

Naam: Werkgroep Stop A4 BK

Adres:

E-mail: www.stop-a4bk.nl

Onderwerp reactie: te positieve houding ten aanzien van de A4 Zuid en uitgaan van onvolledige gegevens.

Onze reactie op het concept Regionaal Verkeers- en Vervoer Plan RVVP is:

In algemene zin is de toon ten aanzien van een eventuele aanleg van de A4 Zuid veel te positief. Hoewel er verkeerstechnisch mogelijk wat voordelen zijn te benoemen, wegen de nadelen vele malen zwaarder.

Hoewel de Hoeksche Waardse gemeenten niet gaan over de aanleg van de A4 Zuid, dient het RVVP zodanig te worden opgesteld dat hieruit niet de conclusie kan worden getrokken dat de Hoeksche Waard voor de aanleg van de weg is.

Nut en noodzaak zijn ook helemaal nog niet aan de orde. Zou de aanleg van de weg van eminent economisch belang zijn, dan had de A4 Zuid een veel hogere prioritering gekregen. Gezien de aanwezige alternatieven, waarbij zeker water en spoor genoemd moeten worden, kan sterk worden getwijfeld aan nut en noodzaak van de aanleg.

De aantasting van het Nationaal Landschap is een zeer zwaar wegende factor om de weg niet aan te leggen. Het landschap en het plaatselijke wegennet wordt ingrijpend doorsneden door de aanleg van de A4 Zuid. Met name Oud-Beijerland wordt opgesloten als een eiland op het eiland.

Duizenden scholieren moeten de weg op slechts enkele plaatsen passeren, wat grote drukte tot gevolg zal hebben.

De belofte van de Gemeenteraad van Oud-Beijerland dat we een eventuele A4 Zuid niet mogen zien, niet horen en niet ruiken, komt onvoldoende tot zijn recht in het concept RVVP. Het gemis aan groen in de naaste omgeving door de aanleg van de A4 Zuid heeft een desastreus gevolg voor het welbevinden en op de gezondheid van de bewoners.

Het onderzoek van Goudappel Coffeng, dat als basis dient voor het concept RVVP, is gebaseerd op een aantal aannames en onvolledige berekeningen.

In het kader van de Europese wetgeving moeten er geluidskaarten worden opgesteld voor alle grote lawaaimakers. Ook moeten er actieplannen worden opgesteld en moet het effect van mogelijke maatregelen worden voorspeld. Hiervoor is het programma Geonoise gebruikt. Hiermee kunnen schitterende grafische presentaties worden gegeven en kan precies worden berekend wat de effecten zijn van verdiepte ligging en gebruik van diverse soorten geluidsschermen.

Zienswijze op het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan 2013

Wat in het programma van Geonose niet is opgenomen is het effect van wind. Omdat er in de Hoeksche Waard een overheersende zuidwestelijke wind heerst, zijn de berekeningen volstrekt onbetrouwbaar, voor de gebieden die oostelijk aan de A4 Zuid gelegen zijn, met name Oud-Beijerland en omgeving.

Ook dit is niet in het concept RVVP meegenomen.

Alle bewoners in een groot deel van de noord-west hoek van de Hoeksche Waard, maar met name de bewoners van Zoomwijck en Zuidwijk in Oud-Beijerland, zullen derhalve de gevolgen ondervinden van geluidsoverlast, gevaarlijke stoffen en fijnstof.

Voor de gezondheidsaspecten kan worden verwezen naar de studie van KPMG: "Groen gezond en productief".

Tevens wordt verwezen naar het artikel in het AD van 28-02-2013: "Vervuiling trucks kost zorg 1,7 miljard".

Zeker wanneer de Hoeksche Waard, en met name Oud-Beijerland, een aansluiting wil op de A4 Zuid worden bovenstaande problemen nog versterkt en dat resulteert in een onaanvaardbare verkeerstoename, van en naar deze aansluiting met extra negatieve effecten voor de gezondheid en het welbevinden van de bewoners.

Reeds 20.000 bewoners van de Hoeksche Waard zijn het met ons eens.

