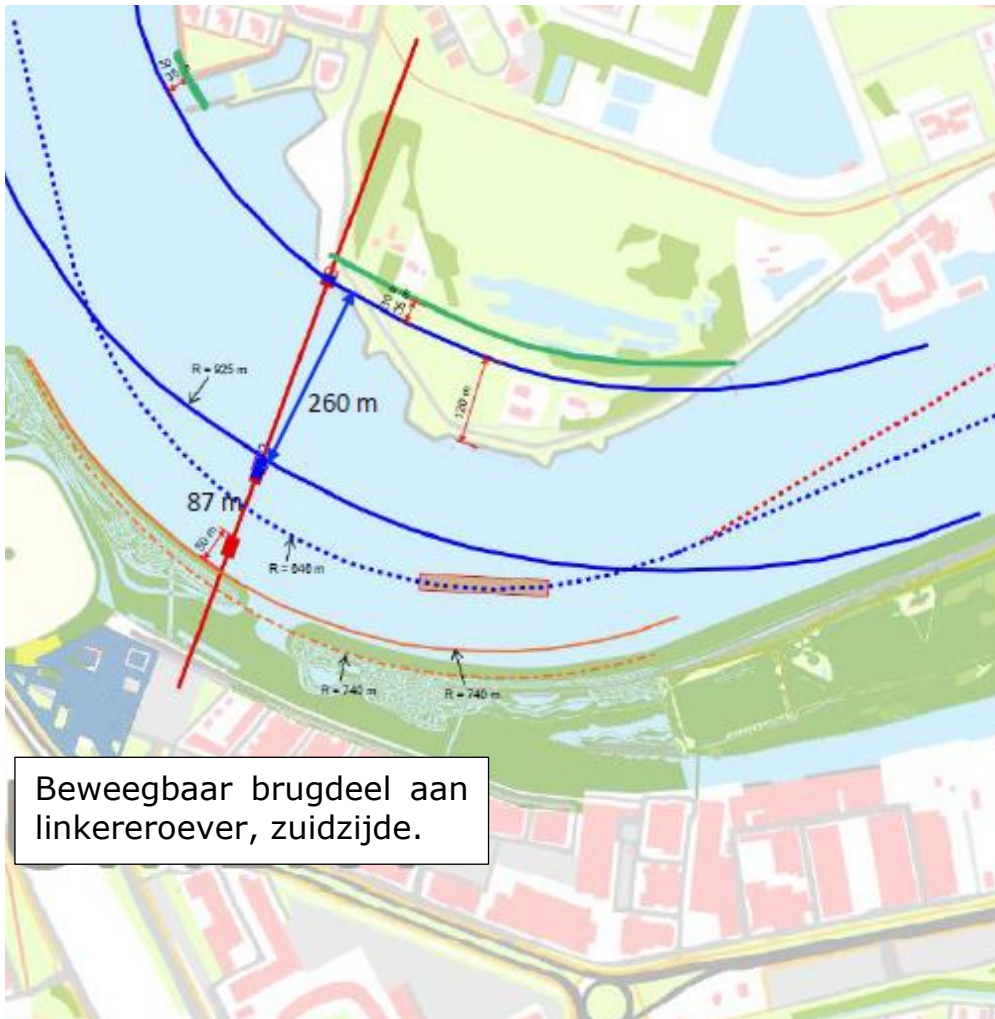
De vereiste breedte van het beweegbare brugdeel is hier 88 m. Dit heeft weer tot gevolg dat er een flinke ingreep (100 m) gedaan moet worden in het natuurgebied van De Eschpolder. Deze ruimte is nodig om een verantwoorde bochtstraal voor de scheepvaart te garanderen.

Ook hier moet het beweegbare brugdeel voorzien worden van een dubbele bascule- of hefbrug.

Verder is hier nog het vermelden waard dat de smalste brug, geopteerd door de gemeente, een breedte heeft van 42 m, terwijl de breedte van de huidige kruising Stadionweg – Bertus Bulstraat slechts 29 m is. (Er is nog wel ruimte voor uitbreiding, maar passen die in de plannen van FC).

6. Brug Locatie 3, linkeroever, zuidzijde

In deze situatie waarbij de oeververbinding ook is gepland vanaf het westelijke punt van het strandje bij De Esch om ook aan te landen naast het Rubens appartementsgebouw in de Bertus Bul straat, heeft het beweegbare brugdeel aan de zuidzijde. (Niet wenselijk en nautisch onverantwoord i.v.m. crossing).



Deze optie is in zijn totaliteit nautisch gezien de meest onacceptabele, maar dit geldt ook voor de bewoners van de Veranda en Feijenoord! Dit betekent dat de opvarende en de afvarende scheepvaart die gebruik moet maken van de Van Brienenoordbrug en deze brug, het vaarwater steeds moet kruisen (crossing)

Deze crossing is onacceptabel en wordt gezien als gevaar verhogend bij het vele transport door schepen met gevaarlijke ladingen. De scheepvaart is wettelijk gezien verplicht hier op dit traject rechts te houden (stuurboord wal).

Daarnaast moet hier zelfs een ingreep in de Eschpolder plaatsvinden van maar liefst 120 m om te blijven voldoen aan de minimeis van 260 m doorvaartbreedte van het vaste brugdeel.

En ook hier moet het beweegbare brugdeel voorzien worden van een dubbele bascule- of hefbrug.

7. Brug Locatie 4

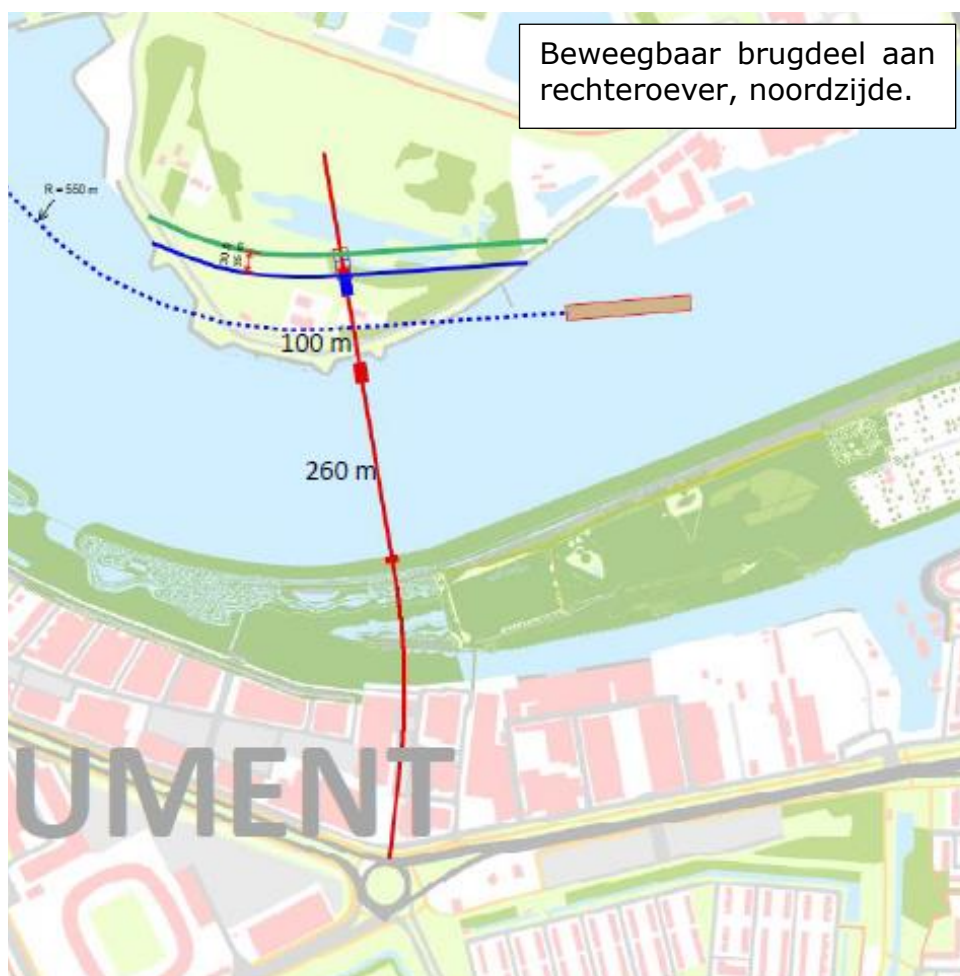
De optie voor deze bruglocatie is sowieso niet wenselijk omdat hij op de rechteroever, noordzijde geheel door het natuurgebied van de Eschpolder loopt. Maar daarnaast en misschien nog wel meer ongewenst, landt deze brugoptie aan de zuidzijde aan in de Puck van Heelstraat! Gezondheid, leefbaarheid, woongenot en milieu voor de bewoners in de appartementsgebouwen aan weerszijden is hier in het geding.



Een beweegbaar brugdeel van 100 m vereist wederom een dubbele basculebrug of hefbrug. Daarnaast is hier ook een ingreep van 120 m in de Eschpolder nodig.

8. Brug Locatie 5

Deze bruglocatie loopt wederom midden door het natuurgebied van de Eschpolder aan de noordzijde om vervolgens aan de zuidzijde over het onlangs aangelegde getijde natuurgebied aan de westzijde van het Van Brienenoordeiland te lopen, dan aan te landen op het Boterdiep en vervolgens over het parkeerterrein van de Sligro te gaan om aan te sluiten op de rotonde aan de Stadionweg.

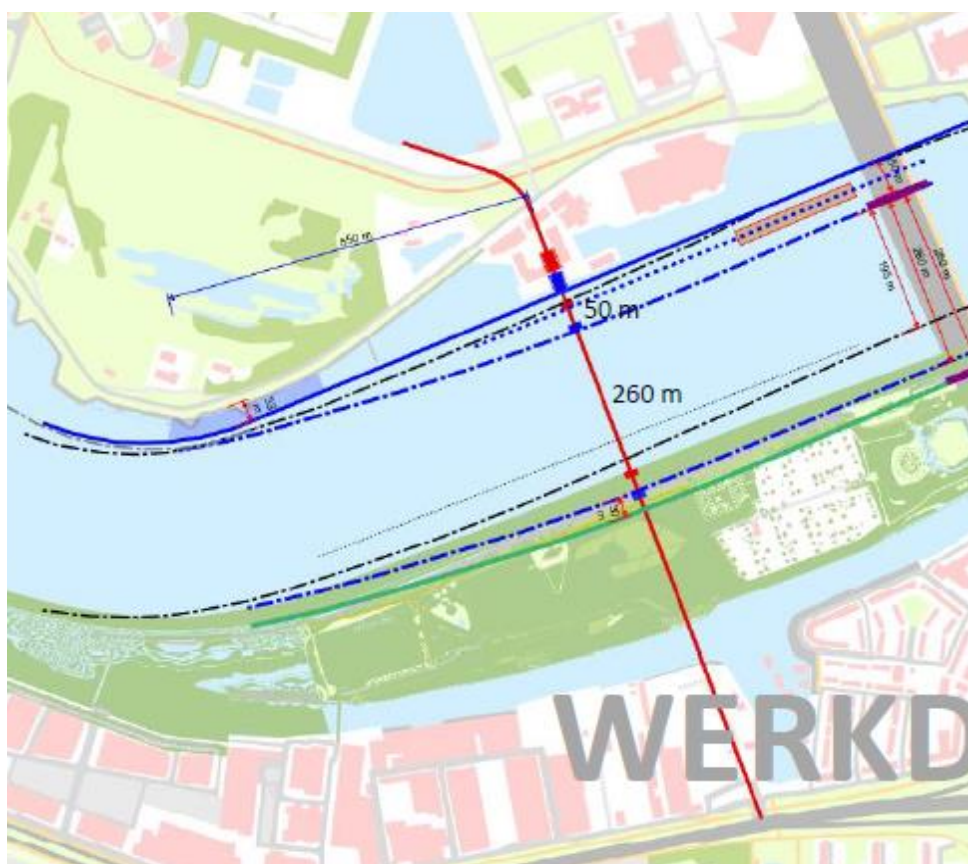


De aansluiting van een brug op deze rotonde zal leiden tot (nog) meer filevorming aan beide zijden van de rotonde door het extra verkeersaanbod en dus langere wachttijden voor de stoplichten.

