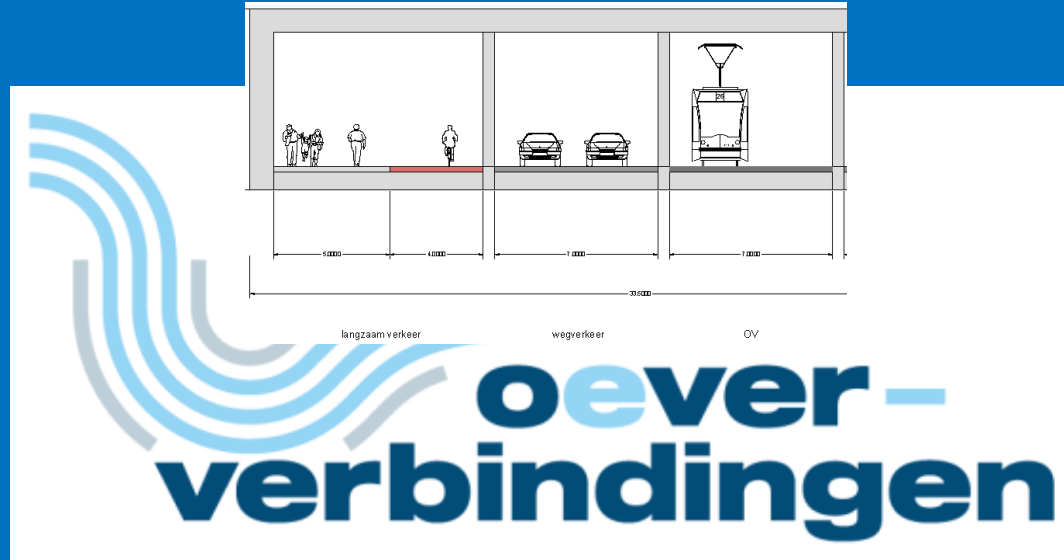


Inspreken BBV-Veranda bij commissie MHEK 12 oktober 2022



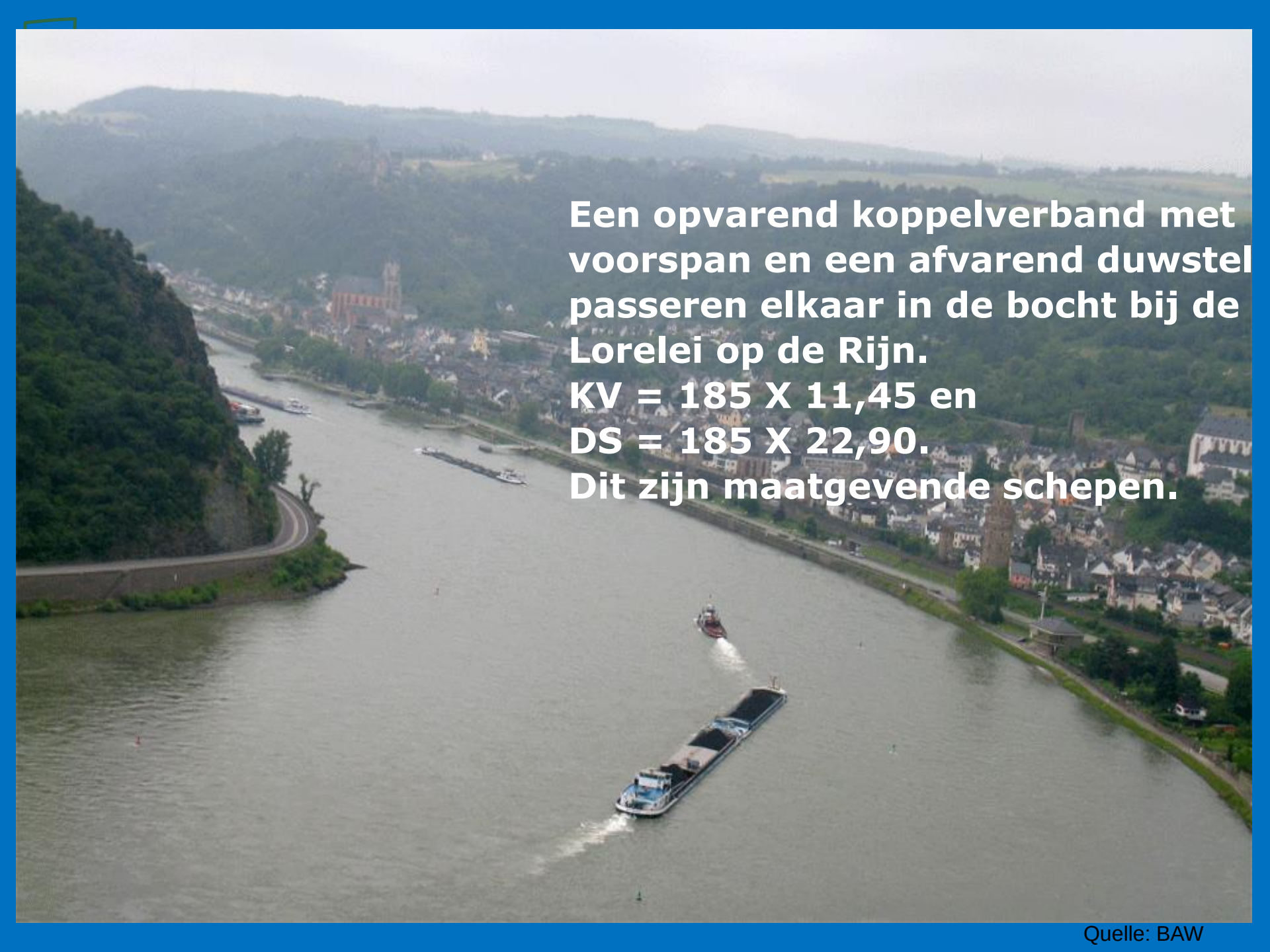
Chris van Eijmeren

MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam



Ik wil het, als gepensioneerd docent binnenvaartkunde over de nautische gevaaraspecten hebben als men kiest voor de brugoptie bocht A, want de keuze voor een brug op locatie A wordt een historische en economische misser voor Rotterdam?

MIRT Zeef 2: Nautisch onderzoek

An aerial photograph of the Lorelei bend on the Rhine river. A large cargo ship is moving upstream, followed by a tugboat. The river curves sharply to the right, bordered by steep, forested cliffs on the left and a town on the right. In the background, more hills and a church are visible under a hazy sky.

**Een opvarend koppelverband met
voorspan en een afvarend duwstel
passeren elkaar in de bocht bij de
Lorelei op de Rijn.**

