

Rotterdam, 31 mei 2024

Aan:
De Rechtbank Rotterdam Sector Bestuursrecht
Postbus 50951
3007 BM Rotterdam

Betreft: Beroep Verkeersbesluit: Zero-emissiezone Rotterdam 2025, M2403

Introductie

Stichting Cralingheroort (hierna te noemen Cralingheroort) is op grond van haar statutaire doelstelling direct belanghebbende bij het Verkeersbesluit Zero-emissie Zone Rotterdam.

- *“Het doel van de stichting is: de realisatie van een door de overheden gewenste oeververbinding tussen Kralingen en Feyenoord met daaraan gekoppeld een uitbreiding van de bebouwing, te laten voldoen aan de basisvoorwaarden voor het waarborgen van duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid. Bij aanleg van een oeververbinding dient de bestaande bijzondere natuur behouden te blijven en dient recht te worden gedaan aan historische waarden. Een verbinding dient bij te dragen aan bestaande en toekomstbestendige mobiliteitseisen in het belang van de inwoners van de betrokken stadsdelen.”*

Ontvankelijkheid

Het Ontwerp-verkeersbesluit is op 18 september 2023 gepubliceerd in het gemeenteblad 2023 nr. 399579, digitaal te zien via de website officiële bekendmakingen, en heeft vanaf 18 september 2023 tot en met 29 oktober 2023 ter inzage gelegen.

Cralingheroort heeft een zienswijze ingediend op de partiële herziening van de Omgevingsvisie Rotterdam (d.d. 7 juli 2023) waarin de zorgen rond achteruitgang van de leefkwaliteit, onder andere op het gebied van lucht en geluid zijn geuit als gevolg van de plannen voor de aanleg van een stadsbrug met autoverkeer. De behandeling van de ingediende zienswijze leidde pas op 21 december 2023 tot een besluit.

De zienswijzeperiode van het nu voorliggende verkeersbesluit viel in dezelfde periode, terwijl er nog geen uitsluitsel was over de partiële herziening van de Omgevingsvisie Rotterdam. Het gevolg daarvan is dat het onderhavige verkeersbesluit niet gebaseerd is op de herziene Omgevingsvisie 2023 waarin het plan voor een brug met auto's is opgenomen, maar op de oudere versie, namelijk die van 2021 'Rotterdam Veranderstad', waarin nog geen plan voor een brug met auto's was opgenomen. Pijnlijk voor Cralingheroort is dat ondanks de regelmatige gesprekken die Cralingheroort heeft gevoerd met gemeenteambtenaren en bestuurders sinds de oprichting (in april 2023) in het kader van de planvorming rond een oeververbinding door betrokkenen geen enkele melding is gemaakt van het voornemen tot dit verkeersbesluit, terwijl een verkeersbesluit zou moeten samenhangen met plannen voor gebiedsontwikkeling

Wij attenderen u erop dat in de zienswijze van Cralingheroort d.d.7 juli 2023 de argumentatie voor het nu voorliggende beroep reeds te vinden is en daarmee bekend is bij de gemeente Rotterdam.

Cralingheroort neemt bij de beroepsgronden in acht dat een drietal zienswijzen aanleiding heeft gegeven om in afwijking van het ontwerp-verkeers- besluit de contourgrens van de nul-emissiezone te wijzigen:

- de contourgrens bij de Burgemeester Oudlaan wordt verplaatst naar de Kralingse Zoom zodat het gehele complex van de Erasmus Universiteit en de Hogeschool Rotterdam binnen de contour van de nul-emissiezone komt te liggen;
- de contourgrens bij het bedrijventerrein Koperslagerstraat-Bankwerkerstraat-Klinkerstraat en het bedrijventerrein ten noorden van de Kuip tussen de Olympiaweg en de Stadionweg worden tijdelijk, totdat er in de zin van de Omgevingswet een nieuwe functie aan deze locaties is toebedeeld, verlegd zodat deze bedrijventerreinen buiten de zone komen te liggen. Door het vrijgeven van beide terreinen valt de Stadionweg buiten de zone. Voor een duidelijk verkeersbeeld wordt ambtshalve ook de grenslocatie op de Ernst Happelstraat ter hoogte van het Hoendiep opgeschoven naar de aansluiting op de Stadionweg;
- de Charloisse Lagedijk (tussen Zuiderparkweg en Groene Kruisweg) buiten de zone te houden door de nieuwe contourgrens van de zone op te nemen bij de aansluiting van de Charloisse Lagedijk op de Krabbendijksestraat.

