

STICHTING BEWONERS PLATFORM PIUSHAVEN

INSPRAAKREACTIE CONCEPT RUIMTELIJKE ONDERBOUWING GEBIEDSONTSLUITINGSWEG EN BRUG PIUSHAVEN

VOOROPMERKINGEN

- 1 Het BPP acht het niet verantwoord ten opzichte van zichzelf, kinderen, kleinkinderen, vrienden en stadgenoten om “ja” te zeggen tegen de aanleg van een nieuwe toegangsweg vanaf de Ringbaan-zuid naar het stadscentrum dwars door de wijk Fatima en een brug over de Piushaven. Daarvoor zijn veel en uiteenlopende redenen. Deze worden in het navolgende concreet aangegeven.
- 2 In Europa en andere Nederlandse steden wordt geprobeerd om gemotoriseerd (auto) verkeer uit de stad te weren. Het BPP vraagt zich af waarom Tilburg het tegenover gestelde nastreeft. Een en ander is niet te rechtvaardigen vanuit het perspectief van publieke verantwoordelijkheid en een democratische gang van zaken.

INSPRAAK REACTIE

- 1 Uit het opnieuw raadplegen van de notulen van de politieke discussies in 2002, 2003 en daarop volgende jaren is gebleken, dat nooit een duidelijk beeld tot stand is gekomen over de functie van een brug en de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om deze te realiseren. Met enige regelmaat is de suggestie op de tafel gelegd van een nader onderzoek naar de mogelijkheden van een parkeergarage vlakbij of onder de haven. Van enig nader onderzoek is niets gebleken.

Het is blijvend onduidelijk geweest of het ging om een buurtontsluitingsweg of een stedelijke voorziening, om een toevoerweg naar de binnenstad vanuit de Ringbaan - Zuid of een weg ter wille van de nieuwe inwoners aan de zuidoever. In de notulen van de plangroep openbare ruimte en brug wordt eerst gezegd dat het om een ontsluitingsweg gaat. Later wordt een verband gelegd met de cityring. In 2007 werd voor de eerste keer gewag gemaakt van de zogenaamde noodzaak van de brug voor de nieuwe bewoners in deelplan de Havenmeester. Zelfs over essentiële aspecten als één of twee richtingsverkeer, toegankelijkheid voor andere weggebruikers, precieze ligging, bleef de discussie glazig.

De interpretatie van deze onduidelijke en mistige politieke besluitvorming - de achterliggende filosofie van de ontwikkelingsvisie en het regiedocument - blijkt in handen te zijn gelegd van de projectorganisatie en het K-team (B&W besluit dd. 27 februari 2007). Dit heeft de in het gebied bestaande tegenstellingen aangescherpt. Het onderscheid tussen ambtelijke en politieke verantwoordelijkheden werd te niet gedaan. De contacten tussen de bewoners en de politieke circuits zijn erdoor verflauwd.

Het BPP is van mening, dat de door de gemeente nagestreefde nieuwe weg en brug nauwelijks betekenis hebben voor de ontsluiting van het gebied zelf. In wezen is een nieuwe hoofdontsluiting aan de orde.

- 2 Een nadere meningsvorming, besluitvorming en de ontwerp ruimtelijke onderbouwing t.a.v. de brug en weg zijn niet in de regiegroep aan de orde gesteld, hoewel daarover afspraken waren gemaakt.
- 3 Over de financiering van de brug bestaan nagenoeg uitsluitend onzekerheden. Van de zijde van B&W is gesuggereerd dat tenminste een verdubbeling van het beschikbare bedrag van 2 miljoen euro's noodzakelijk zal zijn. Vastgehouden wordt aan de wens van een kwalitatief hoogwaardig product.
- 4 In de SOFA wordt in de toelichting bij dia 7 gezegd, dat een aantal bezuinigingen is doorgevoerd om er zeker van te zijn dat de brug op de kop van de Piushaven wel te realiseren valt. Hierover heeft in onze waarneming geen politieke discussie en besluitvorming plaats gevonden. Er wordt overigens in de SOFA opvallend weinig gerept over de brug en nieuwe weg. Het BPP heeft er begrip voor dat nog geen plan voor aanbesteding voorhanden is. Wel zou duidelijk moeten zijn of de lokale overheid de intentie heeft de brug openbaar aan te besteden of onderhands. De Europese regelgeving speelt daarbij een rol.

De notulen van het planteam openbare ruimte en brug vermelden dat dit planteam mede is opgericht om een Europese subsidie te verkrijgen. Dit plaatst de intentie van de overheid om inspraak te verlenen in een schemerachtig licht.

