

Commissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat

Datum 27 september 2022

Ons kenmerk HBR-2320936

Aantal bijlagen --

Contactpersoon Eveline Goesten

Telefoon 06-25097124

E-mail ee.goesten@portofrotterdam.com

Onderwerp Zorgen over derde Oeververbinding

Geachte leden van de Commissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat,

Op woensdag 12 oktober komt u bijeen tijdens de Commissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat om de derde Oeververbinding te bespreken. Tijdens de commissie behandelt u de afschriftbrief (21bb012906) betreffende de *MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam*, waarin de wethouder mobiliteit benadrukt waarde te hechten aan het tot stand komen van de beste oplossing voor de derde Oeververbinding en aan zorgvuldige participatie vanuit belanghebbenden. Dit motiveert mij voldoende om ook – na het voeren van een gesprek met de wethouder mobiliteit op 20 september 2022 – een brief te sturen aangaande de komst van een nieuwe Oeververbinding.

Kort samengevat is een nieuwe Oeververbinding in de variant van een brug met tram + LV (langzaam verkeer) in bocht A - in het licht van de huidige uitgangspunten - nautisch gezien niet veilig. Ik pleit ervoor om af te zien van deze optie van deze brug op deze locatie. Nautisch onderzoek van Marin leidt tot de conclusie dat de huidige onderzochte brugvariant nautische veiligheidsrisico's met zich mee brengt en deze niet veilig en vlot te passeren is.

Een brug op deze locatie is volgens onze huidige nautische onderzoeken wel een optie in een variant waarbij er geen brugpijlers in de Nieuwe Maas worden geplaatst. Die variant zonder brugpijlers is echter alleen mogelijk indien een gedeelte van de Esch wordt aangepast om daar het beweegbare onderdeel van een brug te situeren. Een afweging die niet aan mij is. In elke andere variant ben ik als Rijkshavenmeester en Havenmeester van Rotterdam niet in staat om de nautische veiligheid op de Nieuwe Maas te waarborgen. Het waarborgen van veiligheid op de Nieuwe Maas is één van mijn kerntaken. Hiervoor leg ik verantwoording af aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en aan uw college.

Wanneer de bovengenoemde onderzochte brugvariant in bocht A, met pijlers gesitueerd in een bocht, na verder onderzoek zou worden gerealiseerd, zal ik dus genoodzaakt zijn om maatregelen te nemen die de veilige doorvaart van de brug garanderen. Realistische consequentie van deze maatregelen is een afwaardering van de vaarweg (momenteel een hoofd transport as). Dit houdt in dat een deel van de binnenvaart niet meer via de Nieuwe Maas van en naar de haven kan varen, omdat zij de brug niet veilig kunnen passeren. De komst van de brug met pijlers gesitueerd in een bocht heeft daarmee een aanzienlijke impact op de achterlandverbinding. De te nemen maatregelen zouden verregaande negatieve economische en logistieke consequenties hebben – voor nu – en tot ver in de toekomst. Een toekomst vol met uitdagingen, zoals de energietransitie en *modal shift*, waarin de binnenvaart een grote rol speelt.

Het Rijksbeleid in zeehavengebieden (kst-31409-239) schrijft in principe een tunnel als oeververbinding voor, tenzij er een goed vaarwegalternatief aanwezig is. Als Rijkshavenmeester sluit ik mij aan bij dit rijksbeleid in de zeehavengebieden. Ik ben mij bewust van het feit dat de gemeente afhankelijk is van financiële middelen vanuit het MIRT, hier een tijdlijn aan is gekoppeld en ook stedelijke belangen heeft mee te wegen. Ik ben bereid mee te denken met de initiatiefnemers over de mogelijkheden die er zijn. In het belang van de nautische veiligheid en de bereikbaarheid van de haven van Rotterdam pleit ik er desalniettemin voor om - als de voorkeur nu naar een brug uit gaat - een aangepaste variant te ontwikkelen, met eventueel een ingreep op de Esch, die recht doet aan de nautische veiligheid en aansluit op het Rijksbeleid in de zeehavengebieden.

Met vriendelijke groet,



René de Vries
Havenmeester van Rotterdam
Rijkshavenmeester regio Rotterdam-Rijnmond