



Wergroep Stop-A4BK

p/a Roerdompweg 61
3263 AJ Oud-Beijerland
email info@stop-a4bk.nl
site www.stop-a4bk.nl
bank 128184450

Opmerkingen m.b.t. rapportage Kosten-batenanalyse A4 Benelux – Klaaswaal en het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan.

Hoewel niet aangegeven, lijkt de rapportage van PMZ uit te gaan van een A4BK (zonder tol) met brug en op maaiveldniveau met viaducten. PMZ heeft mondeling aangegeven dat het uitgangspunt echter een tunnel - tunnel versie betreft met een verdiepte ligging. Het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan laat dit in het midden.

1. Opvallend in de samenvatting zijn de volgende opmerkingen:

- Kostenramingen kennen nog een relatief grote onzekerheidsfactor;
- Nieuwe wegverbinding zal nieuw verkeer aantrekken (latente vraag);
- In de analyse zijn de effecten op natuur en landschap niet meegenomen;
- Het effect op de bewoners wordt zelfs niet genoemd, laat staan meegewogen;
- Tolheffing heeft een negatieve invloed op de reistijd;
- Tolheffing heeft ook een negatief effect op luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid;
- Er is geen politiek en maatschappelijk draagvlak voor tolheffing op het totale wegennet in de corridor, waardoor het onontkoombaar is dat ook vormen van publieke bekostiging moeten worden gevonden voor de aanleg en exploitatie van de A4BK.

Tevens kunnen de volgende factoren worden genoemd die niet in de rapportage zijn opgenomen en die eveneens in meer of mindere mate kostenverhogend zijn.

1. Het aanleggen van tunnels, verdiepte ligging of geluidswallen;
2. Het aanleggen van een aansluiting voor Oud-Beijerland;
3. De noodzakelijke verbreding van de Haringvlietbrug van 2*2 naar 2*3, in verband met de te verwachten verkeerstoename ten zuiden van Klaaswaal;
4. De te verwachten lagere opbrengsten Onroerende Zaakbelasting;
5. De Gemeente Oud-Beijerland zal dienen over te gaan tot het op (laten) stellen van een Veiligheidsplan, i.v.m calamiteiten op de A4BK;
6. De hogere kosten inzake de volksgezondheid. Zie 3.

Ad 1: Een tunnel die voldoet aan de eisen voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt aanzienlijk duurder dan in de Kosten-batenanalyse becijferde kosten.

Ad 2: PMZ gaat hier vooralsnog niet van uit. Een snelle verbinding Corridor Rotterdam – Antwerpen is hoofddoelstelling.

Ad 3: In de brief van 29 februari 2008 van PMZ “Op weg naar Bestuurlijk Convenant” schrijft PMZ dat er vanuit wordt gegaan dat voldoende capaciteit wordt gerealiseerd, met name de aanpassing van de Haringvlietbrug.

Ad4: Een recente uitspraak heeft klager in het gelijk gesteld ten aanzien van een lagere waarde in het economisch verkeer van zijn woning, na aanleg van een snelweg.

2. Bijkomende negatieve effecten.

Aan veel zaken wordt voorbijgegaan en dat zijn niet de minste.

Negatieve effecten zijn te verwachten op de volgende punten:

- Oud-Beijerland komt in een geïsoleerde positie te liggen tussen de A4BK en de A29, die slechts zeer ten dele kan worden doorbroken door viaducten of onderdoorgangen, **als eiland op een eiland**;
- Een afslag Oud-Beijerland in de A4BK leidt tevens tot heel veel meer verkeer op de N217 van en naar Oud-Beijerland (verdubbeling tot verdrievoudiging), maar vooral meer verkeer op de Groeneweg (+33%), Langeweg (+30%), Ruisscheweg (+20%) en met name de Randweg (+50%);
- Een gecombineerde aansluiting (tunnel en brug over het Spui) zorgt voor een nog forsere toename van het verkeer in het westen van Oud-Beijerland;
- Oud-Beijerland en omgeving zal niet profiteren van meer wandel- en fietstoerisme en kan zich niet verkopen als **Groene Long** van de Randstad, met alle gevolgen voor de middenstand van dien;
- Met grote waarschijnlijkheid zijn grote negatieve effecten te verwachten voor de natuur, landschap en de bewoners (zie blz. 21 van de rapportage);
- De Kiltunnel zal minder verkeer te verwerken krijgen, waardoor de bijdrage van de Gemeenten zal stijgen;
- In geval van tol zullen aanvullende middelen noodzakelijk zijn om de tarieven niet te hoog te laten worden met een eventuele bijdrage uit de pot voor gebiedsontwikkeling;
- Als tolheffing alleen op de A4BK wordt overwogen zal het marktrisico bij de overheid worden geplaatst, waarbij ook Oud-Beijerland niet buiten schot zal blijven;
- Het tracé voert over twee broedplaatsen van de Steenuil en een vermoedelijke broedbiotoop van de Ransuil, beide beschermde kwetsbare soorten van de Rode Lijst. In principe zijn handelingen met een mogelijk schadelijk effect voor in het wild levende planten en dieren verboden, ingevolge de Flora- en Faunawet en Europese natuurwetgeving (Natura 2000).