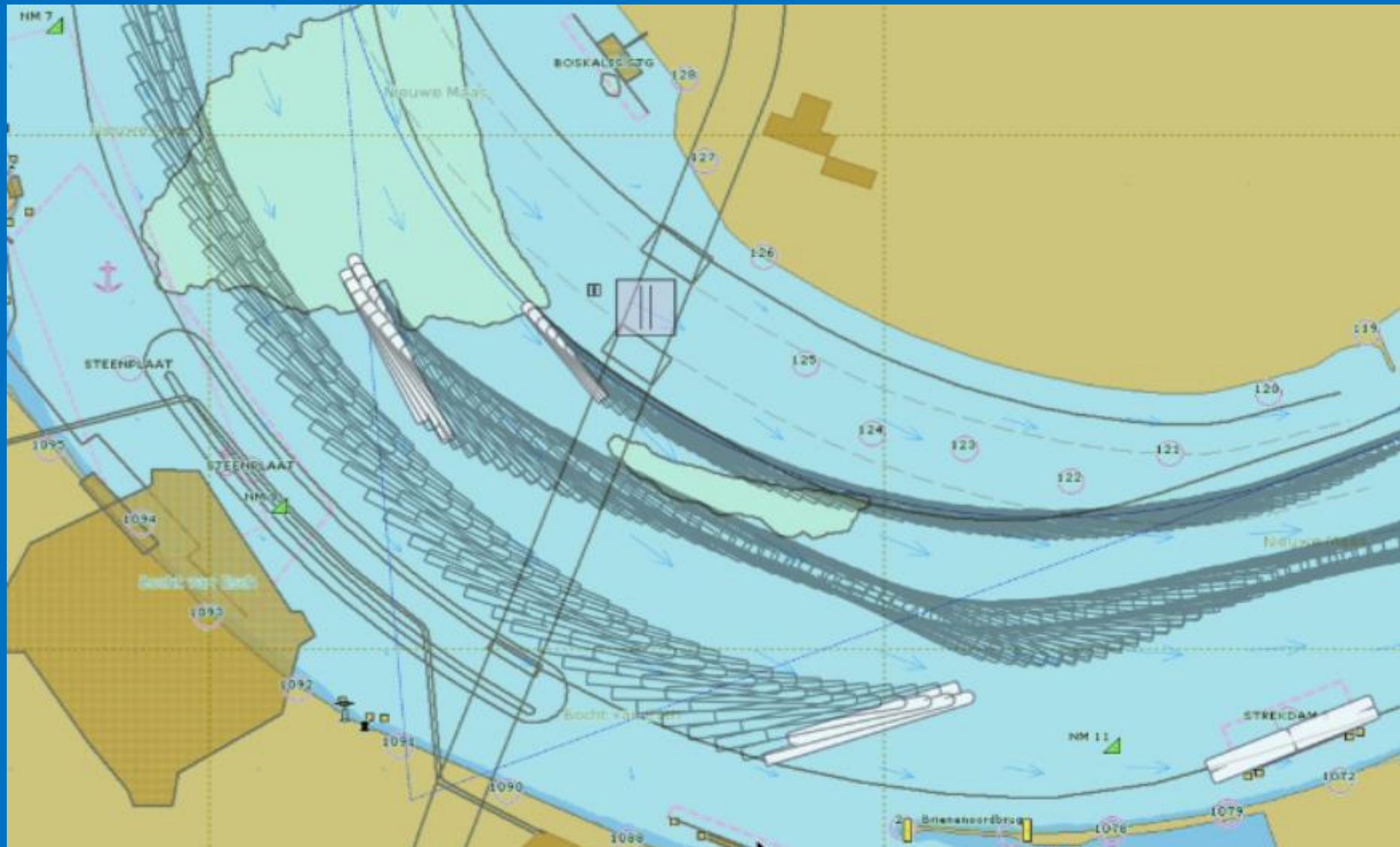
KV = 185 X 11,45 en

DS = 185 X 22,90.

