Aan: Gemeente Rotterdam

T.a.v. cluster Stadsontwikkeling, Ruimte, Wonen en Milieu

Postbus 6575

3002 AN Rotterdam

Van: Peter Zuurbier

namens het Buurtcollectief De Esch

Hoge Filterweg 594

3063 KL Rotterdam

zuurbier.p@gmail.com

Rotterdam 10 juli 2023

Betreft: Zienswijze op de Omgevingsvisie Rotterdam, Ontwerp-herziening mei 2023, addendum Oostflank

Geacht college van Burgermeester en Wethouders,

Hierbij maakt het Buurtcollectief De Esch haar zienswijze kenbaar met betrekking tot de Ontwerp-herziening mei 2023, addendum Oostflank van de Omgevingsvisie Rotterdam.

**Kernwaarden**

Omdat het duidelijk werd dat er in en in de omgeving van De Esch de komende jaren sprake zal zijn van ingrijpende plannen hebben de inwoners van De Esch in een open ateliertraject (Echt De Esch) in 2021 met elkaar een vijftal kernwaarden vastgesteld die bij planvorming in het gebied De Esch leidend moeten zijn. Bij het tot stand komen van deze kernwaarden waren overigens ook de gemeente Rotterdam en de belangrijkste vastgoedeigenaren betrokken. De kernwaarden zijn op 5 juli 2021 aan het college aangeboden.

De vijf kernwaarden van De Esch zijn:

1. De kwaliteiten van woonwijk De Esch zijn ruimte en rust, unieke natuurgebieden en toch dicht bij de stad. De mix en diversiteit van woningen kan beter.
2. De (natuurlijke) groenblauwe infrastructuur is een groot goed: versterken wat er al is, uitbreiden en verbinden.
3. De Esch is een bestemming en geen doorgangsgebied.
4. Er is behoefte aan bewonersinitiatief en samenhang tussen voorzieningen, sport, cultuur en welzijn.
5. We doen het samen: we voeren het gesprek tussen bewoners, gemeente en andere institutionele partijen over zowel de lange termijn als concrete acties op de korte termijn.

Deze vijf kernwaarden zijn bepalend voor de beoordeling van de Ontwerp-herziening en daarmee voor onze zienswijze. De algemene conclusie moet zijn dat in de plannen totaal geen rekening gehouden is met deze kernwaarden. Hieronder lichten wij dit toe.

Achtereenvolgens komen aan de orde:

* Samenhang MIRT traject en Omgevingsvisie;
* Uitwerkingsopgaven;
* Aantrekkelijke woonomgeving;
* Groenblauwe infrastructuur;
* Oeververbinding;
* Voorzieningen;
* Participatie.

**Samenhang MIRT traject en Omgevingsvisie**

De nieuwe oeververbinding en de HOV vormen de aanjager en ruggengraat van de verstedelijking. Het is onzes inziens echter onjuist om in de Ontwerp-herziening alleen uit te gaan van een brug, de bestuurlijke voorkeursvariant in het MIRT-traject. Bij deze keuze voor deze variant was echter de verstedelijkingsopgaven niet meegenomen. Door nu alleen uit te gaan van een brug wordt eenzijdig getrechterd naar één oplossing. Bovendien wordt een groot risico gelopen in de verdere planvorming. Wanneer een brug niet gerealiseerd kan worden, slaat dit het fundament onder de plannen vandaan. Het niet kunnen realiseren van een brug is niet denkbeeldig. Het DCMR-advies van 23 mei 2023 stelt in ieder geval de nodige vraagtekens bij de inpasbaarheid.

In onze optiek moeten daarom alle zes varianten die uit het MIRT-verkenning naar voren komen in de plannen voor de Oostflank worden meegenomen en ook in een bijgesteld ROER worden beoordeeld. Het advies van DCMR van 23 mei 2023 wijst hier in zeer duidelijke bewoordingen ook op.

Dit is volgens ons des te meer van belang omdat de keuze voor een multimodale brug vooral financieel lijkt ingegeven. De financiële onderbouwing is in de onderliggende documenten dusdanig schimmig dat de keuze echter niet goed beoordeeld kan worden. Het lijkt er in ieder geval sterk op dat in de financiële berekeningen van het voorkeursmodel allerlei kosten niet of slechts beperkt zijn opgenomen, denk hierbij aan het afgraven van de Eschpolder, het afbreken en verplaatsen van Rijksmonumenten, en de kosten van bediening en extra kosten voor de scheepvaart. Bovendien is alleen uitgegaan van de initiële investeringskosten en van de kosten over de totale levensduur.