Filevorming (stilstaande auto's) zijn zolang het geen elektrische auto's zijn, zwaar milieubelastend.

9. Brug Locatie 6, optie 1

De locatie 6 kent wederom twee versies: één met een beweegbaar gedeelte als bij de Van Brienenoordbrug (50 m) aan de noordzijde en een beweegbaar brugdeel (30 / 50 m, is niet geheel duidelijk) aan de zuidzijde tegen het Van Brienenoordeiland. Het verlengde van deze brug sluit aan op de nieuwe brug over het Zuiddiepje westelijk van jachthaven De Kreek, of wordt een nieuwe hogere brug hier en sluit vervolgens aan op de Stadionweg bij de stoplichten aldaar. Aan de noordzijde moet het bedrijf "Alphatron" gaan verdwijnen en krijgt de afrit van de brug een bocht in westelijke richting om verder (via Toepad) door het natuurgebied, tuinhuisjes en sportvelden in de Eschpolder te gaan.



Aan de noordzijde doet zich nu het probleem voor dat de afstand tussen deze brug en de Van Brienenoordbrug volgens de Richtlijnen Vaarwegen 2020 minimaal $4\frac{1}{2} \times$ lengte maatgevend schip (186 m) x factor K (stroomsnelheid factor) moet zijn. Dit komt neer op een afstand van minimaal 800 m. Is dit niet het geval (in deze gekozen locatie is deze afstand nog geen 500 m), dan moeten beide beweegbare brugdelen, zowel van de Van Brienenoordbrug als van deze nieuwe brug gelijktijdig bediend worden!

Dit betekent een geruimere langere openstand van de beweegbare brugdelen i.v.m. de totale doorvaarttijd van beide bruggen. Hierdoor zal het landverkeer (wegverkeer) langer stilstaan en dus meer file veroorzaken. Economisch, maar ook zeker milieutechnisch, niet verantwoord.

Omdat deze brug in planning lager is bedacht als de Van Brienenoordbrug (gelijke hoogte met de Erasmusbrug + 2,50 m = ongeveer 15 doorvaarthoogte t.o.v. de waterspiegel) heeft men bedacht om aan de zuidzijde een extra beweegbaar brugdeel te plaatsen voor

Brugopties met werkelijke dimensies en gevolgen

bijvoorbeeld schepen die door hun hoogte ook niet onder het vaste deel van de Erasmusbrug door kunnen en daardoor door de Koningshaven moeten varen, maar wel onder het vaste deel van de Van Brienenoordbrug door kunnen, hier toch de nieuwe brug te kunnen passeren.

Het nadeel is dan toch dat het stadsverkeer weer stilstaat, het voordeel is echter wel dat de Van Brienenoordbrug niet extra geopend behoeft te worden voor deze minder hoge scheepvaart en het snelverkeer op de A16 niet extra gehinderd wordt.

Uit nautisch oogpunt (en vernoemt in de Richtlijnen Vaarwegen) is het niet wenselijk om achter elkaar liggende bruggen een groot verschil in doorvaarthoogte te geven (24 m en 15 m).



Verder zijn er uit alle tekening en nog bochtstralen (R) af te lezen. Deze bochtstralen zijn naast de stroomsterkte factor K van belang voor het berekenen van de breedte van het beweegbare brugdeel.

Daarnaast zijn nog te vernoemen de blauwe en groene lijnen.

De blauwe lijn geeft de grens van het nieuwe vaarwater aan en de groene lijn is de nieuwe oeverlijn.

De Wet BARRO (Wet Basis Richtlijnen Ruimtelijke Ordening) schrijft een minimale veiligheidsruimte tussen de vaarweg en de oever voor en in het geval hier op de Nieuwe Maas is dat 25 m. De gemeente hanteert hier echter 30 tot 35 m.

De blauwe onderbroken lijn vormt de nieuwe vaarlijn die scheepvaart hier zou gaan volgen.

De zwarte onderbroken lijn vormt de huidige gebruikelijke vaarlijn van de scheepvaart.

De rode onderbroken lijn op enkele plaatjes geeft een crossing aan en is in het totale MIRT- verkenning gebied niet wenselijk.

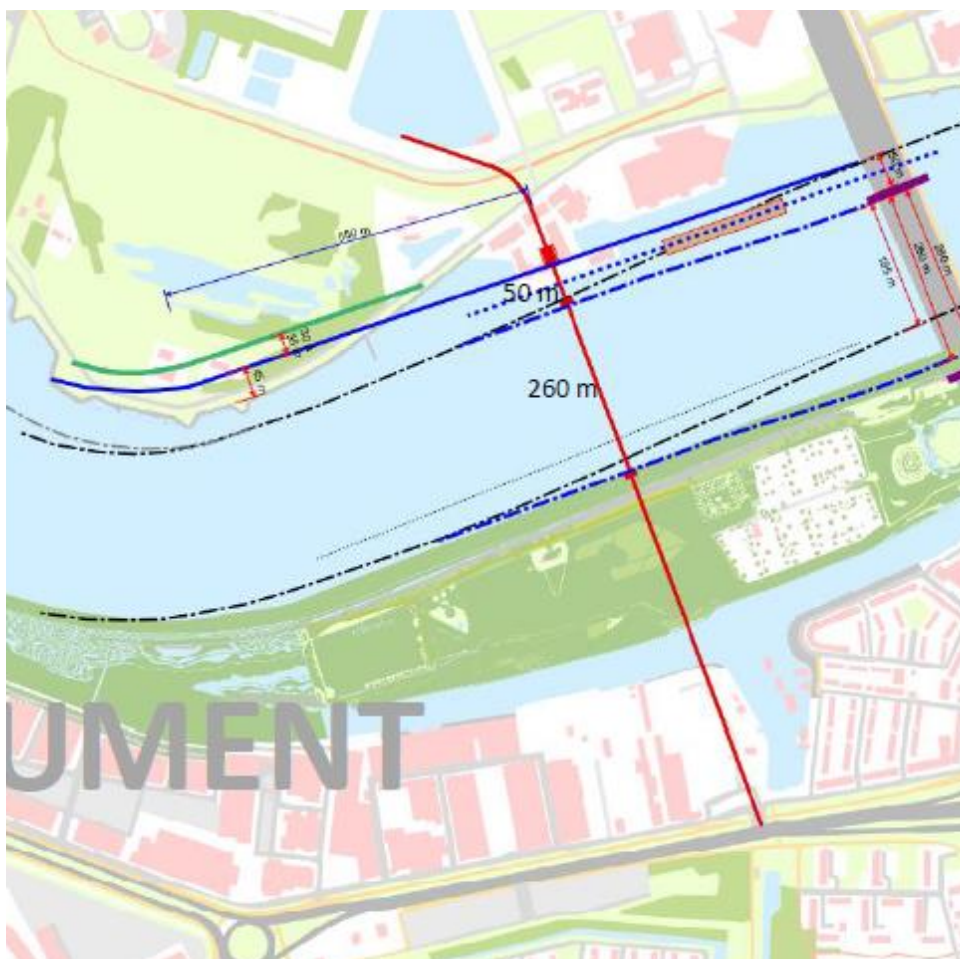
De blauwe streep-, punt, streeplijn geeft overal de vereiste 260 m vaste vaarbreedte aan.

10. Brug Locatie 6, optie 2

Deze tweede optie op locatie 6 geeft maar één beweegbaar brugdeel aan en wel aan de noordzijde.

Men heeft hier precies in de bocht van De Esch een gedeelte van de oever verwijderd (45 m) om een betere bochtstraal te realiseren voor de scheepvaart.

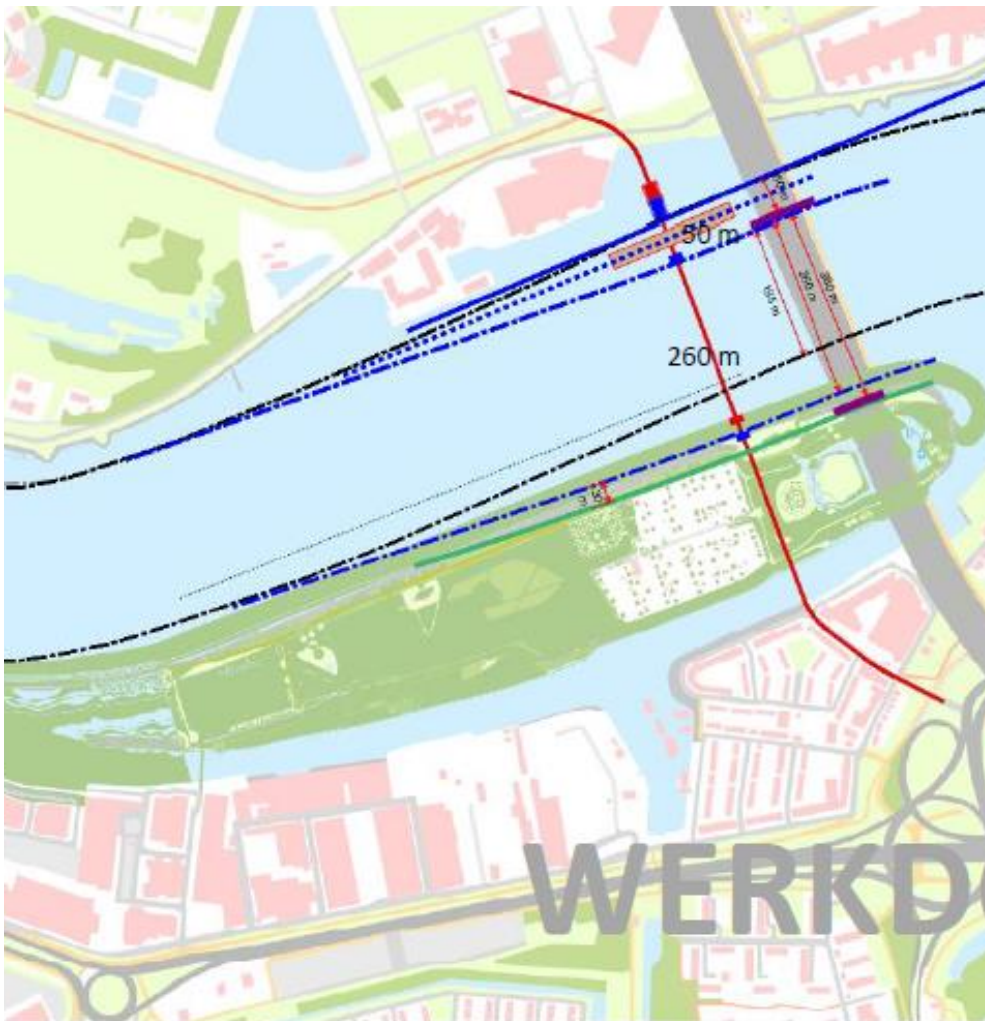
Neemt niet weg dat alle eerder gemaakte opmerkingen bij de locatie 6 zoals afstand tussen de bruggen, doorvaarthoogte, langere openingstijden e.d. ook nu van toepassing zijn en krijgt de afrit van de brug ook een bocht in westelijke richting om verder (via Toepad) door het natuurgebied, tuinhuisjes en sportvelden in de Eschpolder te gaan.



Dat hier dicht bij de brug de vaarbreedte minder is dan 260 m wordt veroorzaakt door de ligplaatsen van de duwbakken bij het Van Brienenoordeiland, dit wordt echter door de scheepvaart niet als hinderlijk beschouwd.

11. Brug Locatie 7

De bruglocatie 7 ligt ongeveer 75 m ten westen van de Van Brienenoordbrug en landt aan op de noordzijde op de Nessedijk pal naast het bedrijf van Van Oord, buigt dan direct af naar het volkstuintencomplex en de sportvelden van Leonidas. Dit is alleen haalbaar als het een lage brug wordt (Erasmusbrug +) i.v.m. de helling (max. 4%) de op- en afritten. De Richtlijnen Vaarwegen wijzen een brug lager dan de Van Brienenoordbrug op een dergelijke afstand van die brug af op het gevaar van aanvaring.



Aan de zuidzijde loopt de brug over het Van Brienenoordeiland pal oostelijk van de tuinhuisjes aldaar, dan over het Zuiddiepje, om aan te landen op de Koenraad Zwabenstraat en daarna aan te sluiten op het spinnenweb van toegangswegen bij de Van Brienenoordbrug op Zuid.

