

Inspraaktekst Herziening Omgevingsvisie Oostflank

BBV Veranda

Geachte voorzitter, geachte raadsleden,

Ik dank u voor de mogelijkheid de zienswijze van BBV op de herziening van de Omgevingsvisie voor de Oostflank nader toe te mogen lichten. BBV heeft – net als vele 10-tallen andere organisaties – een Zienswijze ingediend. De uitgebreide tekst van onze zienswijze is reeds in uw bezit.

Onze zienswijze richt zich op 2 hoofdelementen:

1. De MIRT-verkenning rond de nieuwe oeververbinding
2. De daaraan gekoppelde verstedelijkingsvisie voor de Oostflank

Ter herinnering: BBV is niet tegen een oeververbinding, maar wel tegen een brug.

Redenen in het kort:

- Nautische veiligheid.
- Aantasting oevers.
- Aanlandingen vormen barrières in de wijken De Esch en De Veranda.
- Brug is minder duurzaam en toekomstgericht dan een tunnel.

BBV heeft altijd gepleit voor een tunnel met metro. Een tunnel kent bovengenoemde ruimtelijke en nautische bezwaren niet. Een metro is beter voor de stadsontwikkeling dan een tram (of een bus). Een metro is de meest duurzame, robuuste en toekomstgerichte investering. En een metro scoort op bijna alle onderzochte doelbereiken het beste. Het gemeentebestuur heeft zich echter uitgesproken voor een brug met een tram. Belangrijkste argument: de beschikbare financiën. In de woorden van de wethouder: óf we kiezen voor een brug, óf we staan met lege handen aan de oevers van de Maas. BBV spreekt haar grote zorg uit over het feit dat in het raadsvoorstel inmiddels niet meer wordt gesproken van een tram, maar van HOV. Wij zijn bang dat ook de tram er uit bezuinigd gaat worden.

BBV vindt daarnaast dat het MIRT-onderzoek onverantwoord grote lacunes vertoont.

Het onderzoek naar de technische, nautische, ruimtelijke en financiële uitvoerbaarheid van een brug is niet volledig. Op dit moment kan niet worden aangetoond of gegarandeerd dat een brug op deze locatie nautisch gezien veilig uitvoerbaar is.

Ook bestaat er op dit moment geen volledig inzicht in de aanlegkosten voor deze brug. Het betreft hier dan de aanlegkosten voor de brug zelf, alsmede de bijkomende kosten voor verwerving van gebouwen en opstallen, de kosten voor compenserende maatregelen voor de schade aan natuur en milieu, alsmede de kosten die noodzakelijk zijn voor de afgraving van een deel van de polder De Esch. Ook de inpassingsmaatregelen op de beide oevers in de wijken De Esch en De Veranda zijn op dit moment niet bekend. De financiële uitvoerbaarheid staat daarmee evenmin vast.

Er bestaat geen volledig inzicht in de kosten voor de OV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom. Het onderzoek naar de metro is naar onze mening onvolledig. Er bestaat onvoldoende inzicht in de aanlegkosten van de tramverbinding. Met name de ruimtelijke en verkeerskundige inpassingsmaatregelen zouden wel eens fors hoger kunnen uitvallen. De mogelijkheden van een tunnel zijn onvoldoende uitgezocht.

Kortom: zowel voor de brug als voor de tramverbinding geldt: we weten niet of het kan en we weten niet wat het kost.

Als zowel de technische en financiële uitvoerbaarheid van zowel de brugverbinding alsook de tramverbinding niet vaststaan, én als het alternatief van een tunnel met een metroverbinding niet volledig is onderzocht, is het naar ons idee niet verantwoord deze voorkeursalternatieven op te nemen in de Omgevingsvisie. Daarmee neemt Rotterdam een onacceptabel procedureel risico. Immers: pas over 2 jaar, na afloop van de Planstudie, is er inzicht in zowel de technische uitvoerbaarheid als de aanlegkosten van brug en OV.

Als de uitvoerbaarheid (zowel technisch als financieel) van de oeververbinding en de tramverbinding op dit moment niet vaststaat, is het zeer de vraag hoe uitvoerbaar het verstedelijkingsmodel is voor de Oostflank, dat daarop is gebaseerd. Een zeer onzeker gegeven voor een planologisch-juridisch document als de Omgevingsvisie! En zeer onverantwoord om op basis van zoveel onzekerheden het ruimtelijk beleid en de planologische kaders van een groot deel van de stad voor een lange reeks van jaren vast te leggen! Immers: de Omgevingsvisie legt voor enkele decennia de bouw- en ontwikkelingsopgave vast.

BBV is van mening dat op grond van de voorliggende onderzoeksresultaten de keuze voor een brug niet verantwoord is. Het besluit om de brug op te nemen in de herziening

van de Omgevingsvisie is naar onze mening niet verantwoord. Hiermee loopt de gemeente een enorm procedureel risico. Een vergelijking met de gang van zaken rond de Nieuwe Kuip dringt zich op.

BBV heeft in haar zienswijze de volgende aanbevelingen en adviezen opgenomen:

Aanvullend onderzoek te doen naar de aanlegkosten van een conventioneel te bouwen tunnel met metro.

Eerst volledig in beeld te brengen of de aanleg van een brug-met-tram daadwerkelijk technisch en financieel uitvoerbaar is.

De vaststelling van de Omgevingsvisie uit te stellen tot na afloop van de Planstudie voor de Oeververbinding en de OV-verbinding Zuidplein – Kralingse Zoom.

Pas als alle relevante studies daadwerkelijk volledig zijn uitgevoerd, en er een volledig inzicht is in de daadwerkelijke technische en financiële uitvoerbaarheid van zowel een brug-met-tram als een tunnel-met-metro, tot besluitvorming over te gaan.

Daarbij de mogelijkheid in beschouwing te nemen, dat uiteindelijk het voorkeursalternatief voor de oeververbinding en de OV-verbinding nog kan veranderen, en daarmee ook het verstedelijkingsmodel voor de Oostflank.

BBV staat hierin niet alleen. Ook gezaghebbende partijen als de Commissie voor de MER, de DCMR en de binnenvaartsector hebben zich in soortgelijke aanbevelingen en bezwaren geuit.

Wij roepen de gemeenteraad daarom op om deze adviezen en bezwaren serieus te nemen en de procedure voor de Omgevingsvisie stil te leggen.

Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald!