

Verslag van de hoorzitting
over de trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam
gehouden op 22 september 2009 te Rotterdam

Aanwezig:	Dhr. T. Jansen Mw. N. Biesma Dhr. H. de Jong	Onafhankelijk voorzitter Centrum Publieksparticipatie Rijkswaterstaat
-----------	--	---

Alsmede 10 participanten, 100 belangstellenden en een aantal mensen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. 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 Nadine Biesma voor.

Nadine Biesma licht toe dat zij werkzaam is bij het Centrum Publieksparticipatie, voorheen het Inspraakpunt. Het Centrum Publieksparticipatie heeft deze hoorzitting georganiseerd en is verantwoordelijk voor het zorgvuldig 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. Tijdens deze hoorzittingen 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 nemen de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM een standpunt in en kiezen een alternatief.

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 Nadine Biesma of haar collega's.

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

1. Spreker - Rotterdam

In de inspraakprocedure was participant ook uitgenodigd om mee te denken over mogelijke inpassingen van de A13/A16 en behalve te roepen dat hij de weg gewoon niet wil, heeft hij samen met anderen ook constructief en positief bijgedragen.

Zijn suggesties zoals de ondertunneling tot aan de Rooseveltweg, de ruime ondergrondse boog door het Lage Bergse Bos, het direct aanleggen van een derde strook om het invoegen in de tunnel vanuit de A20 te omzeilen enzovoort, werden in dank aanvaard waarna participant er verder niets meer van hoorde. Geen enkele van deze suggesties waar de bewoners positief over dachten, is meegenomen in welke variant dan ook.

Dat een geboorde tunnel niet haalbaar blijkt oké, maar er is in ieder geval met elkaar gewerkt voor een gezonde en leefbare omgeving in Ommoord en dat is voor spek en bonen geweest.

In alle nu aangedragen varianten is de wijk Ommoord volgens participant zwaar de klos:

- er valt een significante toename van verkeer op de President Rooseveltweg en de rest van Ommoord te verwachten, met alle gevolgen van dien:
 - meer ongevallen
 - slechtere bereikbaarheid voor de hulpdiensten
- als er al sprake is van een tunnel, dan begint die pas vlak voor de Rotte in het Terbregse Park
- op- en afritten gaan ten koste van de leefbaarheid van de aanpalende Bloemen-Rozen en Varenbuurt en ten koste van de bereikbaarheid van de bedrijven.

Omdat de weg ook nog eens ten zuidwesten van de wijk komt te liggen, ergens tussen de 30 en 60 meter van de dichtstbijzijnde woningen en soms nog dichterbij, ontstaat een situatie die bijna erger is dan in Overschie. Ook het zenden van een incomplete brief aan de bewoners en bedrijven dat de weg hun eigendom raakt, zonder enige toelichting of tekening waaruit blijkt of het over het hele huis of om een strookje achtertuin gaat, is niet in dank aanvaard. Het heeft behoorlijk wat mensen hun nachtrust gekost, terwijl dat niet had hoeven als er een duidelijke uitleg bij was gevoegd. Heel veel meer luchtvervuiling en geluidsoverlast door de toename van het verkeer in en om de wijk betekent ook heel veel meer mensen wier gezondheid en welzijn ernstig worden aangetast.

Men zal niet onterecht zeggen dat Rijkswaterstaat alles uit zal laten voeren binnen de gestelde wettelijke eisen en waarden, onder andere berekend aan de hand van computermodellen, maar voldoen aan een wettelijke eis betekent nog steeds dat het aanzienlijk slechter zal worden dan de huidige situatie.

Dat betekent ook dat de bewoners gebracht worden aan de rand van wat wettelijk niet meer aanvaardbaar is en dat houdt voor de bewoners inleveren in. Aantrekkelijk wonen is er niet meer bij:

- geluid dat beperkt zal worden door geluidsschermen tot 6 meter hoog (mooi is anders, aldus participant) en het werkt alleen op korte afstand als men er ongeveer naast staat
- isolatie van huizen helpt wel wat, maar men heeft niets meer aan de tuin of het balkon en met ramen open slapen kan ook niet meer.
- fijnstof en andere vervuilende zaken laten zich ook niet tegenhouden door dergelijke maatregelen; geen enkele maatregel is hier afdoende. De susbakken die geluidsisolatie bewerkstelligen, sussen alleen des bestuurders geweten, vindt participant.
- De auto's zullen schoner zijn tegen de tijd dat de weg er ligt, zal er wellicht gezegd worden waarbij participant opmerkt dat het jammer is dat de economie dat weer even tegenwerkt.