Alle bezwaren die worden vermeld bij locatie zes zijn ook hier bijna in zijn geheel van toepassing.

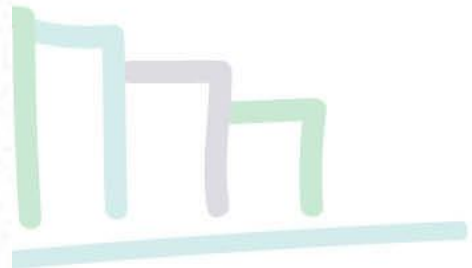
12. Tunnelvarianten

Er zijn naast de voornoemde brugopties nog 4 tunnelopties.

Uiteraard hebben tunnelopties niet alleen nautisch gezien de voorkeur boven een brug, maar ook milieutechnisch, voor de leefbaarheid en het woongenot in de directe omgeving van een brug.

Maar het meest belangrijke is dat een tunnel in het betreffende zoekgebied vrijwel geen schade aan het groen van De Esch en het Van Brienenoordeiland veroorzaakt!

Hieronder de 3 tunnelopties in onderbroken blauwe lijnen waarvan de middelste optie, N2 – Z3 de voorkeur heeft daar deze optie bij het cirkeltje met Z3 een directe aansluiting heeft op het toekomstige nieuwe station "Stadion Park" en tijdens de bouw het minste groen hoeft te doorsnijden.



13. Is er een alternatief?

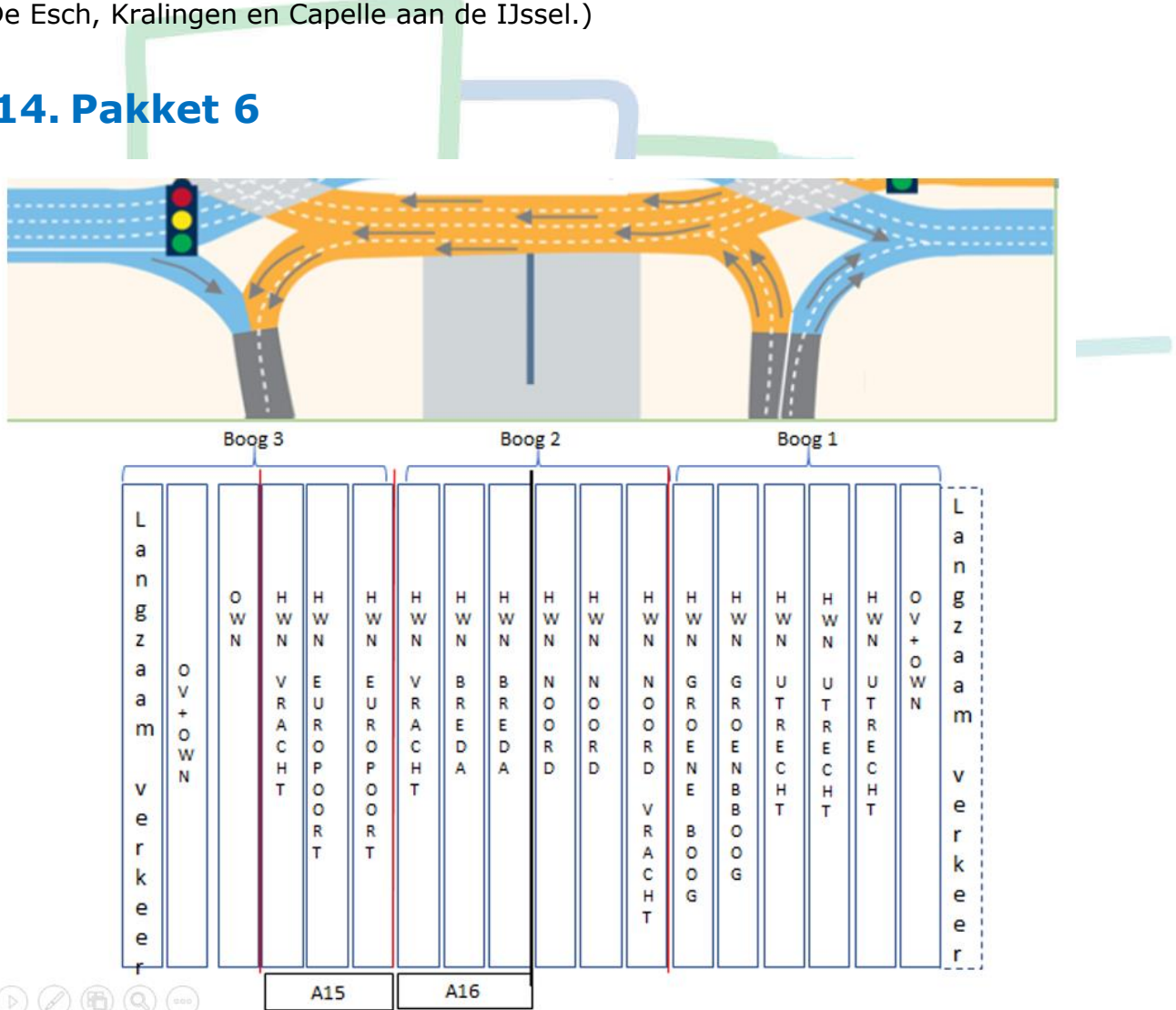
Ja, naar de mening van BBV wel.

De minister heeft duidelijk aangegeven "geen derde Van Brienenoordbrug." Maar een mogelijkheid van een "stadsbrug" direct naast de Van Brienenoordbrug is niet strijdig met haar beleid! Kijken we verder naar de doelstelling van de MIRT-oeververbinding, dan moet deze nadrukkelijk mede een oplossing zijn voor de mobiliteitsproblemen op o.a. de Van Brienenoordcorridor.

De opzet is het lokale verkeer van de Van Brienenoordbrug af te leiden en naar de nieuwe oeververbinding te dirigeren. Mocht deze oeververbinding, brug of tunnel op een van de keuze- mogelijkheden van de huidige bruggen of tunnels hiervoor gebruikt gaan worden, staat het bij voorbaat vast dat dit extra autoverkeer door de stad (lees betrokken wijken) gaat opleveren. De doelstelling van de Minister is gehaald, maar het leef- en woongenot, milieu, gezondheid wordt geschaad!

Als de nieuwe oeververbinding toch een brug mocht worden, dan een brug pal westelijk van de huidige Van Brienenoordbrug. (Pakket 6 opgesteld gezamenlijk met bewoners in De Esch, Kralingen en Capelle aan de IJssel.)

14. Pakket 6



Brugopties met werkelijke dimensies en gevolgen

Pakket 6 vindt zijn oorsprong in mijn eerdere opmerkingen en schrijven over het hergebruik van de oostelijke (oudste brug) Van Brienenoordbrug na groot onderhoud en renovatie.

Het onderhoudsplan en renovatie van de Van Brienenoordbrug welke in 2025 van start gaat, is terug te lezen op de website: Grote opknapbeurt Van Brienenoordbrug 2025 / Rijkswaterstaat.

Uit gesprekken met mensen van I&W betrokken bij het huidige MIRT- onderzoek blijkt dat het betreffende oostelijke deel zodanig slechts is dat het goedkoper is om nieuw te bouwen dan dat deel te renoveren. Dus mocht de keuze voor een nieuwe oeververbinding toch een brug zijn dan moet deze alsnog gebouwd worden. (De gemeente Rotterdam heeft trouwens wel een optie genomen op het oude oostelijke brugdeel van de Van Brienenoordbrug).

In een eerdere Visie Standaardisering van bruggen in Nederland heb ik er al eens op gewezen dat de komende honderden jaren miljarden bespaard kunnen worden door over te gaan op een standaard brugtype en afmetingen (Een brug bouw je voor een leeftijd van 75 tot 100 jaar). En dit zou nu kunnen gebeuren bij de Van Brienenoordbrug en de nieuwe stadsbrug. Er worden nu in de komende jaren twee compleet identieke nieuwe Van Brienenoord brugdelen gebouwd Nog een derde nieuwbrugdeel zou direct als stadsbrug geplaatst kunnen worden pal westelijk van de huidige bruggen.

Daarnaast was al eerder een optie om het overgebleven oostelijke brugdeel (als het niet zo slecht zou zijn geweest) te hergebruiken in Gorinchem (A27) of in Keizers Weerd. De afmetingen van de Van Brienenoordbrug komen vrijwel overeen met de voornoemde bruggen die binnen enkele jaren ook groot onderhoud nodig hebben.

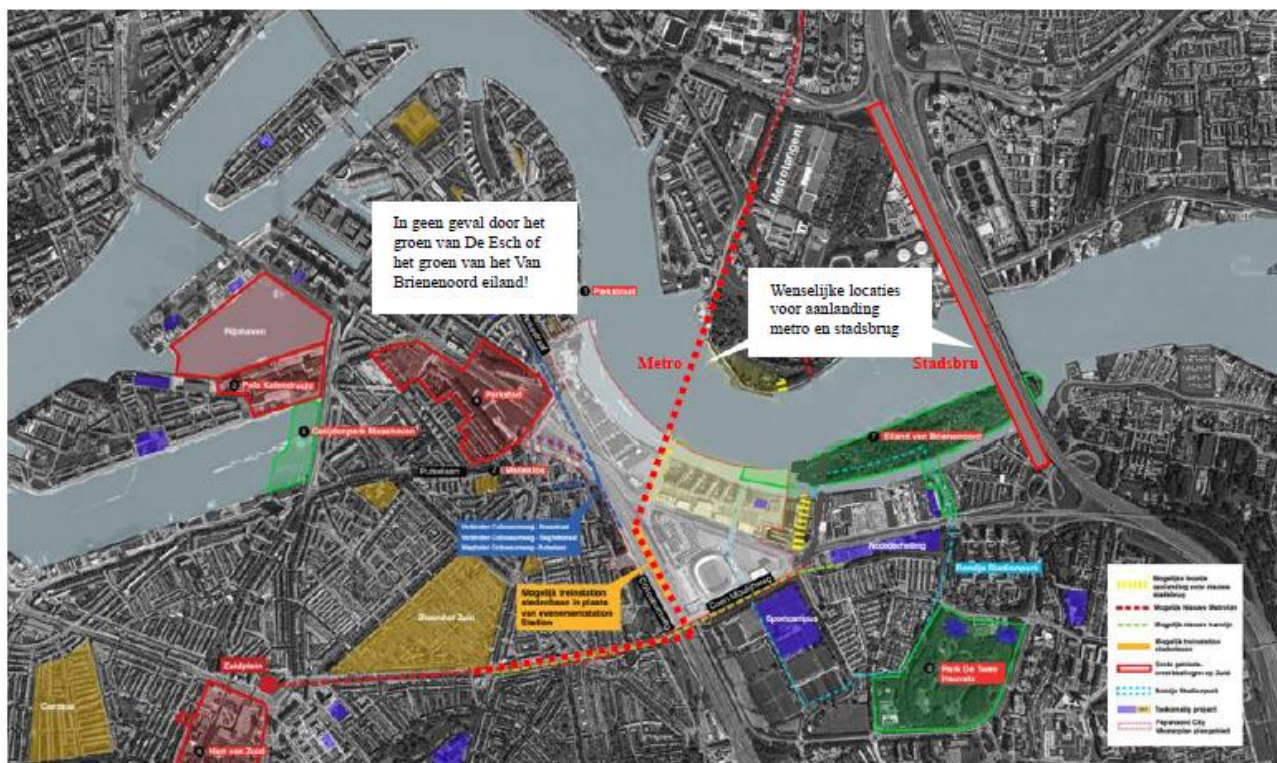
Aangezien standaard systeembouw financieel zeer aantrekkelijk is kan men nu in standaard de beide Van Brienenoordbruggen bouwen, een nieuwe stadsbrug, bruggen ter vervanging van de oude bruggen in Gorinchem en Keizers Weerd.

Enkele gerenommeerde ingenieursbureaus dragen deze ideeën ook.

Het e.e.a. kan nu mee gekoppeld worden met de huidige verbeteringen aan de A16 en A15 (valt onder de scoop MIRT-onderzoek oeververbinding). Zie hiervoor rapporten van werkgroep en expertgroep A16 & OWN, waarbij extra rijbanen zijn geopteerd tussen het Terbregseplein en de bruggen, gescheiden rijbanen voor lokaal verkeer, A16 verkeer en A15 Verkeer. Verbetering en scheiding van lokaal verkeer, A16 en A15 verkeer vanaf de bruggen naar de Ridderster en afslagen Rotterdam Barendrecht, minder weefvakken en op- en afritten.