***Conclusie***

*Alle zes varianten uit de MIRT-verkenning moet integraal met de verstedelijkingsopgave worden meegenomen. Uitgaan van alleen de bestuurlijke voorkeursvariant voor een multimodale brug is prematuur.*

**Uitwerkingsopgaven**

In de omgevingsvisie 2021 waren voor het gebied Alexander tot Zuidplein een zestal uitwerkingsopgaven geformuleerd om de mogelijkheden te verkennen en te onderzoeken (Uitwerkingsopgaven A t/m F, Omgevingsvisie 2021, blz. 150). Zowel in de Ontwerp-herziening als in de onderliggende documenten is een uitwerking van deze opgaven niet terug te vinden, terwijl deze voor een beoordeling van de plannen waardevolle informatie opgeleverd zou hebben. Nu de Ontwerp-herziening door het bestuur als een gebiedsuitwerking van de visie van 2021 wordt gezien, kan een keuze niet gemaakt worden zonder dat antwoord wordt gegeven op de in de uitwerkingsopgaven opgeroepen vragen.

***Conclusie***

*De in de omgevingsvisie geformuleerde uitwerkingsopgaven dienen beantwoord te worden voordat de in de Ontwerp-herziening opgenomen plannen kunnen worden beoordeeld en vastgesteld.*

**Aantrekkelijke woonomgeving**

Vitale wijken en vitale bewoners vormen één van de gebiedskeuzes die in de Ontwerp-herziening worden gemaakt. Daar is natuurlijk niks mis mee en sluit aan op onze eerste kernwaarde. De plannen hebben voor De Esch echter een buitengewoon negatieve uitwerking. De wijk wordt in tweeën gedeeld door infrastructuur. Volgens het ROER zijn de effecten op de omgevingskwaliteit (bodem, water natuur en landschap) op vrijwel alle onderdelen beperkt tot sterk negatief (ROER, blz. 42). Ook de beoordeling van de effecten op een veilige gezonde fysieke leefomgeving (geluid, lucht, veiligheid en gezond gedrag) zijn, afhankelijk van het gekozen scenario spreiden of concentreren (ROER blz. 56), overwegend beperkt negatief of op zijn best neutraal. Hiertegen over staan nauwelijks positieve beoordelingen op de twee ander bouwstenen, woonomgeving en economische omgeving (respectievelijk ROER blz. 64 en 74). Kortom op basis van het ROER kan alleen maar geconcludeerd worden dat de plannen een sterk negatief effect op de kwaliteit van de woonomgeving hebben die niet worden gecompenseerd door andere positieve effecten.

De verlichtingsopgave is in de plannen wel zeer massaal ingezet. Binnen de bestaande bebouwing van De Esch moeten 550-950 nieuwe woningen worden gerealiseerd. Daarnaast moeten er op de sportvelden aan het Toepad nog eens 500-900 nieuwe woningen worden gerealiseerd. Uitgaande van de huidige 2.700 woningen betekent dit een uitbreiding met 39 tot 69%. Realisatie van een dergelijke hoeveelheid woningen gaat ten koste van de kwaliteit van de woonomgeving zoals zicht op de rivier, open karakter, groen, stedenbouwkundige structuur van de open filterbakken, sportvoorzieningen en een volkstuincomplex.

Ook moet bedacht worden dat een groot deel van het zoekgebied voor de verdichting buitendijks ligt en dat het met het oog op de wateropgave, de klimaatbestendigheid en toekomstbestendigheid niet verstandig is om nieuwe woningen in een dergelijk gebied te realiseren.

De totale woningbouwopgave is voor De Esch, dat in de plannen toch al onder druk staat door de voorgestelde aanleg van nieuwe infrastructuur, veel te groot en staat op gespannen voet met het gemeentelijk beleid. In de Woonvisie Rotterdam (2016) is de wijk gekarakteriseerd als groenstedelijk wonen, een wijktype dat populair is. Met de nu in de plannen opgenomen aantallen nieuwe woningen wordt het karakter van de wijk aanzienlijke schade aangedaan. Wij stellen daarom voor om de woningbouwambitie voor De Esch af te schalen en de wijk, evenals het Lage Land, Hillesluis en Bloemhof, in de plannen op te nemen als “zoekgebied lichte gerichte transformatie/verdichting”.

