

16 september 2026

Voorzitter, geachte leden van de commissie Leefomgeving en Economie,

Mijn naam is Bram Wondergem en ben bestuurslid van de stichting Cralingheroort. Onze stichting heeft als doelstelling de consequenties van een oeververbinding tussen de wijken de Esch op noord en Veranda op zuid te bewaken. Daarvoor volgen wij al jaren het MIRT-proces, waarvan de oeververbinding een deelproject vormt, uitermate kritisch. En waar nodig participeren wij als stichting in de door het projectteam georganiseerde bijeenkomsten. Voor de duidelijkheid: als stichting zijn wij niet tegen een oeververbinding, maar vóór een juiste keuze, die toekomstbestendig is. Wij verwachten dat besluiten tot stand komen in een democratisch proces met zorgvuldige bestuurlijke besluitvorming. Daarover heeft Cralingheroort alle lange tijd grote zorgen.

In het kennismakinggesprek op 21 november 2024 van Cralingheroort met de toen netbenoemde wethouder Tim Versnel was hij het met ons eens dat een tunnel niet duurder hoeft te zijn dan een brug, mits er geen auto's door rijden. Toen was het financiële uitgangspunt nog steeds dat van januari 2022 nl. dat de geschatte kosten van een oeververbinding 1.250 inclusief HOV, waarvan inmiddels de laatste inschatting van de HOV kosten 400 miljoen bedragen. Dat betekent dat het Rijk minimaal 650 miljoen en de gemeente 200 miljoen zal bijdragen.

Op de technische bijeenkomst van 23 april 2025 (MRDH locatie) waar alle betrokken partijen aanwezig waren, werd ons door een betrokken ambtenaar verteld dat de kostenraming voor een stadsbrug onvoldoende was. Toen al door de gemeente erkend!

Naarmate de huidige fase van planning en studie vordert, wordt steeds duidelijker welke consequenties een brug heeft voor de wijken, natuur, leefbaarheid en scheepvaart. Als voorbeeld het afgraven van de polder en het faciliteren van een veilige doorvaart voor schepen door het beweegbare brugdeel naar de van Brienenoordbrug door het graven van een vaargeul van 120 meter (Collegebrief, bijlage 7, blz 6: Vaargeul voor de hoge scheepvaart aan weerszijden van de beweegbare brug: 120 meter breed (60 meter doorvaart + 30 meter sleepbootruimte aan beide zijden). Deze ingrepen zullen toendertijd niet als onderdeel in de kostenraming zijn meegenomen. Wij hebben als stichting keer op keer bij het gemeentebestuur aangedrongen op het maken van een nieuwe inschatting van ALLE kosten van een brugaanleg. Uiteindelijk heeft Cralingheroort het Bestuurlijk overleg benaderd om met ons het gesprek te voeren, tenslotte is dit hét bestuurlijk orgaan dat de besluiten neemt in het MIRT-proces.

Sterker nog: in de bestuurlijke overeenkomst (BOK) tussen de betrokken partijen is afgesproken dat bij een duidelijke overschrijding van het budget, actie ondernomen moet worden. Je zou zeggen dat dit moment inmiddels is aangebroken gezien de resultaten van het studieproces. Uit de voorliggende 3^e voortgangsrapportage blijkt dat er nog

steeds vele mitsen en maren zijn of het project wel haalbaar, maakbaar en betaalbaar is. Maar volgens het Overzicht producten en rol Raad (bijlage 4) vindt deze actie pas eind 2027 plaats.

Wanneer je alle bijlagen bij de Collegebrief op een rijtje zet, dan is het wel duidelijk dat overschrijding zeker gaat gebeuren, maar onduidelijk blijft wie dat gaat betalen? De bedragen bij het Rijk zijn slechts geormerkte bedragen, die gereserveerd staan voor de toekomst. Je kunt er gevoeglijk van uitgaan dat, gezien de grote opgaven bij Rijkswaterstaat en de grote financiële problemen bij het Rijk, de gemeente Rotterdam daarvoor op gaat draaien, misschien wel voor het dubbele wat de brug met ruimtelijke aanpassingen gaat kosten.

Terug naar de opmerking van de wethouder toendertijd: een afgezonken tunnel is even duur als een brug. Stel dat dat inderdaad zo is en een herschatting van de kosten op basis van de studieresultaten het dubbele gaan bedragen, wie betaalt dat dan? De gemeente Rotterdam hoogstwaarschijnlijk. Dan dragen wij misschien wel een miljard bij aan een oeververbinding met auto's, die wij eigenlijk niet willen hebben. Als wij, als gemeente Rotterdam kiezen voor een tunnel voor tram en fietsers/voetgangers, dan trekt het Rijk zijn bijdrage in, is steeds gezegd. Dan zijn wij als Rotterdam net zo duur uit met een gewenste tunnel als met een ongewenste brug.



Dit is precies de reden, waarom Cralingheroort al tijden aandringt om een plan B: een afgezonken tunnel voor tram en fietsers, te onderzoeken.

Een tweede aandachtspunt betreft de veiligheid voor de scheepvaart. Immers er is door wethouder Karremans en Versnel luidkeels geroepen dat er pas een brug komt als het onvoorwaardelijk veilig is voor de scheepvaart.

Uit de aanbevelingen in de memonotitie bij het Marinrapport (bijlage 9/blz. 56 en 57) blijkt dat dit nog niet voldoende is onderzocht. Dit maakt, volgens ons, het des te meer noodzakelijk om een pas op de plaats te maken en een nieuwe raming van de kosten van de brug op te stellen op basis van de actuele onderzoeksresultaten.

Met dank.