



Het kan zo niet langer

Het kan zo niet langer. In onze omgeving moet teveel verkeer over te weinig wegen. In deze economisch zo belangrijke regio dreigt een verkeersinfarct. De komende jaren wordt meer en meer gevraagd van dit gebied. Met de komst van de tweede Maasvlakte neemt de druk op onze 'delta' verder toe. Dat er nu maatregelen genomen moeten worden staat voor mij als een paal boven water.

Vanaf het moment dat ik wethouder Verkeer werd, spraken talloze inwoners van Spijkenisse mij aan op de dagelijkse ergernissen die voortvloeien uit het fileleed. Daar wil ik iets mee doen. Daarom ben ik met allerlei overheden en organisaties uit onze regio gaan praten. We kunnen wel tegen de regering aan schoppen, maar beter is het de kennis die we van -en in- onze regio hebben te gebruiken om met 'Den Haag' sámen te werken. Die boodschap heeft gehoor gekregen. Een breed collectief van gemeentebesturen, belangenorganisaties en andere partijen zet op 21 november 2007 de handtekening onder een convenant. Daarin wordt een dringend beroep gedaan op het kabinet om snel een besluit te nemen over de verlenging van de A4 tussen het Beneluxplein (A15) en Klaaswaal (A29).



Tegelijk scharen al die partijen zich achter het voornemen om 'Den Haag' op dit punt met raad en daad terzijde te staan. Ik ben erg blij met de steun voor dit initiatief. Want de A4-Zuid moet er zo snel mogelijk komen. In ieder geval veel eerder dan waarvan tot nu toe is uitgegaan. Het mag geen tien jaar meer duren. Elk jaar wachten betekent minder omzet, minder werkgelegenheid, minder vrijetijdseconomie, dan wanneer de A4-Zuid er wél zou liggen. Elk jaar wachten betekent meer ergernis. Elk jaar wachten is een domper op de Rotterdamse haveneconomie, een rem op de ontwikkeling van de Rijnmondregio en dus een aanslag op de welvaart in heel Nederland.

In deze brochure staat een samenvatting van de afspraken uit het convenant. Maar ook vindt u hier de argumenten en de emoties van mensen die dagelijks met de verkeersproblematiek geconfronteerd worden: werkgevers, werknemers en politici.

Met maar liefst zeventien partijen hebben wij een bondgenootschap gevormd om de bereikbaarheid van deze regio hoog op de agenda te zetten. We zullen vanaf nu gezamenlijk optrekken met de rijksoverheid. We willen een optimale bereikbaarheid - en tegelijk een duurzame ontwikkeling, zodat de A4-Zuid gecombineerd wordt met verbeteringen voor landschap en natuur. Daar gaan we voor. Met z'n allen!

*Christel Mourik
wethouder Verkeer en Vervoer gemeente Spijkenisse*



Weg met de files




Iedereen ergert zich aan de files, de opstoppingen en het tijdverlies. Voor het bedrijfsleven zijn files een enorme schadepost. Voor automobilisten betekenen ze verlies van kostbare (vrije) tijd. Het komt al regelmatig voor, dat bewoners in hun eigen carport al in de file staan! Het lokale verkeer staat muurvast, omdat het de rijksweg niet op kan.



De ontbrekende schakels in het hoofdwegennet voor een optimale bereikbaarheid van de regio

Legenda

Hoofdwegen

- bestaand
- - - gepland
- . . . in studie
-  brug
-  tunnel
-  veerpont





Krachtig signaal: ‘Wij willen het allemaal!’

Nooit eerder is zo krachtig duidelijk gemaakt, dat alle betrokken gemeenten en het hele bedrijfsleven in de Rotterdamse haven het eens zijn over de noodzaak van nieuwe infrastructuur om een groot, belangrijk gebied te ontsluiten.

Er is een breed gedragen inzicht, dat een nieuwe weg beter kan zijn voor het milieu. Je hoeft minder om te rijden en dat bespaart benzine. Je hoeft minder in de file te staan. In de woonwijken zullen de mensen minder last hebben van stank en fijn stof.

Een zorgvuldige verbetering van infrastructuur kan hand in hand gaan met maatregelen voor natuur en milieu. Het is een combinatie die kan!

De gemeenten, de provincie en het regiobestuur gaan samen met het bedrijfsleven in de Botlek, de Europoort en de Maasvlakte een nog groter draagvlak verwerven voor de A4-Zuid.

3



Breed overlegplatform reikt minister Camiel Eurlings de helpende hand

Het Bereikbaarheidsconvenant is niet alleen een warm pleidooi voor de A4-Zuid. Het is tegelijk de opmaat tot de oprichting van het Overlegplatform Bereikbaarheid Zuidwesthoek Regio Rotterdam. Het gaat daarbij om Voorne-Putten en Rozenburg, het eiland IJsselmonde en het havengebied: Botlek, Europoort en Maasvlakte. De deelnemende partijen zullen op lokaal en regionaal niveau intensief samenwerken.

Ze sluiten een convenant om de coördinerend minister voor de Randstad, Camiel Eurlings en zijn duobestuurder de gedeputeerde Erik van Heijningen van de provincie Zuid-Holland, samenwerking en draagvlak aan te bieden voor de aanleg van de A4-Zuid.

Het primaire doel is versnelling in het besluitvormingsproces te bewerkstelligen. Een efficiënt verloop van de noodzakelijke procedures kan daarbij helpen.

Een stevig verbond steunt de A4-Zuid

Het bereikbaarheidsconvenant wordt
onderschreven door:

- Havenondernemersvereniging Deltalinqs
- deelgemeente Hoogvliet
- gemeente Albrandswaard
- gemeente Barendrecht
- gemeente Bernisse
- gemeente Brielle
- gemeente Hellevoetsluis
- gemeente Ridderkerk
- gemeente Rotterdam
- gemeente Rozenburg
- gemeente Spijkenisse
- gemeente Westvoorne
- Havenbedrijf Rotterdam NV
- Kamer van Koophandel Rotterdam
- Provincie Zuid-Holland
- Stadsregio Rotterdam
- Waterschap Hollandse Delta

In het voortraject zijn steunbetuigingen ontvangen van

- commissie Hoeksche Waard
- gemeente Breda
(mede namens regio West-Brabant)
- gemeente Dordrecht
(mede namens regio Drechtsteden)
- gemeente Oud-Beijerland



Elk incident brengt grote chaos en irritatie teweeg

Tientallen keren per jaar doen zich op de A15 kleine en grote incidenten voor, die tot enorme files leiden. Elk ongeluk leidt tot nog grotere gevaarlijke situaties, bijvoorbeeld omdat geïrriteerde automobilisten op illegale manieren proberen uit de drukte te komen. Vaak is een chaos het gevolg.

