



Stichting BHWP
p.a. Lange Hille 2
3261 TL Oud-Beijerland

Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard
Postbus 7059
3286 ZH Klaaswaal

Oud-Beijerland, 18 maart 2013

Betreft: zienswijze Regionaal Verkeers- en Vervoersplan concept 1.1 d.d. 26-10-2012

Geacht heer/mevrouw,

Wij vinden het een goed idee om bestaande knelpunten in de Hoeksche Waard aan te passen. Over het algemeen zijn wij echter van mening dat het rapport vrij oppervlakkig is. De genoemde punten zijn vaak niet onderbouwd. Daarbij vestigt het rapport de indruk de A4-Zuid te promoten en nauwelijks in te gaan op de nadelen van de aanleg van deze weg. Tijdens de inloopavond op 26 februari 2013 werd dit door verschillende vertegenwoordigers ontkend. Wij verzoeken u daarom ook om tekstueel het plan aan te passen om blijk van promotie te voorkomen. De A4-Zuid wordt in dit rapport op diverse pagina's genoemd. Wij zullen onze mening over deze weg aan het einde van onze zienswijze als één geheel geven.

Een ander algemeen commentaar op het plan is dat het ontbreken van het wel aangekondigde 'Deel C', met een overzicht van concrete maatregelen, een ernstige tekortkoming is. Nu geen (voldoende) concrete maatregelen in het plan zijn opgenomen is onduidelijk wat de kosten van het plan zullen zijn en in hoeverre het uitvoerbaar is. Ook is door het ontbreken van deze maatregelen niet vast te stellen of het plan een kader vormt voor projecten waarvoor een milieueffectrapportage moet worden opgesteld. Indien dat het geval is had bij de totstandkoming van het RVVP een strategische milieubeoordeling moeten worden opgesteld.

Verder bevat het plan in ieder geval een aantal maatregelen die samenhangen met het aanleggen van een gedeelte van de A4 door de Hoeksche Waard, Daarom dient op zijn minst beschouwd te worden hoe deze maatregelen zich verhouden tot dit project en of deze onderdeel dienen uit te maken van een nog op te stellen milieueffectrapportage voor het gedeelte van de A4 dat door de Hoeksche Waard zou gaan lopen.

Deel A Beleid en inventarisatie

De BHWP (stichting tot Behoud van de Hoeksche Waard als Polderlandschap) bestaat uit inwoners van de Hoeksche Waard die verontrust zijn over de aanleg van de A4-zuid en andere plannen die het polderlandschap, het milieu en de gezondheid aantasten.

A.1 Beleid

Op pagina 11 staat: "De inrichting van de wegen op de eilanden is op onderdelen verschillend. Deze verschillen zijn soms te rechtvaardigen door specifieke omstandigheden. Daarbij zijn grenzen opgezocht van wat mogelijk was binnen de richtlijnen van Duurzaam Veilig." Wat betreft Zwartsluisje en de Sluisjesdijk zijn de opgezochte grenzen in geen enkel opzicht te rechtvaardigen.

Wij stellen dan ook voor dat u in deel A, hoofdstuk 3 aan dit probleem aandacht besteedt en bij het oplossen van de knelpunten in deel B maatregelen opneemt die deze dijken weer echt veilig maken.

Pagina 12, Hier staat: "Aan de verkeersveiligheid voor de fietser wordt speciale aandacht besteed". Op meerdere doorgaande wegen wordt er pas aandacht aan de fietser gegeven als het belang van (vracht)verkeer niet geschaad wordt. Wat is die speciale aandacht dan waard? Ook hier zien wij in deel B graag een zodanige oplossing voor de knelpunten dat de veiligheid van de fietser niet geschaad wordt.

A.2, Mobiliteit

Pagina 17. "Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (2011) heeft vijf sociaal maatschappelijke trends gesignaleerd in het verkeer en vervoer in Nederland. Drie van deze trends hebben betekenis voor de Hoeksche Waard:"

Wij hebben moeite met deze trends en zijn van mening dat het beter is om niet aan de verwachtingen van de weggebruikers te voldoen omdat daarmee de verwachtingen alleen maar naar boven bijgesteld zullen worden. O.i. is het beter om te streven naar een mentaliteitsverandering en deze te bevorderen door sturing op inrichting van wegen, verkeersstromen en openbaar vervoer?

A.3. Bestaande situatie en knelpunten

Pagina 17. N217 zie pagina 37.

Pagina 23: Aan het 'Onderzoek bedrijvennummeringssysteem' dat genoemd wordt kleven belangrijke onduidelijkheden: onduidelijk is wie dit gemaakt heeft. Andere onduidelijkheden zijn: In wiens opdracht is het opgesteld? Wat is de betekenis van dit onderzoek? Welke waarde wordt daaraan in het plan toegekend? Is er onderliggend onderzoek of bestaan de resultaten alleen uit het document dat bij de bijlagen gevoegd is? Zie ook het commentaar naar aanleiding van pagina 51.

