

Verslag van de hoorzitting over de
Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam

Gehouden op 17 september te Rotterdam

Centrum Publiekparticipatie
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

oktober 2009

Aanwezig: Dhr. T. Jansen
Mw. A.H. Grootendorst
Dhr. H. de Jong

Onafhankelijk voorzitter
Centrum Publieksparticipatie
Rijkswaterstaat

Alsmede 6 sprekers, 90 belangstellenden en een aantal mensen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM. Direct voorafgaand aan de hoorzitting heeft een presentatie van de projectmanager, de heer H. de Jong, van Rijkswaterstaat over het project plaatsgevonden.

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting in het kader van de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam. Hij heet een ieder welkom. Tijdens het eerste gedeelte van de avond heeft men de mogelijkheid gehad om informatie in te winnen en vragen te stellen aan de verschillende medewerkers. Degenen die het informatiedeel niet hebben meegemaakt kunnen vanavond nog terecht bij de informatiemarkt. In dit tweede gedeelte krijgt men de gelegenheid om een zienswijze naar voren te brengen over Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam.

De voorzitter legt uit dat hij vanavond zal optreden als onafhankelijk voorzitter. Zijn taak is om de hoorzitting goed te laten verlopen. Hij benadrukt inhoudelijk geen betrokkenheid te hebben bij dit project.

De voorzitter stelt Heleen Grootendorst voor.

Heleen Grootendorst licht toe dat zij werkzaam is bij het Centrum Publieksparticipatie, voorheen het Inspraakpunt. Het Centrum Publieksparticipatie heeft deze hoorzitting georganiseerd en richt zich in deze fase op het goed doorlopen van de zienswijzeprocedure.

Tot en met 5 oktober 2009 kan men reageren op de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16. Dit kan op drie manieren: via het zienswijzeformulier op de website, schriftelijk en mondeling tijdens de hoorzittingen. Deze avond, en ook bij de komende bijeenkomsten, heeft men tevens de mogelijkheid om te reageren bij de notulist. Precieze informatie over het indienen van een zienswijze is te vinden op de zienswijzer. Hierop staan ook het post- en webadres vermeld. Deze zienswijzers liggen vanavond op de tafel van het Centrum Publieksparticipatie.

Iedereen die een reactie heeft gegeven, krijgt een ontvangstbevestiging van het Centrum Publieksparticipatie.

Van deze hoorzitting wordt een verslag gemaakt aan de hand van een bandopname. Dit verslag kan men over twee weken downloaden vanaf de website. Er worden hierin geen persoonsgegevens vermeld.

Een mondelinge zienswijze heeft dezelfde status als een schriftelijke zienswijze.

Na het sluiten van de zienswijzeprocedure bundelt het Centrum Publieksparticipatie alle reacties. Men kan de gebundelde reacties vanaf november 2009 bij het Centrum opvragen.

Mede op grond van de reacties kiezen de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM een alternatief, bepalen zij het standpunt.

Degenen die een zienswijze hebben gegeven worden hiervan op de hoogte gesteld en ontvangen dit standpunt met de bijbehorende argumentatie. Het standpunt wordt vervolgens gedetailleerd uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit. Dit zal naar verwachting in de zomer van 2010 klaar zijn. Hierop kan men opnieuw een zienswijze geven.

Als er nog vragen zijn over de zienswijzeprocedure kan men terecht bij Heleen Grootendorst of bij één van haar collega's.

De voorzitter sluit de inleiding af en geeft als het woord aan de eerste spreker.

1. Spreker - Bergschenhoek

Spreker wil zijn verhaal ophangen aan drie punten: de uitgangspunten van de voorstellen, de berekeningen en de visie die ten grondslag ligt aan dit geheel.

Ten aanzien van de uitgangspunten vraagt spreker naar de kwaliteit en de houdbaarheidsdatum daarvan. Deze zijn uit 2000 en het is nu 2009. Het geheel moet worden opgeleverd over vijf jaar, voor 2020. Dus hij vraagt zich af of datgene wat ten grondslag lag aan de huidige voorstellen nog waarde heeft.

Spreker denkt dan bijvoorbeeld ook aan wat het Nationaal Congres Mobiliteitsmanagement naar voren brengt. Dat is een overlegorgaan van werkgevers, gemeenten, milieuorganisaties en een naam die daarbij hoort is die van minister Eurlings. Daar komen onderwerpen naar voren als de elektrische auto, vervoer over water en het werken op afstand. Op 8 september dit jaar is een congres geweest en spreker noemt een aantal citaten daarvan die gaan over proeven met spitsrijden:

"Het is een prijsprikkel wat een effectief instrument is om spitsdrukke te verminderen. De deelnemers halveren hun ritten in de spits". "Mobiliteitsmanagement moet in de arbeidsvoorwaarden komen", zegt minister Eurlings, "de CAO-partners zijn aan zet". En als laatste citaat: "de Mexicaanse griep is aanleiding voor een half miljoen mensen om thuis te werken. Dat kan natuurlijk ook permanent gaan gebeuren, thuis werken". Een directeur van de Rabobank die ook in dat congres zit, heeft op de radio gezegd dat de hoeveelheid files 17% is afgenomen de laatste tijd. En voor een project dat zich richt op de lucht, het geluid en de tijdsbesteding denkt spreker dat dat een belangrijke constatering is. Het kan dus wel.