Dat was onder meer te zien toen begin oktober de Botlektunnel was afgesloten wegens wegwerkzaamheden. Op zaterdagochtend 6 oktober stond het verkeer vast op de A15 en op de toevoerwegen van Spijkenisse en Hoogvliet.

Op de Hartelweg in Spijkenisse ontstonden chaotische taferelen. Daar trokken veel autorijders zich niets aan van het rode kruis boven de linkerrijbaan, waardoor ze het 'normale' verkeer afsneden en klem zetten. Ook waren er bestuurders, die op de Hartelweg rechtsomkeert maakten, tot schrik en ergernis van tegemoetkomend verkeer.

Sommigen probeerden via de afslag naar de Botlekbrug weg te komen, maar ook die route zat snel dicht. Ook de route binnendoor, via de Groene Kruisweg, de Spijkenisserbrug en de Aveling in Hoogvliet, was een bron van irritatie, mede omdat de Spijkenisserbrug een aantal keren omhoog ging voor de scheepvaart op de Oude Maas. Eenmaal de brug gepasseerd trachtten veel bestuurders om te rijden via Rhoon om bij het knooppunt bij Charlois uit te komen op een eindelijk rustiger A15. En wie het waagde om via het pontje bij Hekelingen de sprong over de Oude Maas te maken, die stond 2,5 uur in de rij. Dit was al de situatie bij een 'gewone wegafsluiting' op een zaterdagochtend. Wat zou de overlast zijn, als er tijdens de spits op een doordeweekse dag een vrachtwagen omslaat of er een kettingbotsing plaatsvindt? Dan staat alle verkeer vast. Urenlang oponthoud is het gevolg. Dat wil niemand. Dat is slecht voor het milieu, voor de economie en voor ons humeur.

Initiatiefneemster Christel Mourik: 'Het is de mensen niet meer uit te leggen'

“Al die ellende is slecht voor de bloeddruk. En niet alleen de mijne.” Christel Mourik, wethouder Verkeer en Vervoer in Spijkenisse, is het volmondig eens met de tienduizenden weggebruikers, die niet begrijpen waarom ‘de overheid’ weinig of niets doet aan de fileproblematiek.

“Het is de mensen niet meer uit te leggen”, zegt ze. “Intern hebben we in Spijkenisse onze zaken op orde. Het vorige college heeft de Schenkelweg aangepakt. Daar komt nu ook nog een groene golf bij. Er wordt een Park & Ride-voorziening bij metrostation Heemraadlaan gerealiseerd. Voor 2010 wordt de Baljuwlaan verdubbeld. Tussen het Baljuwplein en de Spijkenisserbrug verbeteren we de Groene Kruisweg. We hebben aan busstroken gedacht en er zijn rotondes aangelegd. Dat fiets je dan allemaal voor elkaar en toch blijven inwoners zich opgesloten voelen, want als ze Spijkenisse niet uit kunnen blijven ze toch een negatief beeld van de inspanningen van de overheid houden.”

Christel Mourik vindt het logisch dat de mensen kritische vragen stellen. “Ons college verwacht van politiek Den Haag, dat de overkoepelende problematiek wordt aangepakt. Als dat niet gebeurt, is dat slecht voor de democratie. De mensen verliezen dan hun vertrouwen in zowel de Haagse als de lokale politiek - terwijl wij in Spijkenisse doen wat we kunnen!”

In mei 2006 werd Christel Mourik wethouder. Ze kreeg een brede portefeuille: ruimtelijke ontwikkeling en milieu, verkeer en vervoer, grondbedrijf en automatisering. Niet alleen in het stadhuis werd ze geconfronteerd met mopperende bewoners, maar ook op straat en als ze zelf op de weg zit, komt ze dagelijks in aanraking met de verkeerscongestie. “Ik hoorde van bewoners, dat ze het zo zat waren dat ze betonblokken voor de Botlektunnel wilden stapelen. En uit protest wilden ze de Spijkenisserbrug afsluiten. Om op die manier landelijk publiciteit te scoren, zodat de Tweede

Kamer de ernst zou inzien.”

“We dachten: dat moeten we anders organiseren. En de nood is hoog, want de druk op de A15 en daarmee op het verkeer in onze eigen gemeente blijft toenemen. We vinden de Tweede Maasvlakte heel belangrijk, maar we moeten er wel kunnen komen, anders functioneert hij straks niet. We vinden woningbouw belangrijk, ook bij ons in Spijkenisse. Maar het genereert wel meer verkeer. Dus er moet een oplossing komen. Er wordt al zo lang gesproken over de A4-Zuid, vanaf het Beneluxplein langs Hoogvliet, langs Oud-Beijerland tot aan Klaaswaal. Die weg, met een aftakking naar Spijkenisse, zou dé oplossing zijn!”

Spijkenisse vindt het tijd, de hoogste tijd, voor een noodkreet naar het kabinet en de Tweede Kamer. “Het college wil meer dan een kreet slaken”, zegt Christel.

“Een convenant opstellen is zo gedaan, maar we willen ook daadwerkelijk een impuls geven aan snellere besluitvorming. Voor een Bereikbaarheidsconvenant zijn we gesprekken aangegaan met alle betrokken gemeenten op Voorne-Putten en IJsselmonde, met de provincie en het regiobestuur en met het bedrijfsleven en belangenorganisaties. We spreken af dat we constructief gaan nadenken om de bereikbaarheid met spoed te verbeteren.”



Christel Mourik: “Er is een opmerkelijk verschil tussen de A4-Noord en de A4-Zuid. Voor de A4-Noord is er wél geld, maar door de discussie over de invulling wordt de realisering steeds uitgesteld. En voor de A4-Zuid is géén geld, maar wij kunnen en willen niet wachten. In het meerjarenprogramma van Verkeer en Waterstaat is er nul euro voor uitgetrokken. We moeten dus voornamelijk private financieringsbronnen zoeken. Er is een gerede kans dat dat lukt, maar dan vraagt het bedrijfsleven wel om een overheid die een betrouwbare partner is in de realisatie. Ik ga ervan uit dat we nu een win-win-situatie kunnen bereiken. De lokale overheden kennen de situatie het best en we hebben dezelfde uitgangspunten als het bedrijfsleven. Wij zijn méér dan bereid om met elkaar samen te werken en mee te denken.”