Context

De kwaliteiten van woonwijk de Esch zijn ruimte en rust met een groene infrastructuur.

De Esch is een kleine wijk met ca. 4.500 inwoners/3.200 woningen, divers qua samenstelling (lage- en middeninkomens, huur en koop, relatief veel ouderen en studenten).

De wijk De Esch is een bestemmings- en geen doorgangsgebied. De wijk is verkeersluw met beperkt vrachtverkeer.

Het unieke natuurgebied de Eschpolder en de rivieroeveren trekken wandelaars en recreanten; ook van buiten de wijk. De luchtkwaliteit is relatief goed ten opzichte van andere delen van de stad.

Op de kaart van woonomgeving en openbare ruimte van De Staat van Rijnmond scoort de Esch momenteel heel goed op haar bijdrage aan sport en bewegen door de aanwezigheid van recreatief groen en blauw in de woonomgeving. Opvallend gunstig is dat de Esch alle maximaal te behalen 100 punten behaalt! (gegevens 2022).

Aangezien in de Staat van Rijnmond de meeste gegevens niet verder zijn uitgesplitst dan op wijkniveau Kralingen-Crooswijk is niet aantoonbaar wat de feitelijke gegevens zijn met betrekking tot luchtkwaliteit en geluidshinder specifiek in de wijk De Esch. De kaarten geven wel aan dat lichtvervuiling in De Esch aanzienlijk minder is dan in andere delen van de stad, hoewel dit sinds 2020 aan het verslechteren is.

Cralingheroort maakt zich zorgen over de mogelijke verslechtering op het gebied van luchtkwaliteit, geluidshinder ten gevolge van de opgenomen contourgrens in het door de gemeenteraad vastgestelde besluit Zero Emissie Zone.

Gronden voor beroep

1. Cralingheroort is niet tegen de zero-emissie zone als zodanig, dat juist ze zelfs toe in het belang van de gezondheid van de inwoners van Rotterdam.
2. Cralingheroort is tegen de aangehouden contourgrens. De in het verkeersbesluit aangehouden contourgrens loopt dwars door de wijk De Esch, waardoor de Nesserdijk/Kralingse Zoom en de (woon)wijken ten noorden en oosten van de Nesserdijk/Kralingse Zoom buiten de zero-emissie zone vallen
3. Buiten de zone en pal langs de contourgrens, bevinden zich diverse wooncomplexen en een natuurgebied. Door de gemeente worden momenteel plannen uitgewerkt om de bebouwing buiten de voorgestelde zero emissie zone uit te breiden.
4. Een integrale benadering ontbreekt. Effecten en impact van actueel beleid zoals van de Omgevingsvisie 2023 met grote uitbreiding van woningbouw en de aanleg van een stadbrug met autoverkeer zijn niet meegewogen. Dit druist in tegen een van de vijf maatschappelijke verbeterdoel van de Omgevingswet: 'het bewerkstelligen van een samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving in beleid, besluitvorming en regelgeving (integraliteit)'. Bovendien wordt in de omgevingswet ook aandacht gevraagd voor participatie en betrokkenheid van burgers en bedrijven. Op grond van het verkeersbesluit kan opgemaakt worden dat specifiek bedrijven wel intensief zijn betrokken bij de totstandkoming van het verkeersbesluit. De bewoners van De Esch, die door het verkeersbesluit het meest in het nadeel worden getroffen, zijn in het geheel niet betrokken dan wel hebben niet kunnen participeren gedurende het totstandkomingsproces. In het verkeersbesluit staat vermeld dat de wijkraden slechts zijn geïnformeerd.
5. Er is sprake van tegenstrijdigheden en inconsistenties in het gemeentelijk beleid met het oog op het bevorderen van een gezond leefklimaat voor inwoners, zoals hieronder wordt weergegeven.

