

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).

1.3 Stille en rust staan onder druk. In het Jaarverslag 2005 De Provinciale Milieufederatie lezen we dat stille en rust tot de eerste levensbehoeften behoren, terwijl ze steeds meer een schaars goed zijn. "Mensen vinden stille belangrijk". (blz. 30).
De teloorgang van het landschap. Over het landschap lezen we in hetzelfde 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 leefbaarheidsituatie, 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 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 NOx, roet en fijn stof uit de lucht. Bomen nemen NOx 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 Botlekunnel 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 Antwerpen over 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.

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. zienswijzen bewoners

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

verklaart hierbij

d.d. oktober 2006

ontvangen te hebben van
Stichting BHWP
p.a. Lange Hille 2
3261 TL Oud-Beijerland

bezwaar tegen het Ontwerp herziening streekplan Zuid-Holland Zuid, Hoeksche Waard.
Bijlage: 1. zienswijze BHWP bladzijde 1 t/m 5
2. zienwijzen bewoners