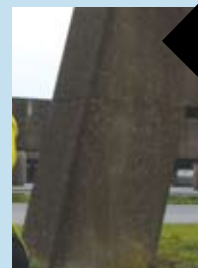


Lenneke van der Meer: 'Het duurt veel te lang'

Aanleg van de A4-Zuid is ook voor Rozenburg van vitaal belang, omdat het de A15 zal ontlasten. En de A15 is feitelijk de enige uitvalsweg van Rozenburg. Dus als de A15 verstopt zit, zit Rozenburg gevangen. "Onze burgers constateren telkens weer dat ze klem zitten. En jaar na jaar schiet het niet op," zegt Lenneke van der Meer, wethouder voor verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, volkshuisvesting en milieu. "Natuurlijk hebben wij het pontje nog", voegt ze eraan toe. Maar de veerpont Rozenburg-Maassluis heeft een beperkte capaciteit. Grote verkeersstromen moeten toch via de weg hun bestemming vinden. Daarom is Rozenburg hartstochtelijk voorstander van een oeververbinding onder de Nieuwe Waterweg, de Blankenburgtunnel of de Oranjetunnel. "Welke van de twee maakt ons niet uit", zegt Lenneke van der Meer. "Ze hebben allebei voor- en nadelen. Aan de overkant hebben Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland rekening te houden met natuur en milieu. Die afweging hoeven wij niet te maken, omdat er bij ons geen natuurgebied doorsneden zal worden. Dus wij hebben gezegd: welke van de tunnels maakt niet uit, als er maar één komt. Maar het duurt allemaal zo lang." De A4-Zuid is een even belangrijke schakel in de hele mobiliteitscirkel tussen Rotterdam en de Noordzee. "Onderdeel van het totale bereikbaarheidsoffensief." Daarom onderschrijft wethouder Van der Meer het convenant in volle overtuiging.



Jacqueline Cornelissen: 'Er moet íets gebeuren!'



Een jaar geleden nam de deelgemeenteraad van Hoogvliet een bijzonder standpunt in: het dagelijks bestuur kreeg de opdracht mee zich te verzetten tégen de voorgenomen uitbreiding van woningbouw in Spijkenisse. De deelraad zag extra verkeersstromen ontstaan en de uitvoering van regionale woningbouwafspraken door Spijkenisse en andere gemeenten op het eiland Voorne-Putten was de bekende druppel. Dagelijks bestuurder Jacqueline Cornelissen van de deelgemeente Hoogvliet stond voor de schone taak het gesprek hierover aan te gaan met haar collega's aan de andere kant van de Oude Maas.

Op de Coolsingel reageerde het gemeentebestuur van Rotterdam verbouwereerd. Spijkenisse hield zich tenslotte aan de regionale verstedelijkingsafspraken, waaraan elke gemeente in de Rijnmond gehouden is. Hoe kon dan een Rotterdamse deelgemeente bezwaar maken tegen een volstrekt legitiem bouwplan van een buurgemeente? Jacqueline Cornelissen beschouwt het als een wanhoopskreet. "Er wordt almaar gebouwd, een Tweede Maasvlakte, woningen overal op Voorne-Putten, en het is leuk om die plannen te bedenken,

hoor, maar als het er allemaal staat, moet je er ook wel naartoe kunnen. De A15 zal in 2015 verbreed zijn, maar door al die ontwikkelingen staat het in 2020 wéér vast. Het is nodig dat de planning voor infrastructuur nu eens in de pas loopt met toename van woningen en bedrijvigheid." Om de politiek nog meer te shockeren pleitte Jacqueline Cornelissen voor desnoods een nieuwe weg door Bernisse, door het natuurgebied aan de westkant van Spijkenisse. "Er moet iets gebeuren! Als lokale bestuurders worden wij door de bevolking aangesproken op de slechte bereikbaarheid. Ondertussen wordt de situatie erger en erger en je ziet geen enkele verbetering naderbij komen." Jacqueline Cornelissen onderschrijft het initiatief van Spijkenisse om de aandacht te vestigen op de noodzaak van de A4-Zuid. "Uiteraard moet de weg goed ingepast worden. Het tracé loopt tenslotte vlak langs Hoogvliet. Wij willen daar geen last van hebben." De Spijkenisser wethouder Christel Mourik is dat met haar eens: "We praten over inpassing in bebouwd gebied. Een weg op maaiveldniveau is onacceptabel, zeker voor Hoogvliet. De weg zal minstens op dat gedeelte verdiept of in een tunnel aangelegd moeten worden."

Jeannette Baljeu: ‘Zonder A4-Zuid worden de problemen steeds groter’

De Randstad heeft grote fileproblemen en de hele A4-corridor zal een belangrijke bijdrage leveren aan de oplossing, zegt Jeannette Baljeu. Zij is wethouder in de gemeente Rotterdam en dagelijks bestuurslid van de Stadsregio Rotterdam. In beide bestuursorganen heeft zij de portefeuille verkeer en vervoer. “De A4-Zuid is een van de noodzakelijke projecten in het licht van de toename van vervoer in de Rotterdamse regio om de bereikbaarheid van de regio te waarborgen”, aldus Jeannette Baljeu. “Degenen die het Rotterdamse havengebied en de omliggende woongebieden kennen, weten dat de A4-Zuid niet alleen dient om fileproblemen op te lossen, maar vooral ook om de veiligheid van de burgers te waarborgen”, zegt de wethouder en regiobestuurder.

“De A4-Zuid moet met name de Rozenburgers, Hoogvlieters en de Spijkenissers een ontsnappingsroute bieden in geval van calamiteiten.” “Ik ben voorstander van een gezamenlijke aanpak van de betrokken gemeenten, de Stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Het is goed dat we het rijk een concreet voorstel doen om samen te werken.”

Het ontbreken van die weg kost de bedrijven veel geld

“Die weg had er al twintig jaar moeten liggen”, zegt Henk Zevenbergen van transportbedrijf De Rijke. “Als die weg na de opening van de Beneluxtunnel meteen doorgetrokken was, hadden we nu geen congestieproblemen gehad. Gelukkig begint men in te zien dat het wel laat, maar nog niet té laat is voor de A4-Zuid, en dat er een gigantische tempoversnelling nodig is.” Transportbedrijf De Rijke heeft 36 vestigingen in Europa, verspreid over tien landen. Het hoofdkantoor zit op het bedrijventerrein Halfweg in Spijkenisse en in deze omgeving zijn er ook vestigingen in Rozenburg, de Botlek en de Europoort. “De A15 slijt steeds meer dicht”, zegt Zevenbergen, “en de vooruitzichten zijn dat de files nog langer worden, vanwege de Tweede Maasvlakte, woningbouw in Spijkenisse en ook elders op Voorne-Putten. Denk aan Hellevoetsluis, waar nog veel gebouwd zal worden. Dat komt allemaal op de Hartelbrug uit, waar je al vastzit voor je op de A15 komt. Het is straks niet meer te doen. Wij hebben hier al een afdeling gesloten in verband met de slechte bereikbaarheid van Spijkenisse.”