Pagina 24: Op dit moment is er een onderzoek gaande naar de locaties voor Agro-clusters in de Hoeksche Waard. Wij zijn van mening dat deze agroclusters het beste op het RBT geplaatst kunnen worden, dus dicht bij de A29.

Deel B: Analyse & maatregelen

B.1 Weginfrastructuur

Pagina 37:

Capaciteit van de N217. "Het regionaal bedrijventerrein (RBT) creëert een hogere verkeersdruk op de N217" Tot nu toe is er nog geen bedrijf op het RBT gevestigd. Als dat niet verandert is het de vraag of maatregelen nodig zijn. Ons inziens dient het in gebruik nemen van het RBT verre de voorkeur boven uitbreiding van lokale bedrijventerreinen en het aanleggen van agroclusters. Het RBT is gunstig gelegen t.o.v. de A 29 en veroorzaakt daardoor minder aantasting van landschap, natuur en milieu dan meerdere lokale bedrijventerreinen. Zie ook pagina 51

Tolheffing Kiltunnel. Welke onderzoeken/rapporten staven de hier vermelde conclusies. Er was ons een lijst met onderzoeken beloofd, ook over de varianten voor de A4 zuid maar deze lijst is niet ontvangen.

B.2 Langzaam verkeer & recreatie

Pagina 40, figuur B.13 Hierin missen wij de route richting Klaaswaal vanuit Korendijk. De VMBO leerlingen uit Korendijk gaan veelal in Klaaswaal naar school. Bij een gedeelte van deze route ontbreekt een separaat fietspad!

De BHWP (stichting tot Behoud van de Hoeksche Waard als Polderlandschap) bestaat uit inwoners van de Hoeksche Waard die verontrust zijn over de aanleg van de A4-zuid en andere plannen die het polderlandschap, het milieu en de gezondheid aantasten.

Pagina 42: De situatie op onder meer de Sluisjesdijk wordt behandeld en besproken wordt waar aanvullende maatregelen nodig zijn. Die zouden nog concreet worden uitgewerkt in deel C, maar dat is niet beschikbaar gesteld. Voor een goede beoordeling is het belangrijk om hier meer van af te weten.

Pagina 44: Een overzicht van alle fietsprojecten is opgenomen in het uitvoeringsprogramma bij dit rapport. Dat kunnen wij niet terugvinden.

B.3 Openbaar vervoer & ketenmobiliteit

Pagina 47, Hier wordt de suggestie voor een fastfood restaurant gedaan. Wij vinden zo'n restaurant niet in de Hoeksche Waard passen en zien liever een biologisch restaurant met streekelijke producten. Daarnaast lijkt het ons nuttig om een matrixbord bij de afrit te plaatsen waarop verkeer naar Tiengemeten kan zien waar men moet parkeren en of er bij Nieuwendijk nog plaats is. Zoals nu bij de Heinenoordtunnel staat voor de PenR van Rotterdam.

Pagina 48, Wij pleiten voor grotere carpoolplaatsen bij de afritten en OV stations van de A29, denk hierbij ook aan veilige plekken met video controle. Sneldiensten vanuit Korendijk rijden via meerdere haltes in Oud-Beijerland. Waarom geen rechtstreekse verbindingen? Dit kost de reizigers naast extra tijd ook extra geld gezien het betalen per kilometer.

B.4 Goederenvervoer & landbouwverkeer

Pagina 51, hier spreekt men over agroclusters en nieuwe bedrijventerreinen. Zolang het Regionaal bedrijventerrein nog niet vol is heeft het verplaatsen van bedrijven naar dit terrein de voorkeur. Zowel in ruimtelijke als economische zin heeft dit voordelen.

Op pagina 51 stelt u voor om met vervoerders te spreken over voorkeursroutes. De ervaring leert dat dit niet werkt. Denk hierbij aan de afspraak tussen de Firma Kleinjan en de gemeente Korendijk. Daarnaast is een voorkeursroute geen verplichting en hoeft men zich daar ook niet aan te houden. Op pagina 21 van de bijlagen, in het 'Onderzoek bedrijvenummeringssysteem', wordt gesproken over maatwerk voor de verkeersbewegingen van bedrijven binnen de verschillende gemeenten. U stelt hier dat de gemeenten, bedrijven en het waterschap hier afspraken over moeten maken. U vergeet hierbij de bewoners die overlast hebben. Verder vragen wij ons af wat de consequenties zijn als de gemeente en/of waterschap dit verzaakt.

Op pagina 22 van de bijlage staat: "Door natuurlijke routes van het hoofdwegennet en afspraken met individuele bedrijven over de te volgen routes zullen sluiproutes worden gekozen, waardoor minder schade zal ontstaan. Wel is het belangrijk de aangewezen routes ook voor vrachtverkeer goed berijdbaar te maken." Wij begrijpen niet dat door het volgen van sluiproutes minder schade zal ontstaan. Waaraan moet een voor vrachtwagens goed berijdbare route aan voldoen?