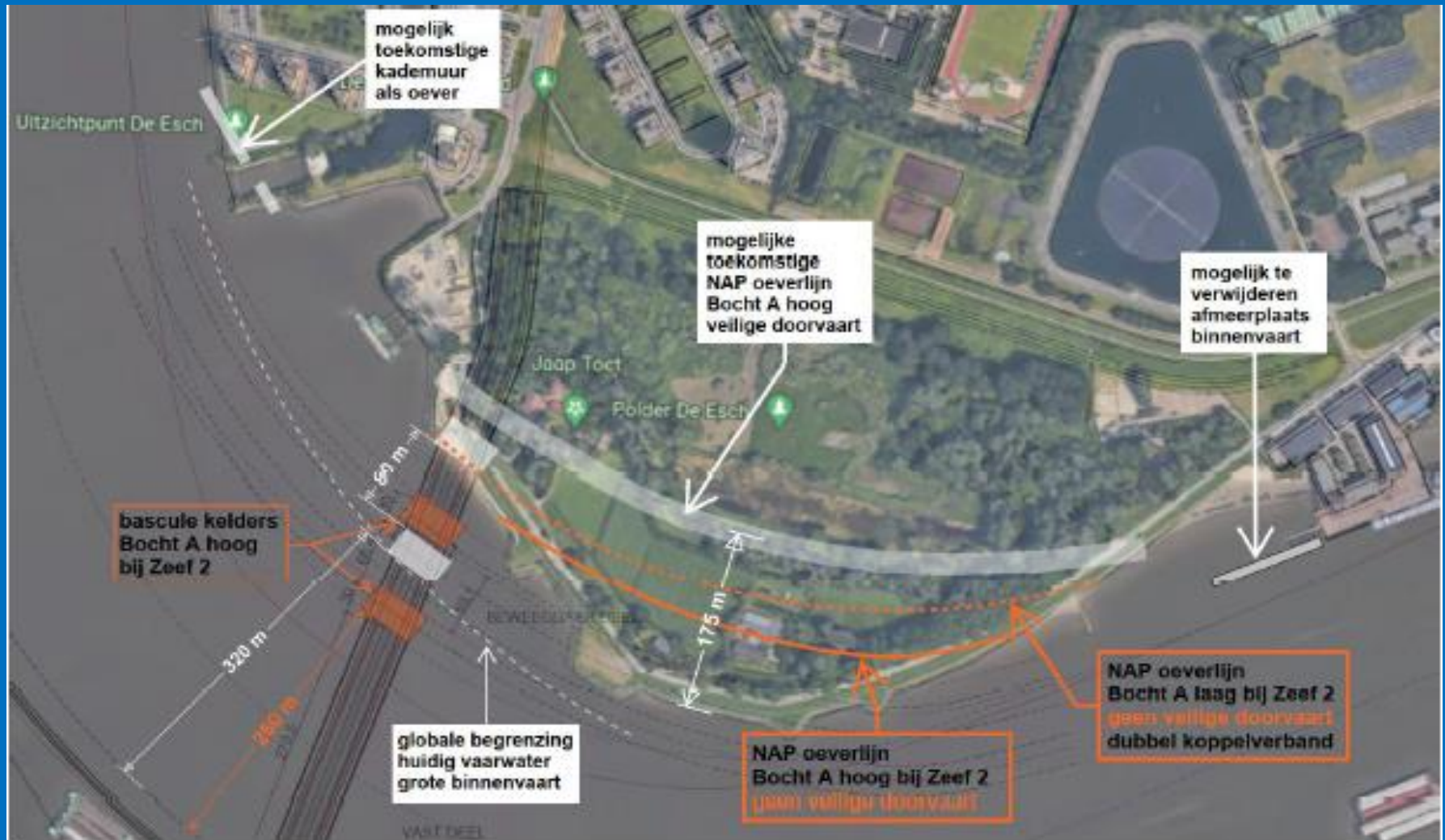
Dit zijn maatgevende schepen.

An aerial photograph of a river bend, likely the Moselle in Germany, showing a severe traffic jam. A massive container ship, heavily loaded with colorful shipping containers, is stuck in the narrow part of the river. Behind it, a long line of tugboats is waiting to push it forward. The surrounding landscape includes a steep, forested hill on the left and a town with a church on the right. The sky is overcast.

**De pad-breedte van het
duwstel wordt 4 tot 6 keer de
normaalbreedte, 91 tot wel
137 meter**



Extra kosten bij afgraving van de bocht van De Esch.



Dubbelle bascule, bochtafsnijding, vervangend natuurgebied, vernietiging van monumentale gebouwen, ...

Conclusie MARIN / Nautische specialisten

Bij geen van de geteste bruggen is het beweegbare deel veilig te passeren onder maatgevende condities door de maatgevende schepen en door met sleepboten geassisteerde transporten.



Een oeeververbinding in de bocht Van De Esch met een beweegbaar brugdeel is alleen inpasbaar indien er voldoende afstand langs de vaarweg ter beschikking komt voor een enigszins betere passage van het beweegbare brugdeel.

Dus bochtafgraving van natuurgebied De Esch!

Een passage van drie binnenvaartschepen (waarvan twee maatgevend) tegelijkertijd in of nabij een vast brugdeel op de locatie bocht A is onder maatgevende omstandigheden **niet veilig**.

Op locatie A wordt één pijler in het vaarwater (buiten de vaargeul) geplaatst met als gevolg een **verlaging van het veiligheidsniveau**.