Er zullen meer bedrijven overwegen om te verhuizen, vreest transportbedrijf De Rijke. “Denk aan het kapitaalverlies, alleen al om Spijkenisse uit te komen”, zegt Zevenbergen. “Je bent er onnodig lang menskracht en materieel aan kwijt en het kost nodeloos veel energie. Dat geldt niet alleen voor onze onderneming, maar voor alle bedrijven in dit gebied, nota bene in een gebied dat de spil van economisch Nederland is.” Henk Zevenbergen ziet aanleg van de A4-Zuid als veruit de beste oplossing. “Als je naar het zuiden moet, kun je eigenlijk alleen kiezen uit de A16 en de A29, maar pas nadat je vreselijk lang over de A15 hebt gedaan. Voor ons bedrijf zou de A4-Zuid een zegen zijn. Wij hebben belang bij een rechtstreekse verbinding met Antwerpen. Het betekent ook dat Noord-Frankrijk dichterbij komt. De relatie met Rotterdam is evident.”





Marco Smit: 'Vanaf de camping ben ik er nog eerder dan vanuit Spijkenisse'

"Ik ben maar mijn motorrijbewijs gaan halen, dan zoef ik tenminste langs die oneindige files heen", zegt Marco Smit. Hij is politiemann, woont in de wijk Waterland in Spijkenisse en werkt in Rotterdam. Toch moet hij geregeld met de auto weg. "Ik werk in ploegendienst en als ik dan 's ochtends thuiskom, staat het muurvast op de A15. Echt ellende." De metro vindt hij geen alternatief. "Als ik er mijn fiets stal, kost dat ook wat, en ik vind het openbaar vervoer alles bij elkaar best prijzig. De auto is goedkoper. Bovendien,

eenmaal de file uit, ben ik dan mobieler." Marco Smit overweegt Spijkenisse te verlaten. "Er worden hier drieduizend huizen bijgebouwd en laten we zeggen dat er de helft aan auto's bijkomt. Nog eens 1500 auto's erbij op de A15... je zou echt aan verhuizen gaan denken, al is dat zonde, want het is hier lekker wonen."

Smit gaat geregeld vanaf de camping naar zijn werk.

"Vanuit Chaam, onder Breda, ben ik eerder in Rotterdam dan vanuit Spijkenisse. Dat is toch te bizar voor woorden?"

Verlengde Maaswijkweg aantakken op A4-Zuid

Met de vormgeving en de inpassing van de A4-Zuid kan niet veel langer worden gewacht. Duidelijk is dat er nu eensgezindheid is om de verbinding tussen het Beneluxplein en Klaaswaal te realiseren. Wil de weg echter voor Spijkenisse het beoogde effect sorteren, dan is een aansluiting van Spijkenisse op de A4-Zuid noodzakelijk. Deze aantakking sluit dan aan op de Maaswijkweg, die vanaf de Schenkelweg naar het oosten van Spijkenisse loopt, langs de zuiveringsinstallatie tot nabij de Berenplaat aan de Oude Maas. Met een verdubbeling en asfaltering van de Maaswijkweg is in de plannen van de gemeente Spijkenisse reeds rekening gehouden. Volgens wethouder Christel Mourik zal een evenwichtiger verdeling van het verkeer in het noorden en zuiden van Spijkenisse ontstaan.

Kamer van Koophandel staat helemaal achter het convenant

De Kamer van Koophandel Rotterdam werkt met veel plezier mee aan het Bereikbaarheidsconvenant. "Het mag dan een lokaal initiatief zijn, maar het grijpt in op het hele haven-industrieel complex van Rotterdam en krijgt daarmee een bovenregionale betekenis," zegt Jan Buiten, voorzitter van de commissie havens en infrastructuur van de KvK. "Het convenant pleit terecht voor een betere mobiliteit, wat niet alleen belangrijk is voor transport en personenvervoer, maar ook om werk naar de haven te krijgen. De Kamer van Koophandel pleit daarom voor optimale infrastructuur", zegt Buiten.

In het verleden kreeg de Rotterdamse regio wel eens het verwijt uit politiek Den Haag, dat er zo veel infrastructurele projecten op het verlanglijstje staan. Rotterdam zou eerst zelf een keuze moeten maken

en prioriteiten stellen. Jan Buiten is het daar niet mee eens: "Zonder maatregelen komen we op economische achteruitgang. Er is gewoon veel nodig. Er is veel tegelijk nodig en we kunnen niet zeggen: eerst die wegen en dan pas veel later de A4-Zuid. Nee, er is tempo nodig en brede inzet. De regering heeft Schiphol en Rotterdam tot mainports verklaard en dan hoort daarbij dat je de bereikbaarheid aan alle kanten ingrijpend verbetert." "De rest van de wereld wil dat ook", zegt Buiten. "De wereld heeft Rotterdam nodig als entree tot Europa. Andere havens in het westen van Europa zullen in de toekomst niet aan kunnen, wat Rotterdam wel kan. Er zijn enorme potenties. De groei kan zeer groot zijn. Dan moet er wel een infrastructuur klaar liggen. We moeten de groei ook in die zin willen faciliteren."

Gedeputeerde Erik van Heijningen wil de A4-Zuid ‘zo snel mogelijk’

Beloofd! “Ik zal er alles aan doen om te bewerkstelligen dat die weg er zo snel mogelijk komt”, belooft Erik van Heijningen. Hij is gedeputeerde in de provincie Zuid-Holland, een functie die te vergelijken is met een wethouder in een gemeente. Van Heijningen is ook wethouder geweest: in Dordrecht. En dáárvóór zat hij namens de VVD in de gemeenteraad van Spijkenisse.