Opgemerkt wordt nog dat in de analyse per saldo een opbrengst is meegenomen in verband met de lagere mobiliteit (kortere route). Deze lagere mobiliteit is echter te verwachten op de A15 en A29, waarbij de A15 niet vlak langs woongebieden gelegen is. De hogere geluidsoverlast is echter te verwachten in de zeer dichte conglomeraties van Hoogvliet Spijkenisse en Oud-Beijerland.

Tevens is nog geen onderzoek gedaan naar de Dammenweg (die er voor een groot deel al ligt) en de Welplaatvariant. Zeker wanneer de Blankenburgtunnel wordt aangelegd dient deze variant in de afwegingen te worden meegenomen.

Onderdeel van de A4 corridor Rotterdam – Antwerpen is de aanleg van de A4-Zuid mits een sluitende bekostiging kan worden geregeld. Onderdeel van de PMZ aanpak is de verbetering van de verbonden leefomgeving, met name gerelateerd aan de nieuwbouw, op basis van plannen /projecten die door de regionale partijen worden aangedragen. Welke dat zijn is niet aangegeven. Hiervoor wordt een apart budget beschikbaar gesteld, mogelijkterwijs in de vorm van een regiofonds. Men laat in het midden of deze bijdrage ook door de private partij wordt opgebracht. Het bovenregionaal bedrijventerrein gaat inmiddels echter niet door.

In een artikel in het AD van 27 maart 2008 stelt het PMZ (Project Mainportcorridor Zuid) bij monde van directeur Huub van Zwam dat met de aanleg van de A4BK niet alleen de doorstroming van Rotterdam naar Antwerpen zal verbeteren, maar dat tevens de omgeving van de elf km lange autoverbinding moet worden opgeknapt. Bij de brug over het Spui zou natuurontwikkeling kunnen komen met een zoetwatergetijdengebied, met de A4BK als dijk als primaire waterkering.

Een misplaatst charmeoffensief wat het publicitair heel leuk doet en meewerkt aan het bewerken van de publieke opinie.

Inmiddels is in augustus 2008 door de minister erkenning gekomen dat een snelwegpanorama Hoekse Waard langs de A29 belangrijk is en in stand dient te worden gehouden. Een nieuwe snelweg en aansluiting op de A29 zal daaraan in belangrijke mate afbreuk aan doen.

Het huidige milieubeleid is er op gericht de economische groei en de milieubelasting te ontkoppelen. De resultante van de berekeningen hierop wordt milieu-intensiteit genoemd. Dit zijn echter slechts indicatoren over de economische groei in samenhang met de milieudruk.

3. Volksgezondheid.

Schone lucht is een recht. Fijn stof is een vorm van luchtvervuiling met verschillende chemische samenstelling. De Wereldgezondheidsorganisatie stelt dat door luchtvervuiling mensen tien maanden korter leven door fijn stof. Andere bronnen spreken van een jaar of meerder jaren korter leven. In Nederland gaat het jaarlijks om enige duizenden mensen.

Vooraf bij chronische blootstelling is de morbiditeit hoog. Bij mensen met luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten verergert chronische blootstelling hun symptomen en het belemmert de ontwikkeling van de longen bij kinderen. In Rijnmond is naar schatting 5% van de ziektelast en het gezondheidsverlies bij de bevolking toe te schrijven aan milieufactoren. Bij de belangrijkste oorzaken worden buitenlucht met fijn stof en ernstige geluidshinder genoemd.

Gezien de overheersend zuidwestelijke winden in Nederland A4BK zal heel Oud-Beijerland met een forse chronische blootstelling aan fijn stof te maken krijgen. Wanneer sprake is van overkapping of een tunnel, zullen hoge concentraties vervuilde lucht vrij komen bij de uitgang van de tunnel. Hierdoor worden grenswaarden ruim overschreden en zijn nog geen goede oplossingen ontwikkeld.