Het tweede punt van spreker gaat over berekeningen. Zoals het met alle grote infrastructurele werken het geval is, vindt hij die gebakken lucht, of onderhevig aan factor 2 of 3. Dat geldt voor kunstwerken, infrastructurele werken in het algemeen en de geluidsberekeningen van de HSL. Spreker woont in Bergschenhoek. De kranten staan daar bol van, het haalt de landelijke pers. Hij wijst op de geluidsberekeningen van Schiphol waarvan de voormalige directeur Cerfontaine heeft gezegd dat hij daar heftig heeft zitten manipuleren met de arme Zwanenburgers en Hoofddorpers. Spreker denkt dat dit nu ook best eens het geval zou kunnen zijn. In het NRC Handelsblad van 16 september dit jaar stond dat het aanleggen van een stukje A15 bij Bemmelen nu 1 miljard gaat kosten in plaats van 750 miljoen.

Spreker vraagt nog eens te luisteren naar wat het Nationaal Congres Mobiliteitsmanagement naar voren heeft gebracht. Dat zijn hele waardevolle voorstellen en dat zijn niet de eersten de besten. In het kader van het telewerken vindt spreker

Frankrijk een mooi voorbeeld waar is gezegd dat elk huis eind 2010 een hele snelle internetverbinding moet hebben. Woningen op het platteland krijgen daar een satellietverbinding. Dat bespaart veel kilometers.

Naar aanleiding van een vraag van spreker, vraagt de voorzitter aan de heer De Jong of dit project past in een van de urgentieprogramma's of prioriteiten.

De heer De Jong vertelt dat er een aantal van dit soort programma's is om heel snel zaken te kunnen realiseren. Dit project is een Randstad urgentproject maar dat betekent niet dat het valt onder die speciale regelingen die er recent over zijn afgesproken (Crisis- en herstelwet). Afgelopen dinsdag is de begroting gepresenteerd en hij meent dat daarin is vermeld dat het project in 2020 wordt opgeleverd.

2. Spreker - Rotterdam

Spreker legt uit dat BVHBB staat voor de Belangen Vereniging Hillegersberg Bergse Bos. Wat spreker mist en inmiddels ook wel uit alle gesprekken die hij gevoerd heeft weet, is dat dit project ontzettend budgetgestuurd is, namelijk maximaal 1 miljard. Dat is opgedeeld in een gedeelte dat gereserveerd is, 650, plus een stukje rekeningrijden. Hij wijst erop dat alle varianten die mogelijkwijs te slikken zijn, duurder zijn dan die miljard. Dus er wordt volgens hem hier min of meer de suggestie gewekt dat er voorlopig geen geld is voor aanleg ondergronds, de meest milieuvriendelijke variant, iets waarmee de BVHBB wel zou kunnen leven. Dat betekent dat een weg op maaiveld met een scherm van zes meter hoog nog steeds de grootste dreiging voor Hillegersberg is. Als dat doorgaat wordt Hillegersberg vernietigd.

Het probleem van de stukken die nu in het plan zitten is dat het stuk dat langs Hillegersberg loopt het langste stuk is. Er wordt nu tegelijkertijd met het horen van burgers al een maand lang op politiek niveau met deelgemeentes en stadsregio gesproken om daar een positie te ontlocken zodat de volksvertegenwoordigers eigenlijk al een keuze maken voordat er überhaupt een tracékeuze gemaakt is. Spreker oefent dagelijks druk uit bij politici hierover. Er zijn zo'n vier deelgemeentes betrokken bij dit project, Hillegersberg-Schiebroek, Alexander en nog een paar deelgemeentes die daarin geconsulteerd worden. De druk die uitgeoefend wordt door omliggende deelgemeentes gaat volgens spreker altijd ten koste van het tracé in Hillegersberg omdat dat het langste stuk is. Spreker realiseert zich steeds meer dat als er meer geld uitgegeven wordt aan een vlinderstrik of onder een HSL door, dat altijd ten koste dreigt te gaan van de twee kilometer die langs Hillegersberg loopt. Want per saldo is daar het snelst geld te verdienen. Men gooit 'm vijf of zes meter omhoog en de teller gaat gigantisch hard want het is twee kilometer. Dat is het gevaar.