Pakket 6 voorziet in een vierbaans (ik ga zelf uit van een zes-baans-brug, lange termijn visie) stadsbrug volledig geïntegreerd in het huidige wegsysteem van de Van Brienenoordbrug, waarbij het lokale verkeer volledig gescheiden is van het doorgaande verkeer op de hoofdbanen (A16 en A15).

Het lokale verkeer wat nu toch ook gebruik maakt van de huidige Van Brienenoordbrug behoeft dan niet door de woonwijken en uitgaanscentra De Esch, Feijenoord, Veranda en zeker niet door het toch al geringe groen van De Esch en het Van Brienenoordeiland.



Nautisch gezien vormt een nieuwe brug zoals hierboven omschreven pal west van de huidige bruggen geen enkel gevaar of hinder voor de scheepvaart. Het enige wat misschien noodzakelijk zou kunnen zijn, is het verwijderen van een van de duwbakkenligplaatsen, namelijk de ligplaats het dichtst bij de brug.

Een brug zoals Pakket 6 en een semi-multimodale metrotunnel voor langzaam verkeer (fiets en voetgangers) is naar de mening van de BBV de beste oplossing voor de komende 75 tot 100 jaar voor Rotterdam!

Chris van Eijmeren



De Kralingseplein Brug of De Drie Koningenbruggen



Wordt de 3^e brug de seculaire Oostbrug welke al door Rotterdam is geclaimd of wordt het een geheel nieuwe brug?

Doelstellingen van de MIRT oeververbinding kort verwoord.

1. Rotterdam wil minder stadsverkeer door woonwijken
2. Rotterdam wil wel oeververbinding (brug of Tunnel) van 2 x 2 rijstroken
3. Rijk wil A16 corridor ontlasten
4. Samenwerking tussen Rijk en Rotterdam kan financieel voordeel voor beide opleveren!
5. De broodnodige oeververbinding voor Rotterdam direct integreren met renovatie van huidige Van Brienenoord bruggen
6. Het nieuw te bouwen westelijke boogdeel tijdens de bouw gelijk uitbreiden met 2 rijstroken + fietspad voor lokaal verkeer.
7. Het nieuw te bouwen oostelijke brugdeel tijdens de bouw gelijk uitbreiden met 2 rijstroken + fietspad.



Huidige verdeling van rijstroken op de Van Brienenoordbrug

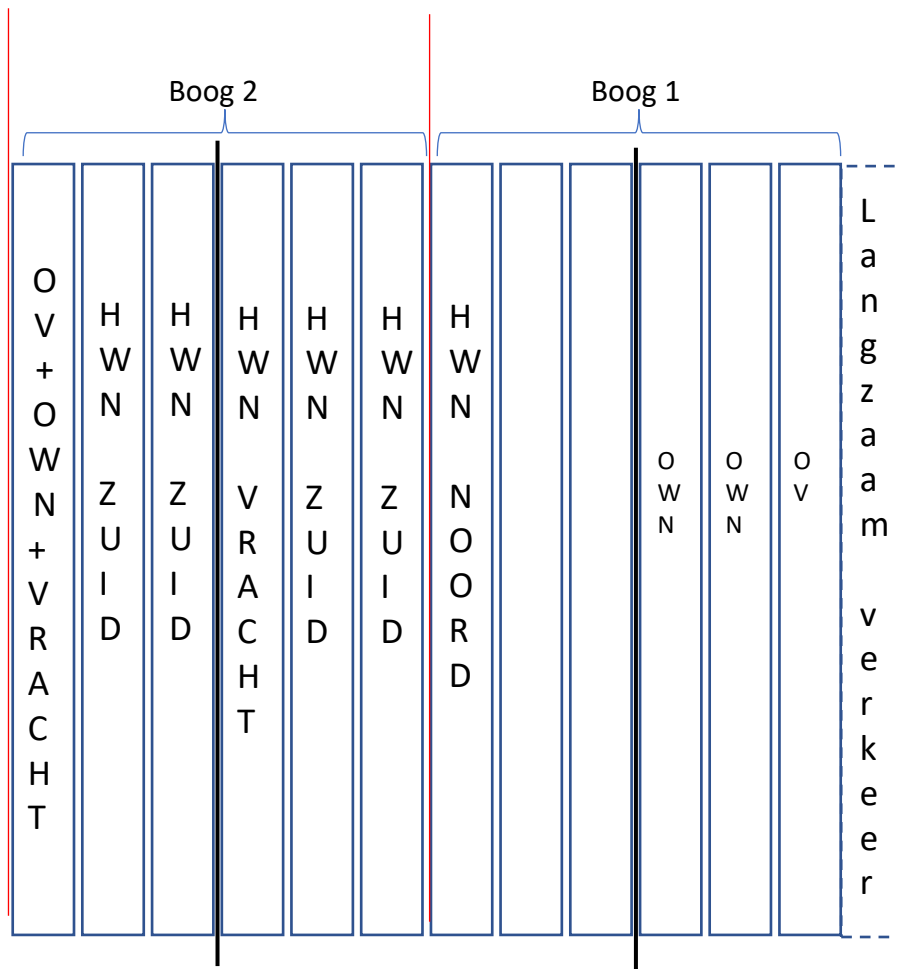


Van Brienenoordbrug - Vervangen en renoveren in zomer 2025 t/m 2027





Huidige verdeling van rijstroken op de Van Brienenoordbrug





Terbregseplein



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka



Ka

Ka

Ka

Ka

Ka

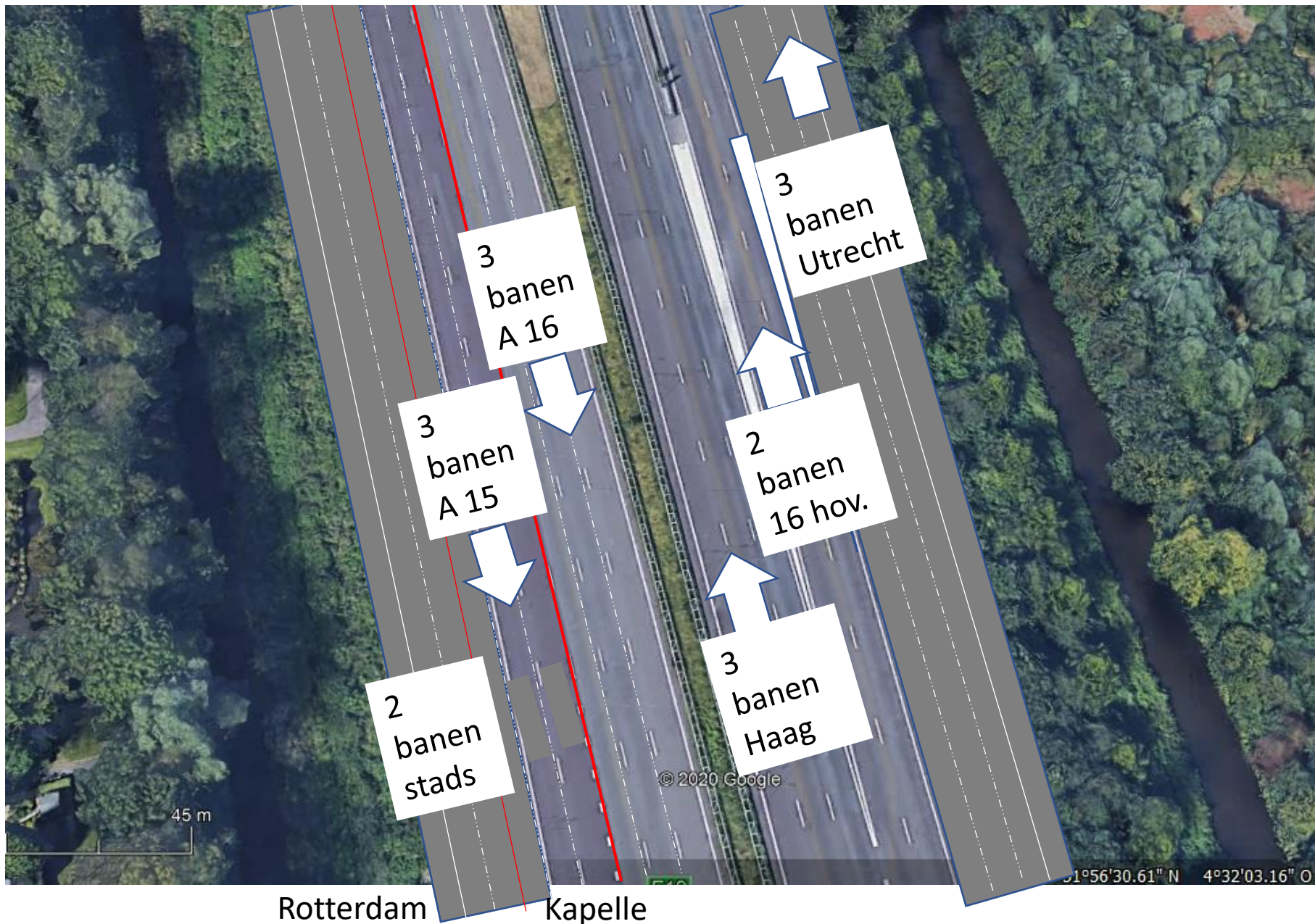




Vanaf hier in beide richtingen minimaal 2 rijbanen erbij.

Hier ook beginnen met markering stroken voor A 15 gescheiden van stroken voor A16 richting

Gescheiden rijbanen voor A 15 en A 16 noordzijde





Kralingseplein

Verkeersscheiding voor
verkeer naar A16 en A15
in zuidelijke richting.
A15 linker 3 stroken,
A16 rechter 3 stroken.

**Afrit blijft, maar
gescheiden van
plein!**

Verkeer van A. v. Rijckevorselweg
en Kralingseplein eigen stroken,
gescheiden van elkaar in de oprit
en op de hoofdrijbaan van de A 15
rijstroken later pas mogelijk weven.

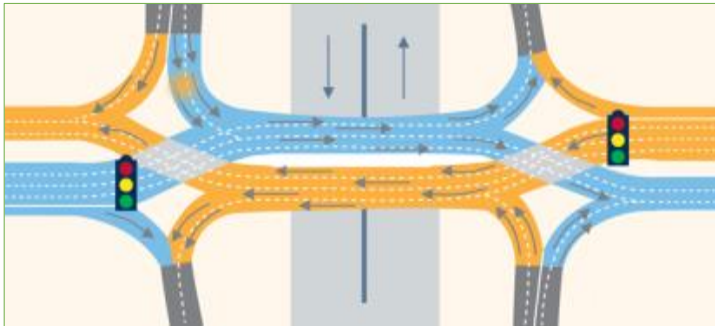
Opties voor Kralingseplein met drive under,
aparte langzaam verkeer en OV zoals eerder
voorgesteld blijft gehandhaafd.





