



## **Manifest duurzame inpassing Rotterdam**

Aan de leden van de Tweede Kamer

Wij vragen de leden van de Tweede Kamer de minister op te dragen een hernieuwd inspraakproces voor de A13/16 te organiseren vóór het Tracébesluit wordt vastgesteld, op grond van de volgende overwegingen.

### **Inspraak slecht verlopen**

De inspraak is zeer slordig verlopen:

- Aan de gebiedstafels werden na langdurig wachten zonder discussie de bestuurlijk vastgestelde oplossingen gepresenteerd; de reactietijd voor het advies van de tafels aan het bestuur was vervolgens buitengewoon kort. Het is niet voor niets dat er nu een evaluatie-onderzoek naar wordt gedaan hoewel dat niet was voorzien in het proces.
- Meepraten mocht alleen over “spiegeltjes en kraaltjes”.
- Alternatieven vanuit bewoners zijn niet serieus genomen. De voorstellen werden afgewezen als niet nodig voor de omgevingskwaliteit, zonder onderzoek naar kwaliteitswinst en kosten. De politieke afweging van kwaliteit tegen kosten heeft daardoor niet kunnen plaatsvinden. Het halen van de ministeriële planning leek belangrijker dan een goede oplossing.
- De inspraak voldoet niet aan de Code Maatschappelijke participatie (zoals aangenomen door de Tweede Kamer). Met name aan het recht op een onafhankelijke contraexpertise (Code 2 punt 5) is geen invulling gegeven.
- Behalve tot een afname van het vertrouwen van bewoners heeft dat ook geleid tot minder goede oplossingen voor de inpassing.

### **Weg niet toekomstbestendig ingepast**

- De minister beperkt zich tot wettelijke normen, maar er zijn géén normen voor omgevingskwaliteit, groen, recreatie, lichthinder.
- De huidige wettelijke normen voor fijnstof en CO<sub>2</sub> en geluid worden volgens de ramingen straks gehaald. Deze ramingen zijn echter gebaseerd op veronderstellingen, bijvoorbeeld dat auto's schoner worden. Na VW is dat ongeloofwaardig. Ook andere veronderstellingen kunnen onjuist blijken, denk aan de olieprijs, economische ontwikkeling, etc. Wat als de werkelijkheid straks anders is?

- Dat geldt ook en in het bijzonder voor het door de gemeenteraad beloofde saldo nul - de situatie voor lucht en geluid wordt niet slechter dan nu . Dat zou volgens de ramingen grotendeels worden gehaald. Wat als de werkelijkheid straks anders is?
- De wettelijke normen zijn niet geijkt op feitelijke schade aan mensen, en evenmin gerelateerd aan cumulatie.
- De normen voor luchtkwaliteit zijn gebaseerd op EU-richtlijnen die zijn bedoeld als saneringsnorm voor de ernstigst vervuilde gebieden in Europa, en houden rekening met financiële haalbaarheid. De WHO-normen liggen de helft lager.
- Infrastructuur gaat generaties mee. Een nieuwe weg moet daarom niet minimalistisch worden aangelegd maar met oog voor blijvende leefbaarheid en volgens goede ontwerpen. De bewonersvoorstellen waren beoogd en beogen nog om daaraan bij te dragen. Voor de belangrijkste voorstellen zie Toelichting.

### **Veroorzakersbeginsel terug**

- Met de beperking van de inpassing tot wettelijke eisen is sluipenderwijs in Den Haag het veroorzakersbeginsel - de veroorzaker neemt de onbedoelde ongewenste of schadelijke gevolgen van zijn actie weg en bekostigt dat - vervangen door het 'slachtoffer-betaalt-mee'-principe. De schadelijke gevolgen boven de wettelijke normen worden afgewenteld op de gemeente en/of regio. Dit is in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur.

### **Nut en noodzaak onvoldoende onderbouwd**

- De opening van de A4 brengt zoals te verwachten was, vooralsnog verlichting op met name de A13 en die ontwikkeling moet worden afgewacht alvorens tot de A13/A16 wordt besloten.
- Dit geldt ook voor de gevolgen voor A20. Wie van en naar het zuiden moet vanuit Den Haag en kiest voor de A4, zal misschien ook de Beneluxtunnel kiezen en niet de A20.
- De belasting van de Molenlaan is een groot probleem. De A13/16 is daarvoor echter niet de oplossing. Het OTB laat zien dat de Molenlaan ook met de A13/A16 nog steeds tot boven de beschikbare capaciteit wordt belast.
- Volgens recent onderzoek van CPB is meer asfalt is mogelijk niet rendabel.

De weg maakt ernstige inbreuk op onze gezondheid en op onze omgeving. Daarom moet het inspraakproces goed verlopen en de inpassing zo goed zijn als maar mogelijk is. Voor bewonersvoorstellen zie de bijlage.

## **BIJLAGE**

De belangrijkste bewonersvoorstellen zijn hieronder per gebied gerangschikt.

### **Terbregse Veld:**

- \* Schuif de tunnelmond 800m naar het Terbregseplein. Invoegen mag geen probleem zijn als de oplossing van de A4 ook hier wordt toegepast.
- \* Saneer de te hoge, onaanvaardbare geluidsbelasting rond het Terbregseplein.

### **Lage Bergse Bos:**

- \* Leg de landtunnel helemaal onder de grond bv. met een BOVON-tunnel.
- \* De huidige plannen van RWS verlichten de verkeersdrukke op de Molenlaan niet. Zoek daarom creatief naar wat wel werkt.

### **Midden:**

- \* Verdiep de N471, zodat de A16 veel lager blijft (plan Rodenrijs-West).
- \* Ontsluit industrieterrein Schiebroek aan de noordzijde van de A16.
- \* Verlaag de AVO (Ankie Verbeek Ohrlaan) knoop met 1,5 m.

### **West:**

- \* Leg een lage aarden wal aan om polder Schieveen en de weidevogels te beschermen.
- \* Geef inspraak over de inrichting van de driehoek: het gebied tussen A13, de boog van de A16 en de N209.