Eerder is het geluid van 48 dB(A) te horen geweest, een zacht gezoem. Spreker noemt zichzelf echter een ervaringsdeskundige die vanaf zijn 4^e in Hillegersberg woont waar hij niet alleen zijn hele leven getrakteerd wordt op het geluid van de trein maar ook op het geluid van de A20. Als de wind verkeerd staat reikt het geluid tot aan de Leeuweriklaan, en dat is heel Hillegersberg. 48 dB(A) lijkt weinig maar het is een etmaal-equivalent, geen piekbelasting. Vorige week stond in de krant dat de HSL die langs Lansingerland loopt door het ingenieursbureau precies zo uitgerekend is binnen de wet, namelijk 52 dB(A). Er is vorige week door iemand die daar woont op zijn gevel echter een piekbelasting van 82 dB(A) gemeten.

De belangenvereniging had een alternatief bedacht samen met professor Bogaerts. Dat is echter afgeschoten omdat het niet binnen het plangebied lag. Dit plan is volgens spreker nog steeds de grootste en de beste variant omdat dat van de Randstad één geheel maakt en betere noord/zuidverbindingen oplevert tussen Rotterdam en Amsterdam. Vervolgens is er een nieuwe studie gemaakt, Portway Rotterdam. Deze is vandaag gepubliceerd door het ANP en ook op internet te vinden. Portway Rotterdam valt expliciet binnen het onderzoeksgebied. De belangenvereniging heeft vervolgens laten onderzoeken of het probleem niet in Overschie zelf op te lossen is want daar knelt de schoen het hardst.

Daar kan volgens de belangenvereniging het probleem voor 1.1 miljard even zo goed worden opgelost en het levert ook nog eens tien à veertien positieve punten op. Spreker heeft nog geen één positief punt kunnen bedenken wat er gebeurt als de weg door Hillegersberg komt.

Planschade is al eerder ter sprake geweest. De heer De Jong zei terecht dat er pas sprake is van planschade en mogelijkheden om planschade te claimen nadat er een tracébesluit is genomen. Pas dan weet men wat er gaat gebeuren, of het een open weg is of een tunnel op maaiveld. Spreker vindt overigens de term tunnel op maaiveld verwarrend omdat het lijkt alsof die ondergronds is maar dus niet is. Al naar gelang de oplossingen zal de schade af- en toenemen. Die planschade zal zeker geclaimd worden en de belangenvereniging Hillegersberg is ook voornemens om dat te regelen.

Tengevolge van de crisis verwacht spreker dat de huizenprijzen 30% zullen gaan dalen. Als daar bovenop een open weg met een scherm komt, een soort Berlijnse Muur in Hillegersberg, waar niet alleen de Hillegersbergenaren last van hebben maar heel Rotterdam omdat het een regiopark is, dan denkt hij zelfs dat een 50% waardedaling in het verschiet ligt. Spreker geeft aan dat de vereniging doende is juristen in te gaan zetten in deze procedure.

3. Spreker – Rotterdam-Overschie

De inhoud van de boodschap van spreker is vooral gericht aan Rijkswaterstaat.

Hij geeft aan de A13 70 jaar binnen de dorps- c.q. deelgemeentegrenzen te hebben gehad. Wat hem betreft wordt de A13 aan het hoofdverkeerswegennet onttrokken tussen de Doenkade en het Kleinpolderplein. Alle studies die nu eventueel gedaan gaan worden door de heer Bos en anderen naar allerlei prachtige plannen waarop men nog 10, 15, 20 jaar kan doorstuderen, die tijd heeft men wat spreker betreft wel gehad. Het is voorbij, over. Uit met die A13.