Pakket 2 (deelgebied 1)

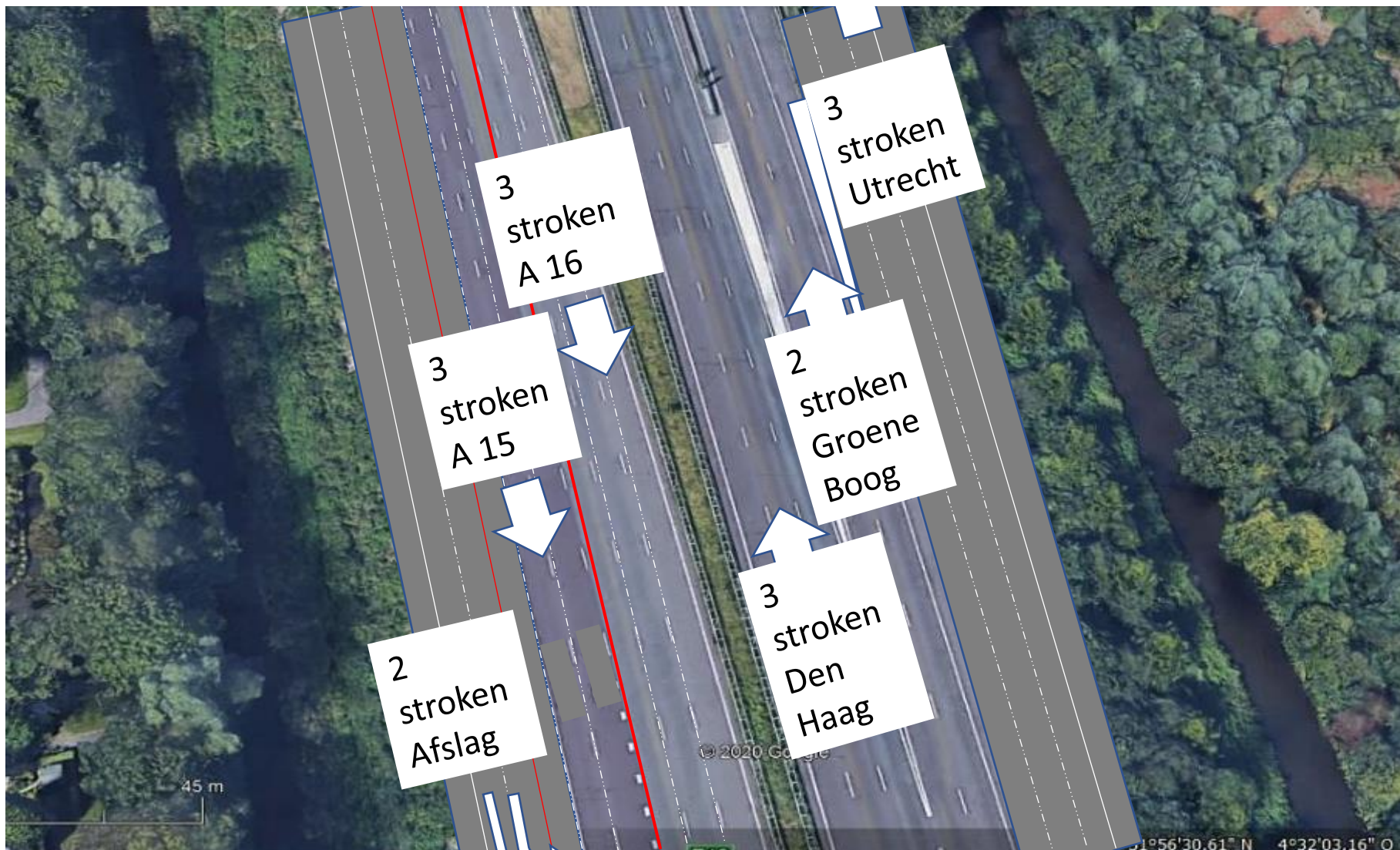
1. *meer capaciteit A16 parallelbaan:*
extra rijstrook op parallelbaan tussen
weefvak en aansluiting Kralingseplein
(in beide richtingen)
2. *meer capaciteit Kralingseplein:*
Kralingseplein ombouwen tot DDI
(Diamond Diverging Interchange)



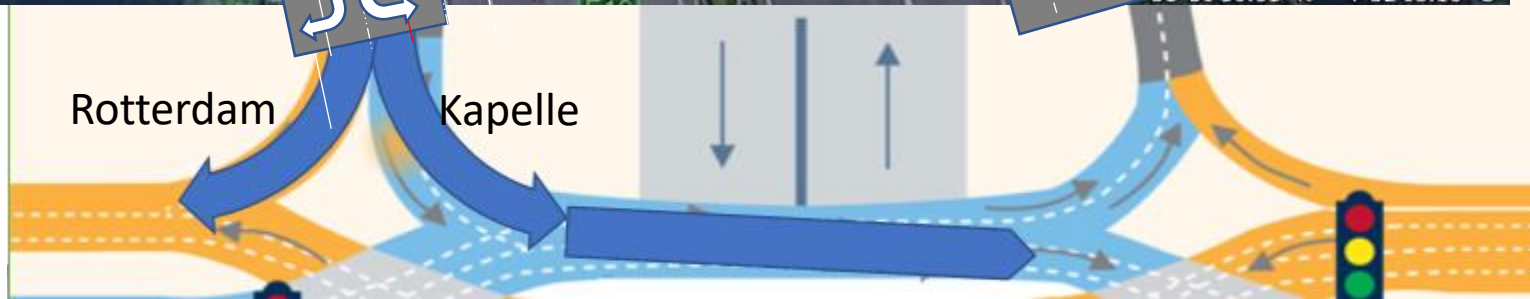
3. Aansluiting brug (mogelijk opzet)

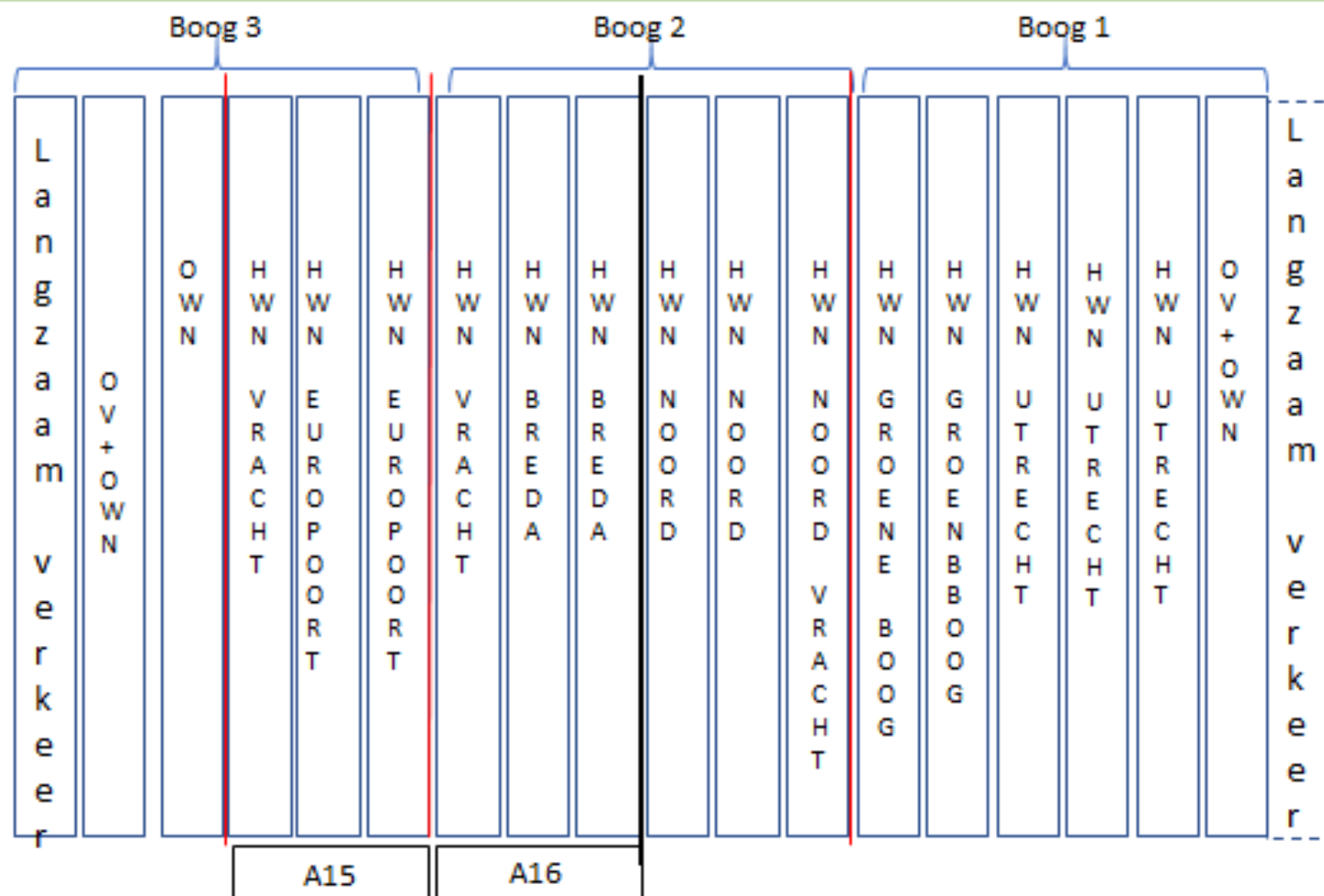
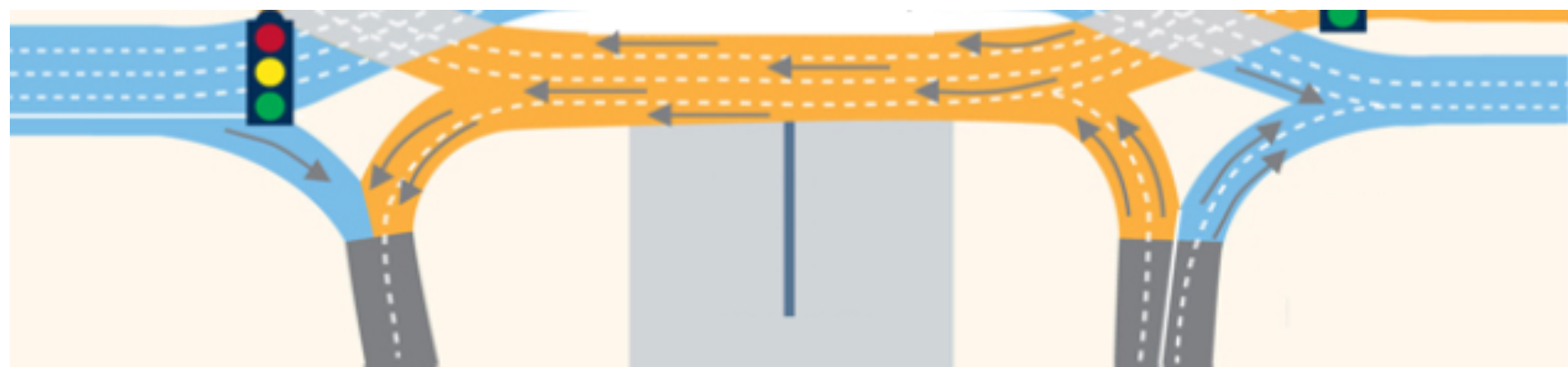
- Nieuwe brug geïntegreerd met de 2 huidige van Brienenoordbruggen





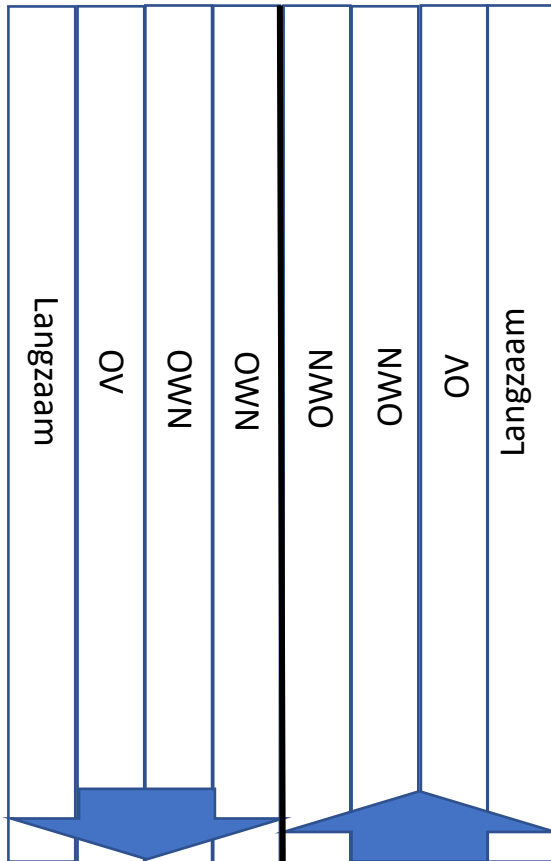
Afslagen nog
plannen



[illegible]