Bij dit punt komen wij ook terug op het "Onderzoek bedrijvenummeringssysteem".. Betekent het verwijzen daarnaar in het RVVP dat de in dat de in het onderzoek voorgestelde oplossingen worden overgenomen? Zie ook ons commentaar n.a.v. p. 21 en 22 van de bijlagen. Al met al is het "Onderzoek" zo sterk samengevat dat ons niet duidelijk wordt wat nu precies de scenario's 1 en 2 zijn, terwijl ook de maatregelen die op pagina 22 worden genoemd niet erg duidelijk zijn. Ook de conclusies blijven wat vaag: wat is bijvoorbeeld die parallelle 60 km/u weg die langs Zwartsluisje/Sluisjesdijk zou moeten komen? Dit punt is ook van belang omdat op pagina 42 ook over de Sluisjesdijk wordt gesproken en maatregelen worden aangekondigd. Hoe verhouden die zich tot wat hier gezegd wordt.

Bijlagen

In de bijlage zijn de legenda's van de diverse overzichtskaarten niet te lezen. Deze hebben wij dan ook niet goed kunnen beoordelen.

Bijlage 1. Verslagen bijeenkomsten RVVP

Pagina 1. Betreft de informatiebijeenkomst: van december 2011. De schriftelijke reactie van de BHWP betreffende de A4 Benlux-Klaaswaal is niet in de opsomming opgenomen.

De BHWP (stichting tot Behoud van de Hoeksche Waard als Polderlandschap) bestaat uit inwoners van de Hoeksche Waard die verontrust zijn over de aanleg van de A4-zuid en andere plannen die het polderlandschap, het milieu en de gezondheid aantasten.

Bijlage 5. Afweging Bedrijvennummeringsysteem

Pagina 21 en 22 zie A.3. Bestaande situatie en knelpunten pagina 51

Pagina 23

Speciaal goederenvervoer.” De benodigde infrastructuur voor het regionale bedrijventerrein dient te worden ontworpen voor LZV's. Dit geldt ook voor de ontsluiting van nieuwe bedrijventerreinen op de hoofdwegenstructuur.” Waarom spreken over nieuwe bedrijven terreinen als er nog geen gebruik gemaakt wordt van her RBT?

Routing gevaarlijk stoffen. U beschrijft hier een route maar wij hebben vernomen dat buiten deze route veelvuldig verkeer met gevaarlijke stoffen gesignaleerd wordt. Wij vragen ons af hoe men denkt deze route te handhaven? En wat zijn de sancties indien met deze route negeert? Opvallend is het ontbreken van bebording van een gevaarlijke stoffen route op de N217.

Navigatie. Wij pleiten voor een goed bedrijvennummeringssysteem en aanpassing van de auto-routeplanners en in-car navigatie waarbij nu regelmatig de kortste route wordt getoond in plaats van het veiliger alternatief. Het is mooi dat u daarbij voor uzelf een taak ziet, maar in hoeverre kunt u invloed uitoefenen op de makers van deze systemen?

Commentaar t.a.v. de A4-Zuid

Pagina 11. Hier staat dat de A4 dusdanig moet worden vormgegeven dat het voordeel oplevert voor de Hoeksche Waard. Kan er überhaupt sprake zijn van een voordeel als er door de A4 gigantisch veel meer autoverkeer door de Hoeksche Waard rijdt? De veronderstelling dat de in het plan opgenomen mogelijkheden om de A4-Zuid aan te sluiten en daar 'voordeel' van te hebben ook werkelijk voordelig zijn is prematuur nu geen concrete informatie voorhanden is over de gevolgen van het aanleggen van de A4 en de effecten die de diverse genoemde scenario's hebben.

Milieukwaliteit

Pagina 26. Lucht. “In de Hoeksche Waard ligt zowel op dit moment als in de toekomst de concentratie van fijnstof (PM10) niet boven de landelijke normen (norm is 40,5 ug/m3)”. Om te beginnen is dit een norm die o.i. best naar beneden bijgesteld mag worden. Hoe ziet de hier genoemde toekomst er uit? Is daarin al rekening gehouden met de A4-Zuid? Door deze weg zal de concentratie aanzienlijk verhoogd worden.

Pagina 27. Geluid. “Binnen alle bebouwde gebieden komen problemen voor als gevolg van wegverkeerslawaai.” Bij Oud-Beijerland zou de weg pal langs de bebouwde kom komen, dus zullen de problemen toenemen

Pagina 27. Klimaat. “De uitstoot van broeikasgassen als gevolg van uitstoot van het wegverkeer is op dit moment een bron van zorg.” De zorgen kunnen door de weg alleen maar toenemen. Wij pleiten voor meer (goederen) vervoer over water, rails en daarbij beter, meer en goedkoper openbaar vervoer. Als de A4-Zuid aangelegd wordt zal Oud-Beijerland daardoor a.h.w. op een apart eiland komen te liggen. Het zal dan helaas niet gaan om een idyllisch eiland maar om een plek waar natuur, milieu en gezondheid aangetast worden. Of wel een plaatje dat meer in een horrorfilm past.