Door blootstelling aan fijn stof worden veel mensen ziek of worden hun symptomen verergerd.

En dan te bedenken dat er op korte afstand van de A4BK twee grote scholengemeenschappen voor het voortgezet onderwijs zijn gevestigd, met tientallen leerkrachten en enige duizenden leerlingen, die dagelijks zullen worden blootgesteld aan te hoge concentraties.

Bovendien zijn wekelijks vele honderden sporters actief op de sportvelden van de Kickershoek, die ook de gevolgen van de A4BK zullen ondervinden, waarbij door een verhoogde inspanning nog sneller klachten zullen optreden.

Ook de Volkstuinvereniging zal met de gevolgen te maken krijgen, naast de schadelijke stoffen zal de geluidsoverlast een grote rol spelen.

Fijn stof

In Europa is eind 2007 overeenstemming bereikt voor zeer fijn stof (PM_{2.5}), welke alleen het kleinere deel van het fijn stof omvat, en deze is juist de fractie die verantwoordelijk is voor de gezondheidsschade. Hierbij worden natuurlijke bronnen buiten beschouwing gelaten. De streefwaarde voor 2020 is 20µg/m³. Bovendien moet in 2020 de achtergrondconcentratie van zeer fijn stof, ten opzichte van 2010, met 15% zijn gereduceerd. Deze eisen moeten te zijner tijd ook in de Nederlandse Wet luchtkwaliteit worden opgenomen.

Nederland heeft echter gepleit voor meer flexibiliteit voor het halen van de grenswaarden.

Op 15 november is de nieuwe regelgeving voor luchtkwaliteit in werking getreden, opgenomen in de Wet milieubeheer.

Bedacht moet worden dat de huidige grenswaarde van 40µg/m³ op veel plaatsen niet gehaald wordt.

Om te voorkomen dat bouwprojecten niet doorgaan of grote vertraging ondervinden, heeft minister Eurlings de commissie Elverding benoemd. Deze commissie kreeg in september 2007 de opdracht te onderzoeken hoe de procedures te vereenvoudigen zijn en of het mogelijk is bouwprojecten en luchtkwaliteit te ontkoppelen.

Daarnaast bereidt VROM een AMvB over gevoelige bestemmingen voor. Hierin komt te staan dat gevoelige bestemmingen, zoals scholen en bejaarden- verzorgings en verpleeghuizen niet te dicht bij wegen mogen worden gebouwd.

Hoe zit het met een weg die dicht bij gevoelige bestemmingen moet worden aangelegd?

Het Astmafonds heeft onderzoek laten doen naar fijn stof.

De eenheid DALY (disability-adjusted lost years) meet zowel de mortaliteit als de morbiditeit. Voor chronische blootstelling aan fijn stof is het aantal DALY's in Nederland aanzienlijk: tussen de 7.000 en 13.000 per miljoen inwoners. Dat is ruwweg 5% van de totale ziektelast in Nederland.

Het Astmafonds heeft een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) laten uitvoeren die, op basis van de DALY's liet zien dat de maatschappelijke kosten van fijn stof door gezondheidsschade tussen de € 4 en € 40 miljard per jaar bedragen.

Studies wijzen uit dat er geen veilige ondergrens is bij blootstelling aan fijn stof.

De aanleg van de A4BK betekent een tijdbom voor de volksgezondheid.

Geluidsoverlast

Het wegverkeer is een diffuse bron van verontreiniging.

Naast fijn stof speelt, met de overheersende zuidwestelijk winden, ook de geluidsoverlast een grote rol die ook op het welbevinden en de gezondheid van de mensen een grote rol speelt.

In Nederland is de Wet geluidshinder (WGH) de belangrijkste wet op het gebied van geluid. De WGH bevat een systeem van regels om geluidshinder te bestrijden en burgers in hun woonomgeving te beschermen. De regels zijn bedoeld om de negatieve gezondheidseffecten door geluidshinder zoveel mogelijk te voorkomen of te verminderen. De WGH en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen bevatten normen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting aan onder meer wegverkeer.

De WGH is op 1 januari 2007 gewijzigd. De belangrijkste wijziging betreft de decentralisatie van de bevoegdheid tot vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting naar het College van Burgemeester en wethouders. Gemeenten moeten nu zelf hogere waarden besluiten vaststellen en motiveren.

Het gevaar is niet denkbeeldig dat de normen worden verhoogd als de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden.