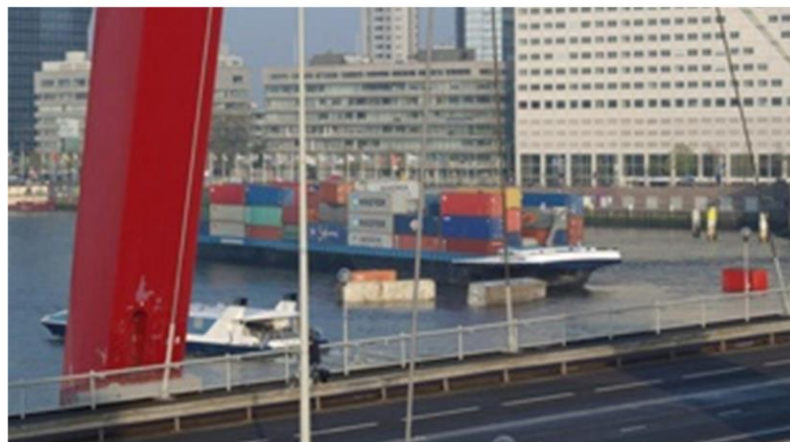




Een nieuwe stadsbrug door woonwijken met alle milieu en mobiliteitsproblemen is niet meer van deze tijd.

Lawaai, fijnstof, stikstof, leefbaarheid.

Een nieuwe stadsbrug, juist in een scherpe bocht waar mogelijk ook weer containerschepen tegenaan kunnen varen is milieutechnisch onverantwoord.



Deze onderzochte tunnel in bocht A komt als beste uit het onderzoek.

Tunnel N2 - Z8a

ARCADIS

VenhoevenCS
architecture + urbanism

Verkeersstructuur

Sluit aan op de Abram van Rijksevorselweg en op de Kralingse Zoom.
Aansluiting op de Breeweg en station Feyenoord City

Stedelijke structuur

Rechtstreekse verbinding op de as Kralingse zoom/ EUR - Feyenoord City, maar een tunnel is minder aantrekkelijk voor het langzaam verkeer.

Multimodaliteit

Aansluiting op Kralingse Zoom en op station Stadionpark is mogelijk voor OV en auto. Locatie voor langzaam verkeer is goed maar een tunnel vormt is hiervoor minder aantrekkelijk.