Hij kent de fileproblematiek dus al heel lang. Nu hij als provinciebestuurder de Rotterdamse regio in zijn portefeuille heeft, zit hij ook in een positie om het belang van de A4-Zuid hoog op de politieke agenda te zetten, zowel in Zuid-Holland als in politiek Den Haag. “Het is afschuwelijk dat een willekeurig incidentje op de A15 of de Groene Kruisweg de hele regio vastzet. Laat staan wat de situatie zal zijn, als er een rámp gebeurt!” “Daar moet je toch niet aan denken, zegt iedereen dan. Nou, laten we het maar eens wél doen! Láten we maar eens denken wat er gebeurt bij een calamiteit. Misschien dat dan de ogen opengaan en iedereen het belang inziet van goede infrastructuur.” Erik van Heijningen zat in de Spijkenisser gemeenteraad van 1986 tot 1994. Hij herinnert zich dat er om het andere jaar wel een motie werd ingediend om het belang van de A4-Zuid te ondersteunen. “In het verleden was de gemeenteraad niet eenduidig over de noodzaak van de A4-Zuid. Dat is gelukkig niet meer zo en ik ben blij dat Spijkenisse nu het initiatief genomen heeft om alle overheden en maatschappelijke partners op één lijn te krijgen.”

Van Heijningen vindt het goed dat er vanuit die regio aandacht wordt gevraagd voor een probleem, dat in feite een nationaal probleem is. “Alles helpt; we moeten de druk opvoeren. De OESO (Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling) noemt de gebrekkige mobiliteit het grootste knelpunt voor de ontwikkeling van de Randstad. Ik ga dat probleem niet wegpoetsen, integendeel. We moeten af van de gewenning dat we toch niet adequaat kunnen reageren.” De gedeputeerde is samen met de minister van Verkeer en Waterstaat

bestuurlijk trekker van het project PMZ. Dat staat voor Project Mainportcorridor Zuid. Doel is te onderzoeken hoe met private financiering de bereikbaarheid én leefbaarheid kunnen worden vergroot in de A4-corridor tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen. PMZ is opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad van het kabinet. “Het gaat daarbij dus om landschap, natuur, leefbaarheid en het gehele traject van de A4, vanaf het Beneluxplein tot Klaaswaal en vanaf Dinteloord tot Bergen op Zoom, dus zowel de A4-Zuid als het deel dat ze in Brabant de A4-West noemen. Het verzoek om er privaat geld voor te vinden kwam van de vorige minister van Verkeer en Waterstaat, Karla Peijs. Eind dit jaar hoop ik meer zicht te hebben op de mogelijkheden.

Wat kan er en wat kan er niet? Als het mislukt, is de regio net zo ver als voorheen en dat kunnen we ons niet permitteren. Dan zullen we de vraag moeten stellen: stelt dit land wel voldoende financiën voor infrastructuur ter beschikking?”



Henk Polet wil weten hoe lang die files duren!



“Ik ben een ervaren filerijder”, zegt Henk Polet, wonend in de wijk Groenewoud in Spijkenisse. “Het is elke dag keuzes maken. Neem ik de Hartelbrug en de Botlektunnel, ga ik via de Spijkenisserbrug naar Hoogvliet of neem ik het pontje bij Hekelingen? De kans op files is enorm en ik zou het een stuk handiger vinden, als je in Spijkenisse of op de A15 al kan zien wat je aan reistijd kwijt bent. Want een file is vervelend, maar het is veel erger dat je niet weet hoe lang het gaat duren!” Henk Polet werkt voor het kadaster en reist door heel Nederland. Als hij aan het eind van de dag thuiskomt en hij heeft de file op de A15 getrotseerd, dan komt hij eenmaal in Spijkenisse weer in een file: “Dan staat de Hekelingseweg vol tot aan de stoplichten bij het politiebureau.” Hij verwacht dat de A4-Zuid de druk op de Ruit van Rotterdam vermindert. Zolang de weg er niet ligt, zou file-informatie over de zuidelijke ring of de noordelijke ring veel fileleed kunnen verzachten.

Foto van Henk Polet

Deltalinqs ziet de files op de A15 elke dag langer worden

Er staat een prachtige rij bomen tussen Deltalinqs en de A15, maar in de herfst en winter kun je tussen de takken door de files zien staan. “En die worden steeds langer”, zegt Niels Dekker. “De druk op de A15 neemt elke dag toe.”

Niels Dekker is beleidsmedewerker economie en bereikbaarheid bij Deltalinqs, de belangenorganisatie van zeshonderd bedrijven in de wereldhaven Rotterdam. Op de derde verdieping van kantorenpark Eemhaven ziet Deltalinqs de stroom goederen en containers via de Rotterdamse haven toenemen. “Tegelijk neemt de bereikbaarheid af, want er wordt op Voorne-Putten nog veel bij gebouwd, maar de toevoerwegen worden niet verbeterd. De enige nieuwe wegen die er komen, liggen er in de nieuwbouwwijken, maar aan de verkeersontsluiting van het gebied doet Den Haag niets”, zegt Dekker.

Deltalinqs vindt het daarom heel goed, dat de gemeenten op Voorne-Putten nu samen met andere overheden en het bedrijfsleven één geluid laten horen: de A4-Zuid is onontbeerlijk. “Het is een stap vooruit dat we met één stem spreken. Je ziet dat Spijkenisse en de haven een gemeenschappelijk probleem hebben. De A4-Zuid is de beste oplossing om de Ruit van Rotterdam aan de zuidkant te ontlasten. Bovendien is een directe verbinding

met de haven van Antwerpen van groot belang voor beide mainports.”

Deltalinqs zet daarom met genoeg haar handtekening onder het Bereikbaarheidsconvenant. Het bedrijfsleven benadrukt dat het niet volstaat om gezamenlijk een pleidooi te houden voor de A4-Zuid en vervolgens de hand op te houden. “Wij zullen er zelf ook wat aan moeten doen. Publiek-private samenwerking is essentieel. Gemeenten en bedrijven zullen ondertussen moeten doorgaan het openbaar vervoer te stimuleren en het aantal park & ride-plaatsen uit te breiden. En als Deltalinqs zullen wij ook de besluitvorming over andere infrastructuur trachten te beïnvloeden, want de A4-Zuid moet er komen, maar de rest óók!”

Deltalinqs, dé gesprekspartner op regionaal niveau bij het Rijk en de Europese Unie waar het om economie en werkgelegenheid gaat, benadrukt dat ook de A4 door Midden-Delfland van doorslaggevend belang is, ook de verbreding van de A15, ook de totstandkoming van een nieuwe oeververbinding in de Nieuwe Waterweg, teneinde de haven en het Westland op elkaar aan te sluiten - en ook de verbinding A13-A16. “We onderschrijven het Bereikbaarheidsconvenant volmondig, zonder de noodzaak van andere infrastructurele maatregelen uit het oog te verliezen”, zegt Dekker.

Het belang van Spijkenisse is het belang van een veel groter gebied

“De knelpunten op het wegennet worden grotendeels veroorzaakt door regiogebonden verkeer. De A4-Zuid is dus niet alleen van betekenis voor Spijkenisse, maar voor de hele Rotterdamse regio. Daarnaast heeft de A4-Zuid ook een internationale component, vanwege de relatie met Antwerpen. Nee, Spijkenisse verkeert beslist niet in een splendid isolation.”