Wergroep Stop-A4BK

Oplossingen van een te hoge geluidshinder worden onder andere gezocht in geluidsschermen. Een hoge geluidswal of verzonken ligging zal wel een deel van het lawaai tegen houden, maar niet de lage tonen (laagfrequent geluid met een lange golflengte). Altijd een laag dof lawaai zal het lot zijn voor alle bewoners van Oud-Beijerland, omdat dit geluid ook nog ver draagt en vooral op de stillere (nachtelijke) momenten duidelijk hoorbaar zijn, waarbij de overheersende zuidwestelijke wind een extra belasting betekenen. Banden vormen de belangrijkste dominante geluidsbron vanaf snelheden vanaf 30-40 kilometer per uur!

Met de andere emissies die met de komst van de A4BK nog een rol spelen zal dit tot behoorlijk hogere ziektekosten leiden en verzuim voor het bedrijfsleven in Oud-Beijerland.

Indien er onder het Spui sprake is van een tunnel, zal de emissie van alle gevaarlijke stoffen aan het eind van de tunnel bij Oud-Beijerland in zeer hoge concentraties vrij komen. Met de overheersende zuidwestelijke winden wordt daarmee het gezondheidsrisico voor de bewoners van Oud-Beijerland en Heinoord nog hoger.

Bronnen: GGD Rotterdam en Luchtkwaliteit in Nederland (2005) i.o.v. Astma Fonds

4. Duurzaamheid.

Onze wereld is gebaseerd op kapitalisme: genoeg is te weinig en te veel is nooit genoeg. Onze welvaart is te snel gegroeid en er treed overdaad op.

Duurzaamheid heeft echter de toekomst.

Beleidsmakers raken hiervan steeds meer doordrongen. De overgang van wegwerpmoedernatuur naar een duurzame samenleving gebeurt niet van vandaag op morgen. Aan het bewustwordingsproces wordt ook in de Hoeksche Waard de nodige aandacht besteed. De gemeenten in de Hoeksche Waard, ook vertegenwoordigd in de Commissie Hoeksche Waard, samen met het Hoeschewaards Landschap, zien de noodzaak tot ontwikkeling van een toekomstbestendige wereld.

Zeker een Nationaal Landschap dient een hoge mate van milieubewustheid uit te stralen.

Bij alle ontwikkelingen in de Hoeksche Waard, of het nu gaat om een regionaal bedrijventerrein of de bouw van woningen, dient duurzaamheid voorop te staan.

Maar duurzaam denken gaat verder. In plaats van het aanleggen van nieuwe wegen, kan ook het terugdringen van de hoeveelheid (vracht)verkeer een optie zijn.

Wie de aarde niet wil uitputten, zal bereid moeten zijn om naar alternatieven te zoeken.

De aanleg van een snelweg met sterke toename van het (vracht)verkeer en het verbruik van fossiele brandstoffen, met als gevolg een hoge kooldioxide-uitstoot, alsmede hoge concentraties van fijnstof, past totaal niet in het streven van de beleidsmakers in de Hoeksche Waard naar duurzaamheid.

5. Resumé

De aanleg en exploitatie door private partijen van een A4BK met tolheffing kan niet tot een sluitende business case komen als op het omliggende hoofdwegenet, inclusief A16 en A29, geen tol wordt geheven. Om deze reden is het Project Mainportcorridor Zuid (PMZ) eind 2008 opgeheven en zijn de voorverkenningen (inclusief concept convenant) overgegaan naar het project "Randstad Urgent". Deze studie dient in het najaar van 2009 te zijn afgerond.

Een aanleg van de A4BK betekent een tijdbom voor de gezondheid van bewoners van Oud-Beijerland, de leerlingen van de scholengemeenschappen en de bejaarden- en verzorgingstehuizen.

De Gemeenteraad van Oud-Beijerland stelt dat ze de A4BK niet willen zien, horen en ruiken. In het concept convenant wordt op geen enkele wijze invulling gegeven aan de eisen van de Gemeenteraad van Oud-Beijerland.

De vraag naar een gezonde leefomgeving neemt echter in hoge mate toe. Ook het streven naar duurzaamheid dient geen loze kreet te blijven.

Diverse belangengroepen en maatschappelijke organisaties hebben wijzigingsvoorstellen ingediend met betrekking tot de Structuurvisie, met name ook ten aanzien van tekst inzake de snelweg.

Om nog geloofwaardig te kunnen functioneren kan het niet anders dan dat de Gemeenten in de Hoeksche Waard (ook middels de Commissie Hoeksche Waard) duidelijk stelling neemt tegen de aanleg van de snelweg in de Hoeksche Waard.