Leefkwaliteit (lucht & geluid)

Cralingheroort concludeert dat in het gebied dat in het verkeersbesluit buiten de zone valt, in casu de wijk De Esch, verkeer van alle emissieklassen is toegestaan en dus ook het zwaardere bedrijfs- en vrachtverkeer. De gemeente betoogt in haar beleidsdocument 'Stappen richting Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) in Rotterdam in 2025':

'We willen zo min mogelijk grote en zware vrachtwagens in de binnenstad, omdat deze vervuilde lucht uitstoten, een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid en slijtage aan de straatbedekking veroorzaken'.

Dit zwaardere bedrijfsverkeer kan als gevolg van de aangehouden zonering wel door de wijk De Esch. De consequentie is dat de **uitstoot van vervuilde lucht** in deze wijk doorgaat.

Cralingheroort maakt zich zorgen dat deze uitstoot zal toenemen, zeker nadat de beoogde stadsbrug, waarover autoverkeer wordt toegestaan, is gerealiseerd. Door de geplande brug heeft ook het bedrijfs- en vrachtverkeer de mogelijkheid om van deze route gebruik te maken vanaf de A15/A16 via Rotterdam Zuid en vice versa om zo dicht mogelijk bij de toegangspunten te komen of bij de nog te bepalen vervoershubs.

Een **verslechtering van de leefbaarheid druist in tegen het eigen beleid van de gemeente Rotterdam** zoals vastgelegd in de Koersnota Schone Lucht 2019-2022 waaraan wordt gerefereerd in

het verkeersbesluit:

'Er moeten significant minder auto's - die geen bestemming hebben in Rotterdam - door het stedelijk gebied gaan rijden. Een voorwaarde daarbij is dat de lucht elders niet verslechtert, bijvoorbeeld door het verschuiven van verkeersstromen. We willen de gemiddelde luchtkwaliteit immers in de hele stad verbeteren'

Cralingheroort ziet niet dat bij het tot stand komen van het verkeersbesluit rekening is gehouden met de geplande grootschalige gebiedsontwikkelingen in de Oostflank, waaronder woningbouw en realisatie van een derde oeververbinding met autoverkeer. Een belangrijk deel van deze ontwikkelingen vindt plaats in De Esch, te weten de aanleg van een derde stadsbrug met autoverkeer ter hoogte van de Nesserdijk. Als het plan uiteindelijk wordt gerealiseerd is het aannemelijk dat het verkeersvolume in de wijk De Esch structureel zal gaan toenemen en ook het zwaardere niet emissievrije bedrijfs- en vrachtverkeer gebruik gaat maken van de route over de brug.

De gemeente refereert in het verkeersbesluit wel aan de omgevingsvisie Rotterdam Veranderstad van 2021 maar niet aan de herziene Omgevingsvisie voor de Oostflank, welke in december 2023 is vastgesteld door de Gemeenteraad met daarin het plan voor een brug met autoverkeer tussen Feyenoord en de Esch. Dit plan is overigens nog niet in een definitief stadium.

In het DCMR onderzoek 'Effect ZE-zone' ter onderbouwing van het verkeersbesluit zijn eveneens geen aanwijzingen dat rekening is gehouden met een **veranderend verkeersvolume** in de wijk De Esch als gevolg van de geplande stadsbrug en woningbouw:

'De jaren 2025 en 2030 betreffen prognoses en zijn zogenaamde Welvaart en Leefomgeving Hoog (WLO Hoog) scenario's. Deze scenario's gaan uit van bijvoorbeeld een gelijkblijvend aantal auto's per woning en economische groei. Er kunnen ook veranderingen in de verkeersstromen optreden. Bijvoorbeeld door de realisatie van de A13/A16 verbinding'.

Naast zorgen om de nadelige gevolgen van de in het verkeersbesluit aangehouden zonering voor de luchtkwaliteit in de wijk De Esch heeft Cralingheroort ook zorgen dat door de toename van (zwaar) verkeer door de wijk ook de **geluidsoverlast** zal toenemen, in ieder geval voor de wooncomplexen die langs of in de directe nabijheid liggen van de route Nesserdijk/Kralingse Zoom.