4. Spreker - Delft

De A13/A16 is volgens spreker verkeerstechnisch niet zinvol mogelijk. Ook niet als de A13 wordt vervangen door de Bosvariant Portway Rotterdam. Vier jaar geleden is de startnotitie A13/A16 verschenen. Spreker heeft toen ook ingesproken op dezelfde plaats als nu. Rijkswaterstaat kon toen zijn beweringen niet weerleggen. Op zijn verzoek zijn de aanwezigen en Rijkswaterstaat akkoord gegaan om een week later een nieuwe bijeenkomst te beleggen. Rijkswaterstaat kon het toen voor de tweede keer niet weerleggen. Thans is de trajectnota A13/A16 verschenen. De beweringen van spreker zijn daarin nog verder ondersteund. Iedereen kan het allemaal zelf verifiëren. In de deelnota Verkeer staat op bladzijden 48 en 49 dat de avondspits zes uur duurde op de A13 in 2006 volgens Rijkswaterstaat en wel van 13.00 uur tot 19.00 uur op de A13 Delft-Zuid Doenkade. Als men dit verder analyseert blijkt dat dit voor de gehele A13 geldt, van Doenkade tot knooppunt Ypenburg. De A13 is volgens Rijkswaterstaat vol, er kan geen verkeer meer bij. Ook staat in de trajectnota A13/A16 dat in het jaar 2006 er over de A13 Delft-Zuid Doenkade 167.000 motorvoertuigen per dag gaan, dat is dus per etmaal. Er zijn in 2006 nog geen extra wegen aangelegd. In 2020 bij aanleg van de A4 Delft/Schiedam moeten er 10.000 motorvoertuigen per dag meer over de A13 gaan en bij aanleg van de A4 met bovendien de A13/A16 moeten het er nog 19.000 meer zijn dan in 2006. Alles volgens Rijkswaterstaat. Het zal duidelijk zijn dat dan de avondspits van 18.00 uur nog veel eerder begint dan 13.00 uur en nog veel later is geëindigd dan 19.00 uur. Met andere woorden, de ochtendspits en de avondspits gaan in elkaar over en men staat de hele dag van 's morgens vroeg tot 's avonds laat in de file op de A13. Het verkeer op de A13/A16 dat naar de A13 toegaat staat ook in de file en het verkeer op de A13 bij Overschie richting Delft staat ook in de file. Dat noemt men het terugslag-effect. De aanleg van de A13/A16 heeft volgens spreker dan ook geen zin.

Het volgende is ook noodzakelijk geworden. Als men werkelijk de A13/A16 alsnog wil aanleggen, moet ook de A13 worden verbreed van Doenkade tot knooppunt Ypenburg. Het vervelende is dat men de A13/A16 moet aanleggen als men de A4 Delft/Schiedam wil. Dat blijkt ook uit de trajectnota A13/A16. In 2006 duurde volgens Rijkswaterstaat op de A20 door Rotterdam heen de spits ook zes uur, even lang als op de A13, en ook van 13.00 uur tot 19.00 uur. Rijkswaterstaat geeft dit op voor het A20 wegdeel Rotterdam Centrum Krooswijk maar het geldt ook voor de andere weggedeelten op de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein. Dat is helemaal rampzalig want dan staat de ruit om Rotterdam in de file. En als men vervolgens de A4 gaat aanleggen dan gaat er op de A20 door Rotterdam evenveel verkeer volgens Rijkswaterstaat in 2020 als de A4 zou zijn aangelegd als in 2006. Er verandert helemaal niets. De situatie op de ruit van Rotterdam blijft ook met de aanleg van de A4 rampzalig. En daarom moet de A13/A16 worden aangelegd, om de A20 te ontlasten.

Spreker vat de volgende reeks problemen samen: met de aanleg A4 gaan de ochtend- en de avondspits op de A20 door Rotterdam in elkaar over en om dat probleem te verminderen moet de A13/A16 worden aangelegd. Dan blijkt dat de ochtend- en avondspits op de A13 in elkaar overgaan en moet de A13 verbreed worden. Dit probleem en deze consequenties zijn al in januari 2006 aan toenmalig minister Peijs meegedeeld en wel door de Commissie m.e.r. die wettelijk verplicht is.

Deze Commissie m.e.r. voor de A4 zei in haar advies aan minister Peijs bijna vier jaar geleden: let op, als de A4 Delft/Schiedam wordt aangelegd en daarna de A13/A16 dan moet de A13 worden verbreed. Dat wordt een kostbare zaak. Als minister Eurlings de A4 Delft/Schiedam wil aanleggen en daarna de A13/A16 moet aanleggen en daarna de A13 moet verbreden dan is men duurder uit dan met het andere alternatief, de verbrede A13 plus A13/A16, aldus spreker. Ook is de aanleg van de A13/A16 en de verbreding van de A13 niet in 2015 gereed.

Spreker zegt dat er ook een andere oplossing mogelijk is, niet de A4 Delft/Schiedam maar een ander alternatief. Door de ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM is mede om die reden al geconstateerd in een geheime studie van beide ministeries in 2006 dat men niet de A4 Delft/Schiedam moet aanleggen maar moet starten met een veel beter alternatief. Een derde oeververbinding staat er ook letterlijk in. Winsemius was toen minister VROM en die heeft later toen hij geen minister meer was die geheime studie openbaar gemaakt. Die studie was gemaakt door de naaste medewerker van minister Peijs. Een andere reden voor de conclusie van de twee ministeries in 2006 om geen A4 aan te leggen was de volgende: bij aanleg van de A4 met de A13/A16 is de verkeersafwikkeling op de Brienoordbrug slecht tot zeer slecht en in de Beneluxtunnel eveneens slecht tot zeer slecht. Die conclusie uit 2006 is bevestigd in de Trajectnota A4 die 7 mei van dit jaar openbaar geworden is. Dat is overigens berekend door hetzelfde ingenieursbureau dat in 2006 die berekeningen gemaakt heeft. De getallen van de verkeersintensiteiten door de Beneluxtunnel en op de Brienoordbrug zijn nog iets hoger, 2 tot 7% hoger dan in 2006. Dus de conclusie uit 2006 van die twee ministeries wordt nog versterkt. Men kan zich afvragen hoe minister Eurlings dan de A4 wil aanleggen. Spreker denkt dat er maar één antwoord kan zijn: hij is verkeerd geïnformeerd. Dat was met al zijn voorgangers het geval bij de vorige en de huidige studie. Spreker kan dit aantonen want hij heeft van een aantal van die trajectnota's aangetoond dat ze ten onrechte ten gunste waren van de A4 en daarom over moesten. En die zijn over gegaan. Dat heeft ook de Commissie m.e.r. geconstateerd, de studie bevat niet de goede punten en moet derhalve overgemaakt worden.