Luchtkwaliteit vroeger en nu

Bijlage

Sinds de jaren zestig zijn drastische maatregelen genomen om de uitstoot van vervuilende stoffen te verminderen. Er is veel bereikt. De luchtkwaliteit in Rijnmond is tegenwoordig een stuk beter dan twintig of dertig jaar geleden. Er zijn grote successen geboekt bij het verbeteren van de luchtkwaliteit, bijvoorbeeld met het terugdringen van de concentraties zwaveldioxide en lood. Maar nog steeds zijn er van sommige stoffen te hoge concentraties in de lucht. Van deze stoffen staat met name fijn stof momenteel erg in de belangstelling. Dat komt doordat sinds 1 januari 2005 in heel Europa eisen gelden voor de concentratie van fijn stof in de buitenlucht. Deze eisen vertalen zich in grenswaarden. Op een aantal plaatsen in Nederland ligt de concentratie van fijn stof hoger dan de vastgestelde grenswaarden. Dat is vooral het geval langs snelwegen en drukke stadswegen.

Fijn stof is de grootste boosdoener

Wat maakt fijn stof nou zo schadelijk? De naam fijn stof zegt het eigenlijk al: het gaat om erg fijne stofdeeltjes die je niet ruikt of ziet, maar wel inademt. Vooral de heel kleine fijn stof deeltjes kunnen erg diep het lichaam binnendringen, via de longen tot in de bloedbaan, en daar schade aanrichten. Ten tweede veroorzaakt fijn stof ook bij concentraties onder de wettelijke grenswaarden gezondheidseffecten. Tot slot is pas de laatste jaren bekend dat gezondheidseffecten niet alleen ontstaan na inademen van tijdelijk verhoogde concentraties fijn stof, maar ook na jarenlang wonen op een plek met lagere (gemiddelde) waarden. Aanvankelijk werd gedacht dat alleen kwetsbare mensen, zoals zieken, kinderen of ouderen klachten door inademen van fijn stof zouden hebben. Dat blijkt niet zo te zijn: ook gezonde mensen kunnen een aantal levensjaren verliezen door sterfte aan een hartziekte of longkanker.

Effecten in Rijnmond en in heel Nederland

In Rijnmond	In Nederland	Aantal personen
1.450	18.000	die <u>enkele jaren</u> (tot 10 jaar) eerder overlijden
300	3.000	die <u>enkele maanden</u> eerder overlijden
400	3.000	die in het ziekenhuis worden opgenomen
1000-en	10.000-en	met verergerde luchtwegklachten en klachten m.b.t. hartvaatziekten
10.000-en	100.000-en	met verminderde longfunctie

Meer risico langs drukke wegen

Vooral fijn stof in uitlaatgassen van verbrandingsmotoren is schadelijk. Uit onderzoek blijkt dat mensen die vlakbij een snelweg (minder dan 100 meter afstand) of een drukke stadsweg (minder dan 50 meter afstand) wonen een grotere kans hebben om te sterven aan een long- of hartziekte. Ook luchtwegklachten komen vaker voor bij bewoners langs drukke wegen. Het is niet te zeggen voor welke personen dit geldt. Onderzoek gaat uit van algemene kansen, en die zijn niet zomaar van toepassing op ieder individu. Zelfs bij mensen die gevoelig zijn voor luchtverontreiniging, - long- of hartpatiënten, mensen onder de 18 jaar of boven de 65 jaar - is het niet zeker dat zij klachten zullen krijgen; wel is de kans op klachten groter.

Welke effecten kunnen na langere tijd optreden?

Het langdurig inademen van relatief lagere concentraties luchtverontreinigende stoffen kan leiden tot chronische gezondheidseffecten. Ze treden pas op na een jarenlange blootstelling en zijn vaak blijvend. Er is geen herstelperiode, omdat de blootstelling constant plaatsvindt.

Na langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging kunnen luchtwegklachten (bijvoorbeeld heviger astmatische reacties) en klachten die te maken hebben met hart- en vaatziekten verergeren. Het is niet helemaal zeker of mensen ziek kunnen worden van het inademen van luchtverontreiniging, maar het is wel duidelijk dat mensen die al ziek zijn meer klachten kunnen krijgen. Door deze verergering van de ziekte kunnen patiënten eerder overlijden dan het geval zou zijn geweest zonder blootstelling aan luchtverontreiniging. Over de vraag 'hoeveel eerder' is nog discussie. Recente schattingen komen uit op 10 jaar.

Bron: GGD Rotterdam