Het ontlasten van de A20, de A13 en omliggende wegen lijkt met de aanleg van de A13/A16 maar beperkt gediend want ook daar blijft forse overlast bestaan. Bovendien werkt dat maar een paar jaar, want dan staat de hele zaak, inclusief de A13/16, weer muurvast volgens een advertentie met een Kennisgeving van de Voorbereiding van een Masterplan en plan- MER "Rotterdam Vooruit" voor de periode na 2020.

Participant vraagt zich af of Portway Rotterdam mogelijk wat betere perspectieven zal bieden.

Met behulp van computerberekeningen, regelgeving en beschikbare budgetten hebben medewerkers van Rijkswaterstaat zich ingespannen om zo inpasbaar en acceptabel mogelijke varianten te presenteren. Maar de gewone burgers hebben dankzij internet en andere media, voldoende empirisch materiaal weten te verzamelen om aan te tonen dat de aanleg van deze weg weer een aanslag is op de bevolking van deze wijk. Overigens heeft Rijkswaterstaat in een eerder, zeer traag verlopen, project geluidsschermen A20 langs de wijk, bewezen erg gemakkelijk met cijfers te strooien en denkt vervolgens met bijzonder weinig uitleg te kunnen volstaan.

Bovendien is gebleken dat het geluid door verkeerde berekeningen, niet minder, maar meer is geworden. Men heeft, ook hier, alleen geen last van het verkeer als men naast het geluidsscherm staat. Daarbij doelt participant onder andere op het Terbregseplein.

Daarbij nog deze opmerking van participant: de bewoners van Ommoord wensen serieus genomen te worden en laten zich niet langer met een kluitje in het riet sturen. De tot nu toe verzamelde kleine duizend, handtekeningen en de grote opkomst op de informatieavond van de bewonersorganisatie op 8 juni, tonen aan dat de bewoners deze praktijken niet accepteren.

Participant verzoekt dan ook nadrukkelijk om de in de inspraakbijeenkomsten ingebrachte suggesties serieus mede te onderzoeken en mee te nemen in de besluitvorming over de Trajectnota/MER.

2. Spreker - Rotterdam

Participant is het volledig eens met de vorige participant. Hij is woonachtig in Nieuw Terbregge, dat is onder de rook van het Terbregseplein. Ongeveer 55% om zijn huis is snelweg en dat kan met het nieuwe tracé groeien tot ongeveer 60%. Dat betekent dat hij nu al bij oosten- en zuidoostenwind enorme geluidsoverlast heeft. Dat zal alleen maar groeien wanneer er ook noordenwind en noordwestenwind zal komen.

Nieuw Terbregge is een wijk die eind jaren '90, begin deze eeuw is gebouwd. Het interessante vindt participant dat daar de geluids- en fijnstofnormen met de voeten

worden getreden. Hij heeft inmiddels begrepen dat dat komt omdat de EU-richtlijnen voor fijnstof pas in 2001 zijn ingevoerd maar hij meent te weten dat sommige richtlijnen ook op de lange termijn zijn geschoven dus dat die tegen EU-regelgeving in terzijde zijn geschoven. Vanuit dat perspectief is hij ook enigszins bezorgd over de verschillende scenario's en varianten die worden gepresenteerd. Er wordt gesproken over scenario's voor het jaar 2020, dat is over 11 jaar. Hoe langer het duurt hoe moeilijker het is om een redelijk betrouwbaar scenario te ontwikkelen. Gebruikelijk is dan in scenario- en scenariowerken dat men verschillende varianten maakt, dus een meest waarschijnlijke variant maar ook een positieve variant en een negatieve variant. Dat heeft participant hier enigszins gemist. Hij vraagt zich af of niet alleen de positieve variant is genomen in scenariodenken om een en ander positiever voor te stellen. Het is misschien wat argwanend gedacht maar dat er maar één variant is vormt toch reden tot zorg voor participant.