Huub van Zwam is projectdirecteur van Project Mainportcorridor Zuid (PMZ), opgericht door Rijkswaterstaat. Het project is een zoektocht naar vernieuwende vormen van samenwerking tussen overheden en bedrijven met als doel de bereikbaarheid en leefbaarheid in een groot gebied tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen te verbeteren. “Het is niet alleen een wegproject”, benadrukt Huub van Zwam. “Het gaat om bereikbaarheid in relatie tot leefomgeving. Minstens zo belangrijk zal het daarom zijn om verrommeling in het landschap tegen te gaan en de omgeving groenblauwe impulsen te geven.”

PMZ beslaat een brede corridor langs de A4, waarvan gedeeltes nog ontbreken. Bij Halsteren wordt de weg momenteel doorgetrokken en bij Steenbergse wordt in 2008 een ruimtelijk besluit genomen. En dan is het traject tussen het Beneluxplein, langs Hoogvliet naar Klaaswaal, het enige nog ontbrekende deel.

Huub van Zwam: “De Hoeksche Waard is aangewezen als Nationaal Landschap en wettelijk zo begrensd dat aanleg van de weg mogelijk is. Als de regio het wil, zal er sprake zijn van een combinatie van een nieuwe verbinding en verbetering van de kwaliteit van een ruime omgeving. Die kwaliteit kan zowel betrekking hebben op natuurlijke als economische functies. De regio heeft een belangrijke stem bij de vormgeving van de weg. Er is op de begroting van Verkeer en Waterstaat geen geld opgenomen voor de A4-Zuid. Het bedrijfsleven zal worden gevraagd met concrete initiatieven te komen. De weg zal uiteindelijk moeten worden betaald door de gebruikers door middel



van tol. Het is dus verstandig de vormgeving niet onnodig duur te maken, zodat de bewoners niet worden geconfronteerd met onnodig hoge toltarieven.” Huub van Zwam ziet het als zijn taak de belangrijkste stakeholders bij elkaar te krijgen. “Wat zijn de kansen, die we met elkaar kunnen grijpen? Hoe krijgen we het voor elkaar? Laten we eerst eens kijken op welke punten er overeenstemming bestaat. We gaan het echt anders doen dan voorheen. Dus we gaan niet eerst ambtenaren aan het ontwerpen zetten, waarna maatschappelijke organisaties en bewoners er nog wat van mogen vinden, maar we gaan eerst partijen vragen de eigen ideeën duidelijk te maken om dan tot een breed gedragen voorstel te komen.” Wat Huub van Zwam betreft zal dat met name ook gelden voor de A4-Zuid langs Hoogvliet en een mogelijke aftakking naar Spijkenisse. “We moeten veel aandacht besteden aan de kwaliteit van de leefomgeving. Vinden we lawaai, stank, veiligheid en landschappelijke kwaliteit belangrijke problemen, laten we ze dan benoemen, opdat ze tijdig in de uitwerking worden betrokken en de omgeving er per saldo op vooruitgaat.”





René Biesheuvel maakt het dagelijks mee...

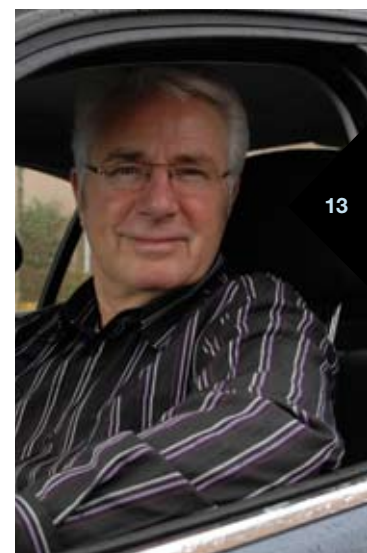
René Biesheuvel is elke dag aangewezen op de Groene Kruisweg richting Hartelbrug en de A15. Hij woont namelijk in Oudendoorn in de gemeente Bernisse en werkt in Zwijndrecht; hij is er directeur van De Koning Wessels Vastgoed, een projectontwikkelaar die ook in Bernisse en Spijkenisse actief is. Zelf zou hij voor zijn werk niet vaak gebruik hoeven te maken van de A4-Zuid, maar hij is groot voorstander van de aanleg, omdat het zijn woon-werkverkeer via de A15 in reistijd bekort. De druk op de A15 zal minder worden.

Biesheuvel pleit tegelijk voor een oplossing voor de drukte op de Groene Kruisweg en de Hartelbrug. "Als de N57 zou worden verbreed, zal veel verkeer van Voorne-Putten niet meer via de Groene Kruisweg naar Spijkenisse rijden, zodat de druk op de Hartelbrug vermindert."

"Maar dat is waar", verzucht hij, "het komt toch allemaal op de A15 uit. Daar ligt het grootste probleem."

Eef Baas: 'De haren rijzen mij te berge, als ik zie hoe het vastloopt'

Eef Baas zit tegenwoordig in de vut, maar toen hij nog verkoopleider voor de aanleg van tankstations was legde hij forse afstanden af: "Ik maakte wel 70.000 kilometer per jaar. En elke keer weer was het één grote crime om Spijkenisse uit te komen en er weer in te komen. Vaak vertrok ik een uur eerder van huis om te zorgen dat ik op tijd voor een afspraak zou zijn." Eef Baas woont in de wijk Vogelenzang en is uiteraard aangewezen op de Hartelbrug, voor hij de A15 op kon. "Nog steeds rijzen de haren mij te berge, als ik zie hoe het verkeer vastloopt bij wegwerkzaamheden. We zitten in een risicovolle omgeving, maar het is onmogelijk weg te komen als er iets gebeurt. Je moet er niet aan denken! Dan zitten we als ratten in de val." "Uiteraard ben ik voorstander van de A4-Zuid. Dat ben ik al jaren. Maar tot nog toe was het vechten tegen de bierkaai."



Voorne-Putten en de wereldhaven hebben 't hardst de A4-Zuid nodig

De provincie Zuid-Holland en de Stadsregio Rotterdam hebben een prioriteitenlijstje voor infrastructuur. Bovenaan staat de verlenging van de A4 door Midden-Delfland, tussen Delft en Schiedam. Dit stuk, bekend als de A4-Noord, is in oktober 2007 nog tot topprioriteit in Zuid-Holland verklaard. Dan staat de verbreding van de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein genoemd, vervolgens het maken van een verbinding tussen de A13 ten noorden van Overschie en de A16 (Terbregseplein). En dan komt de aanleg van de A4-Zuid tussen Hoogvliet (Beneluxplein) en Klaaswaal, waar de A4 aansluiting vindt op de route naar Brabant en België. Zo staat het in het Uitvoeringsprogramma, een praktische uitwerking van het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 ofwel het RR 2020, vastgesteld door de provincie en de regio.