Nautiek

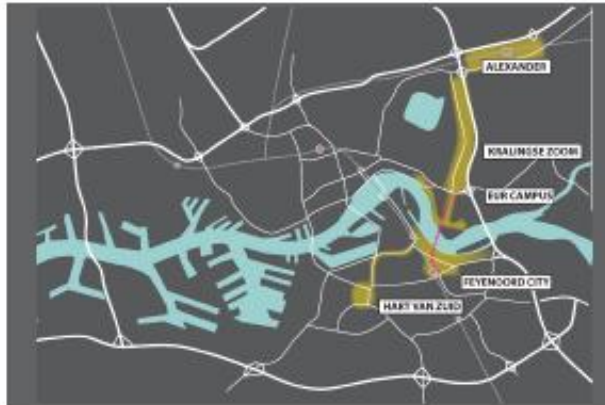
volgt nog

Inpassing noord

Er is relatief veel ruimte aan de Kralingse zoom om de tunnelmond in te passen

Inpassing zuid

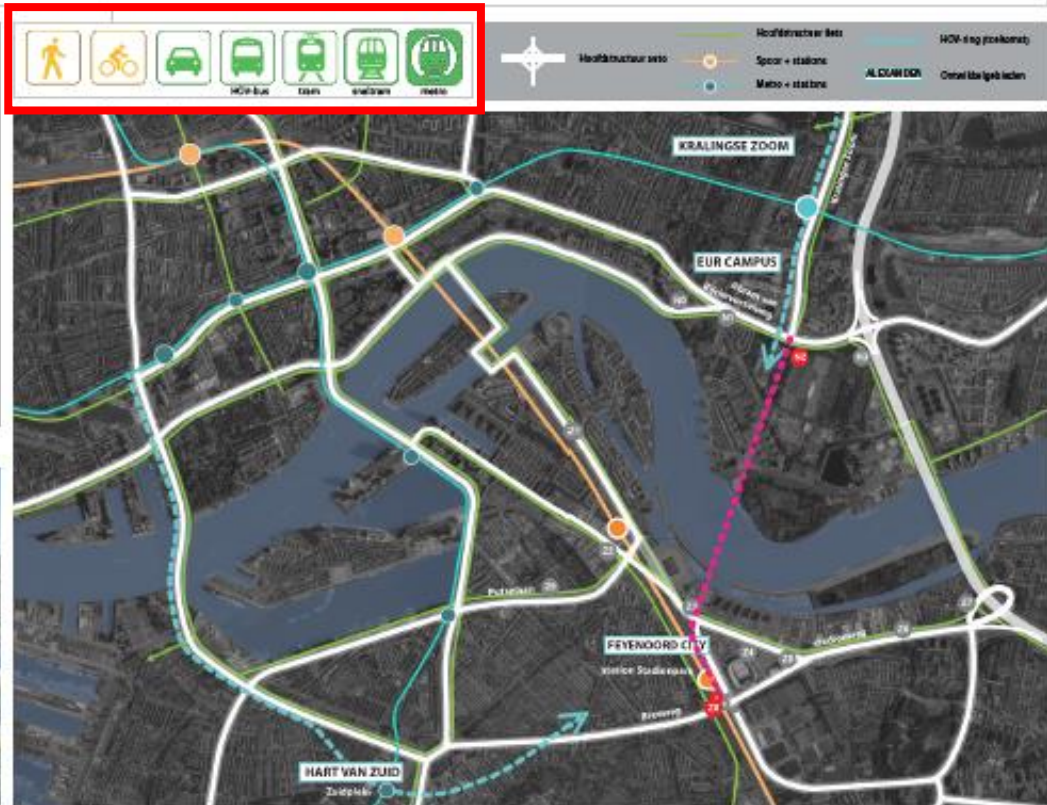
Fysiek mogelijk in te passen, maar complex i.v.m. station en waterkeringen



Verbinding in de hoofdstructuur



inpassinglocaties; perspectief kijkend richting de Nieuwe Maas



Mogen wij U een advies geven?

Laat een lange termijn kostenanalyse uitvoeren en ook een lange termijn financiering onderzoeken.

Een **brug of **tunnel** bouwt men voor een levensduur van tenminste 75 – 100 jaar**

Looptijd 75– 100 jaar						
Keuze	Bouw kosten	Onderhoud en energie kosten	File kosten economie schade	Milieu-schade fijnstof	EU subsidie mobiliteit	Totaal kosten
Brug						
Tunnel						
verschil						
Het eindresultaat zou wel eens een verrassing kunnen zijn!						

Zeker nu er bij de brug extra kosten bijkomen!

Het gaat eigenlijk alleen om geld



3 miljard?

- **Hebben we dit bedrag gelijk nodig?**
- **Kunnen we dit bedrag niet spreiden over meerdere jaren?**
- **Kan het in een bouwdepot?**
- **Wie kan het financieren?**
- **Wanneer beginnen we?**
 - **a. het bouwdepot te vullen?**
 - **b. met de werkelijke bouw?**

**WAT U MOET WETEN
OVER UW NIEUWE PENSIOEN**

ABP

- **Bouwtijd 15 jaar?**
- **Start bouw 2025?**
- **Jaarlijks een bedrag in het bouwdepot?**
- **In 15 jaar 3 miljard is 200 miljoen per jaar.**
- **Start met bouwdepot jaarlijks vullen in 2023.**
- **Voor de werkelijke bouwstart heb je al 600 miljoen.**

Conclusie?

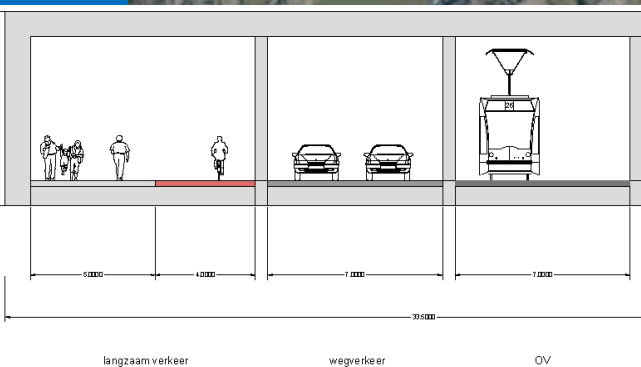
**Een tunnel is gewoon de beste brug
naar de toekomst!**