Wat ook in de plannen ontbreekt - er zijn weliswaar acht varianten ontwikkeld die daadwerkelijk een verschil maken wanneer het gaat om de leefomgeving van de noordrand van Rotterdam - is een verbetering van het openbaar vervoer. Hier vlakbij eindigt bij de Binnenhof de metro, de lijn stopt en wijst eigenlijk al in de richting van de Randstadrail. Participant heeft begrepen dat er wel naar is gekeken maar op de informatiemarkt kon hij niets vinden waarom die variant is afgewezen. Er is een prachtige mogelijkheid om de metro hier door te trekken bij de Randstadrail en zo de bereikbaarheid van grote delen van Rotterdam en het centrum van Den Haag substantieel te verbeteren zodat mensen niet meer over de snelweg hoeven en zoals nu over de Molenlaan rijden. Hij leest daar niets over. Dat is een grote zorg want daaruit blijkt eigenlijk al dat de openbaar vervoervarianten, dus de varianten die rekening houden met de leefomgeving, terzijde zijn geschoven. Dat vindt participant een buitengewoon zorgwekkend punt en hij vindt het ook jammer dat dat soort varianten hier niet gepresenteerd worden als mogelijke varianten die ook daadwerkelijk uit zouden kunnen komen.

Een persoonlijk punt van participant omdat hij nu al reeds behoorlijk in zijn leefomgeving wordt aangetast door het beleid van Rijkswaterstaat en het Rijk in den brede, is de wijze waarop wordt omgegaan met het beperken van fijnstof en geluid. Als voorbeeld noemt hij de 80 kilometerzone, wat hij een fantastisch idee vindt, waarmee geluid en fijnstof worden beperkt. Die loopt echter tot halverwege Terbregge en niet tot het Terbregseplein. Ook bij Ommoord en de Alexanderpolder mag men weer doorscheuren en even voorbij de oprit bij Alexanderpolder mag men weer 120 rijden. Het is participant een volstrekt raadsel waarom in een stedelijke omgeving niet de 80 kilometerzone iets wordt uitgebreid.

Hetzelfde geldt voor geluidsschermen. Er is een prachtig dijklichaam aangelegd bij Nieuw Terbregge tussen de snelweg en de wijk maar daar komt het geluid niet vandaan, het geluid komt van de fly-over van het Terbregseplein. Ongetwijfeld zullen bewoners van Ommoord er ook enorm veel last van hebben. En daar staan dus helemaal geen geluidsschermen, daar wordt niets aan gedaan, er wordt geen snelheidsbeperking ingevoerd en er worden geen geluidsschermen aangebracht.

Met andere woorden, participant is buitengewoon bezorgd dat een dergelijke aanpak ook niet gevolgd zal worden bij een eventuele nieuwe weg. Dat maakt hem zeer argwanend en enigszins bezorgd over de toekomst.

De heer De Jong van Rijkswaterstaat wil het misverstand dat er over de openbaar vervoersvariant in het onderzoek geen aandacht zou zijn besteed, uit de weg ruimen. In de variantennota wordt uitgebreid ingegaan op een openbaar vervoersvariant waarbij de overheidsinvesteringen die voorgenomen zijn meer dan verdubbeld zijn op het gebied van openbaar vervoer en er is gekeken of op die manier een oplossing geboden kon worden zodat de aanleg van deze weg niet meer noodzakelijk was. Dat bleek niet het geval te zijn. Het effect ervan was te gering om de gesignaleerde problemen op te

lossen. Er is dus wel aandacht besteed aan het onderwerp openbaar vervoer. De heer De Jong is het met participant eens dat dat heel belangrijk is.

3. Spreker - Rotterdam

Participant vindt de MER, in ieder geval de samenvatting, misleidend en op zijn zachtst gezegd onvolledig. Zeker als het gaat over het gebied van geluid. Om te beginnen mist hij in het verhaal het fenomeen uitbreidingsplannen van Zestienhoven. Bij de presentatie vorige week is participant geschrokken van wat hij daar te horen heeft gekregen. Hij begrijpt dat er betrekkelijk weinig mensen over geïnformeerd zijn. Hij zou iedereen aanraden zolang dat nog kan zich daar eens in te verdiepen en ook erop te reageren want dat alleen al doet Ommoord geen goed. Met name het accumulerende effect dat gaat optreden door én die plannen én de plannen zoals die vanavond besproken worden, zal het een onwerkbaar gebied maken.