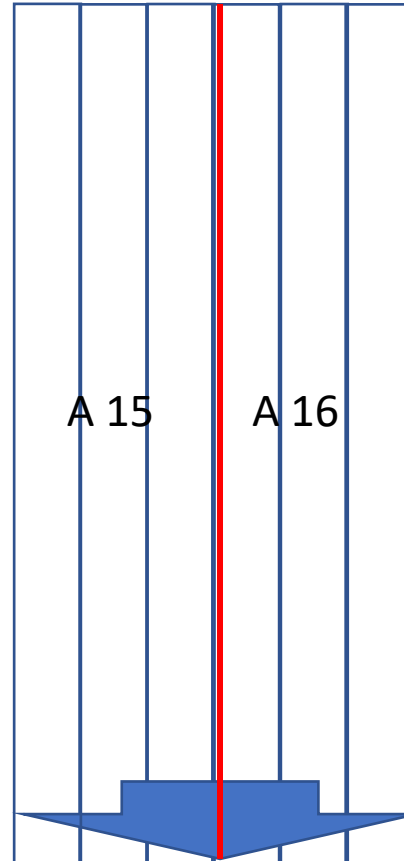
Nieuwe brug geheel gescheiden van huidige Brienenoordbruggen

Nieuwe brug



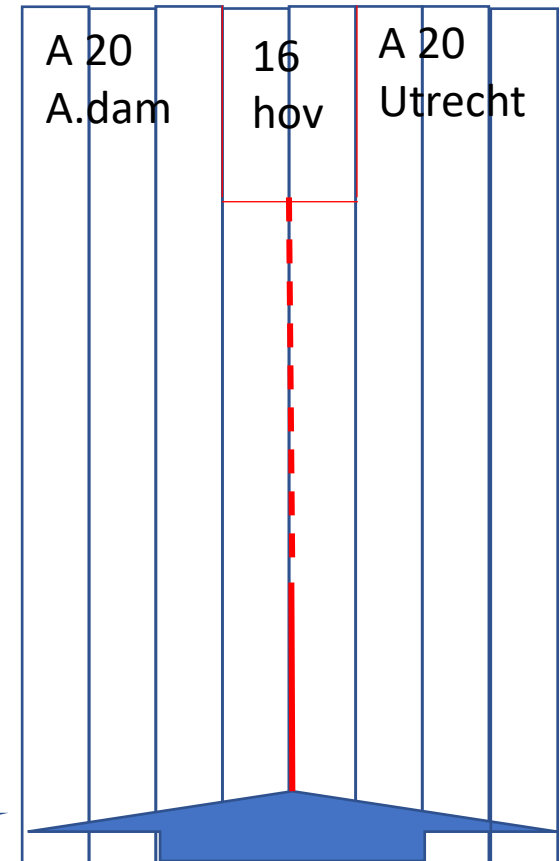
De vraag is: hoe is deze versie aan te sluiten zowel N als Z?

West boog



Dit zijn doorgaande HWN banen, gescheiden in A15 /A16

Oost boog



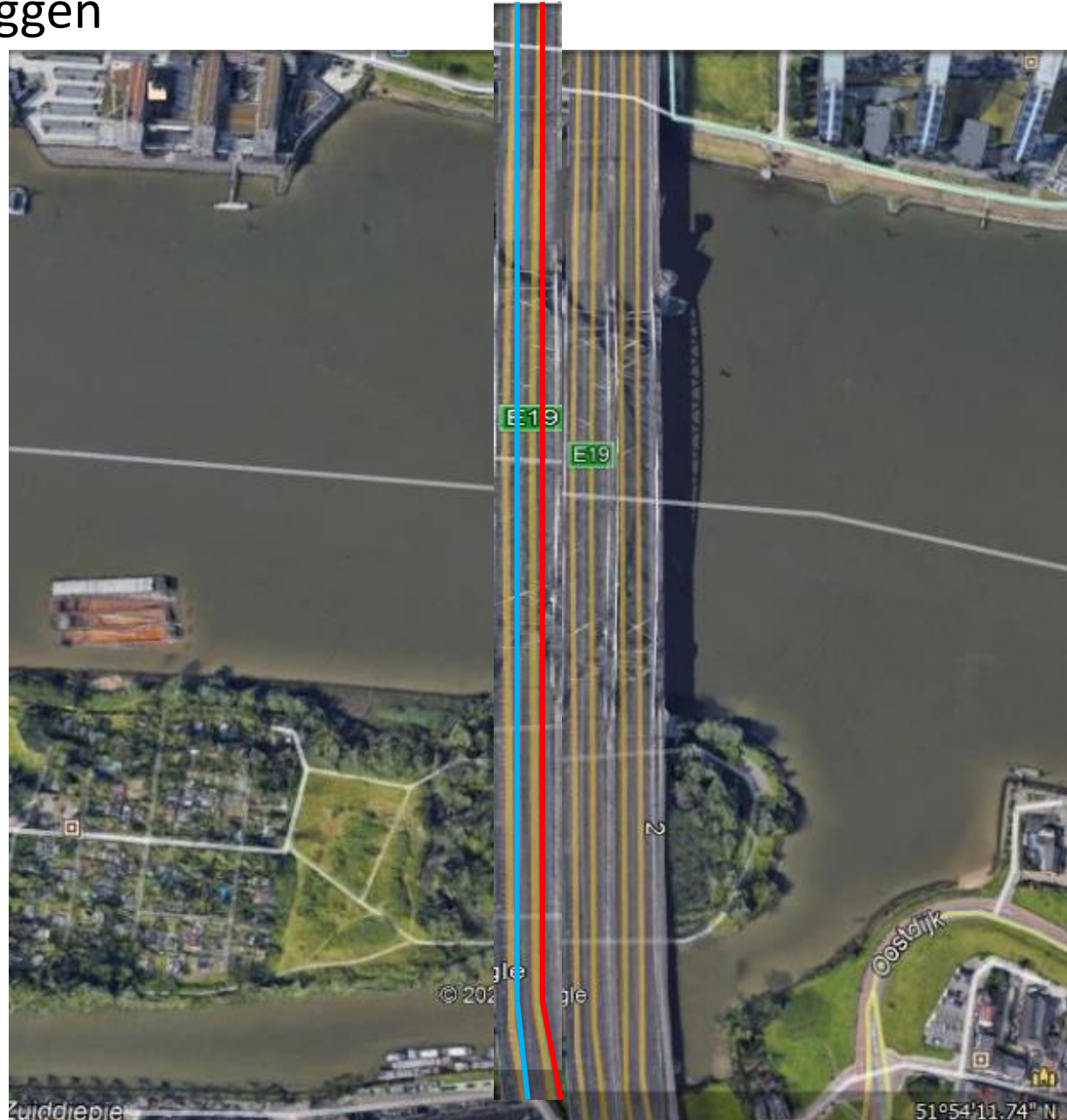
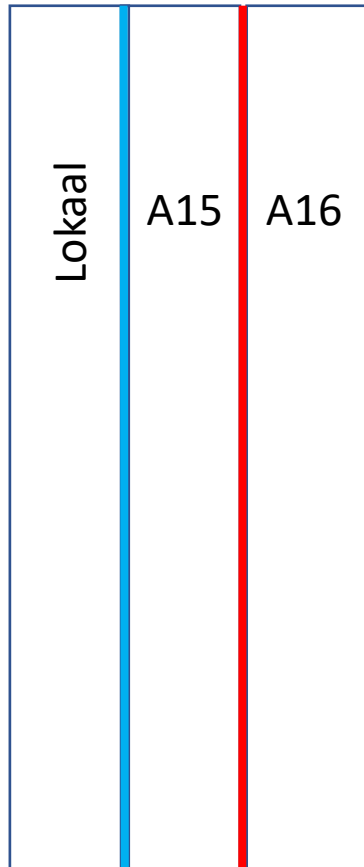
Dit is een optie





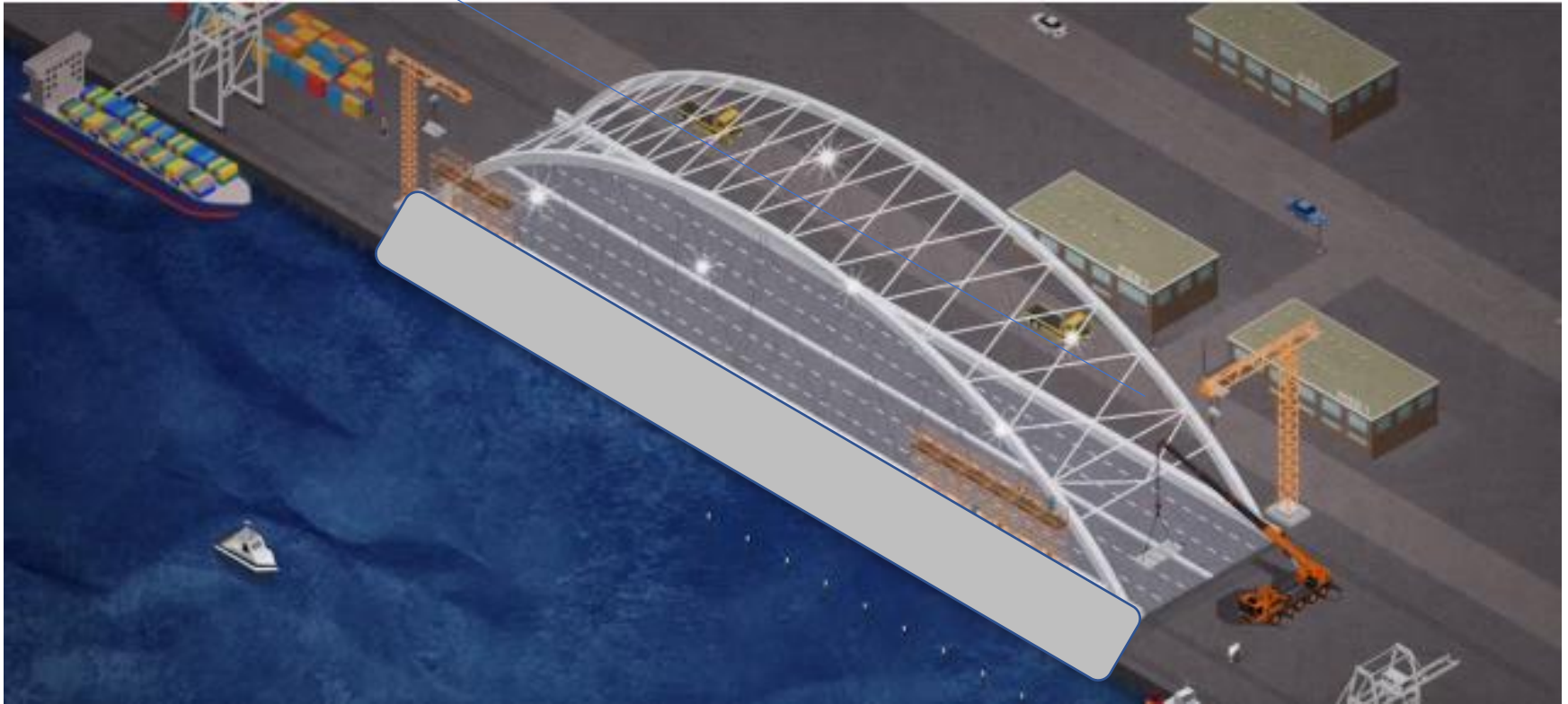
Nieuwe brug geïntegreerd met de twee huidige Brienenoordbruggen

A 16, A 15 en twee lokaal verkeersstroken nog steeds gescheiden van elkaar.



Nog een optie voor pakket 6 zou kunnen zijn!