Desondanks concludeert de Stadsregio Rotterdam in een rapport van maart 2007, dat de A4-Zuid de enige infrastructurele maatregel is, die op lange termijn de oostelijke ontsluiting van Voorne-Putten verbetert. De betrokken wegbeheerders onderschrijven deze conclusie, zo blijkt uit het rapport 'Verkennde studie oostelijke ontsluiting Voorne-Putten'.

Deskundige Ronald Waterman: ‘Oók de A4-Zuid is van vitaal belang’



Transport van personen, goederen en informatie is voor de Nederlandse samenleving als geheel net zo belangrijk als de bloedsomloop en het zenuwstelsel in elk individueel mens. Het is de eerste grondstelling van Ronald Waterman. “We zien een volstrekte analogie. In de mens en in de samenleving is goede infrastructuur van vitaal belang voor aan- en afvoer van voedings-, hulp- en afvalstoffen en informatie”, zegt hij.

Zijn tweede grondstelling is dat een en-en-en-en-beleid absolute noodzaak is. “Alle verkeers- en vervoersmodaliteiten en de transportmodules die daarvan gebruikmaken, dienen separaat en in onderlinge samenhang snel en toereikend te worden verbeterd, ten dienste van economie, milieu en werkgelegenheid”, zegt Waterman. Kortom, Waterman pleit voor verbeteringen over de hele linie: vrijliggende fietspaden, een viersporige treinverbinding op het hele traject tussen Rotterdam en Den Haag, een goede basiscapaciteit van de hoofdwegen. De A4 was oorspronkelijk bedoeld als internationale handelscorridor tussen Amsterdam en Antwerpen, maar er ontbreken belangrijke schakels. Waterman heeft berekend dat als de A4-Noord en de A4-Zuid worden aangelegd, er meer dan vijftien miljoen liter brandstof per jaar wordt uitgespaard. Voor het verkeer tussen noord en zuid wordt de afstand namelijk twaalfeneenhalve kilometer korter, want er hoeft niet meer oost-west te worden omgereden op de A20 van Kleinpolderplein naar Kethelplein en niet meer west-oost van Beneluxplein naar Vaanplein. Gerekend naar het aantal motorvoertuigen per etmaal, en uitgaande van 300 etmalen per jaar, betekent het dat meer dan 155 miljoen motorvoertuigen per jaar minder hoeven om te rijden. Tel daarbij op de uitgespaarde reistijd (voor een vrachtwagen gemiddeld 45 euro per uur) en de maatschappelijke baten komen, inclusief besparing op brandstof, op zeventig miljoen euro per jaar. Bovendien neemt de filedruk af, wat een extra milieuvoordeel geeft. Waterman heeft daarmee ijzersterke argumenten, dat infrastructuur goed kan zijn voor het milieu. Tegenstanders van de A4-Noord hebben dit argument nog niet weten te weerleggen. Ronald Waterman is de nestor van de Provinciale Staten van Zuid-Holland.

Hij is zelfs het langst zittende statenlid van Nederland - en gekozen als het béste statenlid van het land.

Zijn specialisme: bouwen met de natuur, in het bijzonder bij kustuitbreidingen. Hij adviseert drie ministeries, het Havenbedrijf Rotterdam, TNO, Geodelft, Delft Hydraulics en de gemeente Den Haag. Hij is gastdocent aan zes universiteiten en werkzaam in 34 landen over de hele wereld. “Als wij in de Randstad enkele grote knelpunten in het verkeer oplossen, bijvoorbeeld door enkele wegen te verbreden en te voltooiën, hoeven wij niet te vrezen voor asfaltering van Nederland. Het gaat om minder dan 0,03 procent van het totale oppervlak van Nederland. Dat veel mensen abusievelijk menen dat er méér asfalt bij komt, is een kwestie van psychologie. Als wij op de rijksweg rijden, zien wij tot aan de horizon asfalt voor ons. Op de ruimte aan weerszijden van de weg letten we minder. En wij zijn gewend aan landkaarten, waarop wegen veel breder worden weergegeven dan ze in verhouding zijn. Op satellietfoto's moet je ze soms gewoon zoeken!”

Waterman: “Het gemeentelijk wegennet was in 1997 met een totale lengte van 105.000 kilometer het grootst. Provinciale wegen hebben een gezamenlijke lengte van 6300 kilometer en rijkswegen kwamen in 2005 uit op 3250 kilometer. Het gemeentelijk wegennet breidt zich het hardst uit, door de bouw van nieuwe wijken. Het zal in 2010 zo'n 120.000 kilometer zijn. Toch vindt iedereen dat normaal, want die wegen zijn nodig voor bouwverkeer, verhuishagens, vuilniswagens, vrachtwagens, politie, brandweer, ambulance, privé- en zakelijke autogebruikers, voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Iedereen vindt het logisch, en terecht. Maar tegenover dit snel groeiende gemeentelijke wegennet staat een volstrekt achterblijvende basiscapaciteit van het provinciale en rijkswegennet. Dat komt door die merkwaardige focus op asfaltering.”

De A4 werd in 1959 tussen Amsterdam-Schiphol en Ypenburg aangelegd als een autosnelweg met tweemaal twee rijstroken. Na 48 jaar had de weg al lang verbreed moeten zijn. Het autoverkeer is in die periode vertienvoudigd, maar delen tussen Leiden en Burgerveen zijn nog altijd tweemaal twee rijstroken. Het is, vindt Waterman, ook dringend noodzakelijk de ontbrekende schakels aan te leggen, uiteraard wel landschappelijk en stedelijk ingepast. De A4-Noord heeft topprioriteit en de A4-Zuid is eveneens van eminent en vitaal belang. We moeten zorgen dat de basiscapaciteit van onze hoofdwegen toereikend is, want anders blijven we tobben met het zandlopereffect. Het fileprobleem is als de zandloper met een te smal verbindend buisje: er kunnen te weinig zandkorrels ofwel auto's doorheen.”

Overwegingen van het convenant

De ondertekenaars van het Bereikbaarheidsconvenant hebben zich gebaseerd op veel actuele ontwikkelingen en gegevens. In de officiële versie zijn ze alle opgesomd. Behalve de overwegingen in deze samenvatting spelen ook de volgende punten mee.