Een voorbeeld is de HSL die nu in gebruik is. Sinds twee weken is er een dienstregeling aan de gang van twee diensten per uur en dat heeft al geleid tot 2.500 klachten. Hoever kunnen theorie en praktijk uit elkaar liggen? Daar dus heel erg. Het zou natuurlijk zonde zijn als dit het volgende voorbeeld is.

Verder wordt er in de MER ook gesproken over enige geluidsvorming aan de westkant van Ommoord. Participant woont zelf in Ommoord en kan vertellen dat ook aan de oostkant, de A20 al heel duidelijk hoorbaar is en dan is er nog niet eens zo heel veel zuidenwind nodig. Kijkend op het plan dat de voorgenomen A13/A16 doorgaans aangeblazen wordt door wind die heerst vanuit het zuidwesten of westen, betekent het dat niet voor alleen west maar voor heel Ommoord de geluidstoename aan de orde zal zijn. En wat participant mist is de mate waarin.

Wat participant ook mist, zij het dat die van recente datum is, is de bosvariant die wel heel duidelijk een oplossing in een wat ander perspectief biedt. Het lijkt hem zonder meer de moeite waard om die in de afwegingen te betrekken.

Resumerend stelt participant dat hij tegen de overlasttoename door de accumulerende effecten is en daarop het effect in Ommoord, maar als er dan al een A13/A16 moet komen, laat die in ieder geval dan in zijn geheel ondertunneld zijn vanaf het Terbregseplein tot en met het bos.

4. Spreker - Rotterdam

Participant is het met de vorige participanten volledig eens.

Participant woont al 30, 35 jaar in Ommoord naar volle tevredenheid. Natuurlijk is er na de busbaan de metro gekomen wat in het voordeel van de bewoners was, de A20 is een baan breder geworden en 20 keer zo breed als in 1974 en drukker, maar dat is allemaal geaccepteerd. Er zijn geluidswallen neergezet zodat de mensen die tegen de geluidswal aan wonen er geen last meer van hebben. Maar halverwege Ommoord en verder in de Heidebuurten enzovoort kunnen de ramen 's avonds bij bepaalde windstand niet meer open gezet worden. Vervolgens komen daar 's nachts ook nog eens enkele treinen voorbij.

Afgelopen donderdag is participant met vorige participant, bij een hoorzitting geweest in het Airport Hotel. Daar is geluisterd naar datgene wat Rotterdam Airport wil gaan doen. Naast de geplande 896 nachtvluchten komen er meer omdat de regering 's nachts wil landen. De regering en het leger willen meer gebruik gaan maken van het vliegveld. Dat betekent uitbreiding zowel overdag als 's nachts van de geluidsnorm. Afgelopen donderdag heeft participant gevraagd naar de vliegroutes maar die waren nog niet

bekend. Men had wel allerlei streepjes gezet hoe het wel en hoe het niet moet maar de aanvliegeroutes zijn niet bekend.

Als men overdag in Ommoord loopt, komen er veel vliegtuigen van Transavia laag over want die zijn 12 minuten te laat de lucht in gegaan en moeten nog even naar Maastricht of Eindhoven. Dan nemen ze de kortste bocht en dat is over Ommoord, de Brienoord en dan naar het zuiden. Dat is geluidsoverlast. Geluidsoverlast die niet bestreden wordt door de deelgemeente Ommoord op het ogenblik want die zeggen: daar hebben wij geen boodschap aan. Dat is niet des Ommoords. Nu komt de A13/A16. Er zijn mensen die in de Bloemenbuurt wonen en al een bericht gekregen hebben dat ze vandaag of morgen misschien naar een ander huis moeten gaan kijken. De aan- en afritten die misschien ook ergens op de President Roosevelt gaan komen. Toyota en al die panden moeten daar weg. Dat betekent dat er een nieuwe aansluiting gaat komen op de Hoofdweg.