***Conclusie***

*De verdichtingsopgave voor het gebied De Esch dient aanzienlijk gereduceerd te worden om de kwaliteit van de woonomgeving te garanderen.*

**Groenblauwe infrastructuur**

Eén van de gebiedskeuzes in de Ontwerp-herziening is het verbinden van het groen in de stad met de rivier- en de regionale landschappen. Ook hierin werken de plannen voor De Esch buitengewoon negatief uit. Niet alleen moet om de brug te kunnen realiseren een belangrijk deel van de het oude cultuurlandschap (inclusief twee rijksmonumenten) en het natuurgebied Eschpolder worden afgegraven. Ook wordt de doorgaande oever doorsneden door de nieuwe infrastructuur (hoe idyllisch de impressies er in de plannen ook uitzien). Ter ‘compensatie’ wordt langs de oever een rivierpark voorgesteld. Een dergelijk park is echter nooit een vervanging voor een natuurgebied dat zich decennialang ontwikkeld heeft, dit des te meer omdat binnen het gebied van het rivier/oeverpark ook nog ruimte voor woningen moet worden gevonden om aan de woningbouwopgaven te voldoen. Op zijn best wordt het rivierpark een aantrekkelijke groenstrook en recreatiegebied, maar geen natuurgebied.

Zo ambitieus de Ontwerp-herziening op veel gebieden is, zo beperkt zijn de ambities bij het oplossen van één van de belangrijke problemen die de wijk kent, namelijk de kruising van de Abram van Rijckevorselweg met de Plantagedreef/Burgemeester Oudlaan. Deze kruising is zowel voor het (langzaam) verkeer als ecologisch een enorme barrière. Als de ambitie van een ongedeelde stad en de gebiedskeuze van het verbinden van groen richtinggevend zouden zijn zou hier aanzienlijk meer ambitie getoond moeten worden dan nu met een lullig pijltje ‘goede oversteek realiseren’. Verdiepen en overkluizen van (een deel) van de Abram van Rijckevorselweg maakt een ongehinderde oversteek van mens, dier en planten mogelijk. Bovendien biedt het de mogelijkheid voor dubbel grondgebruik waardoor bijv. de sportvoorzieningen in de wijk gehandhaafd kunnen blijven en het volkstuincomplex Kweeklust niet hoeft te worden opgeofferd.

***Conclusie***

*De in de Ontwerp-herziening opgenomen plannen met betrekking tot groene verbindingen dienen te worden aangepast. Geen afgraving van een groot deel van de Eschpolder en een ambitieuze oplossing verbeteren van de kruising van de Abram van Rijckevorselweg voor (langzaam) verkeer en flora en fauna.*

**Oeververbinding**

De voorgestelde oeververbinding is geen oplossing voor problemen in De Esch. Zij staat op gespannen voet met de kernwaarde “De Esch is een bestemming geen doorgangsgebied. Wij snappen dat een nieuwe oeververbinding in de totale stedelijke ontwikkeling wenselijk kan zijn. Echter negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving moeten worden geminimaliseerd, en wanneer dit niet mogelijk is, gemitigeerd. In de huidige plannen wordt hier op geen enkele manier aan voldaan. Inpassing van een nieuwe brug is zonder ingrijpende en negatief uitwerkende maatregelen (o.a. het afgraven van een deel van de Eschpolder, doorsnijding van de wijk met een talud en trambaan, onmogelijke aansluiting van de onderliggende wegenstructuur op het talud naar de brug) niet mogelijk. In onze optiek is daarom een tunnel de enige goede mogelijkheid om een oeververbinding te realiseren. Er is getrechterd naar de oplossing van het bestuurlijke voorkeursmodel, een brug (zie ook hierboven). Hierbij worden ook allerlei min of meer subjectieve argumenten gebruikt zoals “Qua sociale veiligheid scoren tunnels minder goed dan bruggen”. Er zijn voldoende tunnels voor langzaam verkeer die goed functioneren, waarvan zelfs één in deze stad. Zoals reeds eerder is aangegeven, is het meenemen van alle zes varianten uit de MIRT-verkenning noodzakelijk om tot verantwoorde planvorming te komen.

Ook het uitgangspunt dat de nieuwe oeververbinding multimodaal moet zijn, moet volgens ons van tafel. Berekningen geven aan dat het effect van de nieuwe oeververbinding op het oplossen van de knelpunten in de doorstroming op de A16 minimaal is. Voor een oplossing van het MIRT knelpunt metrostation Beurs is een autoverbinding niet relevant.

