

Inspraaktekst commissievergadering 12 oktober

Geachte voorzitter, geachte commissieleden, aanwezigen,

Dank u dat ik hier vandaag namens de BBV het woord mag voeren inzake het dossier Oeververbinding.

Velen van u kennen de BBV, en weten ook waar de BBV in dit dossier voor stond en staat: een tunnel met een metroverbinding. Vanuit deze inzet, die in de loop der jaren is onderbouwd met gedegen rapportages en gekwalificeerde inzet, heeft de BBV de afgelopen 4,5 jaar met volle inzet geparticipeerd in de MIRT-studie. Dat de BBV ernstig is teleurgesteld in de gemaakte keuze behoeft dan ook geen betoog. Het hele proces is in één keer terug naar waar het 5 jaar geleden begon, bij een brug. Dat de BBV zich geschoffeerd voelt over het feit dat er in de hele studie uiteindelijk helemaal niets met onze inbreng is gedaan, dat behoeft evenmin uitleg. Dat ga ik hier dan ook niet doen. Het spreekt voor zich. Is de hele participatie voor de Bühne geweest?

Ik vraag uw aandacht voor 2 andere kwesties waarvan de impact enorm zal blijken.

De eerste kwestie betreft de verrichte onderzoeken, waarop het college zegt haar besluit te hebben genomen. Uit alle verrichte onderzoeken blijkt dat een metro op alle fronten beter scoort dan een tram, ook als wordt gekeken naar de verdere toekomstwaarde na 2040. De capaciteit van de tram is beperkt, en wordt ook al snel bereikt. De metro biedt voldoende toekomstcapaciteit, ook voor verdere verstedelijking na 2040. Alle positieve kwaliteiten die het college de brug-tram-combinatie toedicht, gelden in hogere mate voor de tunnel-metro-combinatie. Of het nu gaat om verkeersoplossend vermogen, attractiviteit, kansengelijkheid, bereikbaar maken van werk en opleiding of als drager van toekomstige verstedelijking: op alle fronten scoort de metro beter. Het enige echte onderscheid is: geld. En daar ligt een belangrijk probleem.

In de MIRT-studie is voor wat betreft de metro uitsluitend gekeken naar toepassing van de boorteknik voor de aanleg. Een mooie, maar dure bouwmethode. Jarenlang heeft de BBV er bij de projectorganisatie op aangedrongen om, ter vergelijking, ook de zogeheten klassieke bouwmethode te onderzoeken. Vanuit onze expertise denken wij dat hier mogelijk substantieel financieel voordeel valt te behalen. Echter, de projectorganisatie heeft dit onderzoek nooit willen verrichten. Waarom niet? In de NKO van april 2021 staat nadrukkelijk dat alle bouwmethoden zullen worden onderzocht. Waarom is dit nooit gebeurd? Feit is wel dat er een onvolledig, eenzijdig en vertekend financieel inzicht in de aanlegkosten van de metro is ontstaan.

Onze conclusie is dat hierdoor geen sprake is van een volledig en volwaardig financieel inzicht in de aanlegkosten van de metro. En dat het – financieel gemotiveerde – besluit om geen metro aan te leggen op grond van onvolledige informatie is genomen. Immers: men heeft niet onderzocht of de metro goedkoper kan worden aangelegd. Het besluit om geen metro aan te leggen had nooit op deze wijze genomen mogen worden. Dit besluit is gebaseerd op drijfzand.

Vanuit de studie naar de brugvarianten bereiken ons eveneens zorgelijke berichten. Het Marin, het onderzoeksbureau dat de nautische studies heeft verricht, heeft bericht dat van bij geen van de 3 onderzochte brugvarianten een veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer kan worden gegarandeerd. Ook – en vooral – bij de aangekondigde voorkeursvariant voor de brugligging niet. Uit de eerdere onderzoeken is naar voren gekomen dat Bocht A de slechtste keuze is. Alle betrokkenen – nautisch deskundigen, de binnenvaartsector, de Havenmeester – onderschrijven dit. Ook hier: op basis van de beschikbare informatie zou naar onze mening dit besluit niet genomen mogen worden. Ook de keuze voor deze brugligging is gebaseerd op drijfzand.