Beleid van de gemeente Rotterdam op het gebied van luchtkwaliteit

Cralingheroort constateert dat de gemeente in de diverse beleidsdocumenten het belang van 'schone lucht' voor de gezondheid van de inwoners van de stad onderkent, de intentie uitspreekt om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren in overeenstemming met EU/WHO normen en in de uitvoering daarvan investeert. Te noemen:

- a. Stappen richting Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) in Rotterdam in 2025

'Naast de ambities om de CO2-uitstoot te verminderen wil het college dat er vanaf 2020 geen straten meer zijn waar de Europese normen voor NOx

(stikstofverbindingen) wordt overschreden en wilt het college dat in 2022 de gemiddelde luchtkwaliteit in de hele stad is verbeterd ten opzichte van het niveau van 2017'

'Circa een kwart van de luchtverontreiniging in het stedelijk gebied wordt veroorzaakt door mobiliteit en transport. Ook zorgen de vervoersbewegingen in de stad voor geluids- overlast, wat de kwaliteit van leven negatief beïnvloedt.'

b. Omgevingsvisie Rotterdam "De Veranderstad" 2021

'Hoewel de luchtkwaliteit in Rotterdam op veel plekken voldoet aan de wettelijke norm, kan hij overal nog beter. Er wonen veel Rotterdammers direct aan straten waar de luchtkwaliteit nog niet voldoet aan de WHO-advieswaarden van 2005 die de gemeente per 2025 wil bereiken. De belangrijkste veroorzakers voor een slechte gezondheid als gevolg van deze luchtvervuiling zijn fijnstof en stikstofdioxide. In de bewoonde stadsdelen draagt het verkeer voor bijna 50% bij aan roet in de lucht. Het is de ambitie om de luchtkwaliteit in de komende jaren te blijven verbeteren'

'Geluid is een groeiend gezondheidsprobleem, zeker voor mensen die nabij industrie of aan en rondom hoofd- en toegangswegen en drukke straten wonen. Het zorgt voor stress en vermoeidheid door een verstoorde nachtrust en vergroot de kans op hart- en vaatziekten. Het verkeer, maar ook de activiteiten in de haven en luchthaven, dragen bij aan de geluidsbelasting op het stedelijk gebied.'

c. Coalitieakkoord 2022 – 2026 Eén Stad

'We willen de luchtkwaliteit verbeteren door de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen te verminderen. Om de aangescherpte landelijke norm van -55% CO2 reductie in 2030 te halen, moet Rotterdam meer maatregelen nemen, met name in het stedelijk gebied. We sturen op merkbare effecten van ons beleid'

d. Klimaat Actieplan Rotterdam (KAR) (2023)

'Het gaat ons om de vele Rotterdammers die gezondheidsklachten ervaren door luchtvervuiling'

'De gemeente Rotterdam maakt het KAR voor alle Rotterdammers én voor hun (klein)kinderen'

'We zetten in op maatregelen die zich bevinden op het raakvlak van gezondheid en het tegengaan van klimaatverandering. Denk aan: uitstootvrije mobiliteit, duurzaam bouwen en het verbeteren van luchtkwaliteit'

e. Koersnota Schone Lucht 2019 – 2022

'Rotterdammers zijn gemiddeld minder gezond dan andere Nederlanders. De luchtkwaliteit speelt hierbij helaas een negatieve rol. Dat kan en moet beter.'

'Het aanpakken van luchtvervuiling is daarom een belangrijk speerpunt van het stadsbestuur. In 2020 willen we dat er geen straten meer zijn waar de Europese normen voor luchtkwaliteit worden overschreden. En aan het eind van de collegeperiode willen we dat de lucht in de hele stad schoner is geworden'

'Er bestaat een sterke relatie tussen de luchtkwaliteit en de gezondheid van Rotterdammers. Een slechte luchtkwaliteit heeft van alle milieufactoren het grootste negatieve effect op de gezondheid van mensen. De gevolgen zijn bijna net zo groot als die van overgewicht of weinig bewegen'