De A4 met de A13/A16 is voor de gemeente Delft zeer ongunstig. Immers de A13 staat vol. Minister Eurlings wenst een crisiswet waarmee gemeenten niet meer hun bezwaren kenbaar kunnen maken bij de Raad van State. Dus Delft moet de files op de A13 gewoon slikken als de Kamer die wet tenminste aanneemt. Ook spreker kan niets beginnen bij de Raad van State. Hij woont weliswaar in Delft maar niet langs de A13 en is dus volgens die wet niet rechtstreeks belanghebbende. Zo moet de A4 worden doorgedrukt. Er is iets fundamenteel mis vindt hij.

De kosten van de A4 plus A13/A16 zijn minstens 2 miljard euro. Volgens de troonrede moet er 35 miljard bezuinigd worden. Het zou absurd zijn 2 miljard uit te geven aan een combinatie die onaanvaardbare problemen op de Brienoordbrug en in de Beneluxtunnel oplevert, slecht tot zeer slecht. En als die twee oeververbindingen langs Rotterdam geblokkeerd zijn is al het noord-zuid en zuid-noord verkeer in het westen van Nederland geblokkeerd. Ook het knooppunt Ypenburg blijkt te zijn geblokkeerd. Ook de A13. Spreker vraagt zich af of daarvoor 2 miljard moet worden uitgegeven.

Spreker heeft zelf in de Haagse Courant in februari 2003 geklaagd dat Rijkswaterstaat al 15 maanden geen opdracht had ontvangen voor de studie A4 met alternatieven. Hij heeft de studie A13 plus A54 voorgesteld door het Westland en de verbrede A13 plus A13/A16 en de A14. Niet om deze allemaal aangelegd te krijgen maar opdat in een integrale studie de beste combinatie van wegen kon worden gevonden. Met Winsemius zegt hij: als de Kamer een weg wil aanleggen, leg dan wel de goede aan. De combinatie derde oeververbinding met de A14 zou in de studie worden opgenomen. Dat is ten onrechte niet gebeurd. Die derde oeververbinding is al in 2006 voorgesteld door de twee ministeries en door hoogleraren ondersteund dat dat zou moeten gebeuren. De A14 is nota bene in 2007 door drie politieke partijen gewenst door het aannemen van een motie van de PVV, Barry Madlener, gesteund door het CDA en de PvdA. Eurlings zei in december 2007 toen Barry Madlener dat voorstelde in de Tweede Kamer, dat die motie niet nodig was want hij had Rijkswaterstaat al lang opdracht gegeven om de studie van de A14 te onderzoeken. Maar de Kamerleden hebben toch die motie aangenomen. Die drie partijen vormen de meerderheid van de Tweede Kamer en de PvdA en CDA maken deel uit van het kabinet. Dat is in december 2007 gebeurd en die studie is nog steeds niet openbaar. Van die studie is gezegd door twee hoogleraren, Ben Immers en Bert van Wee, dat deze in de gehele studie vergeten is. Als men die derde oeververbinding en de A14 met elkaar combineert dan heb je waarschijnlijk de hele A13/A16 niet eens nodig. Maar dat kan pas echt serieus beoordeeld worden als die studie openbaar wordt. Doordat er een derde oeververbinding is, zijn ook de twee oeververbindingen langs Rotterdam ontlast.

5 . Spreker - Rotterdam

Spreker geeft aan de hand van een presentatie zijn zienswijze. Hij is woonachtig in Rotterdam centrum. Hij heeft zich gericht op het belangrijkste aspect waar de A13/A16 voor is, tijdwinst. De conclusie van spreker is dat niet veel geleerd is van de ervaringen uit het verleden als het gaat om reistijd en vervoer.