- 5 De ter visie gelegde stukken en de gegeven informatie zijn verre van compleet. Zo ontbreken betrouwbare gegevens over het huidige en te verwachten verkeer, uitgesplitst naar categorie van gebruikers. Ook zijn meer relevante gegevens over de gevolgen voor de aangrenzende en verder weg gelegen buurten naar bewoning, voorzieningen en nering niet aanwezig.
- 6 Het is de vraag of men tot een redelijke beoordeling van de plannen kan komen zonder daarbij te praten over de concrete verschijningsvorm. Hoe groot de verwarring, onzekerheid en overgevoeligheid van dit gemeentelijk voornemen is blijkt uit nadere bestudering van de notulen van planteam de openbare ruimte. In de ene vergadering is iedereen voor de vorming van terrassen bij de brug, in een andere vergadering is iedereen daartegen want langs een snelweg. Een antwoord ontbreekt op de vraag of voetgangersverkeer langs het water mogelijk moet blijven en of een passage boven of onder de brug mogelijk moet zijn. Uit de notulen blijkt overigens, dat ook raadsleden in onzekerheid verkeren of over de brug wel of niet voorwaardelijk is besloten. De grote gevoeligheid van dit onderwerp blijkt eveneens uit het besluit om niet meer te spreken over "de brug" maar over "de waterovergang".
- 7 Er zijn meerdere andere oplossingen voor het verkeer voorhanden. Dat geldt niet alleen de toegang tot de binnenstad maar ook de mogelijkheden voor toekomstige nieuwe bewoners aan de noord - en de zuidoever van de Piushaven. Deze suggesties zijn in de loop van de jaren regelmatig gepresenteerd en aan de gemeente toegezonden. Het in en out principe waarbij gebruik wordt gemaakt van de wijkgebonden infrastructuur is nooit voldoende onderzocht.
- 8 Voor de nadere invulling van de verschijningsvorm van de brug en de openbare ruimte heeft de gemeente in 2007 een planteam samengesteld. Voldoende duidelijke richtlijnen en kaders voor het functioneren daarvan werden niet gegeven. Aanvankelijk

werd zelfs gesteld, dat alleen “voorstanders van de brug” konden participeren. In een later stadium is gebleken, dat slechts enkelen van de deelnemers positief dachten over de brug. Bij een peiling op de vergadering van 29 januari 2008 bleken van de negen aanwezige personen zeven personen tegen de aanleg van de brug en de weg te zijn.

- 9 De discussie over de brug is door de gemeente gekoppeld aan de aanleg van het masterplan voor de binnenstad en de aanleg van de cityring. Vanwege de verreikende implicaties is - in relatie met het Tilburgse Verkeers- en Vervoer Plan - verzocht om een referendum. Zelfs na billijking hiervan door de bestuursrechter is dit door een nipte meerderheid van de gemeenteraad afgewezen. Herhaalde opiniepeilingen hebben aangetoond, dat grote groepen Tilburgers de aanleg van brug en nieuwe weg niet nodig achten, overigens om uiteenlopende redenen. Het BPP is van mening dat op een meer respectvolle wijze zou moeten worden omgegaan met dit gegeven en dat een raadpleging van de bevolking over de nieuwe ontsluitingsweg en brug op zijn plaats zou zijn.
- 10 Het wekt meer dan bevreemding dat de gemeente nu stelt, dat er eerder geen gelegenheid is geweest tot inspraak bij de brug. Waarom thans wel? Waarom thans los van de cityring? Waarom hebben de verspreiding van een bewonersbrief over het voornemen tot aanleg van een brug en nieuwe weg, en de organisatie van een (zeer slecht bezochte) inloopavond op 19 februari 2008, zich beperkt tot de wijken Armhoefse Akkers, Hoogvenne, , Fatima en Jeruzalem?
- 11 De weg en nieuwe brug zullen vele duizende verkeersbewegingen te verwerken krijgen. Dat aantal zal in de loop van de jaren alleen maar toenemen. Het is een zoethouder en naïef te beweren dat verkeersbeperkende maatregelen dit kunnen tegengaan. Enerzijds is het rijgedrag van automobilisten onvoorspelbaar. Anderzijds is een sluitende controle hierop niet mogelijk. Op de derde plaats moet er op worden gewezen dat verlangzaming van het autoverkeer ontoelaatbaar grote verstoppingen zal veroorzaken bij de kruising van de Koopvaardijstraat, de Piusstraat en de aansluiting op de Cityring.
- 12 Verkeer volgt, net als water, de kortste weg. Dat betekent dat er rekening mee moet worden gehouden dat verkeer dat afkomstig is vanuit de richting Oisterwijk, Berkel-Enschot, Udenhout, De Blaak en alles dat gelegen is ten noorden van de Piushaven geneigd zal zijn gebruik te maken van de zuidelijke inprikker.
- 13 Recente studies wijzen uit, dat het gevaar voor de gezondheid van fijnstof, superfijnstof, stikstof en kooldioxyde groter is dan tot heden verondersteld. De gevaren voor de volksgezondheid lijken blijkens de ter visie gelegde stukken gebagatelliseerd. De combinatie van nieuwe woningbouw in het gebied van de Piushaven en de nieuwe hoofdontsluiting richting binnenstad zullen per saldo aanzienlijk meer verkeersbewegingen veroorzaken. Er zal een verslechtering van de luchtkwaliteit optreden van meer dan 1 procent (nieuwe wet luchtkwaliteit)
- 14 Deze bagatellisering geldt ook de te verwachten geluidshinder. Deze is aan de orde voor zowel bewoners op het land als op het water. Met decibellen wordt gegooid en de toepassing wordt flexibel gehanteerd. Geluidshinder is onder meer afhankelijk van toegelaten motoren en voertuigen, controle, individueel rijgedrag, toegestane snelheid (30, 50, 70 km), afstand tot huizen, etc.