Een verbinding voor auto’s op staat bovendien gespannen voet met het gemeentelijk beleid. In de Omgevingsvisie 2021, waarvan de Ontwerp-herziening een verder uitwerking is staat op blz. 80:

***“Ruim baan voor fietsers en voetgangers***

*Om de aantrekkelijkheid van de stad te vergroten en om een meer gezonde stad te creëren zetten we in op de mobiliteitstransitie en geeft Rotterdam ruim baan aan fietsers en voetgangers. We zetten in op:*

* *In de binnenstad en bij ov-knooppunten geven we meer ruimte aan de voetganger, fietser en het ov. De auto is te gast.*
* *We ontmoedigen doorkruisend autoverkeer, binnen het stedelijk gebied faciliteren we alleen autoverkeer met een bestemming in Rotterdam.*
* *Autoverkeer accommoderen we op de hoofdinfrastructuur tot aan de randen van de verblijfsgebieden.*
* *We stimuleren lopen en fietsen met een fijnmazig netwerk van routes op regionaal, stedelijk, wijk- en buurtniveau.*

Een brug verkeersluw noemen als tegelijkertijd sprake is van 11.000- 15.000 voertuigen per dag, is hiermee op alle punten in tegenspraak. Zo doorsnijdt de oeververbinding een verblijfsgebied. Volgens ons hoeven in het vervolg alleen varianten zonder autoverkeer worden onderzocht. Dat maakt ook het kostenplaatje gunstiger.

***Conclusie***

*De oeververbinding mag niet leiden tot een doorsnijding van een woonwijk en het realiseren van een oeververbinding voor auto’s is niet opportuun. Alleen een tunnel biedt een duurzame oplossing.*

**Voorzieningen**

Gebiedskeuzes bij de planontwikkeling zijn onder andere ‘vitale wijken en vitale bewoners’ en ‘gemengde wijken waar alles om de hoek te vinden is’. Deze keuze juichen wij toe. Op het niveau van een omgevingsvisie blijven dit echter abstracte begrippen. Het realiseren van vitale 15-minuten wijken vergt een gedetailleerde en subtiele aanpak waarbij niet alleen de fysieke voorzieningen maar ook het sociale weefsel van belang is. Begrijpelijk dat in een ruimtelijk visie voor een groot deel van de stad dat niet kan worden uitgewerkt. Onbegrijpelijk echter is dat in de herziening vooral kwantitatieve uitgangspunten worden meegenomen zoals bij gebiedskeuze 12. “Meer inwoners betekent meer draagvlak” (Ontwerp-herziening blz. 10). Ook de beoordeling in het ROER, focust in de beoordeling op de bouwstenen woonomgeving en economische omgeving sterk op kwantitatieve criteria. Leefbaarheid van een wijk wordt echter niet alleen bepaald door het aantal woningen, het grondstoffengebruik of de beschikbare werkgelegenheid. Het zonder alternatief schrappen van volkstuinen en het verplaatsen van sportverenigingen naar een heel ander deel van de stad zijn hiervan de consequenties. Het totaal ontbreken van de sociale component in de planvorming en beoordeling geeft weinig hoop voor de verdere planvorming

***Conclusie***

*De sociale structuur/het sociale weefsel van de stad dient integraal onderdeel te zijn van de planvorming.*

**Participatie**

Kernwaarde van Echt De Esch is. ‘We doen het samen: we voeren het gesprek tussen bewoners, gemeente en andere institutionele partijen over zowel de lange termijn als concrete acties op de korte termijn’. Tot op heden is dit niet het geval. Weliswaar is het tot stand komen van de Ontwerp-herziening gepaard gegaan met bewust opgezet participatie traject (zie ’Omgevingsaanpak Oostflank Rotterdam, In gesprek met bewoners, ondernemers, instellingen en institutionele partners’) toch blijkt dit in de praktijk onvoldoende. In gesprekken en bijeenkomsten met inwoners van De Esch blijkt een groot deel van de bewoners niet op de hoogte van de gemeentelijke plannen. Over de oeververbinding heeft men wellicht gehoord over de verdere uitwerking van de plannen voor de Oostflank op De Esch niet of nauwelijks. Dit betekent dat de gemeentelijke communicatie over deze ingrijpende plannen met haar inwoners volstrekt onvoldoende is

Inwoners hebben actief geparticipeerd in het planvormingtraject rondom de MIRT-verkenning. De wijze waarop de bestuurlijke besluitvorming en de communicatie daarover heeft plaatsgevonden heeft de inwoners buitengewoon geschoffeerd. Er is intensieve inzet van de gemeente, zowel bestuurlijk als ambtelijk, nodig om dit geschonden vertrouwen te herstellen Als een huidige manier van planvorming in de toekomst word gecontinueerd kan dit alleen maar de Raad van State eindigen.

