

STICHTING NATUURBESCHERMING
VLINDERSTRIK

Larikslaan 138
3053 LE Rotterdam



Tel/fax: 010-4226671
E-mail: info@vlinderstrik.net
Website: www.vlinderstrik.net

Aangetekend en tevens per fax nr. 070-3519601
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Rijksweg 13/16 Rotterdam
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

<u>Contactpersoon</u>	<u>Ons kenmerk</u>	<u>Bijlage(n)</u>	<u>Datum</u>
<u>J.H. Ochtman</u>	<u>U/5141</u>	<u>geen</u>	<u>12 december 2005</u>

Onderwerp
Inspraakreactie.
Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam.

Geachte mevrouw, meneer,

Wij maken hierbij graag gebruik van de gelegenheid om tot en met 12 december 2005 een inspraakreactie te kunnen indienen op de Startnotitie A13/16.

Probleemstelling.

De Startnotitie noemt twee probleemstellingen die door een nieuwe Rijksweg A13/16 dienen te worden opgelost; te weten de verkeers- en milieuproblemen op de A13 en de A20. Verder signaleert de Startnotitie ten gevolge van Vinex-opgaven in de drie B-hoek en in de noordrand van Rotterdam een bovenmatige en almaar toenemende verkeersdruk op de Doenkade-N209 en op de aansluiting N209/A13, alsmede sluipverkeer en opstoppingen op met name de Molenlaan en de Terbregseweg. Randstadrail biedt weliswaar enige uitkomst, maar lost de knelpunten niet op, zo stelt de Startnotitie.

Doelstelling.

De doelstelling van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving verbetert.

Graag willen wij met u in positieve zin meedenken hoe door het aanleggen van meer asfalt en het minimaliseren van het Openbaar Vervoer de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd kan worden.

Vooropgesteld kan worden dat wij voor een schier onoverkomelijke opgave staan. Het is immers een Wet van Meden en Perzen geworden dat meer asfalt een onevenredige toename van de automobiliteit genereert en dat mensen, zodra zij gewend zijn aan de heilige koe, heel moeilijk zijn te bewegen om van Openbaar Vervoer gebruik te maken. Dat verdubbeling van de Doenkade, een verbeterde aansluiting van de Doenkade op de A13 en de aanleg van de N470 ten gevolge van Vinex-bebouwing en bedrijventerreinen nog niet voldoende zullen zijn om de verkeersproblemen in de regio op te lossen, is nog tot daaraan toe. Het is echter een gotspe om vervolgens te stellen dat aanleg van een rechtstreekse railverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam vooralsnog niet haalbaar zou zijn omdat er onvoldoende voedingsgebied voor deze rechtstreekse railverbinding zou zijn.

Meer aandacht voor goed en duurzaam openbaar vervoer en voor vrijliggende fietsverbindingen zou een daadwerkelijke bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Meer asfalt kan alleen maar tot gevolg hebben dat de kwaliteit van de leefomgeving zal verslechteren; tenzij drastische en dus dure inpassingsmaatregelen worden toegepast.



Inpassingsmaatregelen.

Daar waar in het traject Terbregseplein/Doenkade/Anki Verbeek Ohrlaan volop inpassingsmogelijkheden zijn, zoals ondergrondse aanleg; worden wij in de Startnotitie in het aansluitende Traject Anki Verbeek Ohrlaan/A13 geconfronteerd met vergaande beperkingen ten aanzien van de inpassingsmogelijkheden. Het zijn juist de inpassingsmogelijkheden in dit traject die aanleg van de A13/16 ongeloofwaardig maken daar waar het gaat om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Het gaat hier om een bovengrondse met de Doenkade gekoppelde aanleg over de HSL en de Hofpleinlijn heen; resulterend in een twaalfbaans rijweg tussen Anki Verbeek Ohrlaan en de HSL, vervolgens een tienbaansweg, die ter hoogte van het Doenkadeplein de vierbaans G.K. van Hogendorpweg en de nu nog tweebaans- (wordt t.z.t. vierbaans-) N470-Zuid, zal gaan kruisen. Er komen daar op het Doenkadeplein 18 rijbanen tezamen, die allemaal met elkaar aangesloten moeten worden. Tel daarbij op de effecten van Rotterdam Airport, Randstadrail en HSL en men komt tot een cumulatieve opeenhoping van luchtvervuiling, stank en herrie die zijn weergave niet kent. Duizenden mensen in Schiebroek Noord zullen daar ernstige hinder van ondervinden, tot gezondheidsklachten en waardevermindering van hun huizen aan toe.

Bedenk daarbij de gevolgen van de aanzuigende werking van de A13/16 op de G.K. van Hogendorpweg, die van deze stadsas een tweede Overschiese A13 zal maken.

Nader onderzoek naar de effecten van dit megaproject zal ongetwijfeld aan het licht brengen dat het een farce is dat een bovengrondse A13/16 in deze situatie zou bijdragen aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Varianten.

De Startnotitie stelt ons voor het blok door te stellen dat ondertunneling ter plaatse onder de HSL vanwege de funderingstechniek van deze hogesnelheidslijn niet mogelijk is. Vervolgens sluit de Startnotitie elke variant uit door te stellen dat de ecologie en de grenzen van de PKB/PMR (Planologische Kernbeslissing van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam) van de Vlinderstrik gerespecteerd dienen te worden. Daar hebben wij uiteraard begrip voor maar dit hoeft niet te betekenen dat ondergrondse aanleg van de Rijksweg in de Vlinderstrik per definitie in strijd is met de PKB/PMR. Integendeel, ondergrondse aanleg in de Vlinderstrik betekent ten opzichte van de door Rijkswaterstaat gekozen oplossingsrichting – bovengrondse aanleg van de A13/16 gekoppeld aan de Doenkade – een enorme verbetering voor ecologie, recreatie en leefomgevingskwaliteit. De ondertunneling in de Vlinderstrik dient dan wel voortgezet te worden tot in Polder Schieveen, waar diverse varianten mogelijk zijn. Te denken valt o.a. om de ondertunneling zo zuidelijk mogelijk in Polder Schieveen voort te zetten, waar de weg ongeveer ter hoogte van de Vliegveldweg weer bovengronds komt om dan aansluiting te kunnen vinden met de Doenkade en de A13.

Funderingstechniek HSL.

Door een speciale funderingstechniek van de HSL zou volgens de Startnotitie ondergrondse aanleg van de A13/16 onmogelijk zijn. Daar waar de HSL bovengronds komt, in het traject tussen Doenkade en Wildersekade, komt dit argument ons ongeloofwaardig voor. Er zijn in dit traject vier ruime onderdoorgangen gemaakt, waarvan zelfs een verdiepte onderdoorgang als veetunnel voor een nog ter plekke functionerende agrariër. In 1996 deed Rijkswaterstaat al onderzoek naar mogelijke varianten voor de A13/16. Eén van die varianten was een tracé ruim ten noorden van de Doenkade. De projectleider van de A13/16 deelde tijdens de informatieavond d.d. 07-12-05 in Lommerrijk mede dat er destijds in de loop van het onderzoek nog de mogelijkheid bestond om tegen betrekkelijk geringe kosten (€ 70 miljoen) een speciale voorziening te laten treffen om ondertunneling in het tracé van de HSL tussen Doenkade en Wildersekade te vergemakkelijken.



Extra kosten om de HSL t.z.t. ondergronds te kruisen hoefden dan nauwelijks gemaakt te worden. Dit aanbod van de HSL is destijds door Rijkswaterstaat afgewezen, vanwege de hoge kosten.

Op een € 1,5 miljard kostend A13/16-project klinkt dit argument dermate ongeloofwaardig dat wij niet anders dan tot de conclusie kunnen komen dat Rijkswaterstaat toen al een mogelijke ondertunneling van de A13/16 in dit gebied onmogelijk heeft willen maken.

Ondertunneling onder de HSL blijkt overigens nog wel degelijk mogelijk te zijn, aldus de projectleider, maar tegen aanzienlijk hogere kosten. Het zou nog ongeloofwaardiger klinken als de Minister van Verkeer en Waterstaat nu vanwege deze aanzienlijk hogere kosten ondertunneling in de Vlinderstrik zou afwijzen.

Ondergrondse aanleg door Vlinderstrik biedt grote voordelen voor ecologie, recreatie en leefbaarheid. Ecoduikers en fietstunnels kunnen "meeliften".

Bij ondertunneling onder Grindweg, Doenkade/Anki Verbeek Ohrlaan/Wildersekade, Hofpleinlijn, N470-Zuid en Oude Bovendijk kunnen tegelijkertijd voorzieningen getroffen worden voor fietstunnels en ecoduikers. De kwaliteit van de leefomgeving zal enorm verbeterd worden omdat er veel meer ruimte overblijft voor ecologie en natuurgebonden recreatie. De luchtkwaliteit gaat met sprongen vooruit en de geluidshinder wordt sterk verminderd. De nu nog aanwezige ecologische en recreatieve barrières in de ecologische hoofdstructuur zullen worden opgeheven.

Duurzame oplossingsgerichtheid – RR2020 – Draagvlak.

Het nieuwe Streekplan RR2020 bepaalt dat er voor de A13/16 een duurzame oplossing moet komen en vrijwel alle politieke partijen in de omliggende (deel)gemeenten pleiten voor ondergrondse aanleg van deze weg, met de gemeente Rotterdam voorop. Met name de voorzitter van de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek heeft tijdens de hoorzitting d.d. 29-11-05, in Lommerrijk te Rotterdam, namens het dagelijks bestuur uitdrukkelijk gepleit voor ondergrondse aanleg. Rijkswaterstaat kan daar niet omheen.