De bevolkingsgroei en de groei van het aantal arbeidsplaatsen op Voorne-Putten zullen tot 2020 nog aanzienlijk zijn. Dat staat in het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020, beter bekend als het RR 2020.

De aanleg van de Tweede Maasvlakte zal in 2013 gereed zijn. Vanaf dat moment ontstaan weer nieuwe bedrijfsactiviteiten.

Een recent OESO-rapport noemt de gebrekkige bereikbaarheid van de Randstad als hoofdoorzaak van de achterblijvende economische groei ten opzichte van vergelijkbare West-Europese regio's. De groei in de Randstad is 1,1 %, elders 1,5 %. Dat staat in het OESO-rapport Territorial Review Randstad Holland, verschenen in januari 2007.

De transportsector lijdt steeds meer schade door vertragingen als gevolg van files. In 2006 liep het schadebedrag van de twintig grootste fileknelpunten in Nederland op tot bijna een half miljard euro.

Een goede doorstroming van het verkeer tussen Rotterdam en Antwerpen en een verbeterde mobiliteit rond Rotterdam zorgen voor een economische impuls voor zowel de Rijnmond als West-Brabant.

De behoefte aan mobiliteit neemt toe en blijft toenemen door bevolkingsgroei, stijgende arbeidsdeelname en maatschappelijke trends. De individualisering en een toename van sociale, economische en recreatieve activiteiten leiden tot meer verplaatsingen.

Het nu reeds overbelaste zuidelijk deel van de Ruit van Rotterdam (Beneluxplein-Vaanplein) geeft ook na uitvoering van de verbreding van de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein, gereed in 2015, ook de jaren daarna nog een aanzienlijke verkeersgroei te zien.

De A15 is de slagader voor het verkeer in het haven- en industrieel complex van de mainport Rotterdam, maar is in feite bij de Maasvlakte een doodlopende weg. Uit oogpunt

van kwetsbaarheid en veiligheid, in geval van incidenten en calamiteiten, is dat volstrekt onaanvaardbaar.

De mainport Rotterdam heeft topprioriteit in het regeerakkoord. Het programma Randstad Urgent van het kabinet geeft eveneens de hoogste prioriteit aan verbetering van de ontsluiting over de weg in de zuidwesthoek van de Rijnmond, inclusief het haven- en industrieel complex.

De betrouwbaarheid van het ontsluitingssysteem en de voorspelbaarheid van reistijd laten nu al te wensen over. Dat dreigt in de nabije toekomst verder te verslechteren.

De gemeenteraden op Voorne-Putten en Rozenburg hebben de afgelopen jaren diverse moties aangenomen, die pleiten voor een betere bereikbaarheid van het eiland. Ook andere gemeenten, zoals Dordrecht en Breda, en het Havenbedrijf Rotterdam hebben beleidsplannen voor een betere bereikbaarheid ontwikkeld.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland geven in het coalitieakkoord van april 2007 aan snel duidelijkheid te willen over de A4-Zuid en een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam.

Het Project Mainportcorridor Zuid (PMZ) en een nieuwe westelijke oeververbinding zijn opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad. In de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel van januari 2007 is afgesproken in het kader van PMZ onderzoek te doen naar de bereikbaarheidsproblematiek voor de zuidwesthoek en het havengebied, waarbij genoemd zijn: de A4-Zuid en waterwegkruisende verbindingen.

Op initiatief van de Kamer van Koophandel Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs is een business-case uitgevoerd naar de haalbaarheid van een privaat gefinancierde tweede westelijke oeververbinding in of over de Nieuwe Waterweg. Hieraan wordt steun verleend door het georganiseerde bedrijfsleven uit de Rotterdamse regio en het Westland.

Op 31 oktober 2007 is een intentieverklaring "Bereikbare Haven" ondertekend, met als doel het opstellen en uitvoeren van een pakket flankerende maatregelen voor de periode van groot onderhoud en capaciteitsvergroting van de A15 MaVa (periode 2008-2015).

De afspraken van het convenant

Artikel 1. Doel van het convenant

Partijen bieden het kabinet, vertegenwoordigd door de minister van Verkeer en Waterstaat de heer C. Eurlings, samenwerking en draagvlak aan voor de aanleg van het ontbrekende deel van de A4-Zuid tussen het knooppunt Benelux en de A29 bij Klaaswaal in de vorm van een breed samengesteld overlegplatform met als primair doel versnelling in het besluitvormingsproces van de A4-Zuid te bereiken.

Artikel 2. Raadplegen over en weer

Partijen verklaren in relevante overlegsituaties elkaar te raadplegen en gezamenlijk op te trekken met de Rijksoverheid om zo veel als mogelijk tot een eensgezind standpunt te komen als het gaat om de duurzame ontwikkeling en de bereikbaarheid van de zuidwesthoek van de regio Rotterdam.

Artikel 3. Oproep tot snelle besluitvorming

Partijen roepen de minister van Verkeer en Waterstaat en het kabinet op tot snelle besluitvorming over de A4-Zuid tussen Beneluxplein en Klaaswaal op basis van de uitkomsten van het project Mainportcorridor Zuid (PMZ) en leveren hier waar mogelijk zelf een bijdrage aan.

Artikel 4. Aanbieding van samenwerking

Partijen bieden de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te komen tot een intensieve samenwerking op lokaal en regionaal niveau, zowel vanuit de publieke als de private sector, om het besluitvormingsproces te versnellen en de besluitvormingsprocedures zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.

Artikel 5. Verwerven van draagvlak

Partijen zullen zich inspannen voor het verwerven van het noodzakelijke draagvlak in deze regio, zodat besluitvormingsprocedures soepel en zo snel mogelijk kunnen worden doorlopen.

Artikel 6. Overlegplatform

Partijen spreken af om te komen tot een gestructureerd overlegplatform, dat als gesprekspartner voor de minister dient ter uitvoering van het project PMZ voor dit gebied.

Het overlegplatform kan tevens dienen om met de gemeenten langs de A15 de afstemming over het pakket maatregelen uit de intentieverklaring "Bereikbare Haven" voor de korte en middellange termijn te faciliteren en zo mogelijk nieuwe ideeën te genereren.

Artikel 7. Aanbieding bereikbaarheidsconvenant

Partijen bieden het bereikbaarheidsconvenant aan de duo bestuurders van het UPR-project Mainportcorridor Zuid, de minister van Verkeer en Waterstaat de heer C. Eurlings en de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland de heer E. van Heijningen aan, alsmede aan de leden van de Vaste Tweede Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat.