Dit betekent volgens participant dat als alles niet onder de grond gaat, het leven in Ommoord niet meer is als 10, 30, 35 jaar geleden, überhaupt nooit meer terugkomt. In Ommoord wonen 35 tot 40% bejaarden die daar al heel lang leven. Participant maakt het niet meer mee want over een paar jaar gaat hij op het platteland wonen. Maar hij vecht wel voor zijn kinderen en kleinkinderen en die van anderen. Hij denkt dat als de politiek niets meer voor hun doet, ze met z'n allen zelf iets moeten gaan bedenken waarbij hij de voorzitter van de bewonersorganisatie Ommoord aankijkt want dat is de man die alles kan organiseren en gladstrijken zodat participant zijn doel kan behalen, en dat is de A13/A16 onder de grond aanleggen maar dan ook heel diep (wat participant betreft zelfs onder de Zevenhuizerplas maar dat kan niet want die is 35 meter diep). Maar als die weg op het maaiveld komt woont men niet meer in Ommoord zoals men altijd gewoond heeft.

Tenslotte wil participant nog opmerken dat vorige week tijdens de bijeenkomst van Rotterdam Airport er zoveel geluidsoverlast was dat men degene die de presentatie gaf niet meer kon verstaan. Dat werd veroorzaakt door een overkomend vliegtuig en de firma Bose die in de zaal ernaast een bijeenkomst had. Die overlast is straks hetzelfde in Ommoord.

5. Spreker - Bergschenhoek

Participant is betrokken bij het recreatiegebied dat zich uitstrekt van Hillegersberg tot aan de A12. In dat gebied wordt heel veel geïnvesteerd, er gaat heel veel energie in van de gemeente en de provincie, er komt een roeibaan, er komt van alles, een golfbaan. Het is natuurlijk jammer dat daar zo'n weg doorheen gaat die toch weer een stuk verstoort. Participant vindt de enige mogelijke optie toch ondertunneling, welke route ook gedaan wordt. Hij pleit vanuit het recreatiegebied omdat men daarvan toch vrij weinig heeft in zo'n heel gebied als Rotterdam, dat als er iets gebeurt het ondertunneld wordt.

6. Spreker - Rotterdam

Participant is deelgemeenteraadslid van de PvdA, van Prins Alexander. De deelgemeenteraad heeft vorige week maandag besloten een standpunt in te nemen en wel dat de A13/A16 tussen het Terbregseplein en de Rotte onder de grond moet. Dus wat hier aan de orde is geweest, is wat betreft de deelgemeente al een vaststaand feit. Alleen moet er nog even worden afgestemd met Rijkswaterstaat en Stadsregio want het kost uiteraard meer geld dan een bovengrondse oplossing. Daar heeft de PvdA-fractie ook nog een oplossing voor aangedragen: uit de samenvatting van de trajectnota blijkt dat de financiering van de A13/A16 voor een deel is gebaseerd op opbrengsten uit tolgeld, lees: rekeningrijden, gedurende een periode van 10 of 20 jaar. Participant vraagt zich af waarom dat 10 of 20 jaar moet zijn en waarom het geen 30 of 40 jaar kan zijn. En vervolgens of die tolheffing ook geldt voor de huidige A20 en de huidige A13. Als men daar ook tol voor zou heffen dan zou dat heel goed zijn want dan maken minder mensen gebruik van de A13 door Overschie heen, dan kan die periode van 10, 20, 30 of 40 jaar

nog worden gehalveerd. Die vragen zou participant ook graag willen stellen aan Rijkswaterstaat dus hoe zit het met de financiering van de A13/A16 uit de tolheffing en of daar nog rek in zit om die periodes aanzienlijk te verlengen om daarmee de meerkosten te financieren.

7. Spreker - Rotterdam

Participant woont in de buurt van de Hesseplaats. Als zij de tekening bekijkt komt er verkeer vanaf de Brienoordbrug en vanaf Gouda, daar zit een prop en dat is bekend. Nu wordt een hele dure weg aangelegd en komt richting Delft diezelfde prop weer bij elkaar. Participant vraagt of er niet aan gedacht is om de A4 te verlengen, te ondertunnelen want er is ook veel vrachtverkeer dat allemaal richting Antwerpen en België gaat, dat dat richting Roosendaal gaat, dat het zich veel beter verspreidt.