Hoe kan de gemeente Oud-Beijerland akkoord gaan met de aanleg van de A4-Zuid als ze eerder gezegd hebben dat ze deze weg niet willen horen, zien of ruiken?

Pagina 33. “De eventuele aanleg van de A4-Zuid, pas voorzien na 2020, heeft effect op het gebruik van de wegenstructuur in de regio. Voor de Hoeksche Waard is het van belang inzichtelijk te hebben welke aspecten bij deze verbinding voor de regio van belang zijn.”

Op pagina 19 schrijft u: “Van belang is daarom de verkeersscenario's die bij de A4-Zuid horen te schetsen om een goede keuze in de houding van de regio ten aanzien van deze verbinding mogelijk te maken.”

Op pagina 34 schrijft u: “Indien de A4-Zuid wordt gerealiseerd, bestaan er diverse varianten voor de vormgeving van de A4-Zuid, zoals weergegeven in figuur B.5”. Ook wijst u weer op het belang van het inzichtelijk maken van de overlast van de varianten.

Wij missen echter de wetenschappelijke onderbouwing van de uitspraken over de A4-Zuid.

De vraag is dus of hier wel sprake is van het schetsen van de verkeersscenario's die bij de A4-Zuid horen, zoals dat is aangekondigd op pagina 19 van het RVVP. Gezien de impact van die weg zou

De BHWP (stichting tot Behoud van de Hoeksche Waard als Polderlandschap) bestaat uit inwoners van de Hoeksche Waard die verontrust zijn over de aanleg van de A4-zuid en andere plannen die het polderlandschap, het milieu en de gezondheid aantasten.

meer moeten worden uitgewerkt in die scenario's dan wat nu gebeurd is op pagina 34-36. Zijn dit alle knelpunten die spelen rond de A4? Dat valt moeilijk voor te stellen. Zo ontbreekt bijvoorbeeld in welke mate doorsnijding van bestaande infrastructuur plaatsvindt en welke gevolgen dat heeft bij aanleg van de A4 en bij de verschillende voorgestelde aansluitingsmogelijkheden.

Pagina 34. In uw plan staat dat de komst van de A4 Zuid met afrit naar Oud-Beijerland, de verkeersdruk zal doen afnemen voor onder andere de Sluisjesdijk. Wij kunnen ook hier de wetenschappelijke onderbouwing niet terugvinden. Wij zijn van mening dat dit nogal suggestief is. Wat denkt u van sluisverkeer tijdens bijvoorbeeld files? Realiseert u zich wel dat de Hoeksche Waard enorm veel extra verkeer te verwerken krijgt als de A4 een feit is.

Het kader op pagina 35 geeft de indruk dat er al gekozen is voor de A4 Zuid en suggereert dat de gemeenten positief zijn over de aanleg van de A4 Zuid.

Bij de eventuele komst van de A4-Zuid kan afhankelijk van de gewenste bereikbaarheid voor gevaarlijke stoffen worden gekozen voor een uitvoering als tunnel met categorie A (geen beperkingen) of een brug, als alternatief voor de (beperkte) doorgang door de Heinenoordtunnel. Gezien de discussie rondom de inrichting van het terrein van de suikerunie in Puttershoek willen wij wijzen op het gevaar van de komst van zware categorie industrie. Als zware industrie wordt toegelaten heeft dat logischerwijs tot gevolg dat er gekozen wordt voor een brug over het Spui. De impact van geluid zal dan nog groter zijn voor een groot deel van Oud-Beijerland. Bovendien is een route voor gevaarlijke stoffen langs de Zoomwijk met twee grote scholengemeenschappen langs het traject niet acceptabel.

Aangezien de gevolgen van maatregelen betreffende het regionale wegennet in de Hoeksche Waard niet los gezien kunnen worden van de gevolgen die het aanleggen van de A4-Zuid heeft, en daarom die gevolgen steeds betrokken moeten worden bij verkeersontwikkelingen die in dit RVVP zijn opgenomen, treft u bijgaand de zienswijze van de stichting BHWP op het Ontwerp Streekplan Zuid-Holland Zuid Herziening Hoeksche Waard, Gedeputeerde Staten 29-08-2006 aan. Het betreft hier (negatieve) gevolgen die van belang zijn voor de ruimte die nog bestaat om maatregelen in het RVVP op te nemen en verder dient het RVVP aandacht te besteden aan mogelijkheden om de voorzienbare gevolgen op te vangen en te beperken. Hetgeen in deze zienswijze opgenomen is dient u hier dus ook als herhaald te beschouwen.