Alternatieven.

Onderaan blz. 17 van de Startnotitie A13/16 staat te lezen dat voor dit project vooralsnog wordt uitgegaan van een positieve beslissing inzake de realisatie A4 Delft-Schiedam (Midden Delfland). De effecten van de A4 Midden Delfland zijn echter nog niet duidelijk, zo blijkt uit het tussentijds toetsingsadvies d.d. 22-11-05 van de commissie mer A4. De commissie schrijft dat de conclusie dat de leefbaarheid langs de A13 door de aanleg van de A4 Midden Delfland merkbaar verbetert, niet juist is. Uit onderzoeken is gebleken dat zowel de A4 Midden Delfland als een combinatie daarvan met de A13/16, een toename van het verkeer, en dus een toename van de files, zullen genereren op de A13 tussen Doenkade en knooppunt Ypenburg. De commissie heeft daarom geadviseerd als alternatief voor de A4 Midden Delfland de "A13-A13/16" variant uit te werken. Deze variant houdt in dat de A13/16 wordt aangelegd in combinatie met een verbreding van de A13 tussen Doenkade en knooppunt Ypenburg van 2x3 tot **2x5** rijbanen. Verslechtering van de luchtkwaliteit en toename van geluidshinder, met name in Delft, zullen het gevolg zijn. Alleen al hierom zal aanleg van de A13/16 niet kunnen voldoen aan de doelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Bovendien zal verbreding van de A13 tussen Doenkade en knooppunt Ypenburg het bestemmingsverkeer van en naar Rotterdam uitnodigen om gebruik te gaan maken van de A13 in Overschie. Het doorgaande verkeer zal in de toekomst wellicht gebruik gaan maken van de A13/16, maar als de vrijgekomen ruimte op de A13 Overschie weer in toenemende mate wordt gebruikt en opgevuld door bestemmingsverkeer, wat schiet de kwaliteit van de leefomgeving dan daarmee op?



Nu is gebleken dat een positieve beslissing inzake realisatie A4 Midden Delfland, waarvan deze Startnotitie is uitgegaan, op dit moment onzeker is, achten wij het wenselijk dat in het kader van deze Startnotitie alle (neven)effecten worden onderzocht van de verkeersstromen op de gehele A13 en van een eventuele verbreding van deze weg tussen Doenkade en knooppunt Ypenburg, tot 2x5 rijbanen. Bovendien achten wij het in dit kader wenselijk om voor zowel de A4 Midden Delfland als voor de A13/16 het alternatief van de A14 nader te onderzoeken en uit te werken.

A14 als alternatief zowel voor A4 Midden Delfland als voor A13/16.

De A14 loopt in het verlengde van de A16 van Terbregseplein, op de A20, naar de A4 iets ten noorden van Leidschenveen, op de A4 Prins Clausplein richting Amsterdam.

Naar onze mening is de A14 in de Startnotitie A13/16 ten onrechte niet genoemd als mogelijk alternatief voor de A13/16.

Conclusie.

Wij komen tot de conclusie dat "niet horen, niet zien en niet ruiken" – dus ondergrondse aanleg van de A13/16 – de enige duurzame oplossing is om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren.

Wij komen tot de conclusie dat dit tevens het beleid is zoals is verwoord in het nieuwe streekplan RR2020.

Wij concluderen dat het uitgangspunt in deze Startnotitie van een positieve beslissing A4 Midden Delfland, vooralsnog niet in overeenstemming is met de onderzoeksresultaten van de commissie mer A4.

Verder concluderen wij dat er mogelijk een alternatief aanwezig is in aanleg van de A14.

Wij verzoeken u te onderzoeken:

- 1. Waar ondertunneling van de A13/16 onder de HSL, tussen Doenkade en Wildersekade, tot de mogelijkheden behoort.**
- 2. De effecten voor ecologie en natuurgebonden recreatie, luchtvervuiling, geluidshinder, leefbaarheid en barrièrewerking, bij ondergrondse aanleg in Vlinderstrik en (gedeeltelijk) Polder Schieveen; ten opzichte van die effecten bij bovengrondse aanleg van de A13/16 gekoppeld aan de Doenkade.**
- 3. Alle (neven)effecten op de A13 die het gevolg kunnen zijn van aanleg A13/16 met, en zonder, A4 Midden Delfland; zoals o.a. verbreding van de A13 tussen Doenkade en knooppunt Ypenburg tot 2x5 rijbanen.**
- 4. De effecten van een nieuw aan te leggen Rijksweg A14 als alternatief voor de A13/16.**

Wij zien uw berichten graag en met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

J.H. Ochtman (voorzitter) J.F. Dijkshoorn (secretaris) C.J. van Dijk (penningmeester)