Tijdens de nieuwbouw gelijk verbreden, of aanbouwen van 2 rijstroken



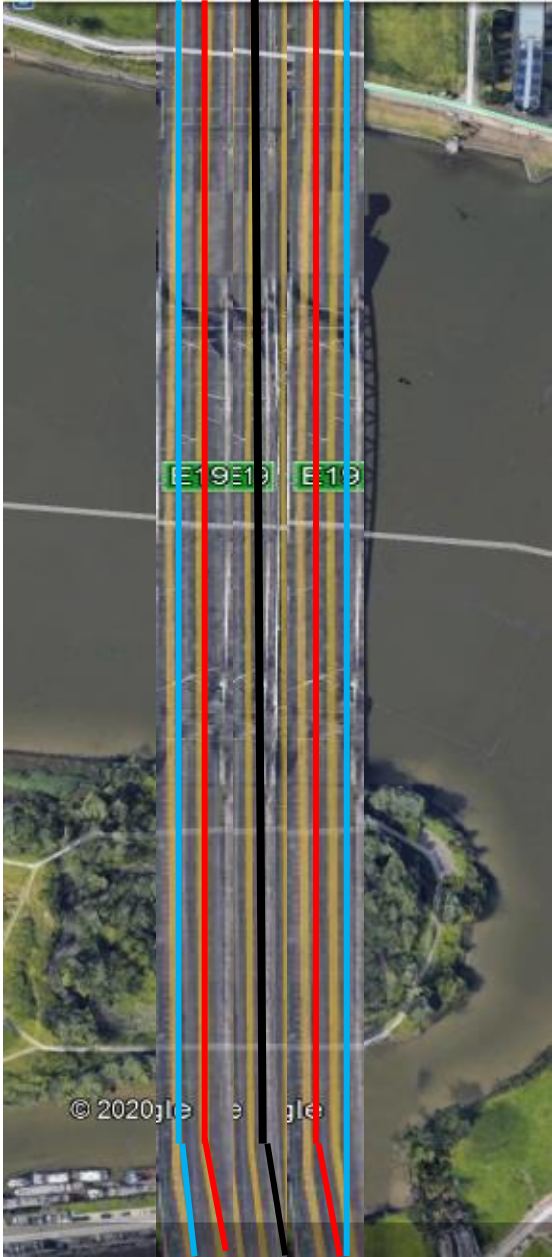
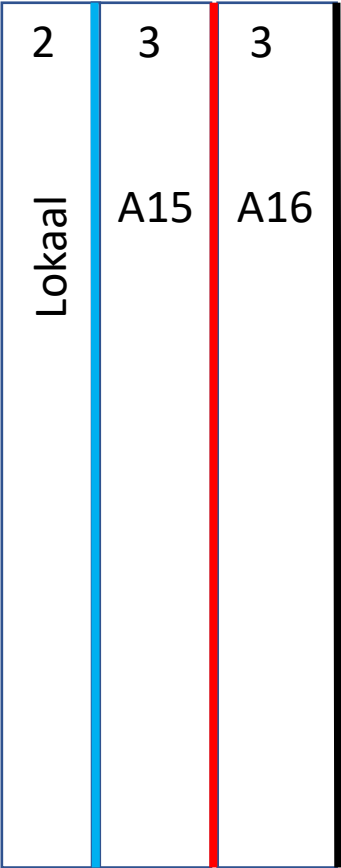
Hoe simpel kan het zijn?



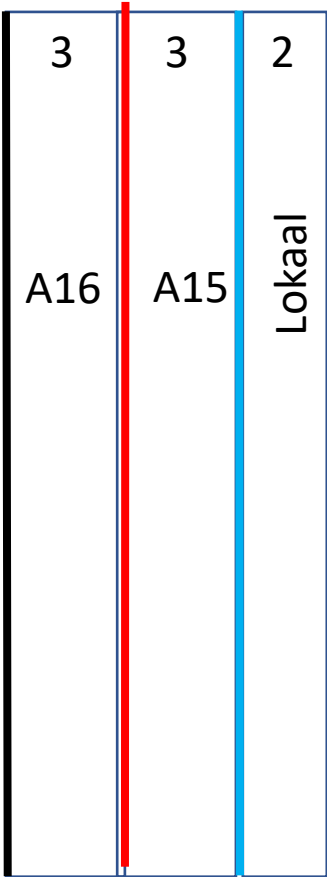


Nieuwe brug geïntegreerd met de twee huidige Brienenoordbruggen

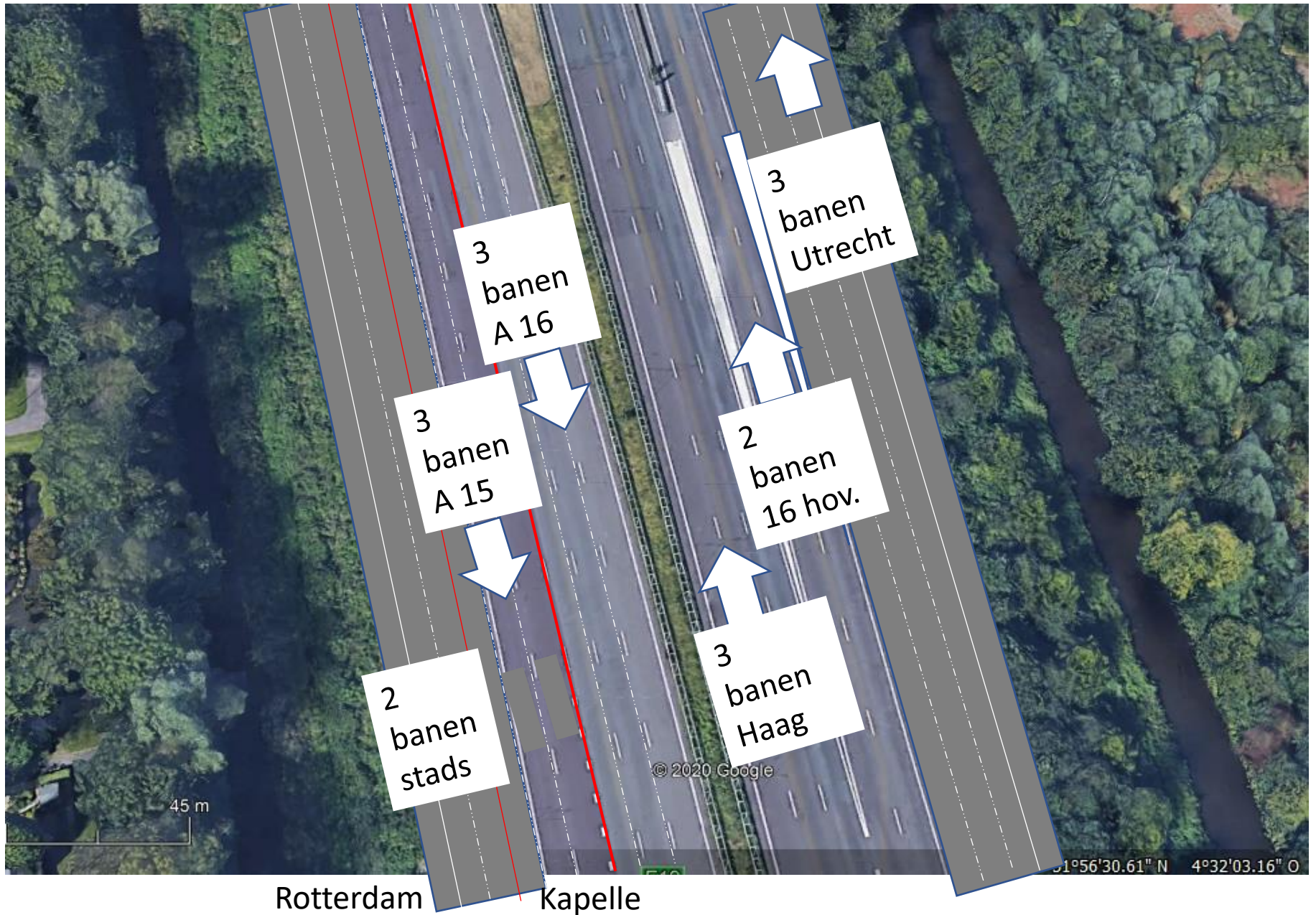
A 16, A 15 en twee lokaal verkeer banen nog steeds gescheiden van elkaar. Noord-Zuid



A 16, A 15 en twee lokaal verkeer banen nog steeds gescheiden van elkaar. Zuid-Noord



Gescheiden rijbanen voor A 15 en A 16 noordzijde





Ja ook de aanbruggen aan de west- en oostzijde met 2 rijstroken + fietspad verbreden.



Waar een wil tot samenwerking en integratie is tussen gemeente en Rijk, komt het vanzelf goed.



OV op en afrit aan de zuidzijde (IJsselmonde)



Het lokale stadsverkeer later pas weven met het verkeer op de stroken voor de A15. Het verkeer wat in Rotterdam moet zijn heeft dan de keuze op de A15 voor de afslagen IJsselmonde, Vaanplein en Charlois! Lokaal verkeer voor de A16 kan bij de Ridderster invoegen.



A 16, A 15 en de twee lokaalverkeer
stroken nog steeds gescheiden van
elkaar.

Afslag 24 Feijenoord
afsluiten. Alleen open
voor OV.

Lokaal verkeer blijft
secundair A15 volgen
naar Ridderster

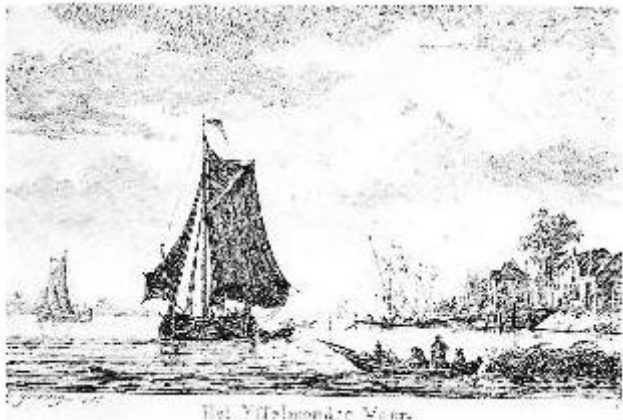




Gezien de inzet van B&W Rotterdam om het autoverkeer in de stad en zeker door drukke woon- en uitgaansgebieden te beperken is het o.a. noodzakelijk de op- en afritten bij Feijenoord af te sluiten, uitgezonderd voor OV.

Door het OV te verbeteren met eigen baan op de brug en daarnaast weer een veerdienst (fast-ferry of pontje) in te stellen tussen IJsselmonde en Kralingen is dit een haalbare optie.

(Deze veerdienst bestond al voor 1600 en heeft dienst gedaan tot de begin jaren 80 van de vorige eeuw.)





Op- en afrit Feijenoord alleen open
houden voor OV



Roelantweg



Oprit Feijenoord
naar A15 en A16
afsluiten en lokaal
verkeer omleiden
naar oprit
IJsselmonde