Wij ondersteunen de zienswijze op het concept Regionaal Verkeers- en Vervoer Plan 2013 van de werkgroep Stop A4 BK

Wij hebben inmiddels meer dan 20.000 handtekeningen van mensen die o.a. tegen de aanleg van de A4-Zuid zijn.

Hoogachtend namens de BHWP

H.M. Themans- Bouwman
voorzitter

E. van der Zee
Secretaris

Website BHWP
www.behoudpolderlandschap.nl

Bijlage: de zienswijze van de stichting BHWP op het Ontwerp Streekplan Zuid-Holland Zuid Herziening Hoeksche Waard, Gedeputeerde Staten 29-08-2006

De BHWP (stichting tot Behoud van de Hoeksche Waard als Polderlandschap) bestaat uit inwoners van de Hoeksche Waard die verontrust zijn over de aanleg van de A4-zuid en andere plannen die het polderlandschap, het milieu en de gezondheid aantasten.

Stichting BHWP
p.a. Lange Hille 2
3261 TL Oud-Beijerland

College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (kamer A 088)
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Oud-Beijerland, 25 oktober 2006

Betreft: bezwaar tegen het Ontwerp herziening streekplan Zuid-Holland Zuid, Hoeksche Waard.

Geachte leden van het College,

Hierbij dienen wij onze zienswijze t.a.v. het in het Ontwerp streekplan ingetekende tracé van de A4-zuid en het bovenregionale bedrijventerrein in.

Ingesloten treft u tevens aan de door bewoners ondertekende zienswijzen tegen het tracé van de A4-zuid. Deze zienswijzen willen wij graag terug hebben i.v.m. eventueel later te ondernemen stappen.

Gaarne vernemen wij van u op welke termijn wij een reactie op de zienswijze mogen ontvangen.

Hoogachtend,

D.J. Hazenberg
voorzitter

E.C. van der Zee
secretaris

H.M. Themans-Bouwman
penningmeester

Bijlage: 1. zienswijze BHWP bladzijde 1 t/m 5
2. zienwijzen bewoners

College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (kamer A 088)

Zienswijze van de stichting BHWP (tot Behoud van de Hoeksche Waard als Polderlandschap) op het Ontwerp Streekplan Zuid-Holland Zuid Herziening Hoeksche Waard, Gedeputeerde Staten 29-08-2006

In dit herziene streekplan staat, net als in het vorige streekplan, het tracé van de A4-zuid ingetekend.

De landelijke overheid pleit in de Nota Ruimte (2004) en in de nota Mobiliteit (2005) voor de noodzaak van de aanleg. De Commissie Hoeksche Waard neemt in haar Inbreng Streekplan (2006) deze visie over.

Opvatting van de centrale overheid over de noodzaak om de A4-zuid aan te leggen.

In de nota Mobiliteit staat het volgende: “De A4 is (samen met de A16) te positioneren als een snelle internationale verbinding, die vooral relevant is voor de onderlinge verbinding van de luchthaven Schiphol (en de economische pijlers van de noordvleugel als geheel) met de grote zeehavens in de Rijn-Scheldedelta (Rotterdam en Antwerpen)”.

Argumenten van de werkgroep BHWP.

De werkgroep constateert dat de rijksoverheid naast het voornemen knelpunten in de infrastructuur te voorkomen ook het economische argument gebruikt om de A4 (Hoogvliet - Klaaswaal) aan te leggen. Deze weg zal dan worden gebruikt om het vervoer van zeecontainers van Rotterdam naar Antwerpen zo snel mogelijk af te wikkelen.

De werkgroep is van mening dat voor het ontwikkelen van een groot infrastructureel werk, waar zoveel mensen in negatieve zin mee worden geconfronteerd, meerdere argumenten nodig zijn.

De werkgroep definieert voorlopig drie argumenten waar ook rekening mee moet worden gehouden

1. De onomkeerbare schade welke de aanleg en het gebruik van de weg met zich meebrengt voor mens, plant, dier en omgeving.
2. Er zijn zeker alternatieven voor een snelle containerverbinding van Rotterdam naar Antwerpen.
3. De zeer hoge kosten welke de aanleg van de weg met zich meebrengt.

ad 1. Inventarisatie van de schade welke de aanleg en het gebruik van de weg met zich meebrengt voor mens, plant, dier en omgeving.

1.1 Schade voor de gezondheid (rapport Dorette Corbey (europarlementariër voor de PvdA) over thematische strategie luchtvervuiling; www.corbey.nl).

“Luchtverontreiniging is een serieus gezondheidsprobleem. Fijn stof is de grootste boosdoener, waarbij de kleinste deeltjes (PM 2.5) meer schade aanrichten dan de grotere deeltjes (PM10). In Nederland kost luchtverontreiniging 180.000 levensjaren ofwel 18.000 mensen gaan 10 jaar eerder dood.