Spreker laat een afbeelding zien van Philips Eindhoven eind 19^e eeuw. Daar waren duizenden medewerkers die pal naast de fabriek woonden. Philips had ervoor gezorgd dat de mensen goede huisvesting hadden en goede sportverenigingen. Er waren veel meer bedrijven in Nederland die dat destijds deden. In de loop van de tijd is de afstand tussen waar mensen werken en wonen steeds groter geworden.

Spreker heeft de website van het CBS geraadpleegd. Daaruit blijkt dat vanaf 1994 tot 2007 de gemiddelde afstand per persoon per dag in kilometers steeds een beetje toeneemt en de reisduur per persoon constant is. Dat is overal zo in de wereld. Overal besteden mensen per jaar gemiddeld genomen dezelfde hoeveelheid tijd aan reizen. Vroeger moest het met de postkoets, later ging het met gemotoriseerd verkeer. Maar wat de mensen aan reistijdquotum hebben is altijd constant, het blijft ook altijd constant. Als mensen in de knel komen met reistijd gaan ze zelf een oplossing zoeken. Spreker heeft jarenlang in Dordrecht gewerkt en hij reisde met de trein, dat was 21 kilometer. (Treinreizigers zijn trouwens degenen die gemiddeld genomen het verst van hun werk wonen.) Hij vond dit echter niet het goede voorbeeld als milieuambtenaar en is in Delft gaan werken bij een adviesbureau dat op fietsafstand lag. Maar het was wel drie kwartier/vijftig minuten en dat is ongeveer de grens. Stel dat zijn bedrijf zou verhuizen naar Delft noord of naar Rijswijk dan komt spreker in de knel met zijn reistijd. Uit onderzoek blijkt ook dat mensen die naar verhouding dicht bij hun werk wonen dat

compenseren door in hun vrije tijd ver te reizen. Mensen die doordeweeks al heel veel tijd kwijt zijn met reizen naar hun werk gaan in het weekend niet nog veel reizen. Vandaar dat het zichzelf een beetje opheft.

Onlangs kwam in het nieuws dat de HSL ertoe zou leiden dat het voor forensen veel makkelijker wordt om te reizen. Spreker voorspelt echter dat straks steeds meer mensen in Amsterdam gaan werken die in Rotterdam wonen, dat die afstanden alleen nog maar toenemen. Tussen 1985 en 1995 is de gemiddelde woon-/werkafstand met 15% toegenomen.

De trajectnota staat vol met reistijdwinst en reistijdverhouding. Maar wat spreker niet tegen kwam is de term de wet van behoud van reistijd. Alle verkeerskundigen kennen die term. Spreker vindt het merkwaardig dat het niet genoemd is. Hij heeft zelf acht jaar in de politiek gezeten en heeft geleerd dat de meest interessante dingen te vinden zijn in de bijlagen van rapporten en dat was ook in dit geval zo. De gemiddelde reistijd is constant, dat blijft zo. Aanleggen van de snelweg leidt er op korte termijn toe dat er weer sneller kan worden gereden waardoor mensen die nu bijvoorbeeld een bestemming hebben in Ypenburg, sneller op hun bestemming zijn. Dat is heel erg mooi. Dat gaat vanzelf, dat is nu eenmaal een wetmatigheid. Doordat mensen korte reistijd hebben gaan ze weer verder reizen.

Het voorbeeld van telewerken is al genoemd. Uit proeven die zijn gedaan met telewerken blijkt dat er juist meer gereisd wordt, er worden meer kilometers afgelegd. Alleen zijn de mensen vrijer in de besteding van hun dag, zij gaan niet in de spits reizen maar halverwege de dag en leggen dan grotere afstanden af.

Als de weg wordt aangelegd, worden de knelpunten opgelost. De snelheden gaan toenemen en men gaat langere afstanden afleggen. De trajectnota is heel erg gericht op het studiegebied en in het studiegebied zal inderdaad sneller gereisd gaan worden. Spreker denkt echter dat het voor mensen buiten het studiegebied problemen gaat opleveren omdat er meer gereisd gaat worden. In de onderbouwing bij het bijlagenrapport – en niet in de nota zelf – staat: "Naast de vraag hoeveel ruimte gecreëerd wordt is de vraag van belang in hoeverre deze ruimte binnen afzienbare tijd weer wordt ingenomen door latente vraag". Latente vraag zijn mensen die denken: het is mij nu veel te druk op de A13 ik ga niet, of ik ga op een ander tijdstip. De problemen kunnen dan weer terugkomen.

Door de genoemde problemen maakt een deel van de automobilisten nu immers de keuze op een andere manier of op een ander tijdstip of via een andere route dezelfde verplaatsing af te leggen of zelfs een andere bestemming te kiezen.