De motivering voor de keuze voor de brug-tram-combinatie rammelt aan alle kanten. Dit besluit is aanvechtbaar.

Maar ook: door het ontbreken van essentiële financiële informatie kan naar onze mening ook de raad haar controlerende en besluitvormende taak niet naar behoren uitvoeren. De raad beschikt eenvoudigweg niet over de benodigde informatie. Rotterdam dreigt op basis van onvolledige en eenzijdige informatie een slecht besluit te worden ingerommeld.

De tweede kwestie betreft de mogelijke consequenties van deze keuze. En die kunnen wel eens verstrekkend blijken.

Zoals u weet onderzoekt de gemeente Rotterdam in het kader van de studie A-Z twee verstedelijkingsmodellen voor het gebied tussen Alexander en Zuidplein. Elk van deze twee modellen is gebaseerd op, en gekoppeld aan, één van de OV-modaliteiten uit de MIRT-studie Oeververbinding. Model 1 is gebaseerd op een metro, model 2 op een tram. Model 1 kent een zwaarder programma dan model 2, en komt ook beter overeen met de doelstellingen om binnenstedelijk 50.000 woningen te bouwen. Ook in het kader van A-Z is de metro de betere keuze!

Nu het college heeft besloten tot de brug-tram-combinatie, wordt model 2 verder uitgewerkt. Dit moet later dit jaar leiden tot de start van de procedure voor een partiële herziening van de Omgevingsvisie voor Rotterdam. Daarin zal de brug-tram-combinatie, alsmede het verstedelijkingsmodel 2, planologisch worden verankerd. De Omgevingsvisie heeft dezelfde planologisch-juridische werking als een bestemmingsplan. En dient vervolgens als planologisch-juridisch kader voor de afgifte van bouwvergunningen en de toetsing van bouwplannen.

Zo wordt met de keuze voor de brug-tram-combinatie een heel planologisch-juridisch vervolgtraject in gang gezet, met verstrekkende gevolgen voor heel Rotterdam. Een samenhangende keten van opeenvolgende besluitvorming. Een op omstreden gronden genomen besluit aan het begin van deze keten zet een vervolgketen van bestrijdbare vervolgbesluiten in werking. De fout aan het begin gaat zich als een schokgolf uitbreiden. Als het begin van de keten rammelt, rammelt vroeg of laat de gehele keten. Ons advies aan de raad: bezint eer gij begint.

Voorzitter, ik kom tot een afronding. Ik heb mij omwille van de beschikbare tijd doelbewust beperkt tot een aantal procedurele en juridisch-planologische kwesties. Ik heb aangegeven dat het besluit om geen metro aan te leggen op grond van de beschikbare, onvolledige, informatie niet genomen had mogen worden. Ook kan op basis van het verrichte onderzoek geen verantwoorde keuze voor

de brugligging worden gemaakt. Ik heb ook aangegeven welke ingrijpende consequenties dit besluit vervolgens kan gaan hebben voor het project A-Z en de herziening van de Omgevingsvisie. En daarmee voor de toekomstige stedelijke ontwikkeling van Rotterdam als geheel. De kwaliteit en de juridische houdbaarheid van de besluitvorming is in het geding. Dit eindigt vroeg of laat aan de Kneuterdijk.

Ik roep de raad op om alles in het werk te stellen om de ontbrekende financiële informatie alsnog boven water te krijgen. Met name over de bouwkosten van de metro. En om de signalen vanuit de nautische wereld serieus te nemen. En om geen onomkeerbare, definitieve besluiten over de nu voorliggende brug-tram-combinatie te nemen.

Ik dank u voor uw aandacht.

Geplande woningbouw (20.000 – 30.000), stadsontwikkeling en mobiliteit