(...) De meeste slachtoffers van fijn stof vallen in stedelijke gebieden onder mensen die aan drukke wegen of verkeersknooppunten wonen, maar ook mensen met een toch al zwakke gezondheid vallen ten prooi aan het fijn stof.

(...) De belangrijkste vervuilende stoffen zijn fijn stof, ozon (O₃), zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x) en vluchtige organische stoffen (VOS). De grote vervuilende sectoren zijn wegtransport, scheepvaart, huishoudelijke bronnen, landbouw en industrie”.

1.2 Blootstelling aan geur kan zowel directe gezondheidsklachten geven, als indirect via de effecten van geurhinder. De directe weg van gezondheidsklachten wordt gevormd door (al dan niet geurende) toxische stoffen die worden ingeademd (Maurice van Meulenbroek, afstudeerproject bij het bureau Witteveen + Bos, afdeling Lucht).

De BHWP (stichting tot Behoud van de Hoeksche Waard als Polderlandschap) bestaat uit inwoners van de Hoeksche Waard die verontrust zijn over de aanleg van de A4-zuid en andere plannen die het polderlandschap, het milieu en de gezondheid aantasten.

1.3 Stilte en rust staan onder druk. In het Jaarverslag 2005 De Provinciale Milieufederatie lezen we dat stilte en rust tot de eerste levensbehoeften behoren, terwijl ze steeds meer een schaars goed zijn. “Mensen vinden stilte belangrijk”. (blz. 30).

De teloorgang van het landschap. Over het landschap lezen we in ditzelfde jaarverslag onder het kopje Kernwaarden van het landschap dat het Nederlandse (cultuur)landschap onder druk staat en stelselmatig achteruitgaat (blz. 32).

1.4 De volgende tekst staat in het Ontwerpbeleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010 van de provincie Zuid-Holland: “De luchtkwaliteit is de afgelopen decennia verbeterd, maar de concentraties fijn stof, ozon en stikstofdioxide zijn nog steeds te hoog. Dat is slecht voor mensen (stank, slechte lucht) en natuur. De belangrijkste bronnen van luchtverontreiniging binnen Zuid-Holland zijn de grote industriële bedrijven, het (vracht)vervoer over de weg en de scheepvaart.”

Over geluidskwaliteit: “Rond wegen, luchthavens en bedrijventerreinen hebben veel mensen last van lawaai, vooral van verkeer en lokaal ook van industrie.”

Over lichthinder: “De provincie wil duisternis in beschermde gebieden.”

1.5 De volgende tekst staat te lezen op de website van de DCMR Milieudienst Rijnmond Kenniscentrum Lucht. “Luchtkwaliteit is een cruciale factor geworden bij de regio-ontwikkeling. In een aantal recente uitspraken anticipeert de Raad van State (RvS) op de scherper wordende luchtkwaliteitseisen uit het Besluit luchtkwaliteit (BLK). De horizon is 2010, waarin geen overschrijding van de normen meer mag plaatsvinden. De RvS verlangt van overheden dat ze in hun planvorming rekening houden met de scherpere normstelling. Gelet op de huidige luchtkwaliteit, waarbij op veel plaatsen grenswaarden (PM10 en NO2) worden overschreden, wordt van Rijk, Provincie en regiogemeenten een grote inspanning gevraagd om aan die normen te voldoen.”

(...) “De huidige luchtkwaliteit vormt potentieel een ernstige belemmering voor regionale ontwikkeling op het gebied van woning- en wegenbouw. Het Rijnmondgebied is een dichtbevolkt gebied, kent een intensievere verkeersstroom dan andere delen van Nederland en heeft een aantal zware industrieën. Dat leidt tot een hogere uitstoot van vervuilende stoffen. Uit de Milieubalans 2005 blijkt dat door de specifieke situatie in Nederland de Europese emissienormen niet voldoende zijn om de Europese milieukwaliteitseisen in het Rijnmondgebied te bereiken. Daarvoor zijn extra maatregelen nodig, bovenop het Europese emissiebeleid.”

1.6 Jaarverslag 2005 van de provincie Zuid-Holland.

Inwoners van Zuid-Holland hebben, in vergelijking tot de inwoners in de andere provincies van Nederland de slechtste leefbaarheids situatie, onder andere per inwoner de geringste hoeveelheid groen.

1.7 De stichtingnPlatform Lichthinder en de stichting Laat het donker donker, een initiatief van de Stichting Natuur en Milieu en de Provinciale Milieufederaties, pakken in Nederland het probleem lichtvervuiling aan.