Rijkswaterstaat gaat er in haar modellen steeds van uit dat mensen nu eenmaal een bestemming hebben en daarheen gaan. Dat is volgens spreker niet de praktijk. Als er belemmeringen zijn bijvoorbeeld door te lange reistijd, dan maken mensen andere keuzen, dan gaan ze soms helemaal niet. De Thalys is daar een mooi voorbeeld van. Die was bedacht om mensen uit het vliegtuig in de trein te krijgen maar het resultaat is dat er mensen in zitten die al in een trein zaten maar nu binnen dezelfde tijd een grotere afstand kunnen afleggen. Die gaan niet naar de Efteling maar die gaan naar Disneyworld. Dan vindt spreker het zonde dat er miljarden besteed worden om mensen alleen maar binnen hetzelfde tijdsbestek verder te laten reizen.

Bij een te lange reistijd zoeken mensen zelf een oplossing. Vorig jaar werd bekend dat door de vele files op de A15 veel meer mensen de stap wilden maken om te gaan verhuizen. Als men niet uitkomt met de reistijd dan gaat men zelf wat anders verzinnen. Als Albert Heyn niet uitkomt niet met zijn aanvoertijden dan gaan ze weer decentrale vestigingen in het land maken. Dat lost zich vanzelf op.

Een ander punt vindt spreker dat daar waar snelwegen worden aangelegd, mensen juist uit de trein worden gejaagd omdat ze zien dat ze met de auto weer snel op de bestemming kunnen komen.

De toekomst is dat de bevolkingsgroei in Nederland steeds verder afneemt en in 2030 is dat stabiel. Er zijn nu heel wat regio's in het land die al qua bevolking aan het afnemen zijn en op termijn zal dat ook voor de Randstad gaan gelden. Wat ook zeker zal zijn is dat fossiele brandstoffen duurder gaan worden. Als dingen duurder worden zal ook de vraag ernaar gaan afnemen, naar vervoer. Dus op middellange termijn gezien is het niet echt handig om dan nu zoveel te investeren in snelwegen.

Spreker vat samen dat als men terugkijkt naar het verleden, de wet van behoud van reistijd erop los laat en naar de toekomst kijkt, het geen verstandige keuze is om die snelweg aan te leggen.

6. Spreker – Rotterdam

Wat spreker verbaast is dat er helemaal niet gesproken wordt over deze problematiek vanuit de stad Rotterdam als zodanig.

Afgelopen weekend had het tv-programma Buitenhof de volgende gasten: de heer Adri Duivesteijn socialist en woningbouw- en stedenbouwkundige, de heer Coen van Oostrom, projectontwikkelaar en twee architecten van een volgens spreker nogal links zeer progressief architectenbureau hier uit de stad. Dat ging met name over de positie van de stad Rotterdam in Nederland en in westelijk Nederland. Men zag die situatie nogal zorgelijk in omdat Rotterdam nu niet het meest aangename woongebied is. Er zijn vele steden in Nederland en dat geldt ook voor belangrijke gedeelten van Den Haag en Amsterdam, die aanzienlijk beter om te wonen zijn, een beter woongenot geven dan de stad Rotterdam. Door de heren werd zelfs naar voren gebracht dat als de ontwikkelingen in de stad Rotterdam zich zouden voortzetten zoals ze zich nu de laatste 10, 20 jaar voordoen, Rotterdam het risico loopt de banlieu te worden van het westelijk woongebied in Nederland. Als men met die gedachte naar Rotterdam kijkt, dan ziet men dat de gehele noordelijke rand van Rotterdam in ieder geval het beste woongebied is. Als die noordelijke rand nu wordt verpest door daar pal langs op 100, 150 meter de snelweg A13/A16 aan te leggen, wordt dat gebied onleefbaar gemaakt. De mensen die daar wonen zullen op termijn uitwijken en Rotterdam verlaten. Spreker zelf zal daar zeker een voorbeeld van zijn. Het perspectief voor de stad Rotterdam is buitengewoon negatief.

Spreker vindt het onbegrijpelijk dat men langs de noordelijke rand zo'n snelweg wil neerleggen. In detail bezien is daar ook nog eens het Lage Bergse Bos. Dat is ongeveer het enige recreatiegebied van betekenis dat de stad heeft. Dat wordt door de snelweg dan gewoon om zeep geholpen. Spreker zegt dat de stad hierdoor nog verder wordt gedeprimeerd. Als men dat beziet dan kan men het plan dat nu voorligt en het feit dat men het wil doen, uitsluitend betitelen als onzalig. Spreker vindt dat de stad Rotterdam als zodanig zich dat beter zou moeten realiseren.