- 15 Naast zaken als lucht - en geluidshinder moet worden gewezen op onduidelijkheid over overige milieu - en veiligheidsaspecten. Hiervoor blijkt nog nader onderzoek te moeten worden gedaan. Ook de LPG-installatie dient daarbij betrokken.
- 16 Een omvangrijk infra-structureel project dat gevolgen heeft voor de gehele stad, in het bijzonder het noordelijk en oostelijk gedeelte - inclusief in het bijzonder de geplande Langestraat en Koopvaardijstraat - moet voldoen aan alle wettelijke eisen. Een Milieu Effect Rapportage (MER) mag daarbij niet ontbreken.
- 17 De intentie om een aangenaam recreatief klimaat te scheppen rondom de havenkom zal door de aanleg van een weg en brug dwars door het gebied niet kunnen worden waar gemaakt.
- 18 De recreatieve en toeristische ontwikkelingen op het water zelf zullen door de brug worden afgeremd. Toeristische pleziervaart zal niet geloofwaardig kunnen worden gestimuleerd omdat een stadsbrug een obstakel is van de eerste orde voor watertoeristen.
- 19 Het beweegbaar maken van de brug zal niet leiden tot het gewenste effect omdat doorgang van scheepvaart het wegverkeer belemmert. Dat laatste is in strijd met de beoogde doorstroming van het verkeer. Openen van de brug is per definitie ophouden van het verkeer. Elke indicatie ontbreekt ten aanzien van de frequentie van mogelijk openen van de brug.
- 20 De aanleg van weg en brug zullen de gewenste integratie van het Piushavengebied en de Binnenstad onmogelijk maken. In de toelichting op dia 16 van de SOFA wordt over de al dan niet realistische verwachting hiervan overigens een vraagteken geplaatst. Zelfs over dat centrale thema bestaat onduidelijkheid.
- 21 De bestaande zichtlijnen op de haven en de kanaalarm, alsmede het beschermde stadsgezicht, zullen door de aanleg van een brug worden verminkt.
- 22 De gevolgen van de aanleg van weg en brug voor de aangrenzende buurten wordt niet of nauwelijks in beeld en kaart gebracht. De buurt Fatima zal door de aanleg van de weg in tweeën worden gedeeld. De geplande Langeweg die vanuit het sterk vergrote Jeruzalem naar de stad zal voeren zal Fatima zelfs in vieren delen. Ook voor Hoogvenne zijn de implicaties talrijk maar niet onder woorden gebracht. Hiernaast moet worden gewezen op het ontbreken van inschattingen op het gebied van verkeersbewegingen in andere binnen en buiten het plangebied gelegen plaatsen. Voorbeelden daarvan zijn de plannen voor St. Jozefzorg en Wilkins Sport.
- 23 Verwacht moet worden, dat het anno 2007 ingeschatte aantal verkeersbewegingen in de loop van de jaren alleen maar zal toenemen. De voorgenomen weg en brug zullen de aantallen in het Piushavengebied eerder vergroten dan verkleinen. Niet alleen de Binnenstad maar ook het Piushavengebied zelf zullen hiervan de gevolgen ondervinden.