“Lichtvervuiling is de verhoogde helderheid van de nachtelijke omgeving door overmatig gebruik van kunstlicht. Lichthinder is de overlast die mensen en dieren hiervan ondervinden. Lichthinder is een vrij recent fenomeen. Het overvloedig verlichten van allerlei plaatsen veroorzaakt ecologische schade. Nachtverlichting, zoals verlichting van snelwegen en straten, gebouwen, objecten en sterke verlichting in tuinbouwkassen, kan het biologische dag- en nachtritme verstoren. Dieren en maar ook mensen ondervinden hier hinder van. Planten worden beïnvloed in hun groeiwijze.”

1.8 In het stuk van de Gezondheidsraad, wijzigingsdatum: 09 november 2005 lezen we bij

De BHWP (stichting tot Behoud van de Hoeksche Waard als Polderlandschap) bestaat uit inwoners van de Hoeksche Waard die verontrust zijn over de aanleg van de A4-zuid en andere plannen die het polderlandschap, het milieu en de gezondheid aantasten.

Leefomgeving: “Geluid, trillingen, luchtkwaliteit zijn alle aspecten van de leefomgeving.”

Luchtverontreiniging: “Steeds meer aanwijzingen verzamelen zich dat het voortdurend blootstaan aan luchtverontreiniging ook op de lange termijn de gezondheid benadeelt. (...) De gevolgen van chronische blootstelling zijn ernstiger dan die van blootstelling aan episoden.”

Geluid: “Waar veel onderzoek vooral in situaties met verkeerslawaaï is uitgevoerd, doet zich de vraag voor of de aandoeningen van hart en vaten het gevolg kan zijn van een samenloop van luchtverontreiniging en geluid.”

Leefomgevingskwaliteit en duurzame ontwikkeling: “De toenemende automobilititeit - en belangrijke bron van luchtverontreiniging en omgevingsgeluid – vraagt steeds meer asfalt en leidt tot versnippering van het landschap. Stilte en duisternis zijn schaarse goederen.”

1.9 In de brochure “De baten van de groene stad”, een uitgave van Groenforum Nederland, lezen we op blz 5: “Groen in de woonomgeving wordt niet alleen intensief gebruikt en hoog gewaardeerd. De aanwezigheid is, zoals we al schreven, sterk gerelateerd aan gezondheid. In een recent onderzoek wordt de koppeling gelegd tussen een omvangrijk databestand met gezondheidsgegevens uit huisartsenpraktijken en bestanden met landschappelijke kenmerken. Het blijkt dat het aantal gezondheidsklachten met 0,15% per inwoner daalt voor elke 10% meer groen in de woonomgeving.”

En op blz. 22: “Groen kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Bepanting filtert namelijk NO_x, roet en fijn stof uit de lucht. Bomen nemen NO_x en CO₂ op en geven daar (overdag) zuurstof voor terug.”

1.10 1.10 Handvest van Europese steden en gemeenten op weg naar duurzaamheid (Handvest van Aalborg), goedgekeurd op 27 mei 1994.

Blz. 2: “Wij steden en gemeenten beseffen dat het begrip duurzame ontwikkeling ons helpt onze levensstandaard te baseren op de draagkracht van de natuur. Wij streven naar sociale rechtvaardigheid, een duurzame economie en een duurzaam milieu. Sociale rechtvaardigheid dient te zijn gebaseerd op duurzame economische ontwikkeling en gelijkwaardigheid, met een duurzaam milieu als randvoorwaarde.”

(...) “Voorts vergt een duurzaam milieu de instandhouding van de biodiversiteit en de bescherming van de menselijke gezondheid, alsmede de handhaving van de lucht-, water- en bodemkwaliteit op een niveau dat hoog genoeg is om het menselijk leven en welzijn en de flora en fauna voor altijd in stand te houden.”

Blz. 3: “Wij steden en gemeenten, beseffen dat het natuurlijk kapitaal zoals lucht, bodem, water en bossen – de beperkende factor is geworden voor de economische ontwikkeling op lokaal niveau. Daarom moeten we in dit natuurlijk kapitaal investeren.”

ad 2. Inventarisatie van mogelijke alternatieven voor een snelle containerverbinding van Rotterdam naar Antwerpen.

Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt verwacht dat het containervervoer in de regio Rijnmond de komende tien jaar zal verdubbelen. Hoewel de minister van Verkeer en Waterstaat in september 2006 1 ½ miljard euro gereserveerd heeft voor de verbreding van de A15 Maasvlakte – Vaanplein, aanvang werkzaamheden 2009, blijft de Botlek tunnel in deze verbinding de bottleneck. Een belangrijke uitbreiding van het vervoer over deze weg is niet haalbaar. Hierdoor is de aanleg van de A4 Hoogvliet – Klaaswaal niet van wezenlijk belang en is het noodzakelijk om naar alternatieven voor het vervoer te zoeken.

2.1 Wegen ontlasten door te carpoolen of meer gebruik te maken van openbaar vervoer. De overheid dient deze mogelijkheden dan te stimuleren.