De gezondheidskosten dienen eerst in kaart te worden gebracht, alvorens ook maar een letter over een mogelijke aanleg in het RVVP wordt opgenomen.

Ook op het gebied van recreatie is de aanleg van een A4 Zuid funest, zeker voor de hoek Oud-Beijerland – Heinenoord. Landschapsarchitect en bijzonder hoogleraar woningbouw Adriaan Geuze gaf eind februari aan een groep Hoeksche ondernemers de boodschap mee de kansen voor recreatie te benutten. Zie ook het krantenartikel in het AD van 1-3-2013 met zijn boodschap: "De Hoeksche Waard is krankzinnig mooi, houd dat zo".

De Hoeksche Waard als "Groene long" voor een overvol Rijnmond biedt kansen voor toerisme en middenstand.

Meer in detail (de onderstaande alinea en blz. notaties komen uit het RVVP):

In 1.1, blz. 8 staat als doelstelling dat de unieke elementen in de Hoeksche Waard, de zogenaamde kernkwaliteiten, behouden moeten blijven. Dit kunnen we alleen maar onderschrijven.

Dit staat echter in schril contrast met de verdere opmerkingen in het concept RVVP ten aanzien van een mogelijke aanleg van de A4 Zuid, die te optimistisch van toon is. Dit wekt de indruk dat de gemeenten in de Hoeksche Waard, positief staan tegenover de aanleg, mits de Hoeksche Waard er wat aan heeft.

In 1.2, blz 9. De provincie staat voor een bereikbaar Zuid-Holland. Tegelijk staat de provincie voor een beter milieu, voor veiligheid en voor stedelijke en landelijke kwaliteit. Een sterke

Zienswijze op het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan 2013

groei van de mobiliteit (meer asfalt trekt meer verkeer aan) staat daarmee op gespannen voet.

In 1.3, blz 11. Ook is er eventueel sprake van aanleg van de A4 Zuid, die zodanig vormgegeven zal moeten worden dat deze ook voordeel oplevert voor de Hoeksche Waard. Op verkeers-technisch gebied is er mogelijk een beperkt voordeel te noemen. Het uitgangspunt is echter onjuist. Het uitgangspunt is niet aanleggen of op z'n minst, niet horen, niet zien en niet ruiken.

A.3, blz. 19. Het tolvrij maken van de Kiltunnel kan een belangrijke bijdrage leveren aan de wenselijkheid van goede verbindingen.

Gezien de onzekere factoren zijn verkeersscenario's ten aanzien van een mogelijk aanleg van de A4 Zuid niet te geven. Deze zouden daarom ook niet in het RVVP dienen te worden opgenomen. Dat de Hoeksche Waard in de basis iets aan die verbinding moet hebben, is misplaatst, omdat de nadelen vele malen groter zijn dan het mogelijke verkeerstechnische voordeel.

Blz. 26. De milieukwaliteit en daar mee de leefbaarheid komt ernstig in gevaar door de aanleg van de A4 Zuid. Door de overheersende zuidwestelijke wind beweegt de uitstoot van stikstofdioxide en het fijnstof zich naar de dorpen ten oosten van de A4 Zuid. Wanneer er sprake is van een tunnelmond zullen door de concentratie de gevolgen in bepaalde gebieden nog ernstiger zijn.

Voor het geluid geldt min of meer dezelfde redenering. Zij het dat is aangetoond dat een verdiepte ligging of geluidswal weliswaar het volume reduceert, maar dat het geluid in de lage frequenties daar minder door wordt tegengehouden, maar dat dit geluid juist als overlast wordt ervaren.

B.1, blz. 30. De A29 en de A4 Zuid worden getypeerd als stroomweg met een omvangrijke doorgaande verkeersrelatie. ECORYS heeft in een Kosten-batenanalyse A4 BK van januari 2008 berekend dat op de A4 Zuid (zonder tol) 84.000 verkeersbewegingen te verwachten zijn, waaronder 20.000 vrachtauto's. Dit zal gezien de aanleg van de 2^e Maasvlakte en het inmiddels gegroeide autoverkeer thans veel meer zijn.