**Onderzoek de
financieringsmogelijkheden.**

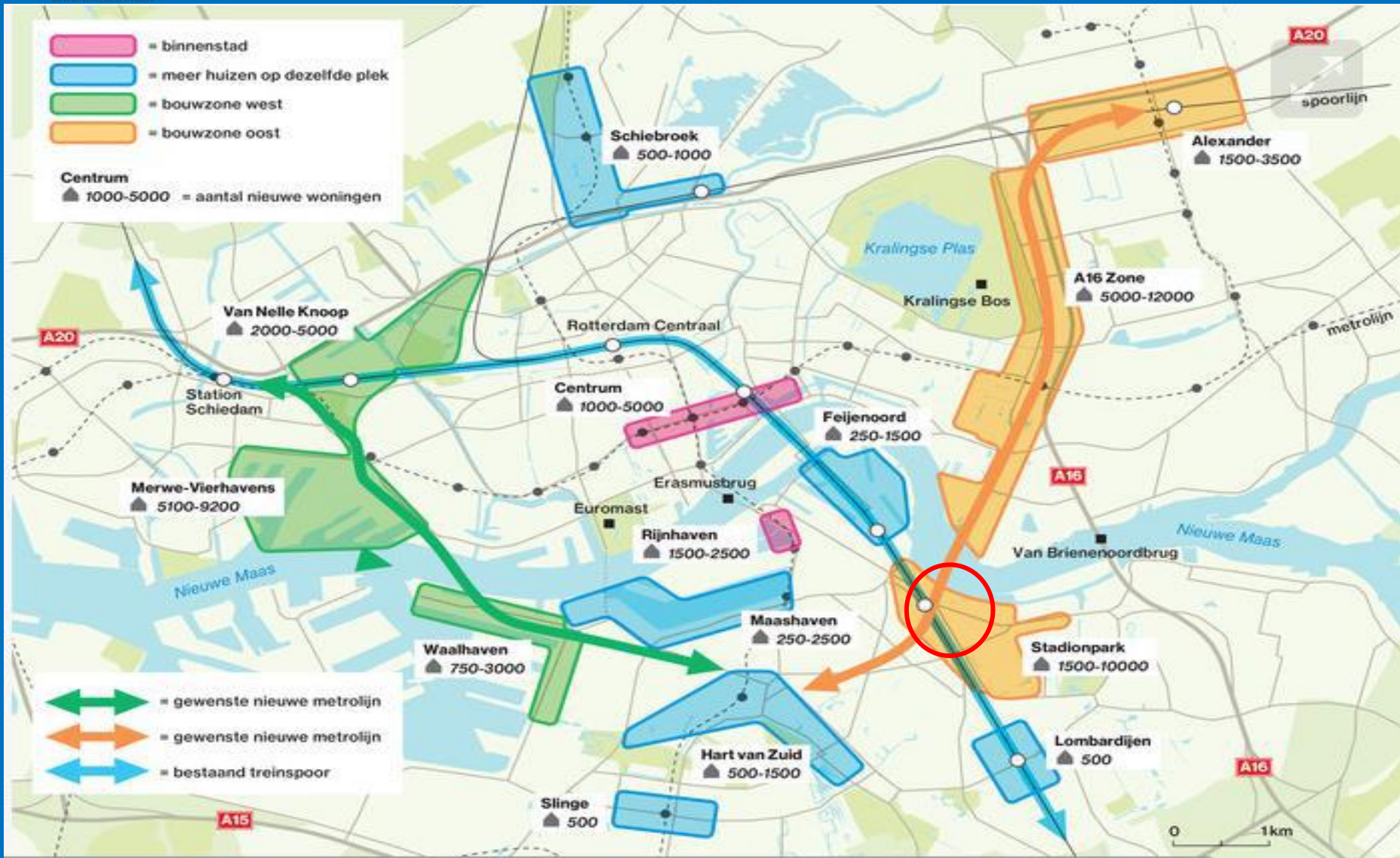
**Een metro is nodig als hoog volume
OV-uitbreiding op de A – Z lijn.**