'Wegverkeer is dus een zeer belangrijke bron voor NO2 en daarnaast de belangrijkste bron waar de gemeente invloed op heeft. Het aanpakken ervan is dan ook cruciaal om onze doelstellingen te realiseren. Met het verlagen van de uitstoot van het wegverkeer, verlagen we ook meteen de gemiddelde concentraties fijnstof en roet'

f. Verkeersbesluit Zero-Emissie zone

'het college deze milieu- en gezondheidsbelangen laat prevaleren boven het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en andere mogelijke nadelige (economische) gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden'

Het beleid van de gemeente ten aanzien van de verbetering van de luchtkwaliteit voor de hele stad komt heel progressief en voortvarend over. Daarom is Cralingheroort teleurgesteld dat de gemeente in haar verkeersbesluit de contouren van de zero-emissie zone dwars door de wijk De Esch, langs belendende en nabijgelegen woonpercelen en een natuurgebied laat lopen zonder specifiek aandacht te besteden aan de milieu effecten voor de wijk en haar bewoners.

Cralingheroort ziet niet dat de gemeente een consistent beleid uitvoert. Wat voor de ene inwoner geldt als een belangrijk gezondheidsrisico geldt kennelijk niet altijd voor de andere inwoner.

De gemeente beperkt zich tot een verwijzing naar bijlage 4 uit de rapportage van Buck Consultants International waar wordt gesteld dat 'er ook zeer positieve **uitstralingseffecten** (verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat) buiten de nul-emissiezone te verwachten zijn, als gevolg van de nul-emissiezone'.

Dit is een algemene stelling die niet specifiek is vertaald naar de wijk De Esch op basis waarvan de genoemde verbetering niet is aangetoond.

Door de zonering worden naar verwachting de toekomstige verkeersstromen in de wijk De Esch juist geconcentreerder, waardoor het aannemelijk is, en ook op grond van metingen rond wegen elders is aangetoond, dat de luchtkwaliteit direct naast de emissievrije zone negatief verandert door een hogere concentratie van verontreinigingen, zoals NOx en CO2, maar ook fijnstof afkomstig van de bandenslijtage (die overigens bij elektrische voertuigen niet verandert; evenals de geluidsoverlast, die voornamelijk van de banden afkomstig is).

De bijlage 4 is overigens niet bij de genoemde effectrapportage van Buck aangetroffen.

In ditzelfde rapport wordt in bijlage 3 'gevoeligheidsanalyse' ook melding gemaakt van 'Uitstralingseffect':

In het model is ervan uitgegaan dat de rittenstructuur niet veranderd. Dit betekent dat een rit die in de zone elektrisch wordt ook buiten de zone volledig elektrisch zal worden gereden. In de praktijk kan het echter ook zo zijn dat er gebruik gemaakt wordt van ontkoppelpunten of logistieke hubs, waardoor ritten alleen in de zone elektrisch gereden worden en niet daarbuiten. Het uitstralingseffect zal in dit geval kleiner worden, evenals de collectieve baten. In de gevoeligheidsanalyse is een verlaagd uitstralingseffect van 10% en 20% doorgerekend. Dit houdt in dat 10 of 20 procent van de ritkilometers buiten de zone alsnog op diesel gereden zullen worden, ondanks dat de ritkilometers binnen de zone elektrisch zijn.'

Door de in het verkeersbesluit aangehouden contourgrens in combinatie met de geplande grootschalige ontwikkelingen in de Oostflank (woningbouw en stadsbrug) kan er voor de wijk De Esch, althans een belangrijk deel ervan dat buiten de zone valt, en het natuurgebied De Eschpolder wel eens helemaal geen sprake zijn van een positief uitstralingseffect. Bovendien laten de in het verkeersbesluit gepresenteerde grafieken zien dat zonder maatregelen de CO₂ uitstoot niet wordt teruggedrongen.

EU-richtlijn

De Europese Commissie heeft op 26 oktober 2022 een voorstel gepubliceerd voor de aanpassing van de bestaande richtlijnen voor luchtkwaliteit om de grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) aan te scherpen. De Europese Raad en het Europees Parlement hebben een voorlopig akkoord over aanpassing van de richtlijnen, die nauwer aansluiten bij de aanbevelingen van de WHO.

