



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

Rotterdam Vooruit
Postbus 556
3000 AN Rotterdam

Oud-Beijerland, 30-07-2009

Betreft: reactie op Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij onze reactie op bovenstaande Notitie.

Om te beginnen valt het ons op dat u een aantal plannen al als aangenomen beschouwd, bijvoorbeeld het rekeningrijden en de plannen voor de A4 Delft-Schiedam, de aanpassingen aan de A13 en A 16 en de verbinding tussen de A13 en A16. Daarnaast gaat u kennelijk uit van een niet te veranderen rijgedrag van de weggebruikers.

Aangezien Rotterdam het Climate Initiative aangenomen heeft moet de CO2-uitstoot met tenminste 50% verlaagd worden. Dit zal zeker niet gehaald worden als er extra asfalt aangelegd wordt en de mentaliteit van de weggebruiker niet drastisch verandert. Om die reden lijkt het wel zinnig om ook oudere plannen opnieuw te bekijken.

Ook wijzen wij u op de ook in uw Notitie staande Europese Richtlijn 2001/42/EG. In artikel 174 van het Verdrag is bepaald dat het beleid van de Gemeenschap op milieugebied, onder andere, dient bij te dragen tot het behoud, de bescherming en de verbetering van de kwaliteit van het milieu, de bescherming van de gezondheid van de mens en het behoedzaam en rationeel gebruik van natuurlijke hulpbronnen en dat dit beleid dient te berusten op het voorzorgsbeginsel. In artikel 6 van het Verdrag is bepaald dat de eisen inzake milieubescherming moeten worden geïntegreerd in de omschrijving van het beleid en het optreden van de Gemeenschap, in het bijzonder met het oog op het bevorderen van duurzame ontwikkeling.

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.

De aanleg van wegen door de Hoeksche Waard is in strijd met deze richtlijn.

De aanleg van wegen door de Hoeksche Waard is ook in strijd met uw tekst "Groen binnen bereik" op blz. 24 en de PPP benadering op blz. 60. De inwoners van de Hoeksche Waard worden alleen geconfronteerd met de nadelen van de wegen. De bereikbaarheid van de Hoeksche Waard wordt door de wegen niet vergroot. Als nadelen noemen wij: verlies aan kwaliteit van de leefomgeving; schadelijke effecten op de gezondheid en het milieu; verstoring van dag- en nachtritme; aantasting van het Nationaal Landschap met negatieve effecten voor het toerisme.

Op blz. 7 en 8 hebt u het o.a. over raadpleging en openbare bekendmaking. De inwoners van de Hoeksche Waard zijn niet goed geïnformeerd. Informatie avonden zijn hier niet belegd. Ook de gemeentes hier doen er het zwijgen toe.

Dit brengt ons op het volgende. Er zijn gemeentes die het aanleggen van meer asfalt sterk promoten. Hoeveel invloed hebben de reacties op de plannen. Wij, de Stichting tot Behoud van de Hoeksche Waard als Polderlandschap hebben inmiddels 14.000 (lees veertienduizend) handtekeningen opgehaald tegen de aanleg van de A4BK en dat zonder campagne te voeren.

Op blz. 27 hebt u het over de begrenzing van het studiegebied. De Haringvlietbrug valt tot onze grote verbazing buiten dit gebied. Deze brug gaat 1x per uur een periode open om de scheepvaart door te laten. Nu zorgt dat al voor filevorming. Indien het verkeer van de A4 ook nog over de brug moet zal dit punt een nog grotere bottleneck worden.

Wij vragen ons af of de op blz. 38 onder opschalen, versterken en verbinden genoemde ontwerpprincipes gezien moeten worden als 3 mogelijke aparte alternatieven of dat ook combinaties mogelijk zijn. Dit i.v.m. de al bestaande ideeën over de A13/A16 of de verbreding van de A13 of de aanleg van de A4 Delft-Schiedam. Uit de notitie blijkt dat het de bedoeling is om al deze plannen te realiseren.

In de stukken over het OV valt op dat er nauwelijks aandacht besteed wordt aan het verbeteren van het OV vanuit Brabant/Zeeland en de Hoeksche Waard naar de steden. Een verbetering van het OV en een mentaliteitsverandering kunnen het aantal vervoersbewegingen aanzienlijk doen afnemen en daarmee de noodzaak van meer asfalt.

Op blz. 38 hebt u het over het fors inzetten op modal shift goederenvervoer. Wat bedoelt u met fors inzetten, welke maatregelen worden daar dan voor genomen? Europa wil het goederenvervoer van de weg naar binnenvaart en spoor, Marco Polo II. Waarom de HSL niet veel meer voor goederenvervoer gebruiken en het gebruik van de Betuwelijn stimuleren/goedkoper maken?

Op blz. 60 hebt u het over bereikbaarheid van de haven via de weg. Er ligt een spoorlijn die slechts sporadisch gebruikt wordt. Waarom niet meer gebruik maken van dit spoor en OV.

Indien Spijkenisse middels de N4 een ontsluiting naar de A15 krijgt is de A4 BK ook voor hen niet meer nodig.

Indien gekozen wordt voor de meest milieuvriendelijke variant (blz. 38): aanleg van de Oranjetunnel en verlenging en verbreding Veilingroute is de A4 Delft Schiedam overbodig.

M.b.t. de Welplaatverbinding willen wij u er op wijzen dat dit tracé niet uitgespaard is in het Nationaal Landschap.

Wij willen graag met u van gedachten wisselen over de Notitie en de in onze ogen betere alternatieven. Tot eind augustus is een groot deel van ons op vakantie.

In afwachting van uw reactie, met vriendelijke groet,

Namens de BHWP
Hilda M. Themans-Bouwman
voorzitter

www.behoudpolderlandschap.nl