



De schrik sloeg ons om het hart toen we in het Brabants Dagblad 43.000.000 euro lazen voor een nieuw Design Museum met een bijdrage van 35 miljoen door de gemeente zelf. Het nieuwe Design Museum moet komen op de plek van het Citadelhofje... in plaats van woningen. Geen wonder dat in de gemeenteraad gerept wordt over 'Bossche goudkust'.

De inkt van onze oproep in het Sinterklaas tienpuntenplan is nog niet droog of de gemeente komt met een grote investering **'die het toerisme en de economie van de stad stimuleert'**, zoals Mike van der Geld geciteerd wordt. Het is als vloeken in de klimaat- en biodiversiteitskerk en het opsteken van de middelvinger naar de klimaatcoalitie.

Citymarketing en regiopromotie kosten veel geld, dat beter aan duurzame en sociale doelen besteed kan worden. De komst van toeristen - zeker als ze met het vliegtuig of de auto komen - is milieuvervuilend en kan voor overlast zorgen.

Wij verwerpen om vele redenen het plan van de Bossche Delta. Er wordt veel gesloopt in de Bossche Stadsdelta. Heel veel. Havendijk, Werfpad, Citadelhofje, Diezebrug, om er een paar te noemen. Dat kost materiaal, fossiele brandstof, transport van het afval en het afval zelf, beton. En bomen.

En dan moet er vervolgens nieuw gebouwd worden. Dat kost ook weer fossiele brandstof dus CO₂-emissie, vergt stikstofruimte, PFAS en nieuwe materialen.

U schrijft: Bij de gebiedsontwikkeling Bossche Stadsdelta zetten we hoog in op duurzaamheidsambities. Maar uw plannen zijn verre van duurzaam.

Sloop is strijdig met circulariteit. Circulariteit begint met niet slopen van gebouwen, wegen of bruggen maar met de minst mogelijke aanpassingen voor het hernieuwde gebruik. Sloop brengt veel CO₂-emissie voort, afval en natuurlijk stikstof. De stikstofruimte is hard nodig voor woningbouw en herstel van de natuur. CO₂-emissie is strijdig met de klimaatambities van de gemeente. De gemeente die nog 80% moet bezuinigen op de uitstoot van broeikasgassen tussen nu en 2045. De plannen voor de Bossche StadsDelta staan hier haaks op.

Er wordt een grote lelijke brug gesloopt en prompt daarnaast een splinternieuwe even lelijke betonnen brug gebouwd. Waarom wordt de Diezebrug niet opgepimpt? Dat is circulair. Er zijn kunstenaars genoeg die de brug kunnen verfraaien. Leg naast de bestaande Diezebrug op maaiveld een beweegbare brug voor fietsers en voetgangers.

De beoogde bouw van de nieuwe betonnen brug – blijft een barrière voor de fietser en de lopers- betekent ook veel emissie van CO2 (tenzij de brug van inheems hout gebouwd wordt). De rode loper wordt uitgelegd voor het autoverkeer dat de stad in gaat: ruimte voor 30.000 motorvoertuigen per dag op de nieuwe brug. Dat valt niet te rijmen met het plan om de stad autoluw te maken met een 30 km gebied. De richtlijn voor een 30 km zone is 5000-6000 motorvoertuigen per dag. De beoogde 30 km snelheid wordt met voeten getreden. Met een parkeergarage wordt ook de rode loper uitgelegd voor het autoverkeer. En 30.000 voertuigen produceren heel veel fijnstof, dat tast onze gezondheid aan en het wordt overal teruggevonden.

Wij vragen u dit plan te herzien met de grenzen van de aarde als referentiekader. Met de troostende gedachte dat *'er leven is na de groei'*. Overeenkomstig het boek van Paul Schenderling.

De klimaatcoalitie.