De heer De Jong van Rijkswaterstaat licht toe dat de minister al de beslissing heeft genomen om de A4 Delft/Schiedam aan te leggen, dus bij dit onderzoek is ervan uitgegaan dat dit zal gebeuren. Dat is ook de reden waarom Rijkswaterstaat denkt dat het niet gelijk mis zal gaan op de A13 omdat er ook een A4 is. Dat is de achtergrond van het onderzoek.

Voorts is de heer De Jong er net door de bewonersvereniging Ommoord op gewezen dat er toch mogelijkwijs een indruk gaat ontstaan alsof er allerlei woningen in Ommoord afgebroken zouden moeten worden, en dat is niet de bedoeling van het plan. Er wordt geprobeerd heel zorgvuldig met woningen om te gaan. Het is natuurlijk wel zo dat in de buurt van het Terbregseplein de aansluitingen gemaakt moeten worden en daar zullen mogelijkwijs wel woningen nodig zijn om die weg te kunnen aanleggen. Daar wordt heel zorgvuldig mee omgegaan.

8. Spreker - Bergschenhoek

Participant woont een klein stukje bij Rotterdam vandaan. Zij heeft geen brief ontvangen waarin staat dat haar belang wordt geraakt, net niet want twee huizen verder hebben haar burens die wel ontvangen. Ook haar buurman aan de overkant. Al mag zij misschien blijven zitten, dan zit zij waarschijnlijk niet zo prettig in haar huis als de werkzaamheden zouden gaan beginnen. Haar vraag is dan ook of de mensen die er net niet de dupe van worden qua huis, bedrijf of grond, in aanmerking komen om tijdelijk in een luxe hotel te mogen gaan wonen totdat het klaar is.

9. Spreker - Rotterdam

Participant zegt dat Lentebloem een zeer bedreigd gebied is, het is straks ingesloten door allerlei rijkswegen. De herrie is nu al op de grens van tolerabel. Hij heeft zojuist gehoord hoe hard die 48 dB(A) is maar denkt dat hij daar toch ondanks de schermen vaak bovenuit komt. Ook als er familie op bezoek komt zeggen zij dat het een herrie is.

Participant woont er al bijna 35 jaar en is er dus aan gewend. Voor nieuwe mensen die eventueel een huis hier zouden willen kopen ziet het er erg slecht uit. Als die nieuwe weg erbij komt worden de huizen onverkoopbaar.

Participant wil weten of de mensen die geen brief hebben gekregen worden gecompenseerd en hoe dat dan wordt vastgesteld. Hij gaat ervan uit dat dit eind 2010 bekend zal worden als de plannen definitief zijn.

De afslag naar Ommoord lijkt leuk voor Ommoorders maar het betekent een enorme aanzuigende werking voor mensen uit omringende wijken die via de Rooseveltweg en de oprit naar de A13 richting Den Haag/Delft gaan. Het ontlast inderdaad misschien de Molenlaan maar geeft nu ellende op de Roosevelt. Die staat nu al vaak druk en vol en is

straks helemaal vol. Participant is bang dat daarom later besloten gaat worden de Roosevelt te gaan verbreden terwijl hij net zo blij was dat deze versmald was. Ook de circulatiepleintjes voldoen straks misschien niet meer en worden wellicht ook groter. De wijken die erop aansluiten kunnen straks bijna niet meer op de De Roosevelt komen en dan worden er waarschijnlijk stoplichten neergezet. Tel daarbij het vliegtuiglawaai op en participant voorziet een vreselijke situatie.

Participant vraagt zich af waarom niet eerst het resultaat van de A4 wordt afgewacht. Als die veel verkeer aantrekt is de noodzaak om deze weg aan te leggen veel minder geworden. Hij adviseert de minister te wachten met het besluit totdat de resultaten van de A4 bekend zijn.

10. Spreker - Rotterdam

Participant heeft sterk de indruk dat vooral het bedrijfsleven de A13/A16 zit te pushen en daar ook wijzer van wordt. Zijn voorstel is dan ook dat het bedrijfsleven, vooral de eigenaren en aandeelhouders die daardoor meer winst zullen gaan maken, het verschil gaat betalen tussen de goedkoopste en duurste variant die voor de gezondheid van de omwonenden het beste is. Participant vindt zijn gezondheid belangrijker dan dat hij af en toe in de file staat.

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.