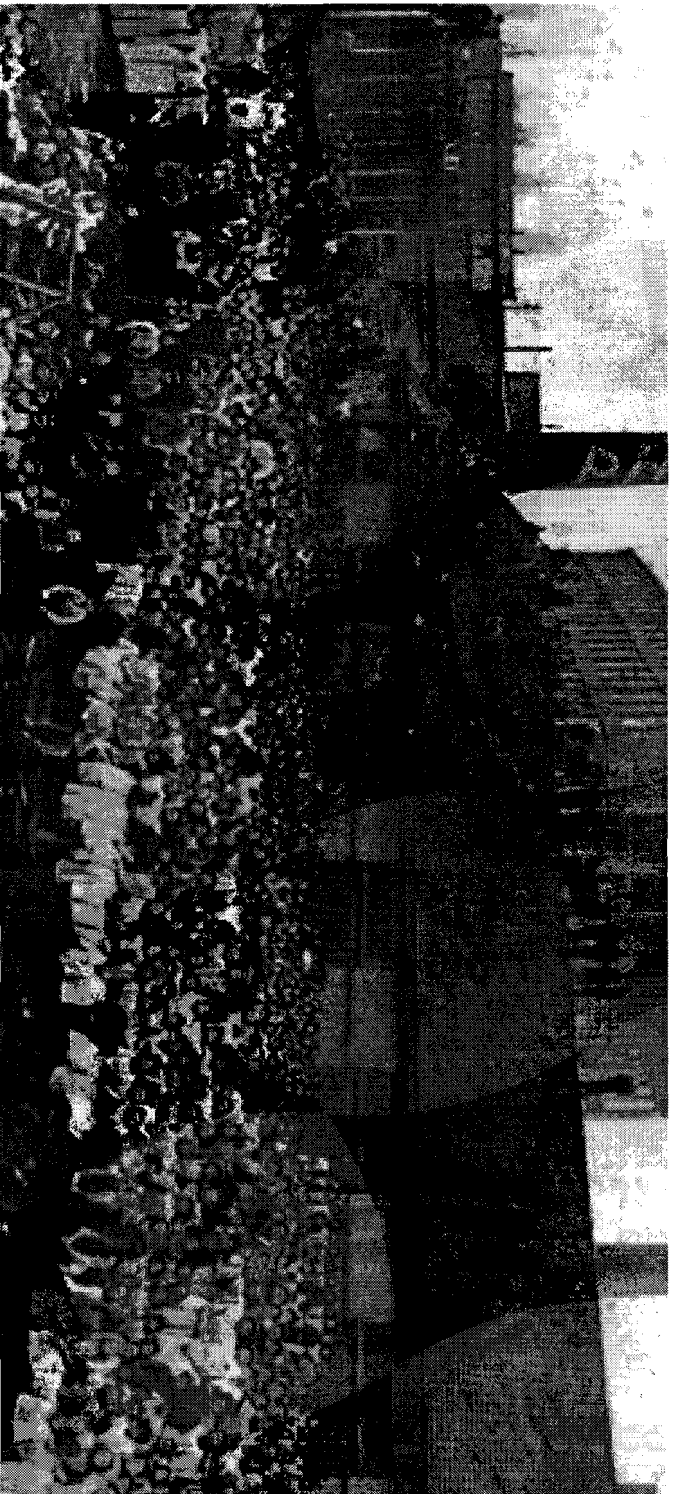
Afsluiting

De voorzitter constateert dat niemand nog het woord wenst te voeren. Hij herhaalt dat er tot en met 5 oktober zienswijzen ingediend kunnen worden. De voorzitter dankt voor de aanwezigheid en sluit de hoorzitting.

Leren van het verleden

Presentatie spreker 5

17 september 2009



Philips, eind 19^e eeuw

	Verplaatsingen per persoon per dag	Afstand per persoon per dag	Reisduur per persoon per dag
	aantal	km	minuten
1994	3,21	30,79	61,49
1995	3,17	31,43	61,84
1996	3,15	31,29	60,99
1997	3,17	32,39	62,96
1998	3,14	32,08	61,84
1999	3,15	32,44	61,79
2000	3,11	32,01	60,76
2001	3,07	31,75	59,98
2002	3,07	31,82	59,36
2003	3,09	31,92	59,91
2004	3,06	32,71	61,36
2005	3	32,22	60,24
2006	3,03	32,31	60,87
2007	2,99	32,58	60,72

Wet van behoud van reistijd:

- Gemiddelde reistijd per persoon is door de eeuwen heen constant
- Effect A13/16 op korte termijn:
snellere doorstroming -> verkorting reistijd
- Effect A13/16 op langere termijn:
verkorting reistijd -> vergroting reisafstand
- Vergroting reisafstand levert elders problemen op!

Wet van behoud van reistijd:

- ***Bij te lange reistijd zoeken mensen zelf oplossing!***

Toekomst

- Bevolkingsgroei verdwijnt
- Fossiele brandstoffen worden duurder
- Conclusie: aanleg A13/16 getuigt niet van vooruitzien, en getuigt niet van leren uit het verleden