De Europese Commissie stelt in haar voorstel dat luchtverontreiniging de belangrijkste milieuoorzaak blijft van vroegtijdige sterfgevallen in de EU. Kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en personen met reeds bestaande aandoeningen worden onevenredig zwaar getroffen, evenals sociaaleconomisch achtergestelde groepen. Er zijn ook steeds meer aanwijzingen dat luchtverontreiniging in verband kan worden gebracht met veranderingen in het zenuwstelsel, zoals dementie.

Met de aanscherping van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof beoogt de Europese Commissie om tegen 2050 de verontreiniging van de lucht (en het water en de bodem) terug te dringen tot niveaus die niet langer als schadelijk voor de gezondheid en de natuurlijke ecosystemen worden beschouwd, en die de grenzen van onze planeet respecteren, om zo een gifvrij milieu te creëren. Daarnaast zijn er doelstellingen voor 2030 ingevoerd, waarvan er twee betrekking hebben op de lucht: de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging (vroegtijdige sterfgevallen) met meer dan 55 % verminderen en het aandeel van de ecosystemen in de EU waar luchtverontreiniging de biodiversiteit bedreigt met 25 % verminderen.

Cralingheroort vraagt zich af of de gemeente hier al rekening mee heeft gehouden bij het vaststellen van het verkeersbesluit.

Concluderend

Cralingheroort vraagt aan de rechter:

- a. te beoordelen of de Gemeente bij het vaststellen van het verkeersbesluit zero-emissie zone aantoonbaar voldoende rekening heeft gehouden met milieu-effecten voor de wijk De Esch, althans een belangrijk deel van de wijk dat buiten de zone valt, en het natuurpark de Eschpolder en de daarmee samenhangende gezondheidsrisico's voor de bewoners;
- b. te beoordelen of de Gemeente bij het vaststellen van het verkeersbesluit zero-emissie zone en de daarin aangehouden contourgrens voldoende rekening heeft gehouden met mogelijke negatieve milieu- en gezondheidseffecten van de geplande ontwikkelingen voor de inwoners van de wijk de Esch (herziene Omgevingsvisie Rotterdam d.d. 21 december 2023: woningbouw en stadsbrug) en daar in haar beleid en planvorming voldoende op anticipeert in de vorm van concrete maatregelen om negatieve milieu-effecten en daarmee samenhangende gezondheidsrisico's te voorkomen.
- c. te beoordelen of de Gemeente voldoende zorgvuldig heeft gehandeld daar waar het gaat om het uitvoering geven aan wetgeving en eigen vastgesteld gemeentelijk beleid.
- d. te beoordelen of de Gemeente inconsistente in de uitvoering van haar beleid verweten kan worden waar het gaat om tegenstrijdigheden in haar beleid aangaande de zorg voor een gezonde leefkwaliteit voor al haar inwoners.
- e. te beoordelen of het voorliggende verkeersbesluit Zero-emissiezone Rotterdam 2025, M2403 met het aangehouden zoneringsplan voldoende waarborgen biedt ter bescherming van de gezondheid van de bewoners van de Esch in lijn met de nieuwe EU richtlijn/WHO aanbevelingen en met het oog op de door de gemeente voorgenomen gebiedsontwikkelingen zoals vastgelegd in de herziene omgevingsvisie die door de Gemeenteraad is vastgesteld in december 2023.

Namens Stichting Cralingheroort

A blue ink signature of B.J.H. van Rooij, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke.

B.J.H. van Rooij, voorzitter

A blue ink signature of M.J.L. Rennen, featuring a large, stylized 'R' followed by a few horizontal strokes.

M.J.L. Rennen, secretaris

Correspondentieadres:

Drinkwaterweg 435

3063 VD Rotterdam

esch.oeververbinding@gmail.com

Stichting Cralingheroort

De naam van de stichting verwijst naar de historie van de Nesserdijk in Rotterdam. Op een kaartje in de Van Alkemade en van der Schelling eind 15e eeuw staat Cralingheroort vermeld langs de oever van de Maas. Cralingheroort is gesitueerd waar nu het natuurgebied de Eschpolder ligt.

De Stichting is ingeschreven bij de KvK onder nr. 89947800 Reknr. NL25ABNA0122051912 esch.oeververbinding@gmail.com