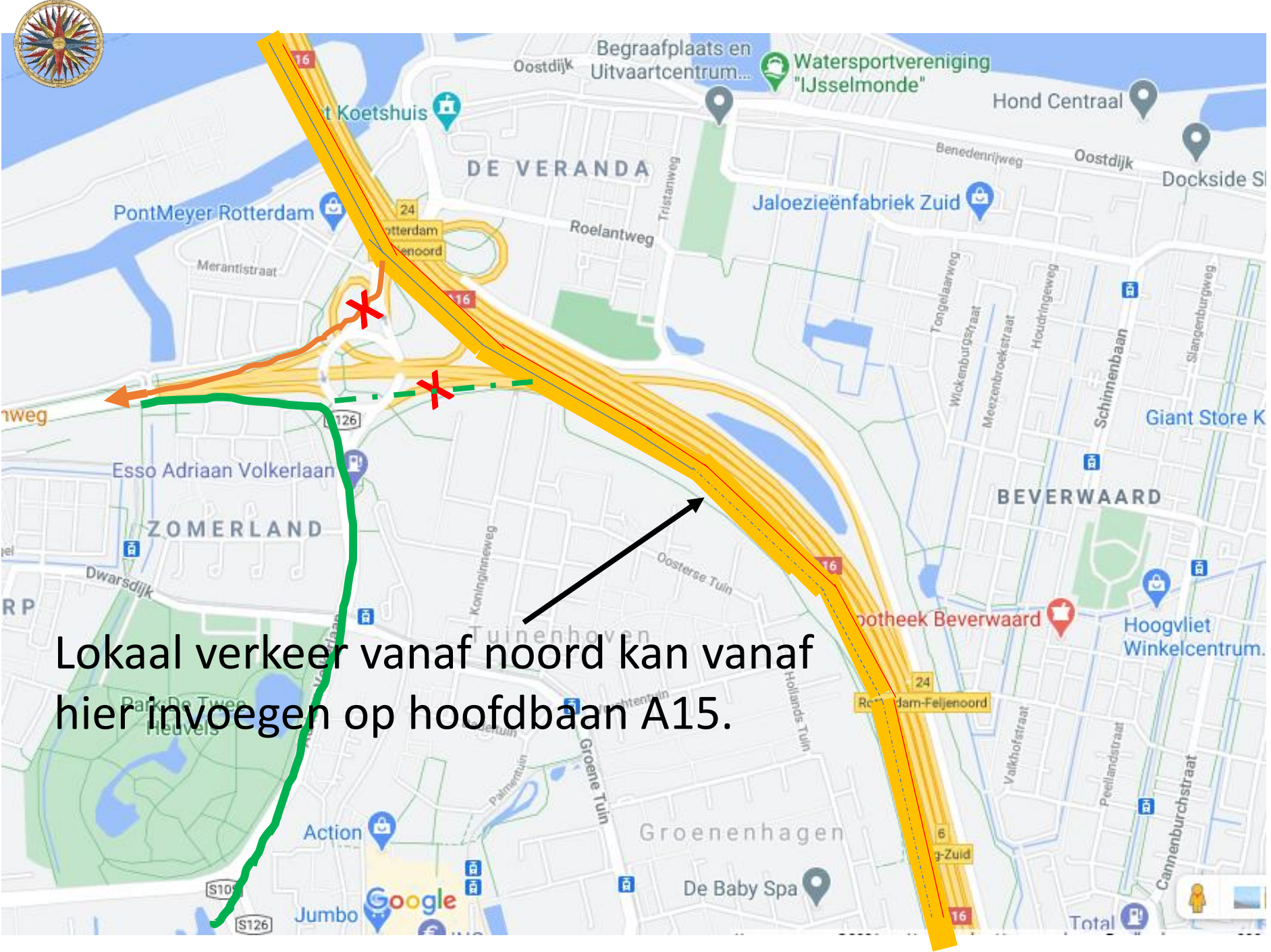
S10
S126

Jumbo
Google

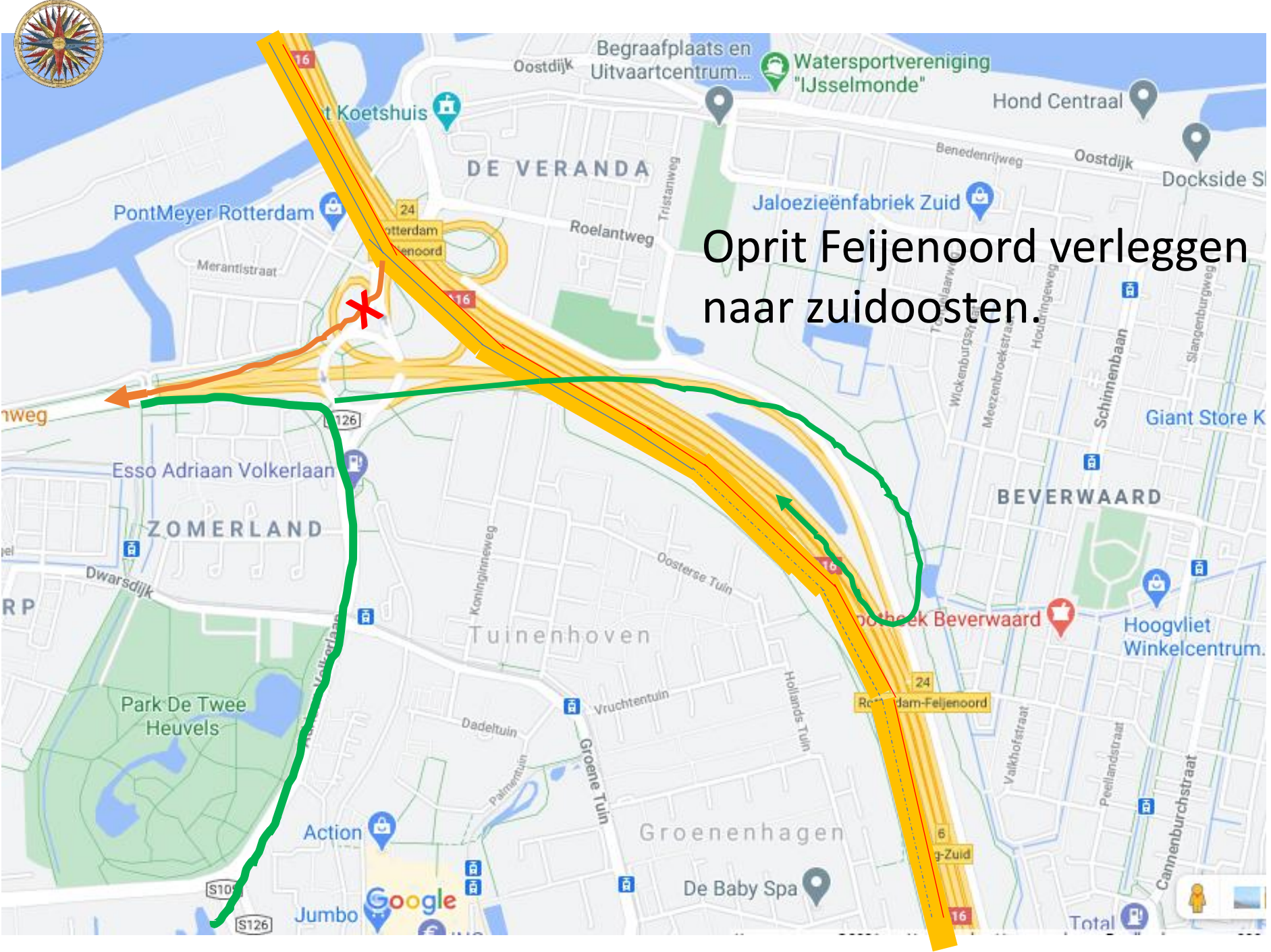
De Baby Spa

Total





Lokaal verkeer vanaf noord kan vanaf hier invoegen op hoofdbaan A15.



Oprit Feijenoord verleggen
naar zuidoosten.



Ridderster

Hier hebben we nu 5 stroken A 15 →

Hier afslag 2 stroken Ridderkerk en A16 →

Hier splitsen zich de de 5 stroken A15
zich in 2 stroken afslag 20, Berendrecht
/ Rotterdam en 3 hoofdstroken A15 →

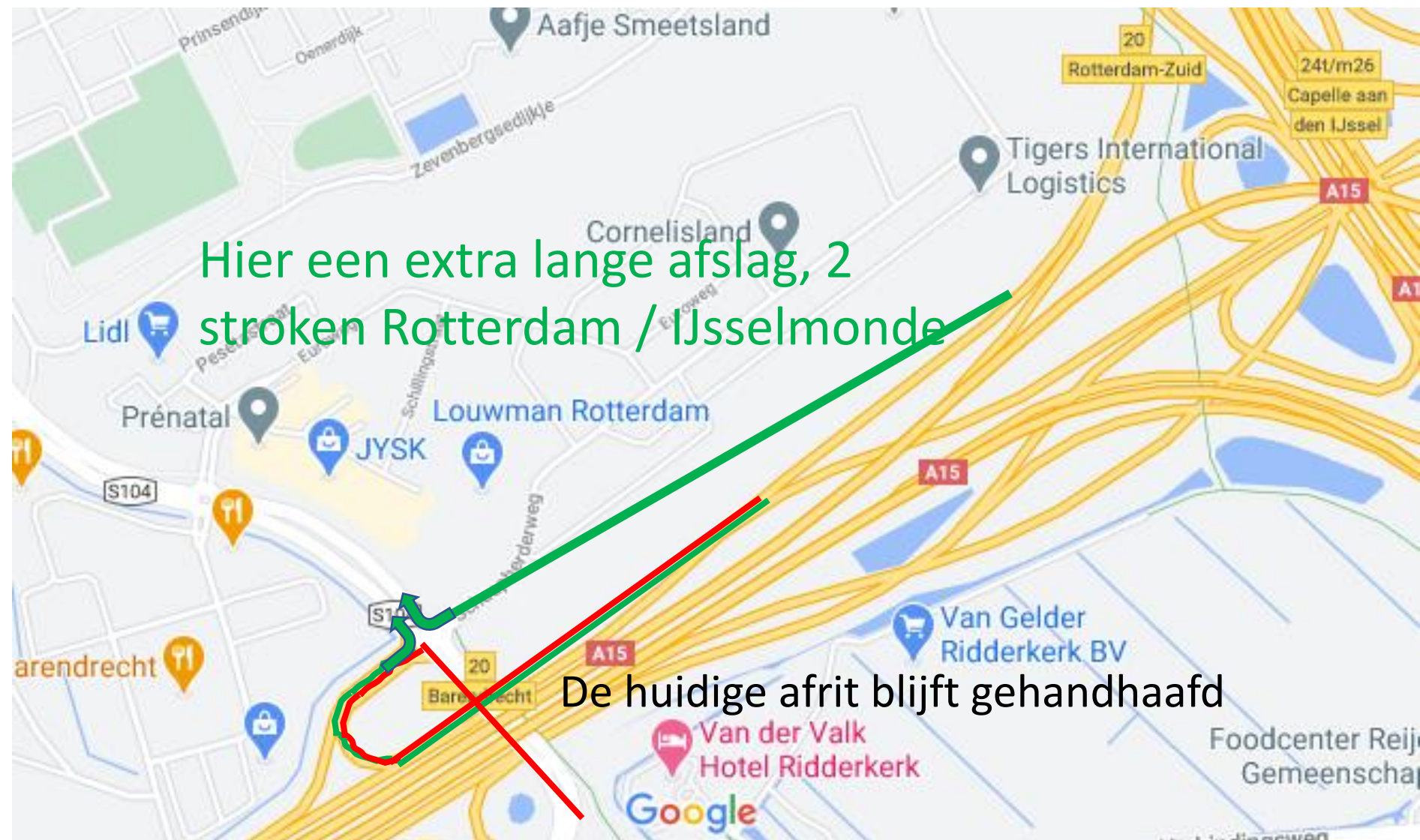




Ridderster

Hier een extra lange afslag, 2
stroken Rotterdam / IJsselmonde

De huidige afrit blijft gehandhaafd





Richting Dordrecht, A 16 en richting Gorinchem A 15

Het lokale verkeer vanaf de Van Brienenoord kan voorbij de Ridderster de gebruikelijke routes volgen richting Dordrecht en richting Gorinchem

Verkeer uit Rotterdam-IJsselmonde en Barendrecht kunnen de oprit 20 nemen en hiervandaan alle richtingen via bestaande wegennet.



De conclusie kan dan ook alleen maar zijn:

Brug N3 - Z7

ARCADIS

VenhoevenCS
architecture + urbanism

Stadsbrug direct naast Van Brienenoordbrug

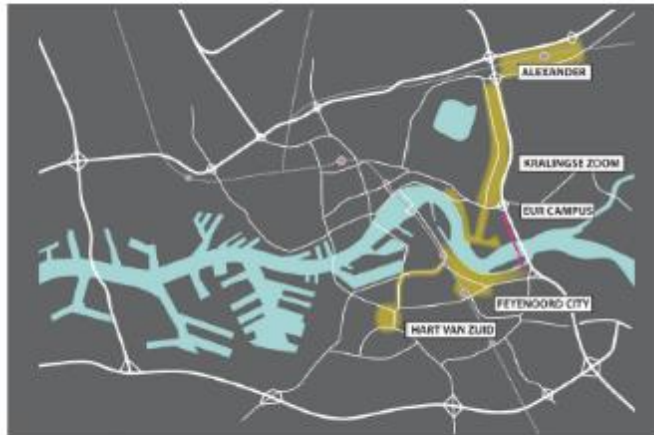
aan te takken op de Kralingse Zoom.
Geen directe aansluiting op de Breeweg. Slechte en indirecte verbinding met de stations

zuidzijde niet aan op
Feyenoord City en station
Stadionpark en sluit
ongunstig ten opzicht van
de stedelijke structuur (A-Z
zone).

maar niet goed. Bovendien ligt Z6 te oostenlijk voor een
logische OV-, auto- en langzaam verkeer verbinding
tussen Kralingse Zoom en Zuidplein.

is te weinig ruimte

knoop aan de Van
Hoochstratenweg
is qua inpassing en
verkeerskundig zeer
complex



Verbinding in de hoofdstructuur



inpassingslocaties; perspectief kijkend richting de Nieuwe Maas



Verkeersstructuur

Stedelijke structuur

Multimodaliteit

Nautiek

Inpassing noord

Inpassing zuid

Als metro en langzaam verkeer tunnel van de Esch naar de Veranda

Dank voor uw aandacht



Verbinding in de hoofdstructuur



inpassingslocaties; perspectief kijkend richting de Nieuwe Maas