Gezien het feit dat ook gevaarlijke stoffen over de A4 Zuid zullen worden vervoerd heeft dat niets meer met "duurzaam" en "veilig" te maken.

Blz. 33. Wordt de A4-Zuid niet gerealiseerd, dan ontstaan er geen bijkomende voor- of nadelen voor de Hoeksche Waard, maar blijft de huidige wegenstructuur gehandhaafd.

Hier hoort bij te staan dat het om een verkeerstechnische invulling gaat. Het niet aanleggen heeft bijna alleen maar voordelen voor de Hoeksche Waard.

Blz. 34. Een mogelijke aansluiting op de A4 Zuid bij Oud-Beijerland vormt voor de bereikbaarheid van de Hoeksche Waard een beperkt voordeel, maar tegen deze beperkte lusten staan onnoemelijk veel lasten. De A4 Zuid heeft vooral een functie voor het doorgaande verkeer.

Zienswijze op het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan 2013

Blz. 35. De kop van deze pagina suggereert dat de Hoeksche Waard voor de aanleg van de A4 Zuid is. Het pad effenen voor een aanleg van een A4 Zuid hoort niet in een RVVP. Naast verkeerstechnische voordelen worden ook de nadelen genoemd, met als slotopmerking dat een goede inpassing heel belangrijk is. Dit is een loze kreet die niet realiseerbaar is.

Een brug over het Spui levert aan de westzijde van Oud-Beijerland forse leefbaarheidsproblemen op, met name in Zoomwijck en Zuidwijk. Het voordeel voor het landschap ten zuiden van Oud-Beijerland is niet onderbouwd.

Bij de afweging aansluiting Hoeksche Waard is het een afweging tussen heel belastend en iets minder belastend, maar belastend blijft het en dat komt niet goed uit de verf.

Blz. 43. Het aanleggen van recreatieve fietsroutes kan alleen maar worden onderschreven. Een aanleg van een A4 Zuid zal niet bijdragen aan deze doelstelling en daarover is geen opmerking, laat staan conclusie, opgenomen.

Blz 51. Bij de aanleg van de A4 Zuid kan gekozen worden voor een weg in de categorie A voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Gezien de gesitueerde ligging van de A4 Zuid levert dit extra veiligheidsrisico op voor Oud-Beijerland, en met name Zoomwijck en Zuidwijk. Tevens liggen in dit gebied ook twee grote scholengemeenschappen en een centrum voor bejaardenvoorzieningen, waar ook de milieuaspecten al een belangrijke rol spelen.

Blz 53. Bij grootschalige ontwikkelingen dient te allen tijde getoetst te worden of de luchtkwaliteitsnormen lokaal daadwerkelijk niet worden overschreden. Het heeft dus geen zin een eventuele aanleg van de A4 Zuid in het RVVP op te nemen, omdat eerst bij een concrete planontwikkeling pas een daadwerkelijke toets kan plaatsvinden, zeker gezien de nieuwe Europese regelgeving.

Blz 55. Over lawaai veroorzaakt door wegverkeer is al in onze zienswijze het nodige geschreven. Met name het lawaai van een continue verkeersstroom, waarbij de tonen in de lage frequenties als heel hinderlijk worden ervaren, schaden de gezondheid en het welbevinden van grote delen van de bevolking in het noordwesten van de Hoeksche Waard. Van verstillen is in dat geval al helemaal geen sprake.

Conclusie:

We roepen dan ook op de verwijzingen naar een mogelijke aanleg van de A4 Zuid niet in het RVVP op te nemen, of op z'n minst de zeer negatieve gevolgen voor het Nationaal Landschap, op te nemen in het RVVP, waarbij het uitgangspunt moet blijven, niet horen, niet zien en niet ruiken.

Werkgroep Stop A4 Zuid

Zienswijze op het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan 2013

Bovenstaande zienswijze wordt ondersteund door de Stichting BHWP, Groen Links Hoeksche Waard en SP Hoeksche Waard.

Aan : info@sohw.org

CC aan: Redactie AD, Redactie Het Kompas, en Redactie Dichtbij.