**Een multimodale metrotunnel voor
een slimme, gezonde, leefbare
mobiele stad in een gezond
milieuklimaat.**

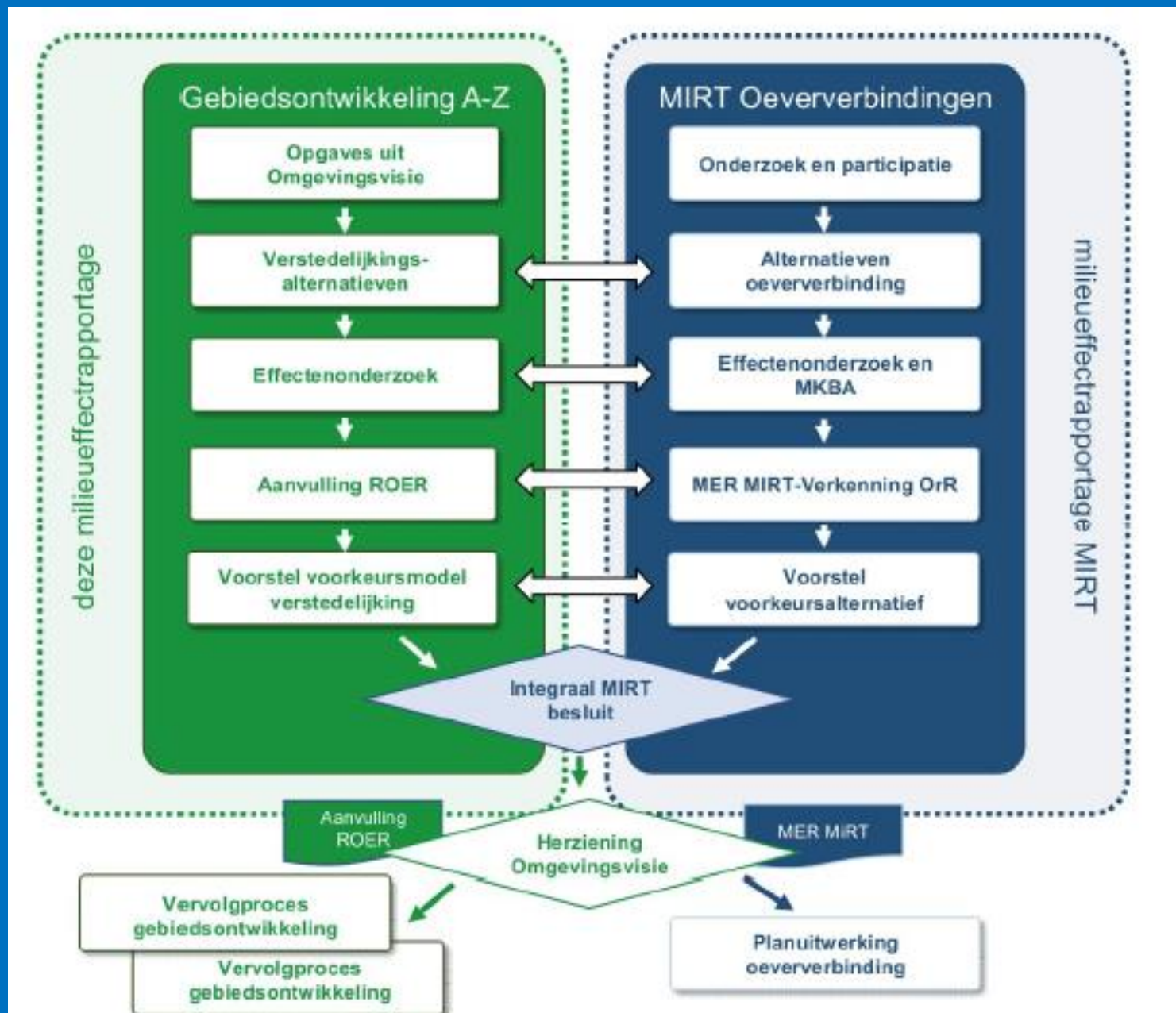
Vragen?



Geplande woningbouw (20.000 – 30.000), stadsontwikkeling en mobiliteit



Jaap v/d Want



Vragen?

Dank voor uw aandacht.