In overeenstemming met de uitgangspunten van de nieuwe Omgevingswet moet er zowel bij het bestuur als bij de ambtelijke organisatie een paradigmawijziging plaatsvinden. Niet de gemeentelijke organisatie bestuurt de stad en de inwoners volgen, maar de inwoners geven het bestuur vertrouwen om de stad te besturen. Dat betekent dat in de uitwerking van de omgevingsvisie een andere aanpak noodzakelijk is. Volgens de Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving Wouter Veldhuis, staan bij het ontwikkelen van een rechtvaardige stad drie begrippen centraal: vertrouwen, gemeenschapsvorming en wederkerigheid. Het mag duidelijk zijn dat in het huidige planvormingsproces het aan alle drie ontbroken heeft.

De kennis van gebied en bewoners vormt het uitgangspunt. Er zijn allerlei methoden om deze kennis te activeren, maar deze komen niet overeen met de traditionele aanpak. Participatie is geen vinkje in het planproces. Bewoners kennen hun wijk en de problemen die daar spelen. Ook hebben zij vaak ideeën over de mogelijke oplossingen. Ambtenaren aan de Coolsingel of in de Rotterdam en zeker ingevlogen externe adviseurs hebben deze detailkennis vanzelfsprekend niet. Goede oplossingen vergen een zorgvuldig luisteren naar de bewoners gecombineerd met de vakkennis van ambtenaren en adviseurs. Alleen op die manier komen plannen tot stand waarin de inwoners zich kunnen herkennen en die draagvlak hebben. Voor de bestuurder is het wellicht slikken als deze plannen wat minder ‘iconische’ oplossingen met zich mee brengen, maar het openen van een bijv. biologische wijktuin in plaats van een iconische derde stadsbrug is ook leuk.

***Conclusie***

*Volgens de nieuwe omgevingswet “maken we onze omgeving samen”. Dit vergt een fundamentele andere aanpak van de planvorming door bestuur en ambtelijke organisatie waarbij de bewoners centraal komen te staan.*

**Tenslotte**

Bij het indienen van de zienswijzen op de Omgevingsvisie 2021 werd voornamelijk procedureel gereageerd (moet verder onderzocht worden). Dit geeft je het gevoel om met een ‘kluitje in het riet’ gestuurd te worden. Het daarom zou fijn zijn als dit keer niet een procedurele reactie maar een inhoudelijke reactie op de zienswijze wordt gegeven.

***Conclusie***

*Inhoudelijke reactie op de zienswijze in plaats van een procedurele.*

**Samenvattend**

Hieronder geven wij een samenvatting van onze zienswijze:

* Alle zes varianten uit de MIRT-verkenning moet integraal met de verstedelijkingsopgave worden meegenomen. Uitgaan van de bestuurlijke voorkeursvariant voor een multimodale brug is prematuur.
* De in de omgevingsvisie geformuleerde uitwerkingsopgaven dienen beantwoord te worden voordat het de in de Ontwerp-herziening opgenomen plannen kunnen worden beoordeeld en vastgesteld.
* De verdichtingsopgave voor het gebied De Esch dient aanzienlijk gereduceerd te worden om de kwaliteit van de woonomgeving te garanderen.
* De in de Ontwerp-herziening opgenomen plannen met betrekking tot groene verbindingen dienen te worden aangepast. Geen afgraving van een groot deel van de Eschpolder en een ambitieuze oplossing verbeteren van de kruising van de Abram van Rijckevorselweg voor (langzaam) verkeer en flora en fauna.
* De oeververbinding mag niet leiden tot een doorsnijding van een woonwijk en het realiseren van een oeververbinding voor auto’s is niet opportuun.Alleen een tunnel biedt een duurzame oplossing.
* De sociale structuur/het sociale weefsel van de stad dient integraal onderdeel te zijn van de planvorming.
* Volgens de nieuwe omgevingswet “maken we onze omgeving samen”. Dit vergt een fundamentele andere aanpak van de planvorming door bestuur en ambtelijke organisatie waarbij de bewoners centraal komen te staan.
* Inhoudelijke reactie op de zienswijze in plaats van een procedurele.

Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande, de Ontwerp-omgevingsvisie te herzien en nader aan te vullen.

Ik ga ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,



Voorzitter Buurtcollectief De Esch

Peter Zuurbier