2.2 Gebruik maken van de mogelijkheden die de binnenvaart biedt.

Belangenorganisaties van containervervoer per binnenvaart hebben een onderzoek uitgevoerd naar de knelpunten welke een rol gaan spelen bij een uitbreiding van het containervervoer per binnenvaart. Deze belangenorganisaties zijn:

1. Centraal Bureau Rijn-en Binnenvaart;
2. het Nationaal Instituut voor duurzame ontwikkeling;
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In dit onderzoek, Kanshebber in de keten, toekomstperspectief container binnenvaart, worden 18 knelpunten gesignaleerd. De conclusie is dat met het aanpakken van deze knelpunten de containerbinnenvaart een zeer goed alternatief is voor het containervervoer over de weg.

Het verdient zeker aanbeveling om het transport over water goed te bestuderen aangezien het drie grote voordelen oplevert:

1. vervoer over water maakt gebruik van bestaande infrastructuur;
2. vervoer over water veroorzaakt minder milieuvervuiling;
3. vervoer over water geeft een aanzienlijke besparing op de externe of maatschappelijke kosten.

ad 2. Het rapport over dit onderwerp opgesteld door Haskoning Nederland b.v. met de titel Environmental Performance of Inland Shipping werd op 25 mei 2004 aangeboden aan staatssecretaris van milieu Pieter van Geel.

ad 3. Deze kosten worden veroorzaakt door ongevallen, geluidsoverlast, verontreiniging, klimaatverandering, infrastructuur en fileleed. De binnenvaart komt veruit als beste te voorschijn uit een vergelijking van de gemiddelde externe kosten, dat blijkt uit een onderzoek dat de EEG uitvoerde. Voor een overzicht van dit onderzoek: www.binnenvaart.be.

Uit dit onderzoek blijkt: 1.000 km niet over de weg vervoeren levert op voor het spoor een besparing van € 11,80, voor de binnenvaart een besparing van € 19,00 en voor de korte vaart een besparing van € 20.

2.3 Containers van Rotterdam naar Antwerpenover zee vervoeren.

2.4 Gebruik maken van de Betuwelijn.

In 2007 wordt de Betuwelijn in gebruik genomen. Deze spoorlijn loopt van de Maasvlakte naar Duitsland. De aanleg heeft miljarden gekost. De overheid zal zeker proberen om niet alleen de exploitatiekosten (gebruik en onderhoud) maar mogelijk ook nog een deel van de aanleg via de gebruikers terug te krijgen. Dit kan alleen maar succes hebben als de Betuwelijn zoveel als mogelijk wordt gebruikt.

2.5 Spoorgoederenvervoer van Rotterdam naar Antwerpen, RoBel, Rail Cargo Information Netherlands; Railinfrastructuur projecten.

2.6 Buistransport.

Tijdens de werkconferentie “Transport onder ons” (www.rom-rijnmond.nl) werd vastgesteld dat stukgoederen ook ondergronds getransporteerd kunnen worden via buistransport.

Ad 3. De zeer hoge kosten welke de aanleg van de weg met zich meebrengt.

Om de kosten in beeld te krijgen kunnen die van de A4-noord als maatstaf worden gehanteerd. De aanleg van deze autosnelweg tussen Delft en de Beneluxtunnel kost ca. 100 miljoen euro per kilometer (juni 2006). Omdat het doortrekken van de A4-zuid niet minder gecompliceerd is als de aanleg van de A4-noord is het aannemelijk dat de kosten voor de aanleg van de A4-zuid in de Hoeksche Waard in totaal zeker 1000 miljoen euro zullen bedragen.

Conclusie t.a.v.de A4-zuid.

Gezien de grote schade aan het milieu, de hoge kosten en het feit dat er alternatieven mogelijk zijn is de stichting BHWP van mening dat het ingetekende tracé voor de A4-zuid geschrapt dient te worden.

Voor het bovenregionale bedrijventerrein is de zienswijze van de BHWP dat de onder punt 1 genoemde bezwaren onverkort gelden voor dit terrein.

Bovendien zijn in het Rijnmondgebied nog voldoende leegstaande bedrijfspanden die weer in gebruik genomen kunnen worden.

Het BHWP steunt de brief die maatschappelijke organisaties in de Hoeksche Waard gestuurd hebben naar de kamercommissies van VROM, LNV, V & W, en EZ (brief van Erfgoedkoepel Hoeksche Waard, LTO Noord afdeling Hoeksche Waard, Streekcommissie Hoeksche Waard en Vereniging Hoekschewaards Landschap vermeld in de Schakel van 19 oktober 2006).

De Hoeksche Waard is met uitzondering van het tracé voor de A4 en het bedrijventerrein uitgeroepen tot Nationaal Landschap. Het zal toch een ieder duidelijk zijn dat de nadelige effecten op mens en milieu niet beperkt zullen blijven tot deze twee ingetekende gebieden, maar over het hele nationale landschap zullen uitwaaiëren.