

## NIET DENKEN MAAR TANKEN/ RIJDEN ONDER INVLOED

Oftewel: hoe het rijk zich een weg knoeit

(door: Henk Tetteroo, voorzitter Stichting Stop RW19/A4)

9 oktober 2011

25 + 28 oktober 2011

### 1. INLEIDING

Meer dan 35 jaar ben ik nu actief en nauw betrokken bij het debat over de A4 tussen Rijswijk en Schiedam/Vlaardingen. In deze periode heb ik elf ministers meegemaakt. Ik heb een goed beeld van de besluitvorming. Dit artikel/beschouwing is daarop gebaseerd. Kernpunt 1 van mijn betoog is dat het besluit om de A4 MD te gaan bouwen volkomen onredelijk is. Het is door grof geweld met informatie en kwalijke machtspolitieke praktijken geforceerd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in dezen als een staat in de staat geopereerd. Kernpunt 2 is dat niemand echt iets aan deze weg heeft: er zijn alleen maar verliezers.

### 2. WAAROM MOET DEZE WEG?

Mijn moeder zou in een geval als dit verzuchten: 'Het is godgeklaagd treurig.' En ik? Ik vind het verschrikkelijk en regelrecht rampzalig dat de A4 tussen Delft en Schiedam binnenkort gebouwd gaat worden. Peperdure nutteloosheid, grootschalige gebiedsvernietiging, luchtvervuiling en geluidshinder. Maar... waarom moet het dan?

In de Trajectnota- mer van april 2009 beschrijft Rijkswaterstaat (RWS) de verkeersproblemen die er in dit gebied spelen. Geen van deze problemen wordt met de bouw van de weg opgelost dan wel verlicht. Heus: dit is niet mijn actievoerdersconclusie, maar de conclusie van RWS.

Geformuleerd in een kort vraaggesprek:

Vraag 1: Wordt het met de A4 dan niet rustiger op de A13 en bij Delft en bij Overschie?

Antwoord 1: Nee. Volgens RWS rijden er in 2020 met de A4 evenveel auto's over de A13 bij Delft en 2% minder auto's bij Overschie. Het betreft hier een vergelijking met de intensiteiten van 2006. (Zie TN/mer, pp. 23 en 56)

Vraag 2: Zorgt de A4 dan niet voor een betere doorstroming?

Antwoord 2: Nee, nauwelijks. Volgens RWS is er op de A13 'een kleine verbetering van de verkeersafwikkeling'. Op de A4 is de verkeersafwikkeling in de spitsen 'matig tot slecht' (Zie: TN/Mer p.61)

Vraag 3: Vormt de A4 dan een oplossing voor het sluipverkeer door MD?

Antwoord 3: Nee. Als er vrijwel meteen na opening van de weg files gaan optreden, gaan automobilisten al snel sluiptwegen zoeken. (Overigens kunnen ze die sluiptwegen op de meeste wegen nu al niet meer vinden omdat verkeerssluizen (pollers) in de spits alleen mondjesmaat auto's doorlaten.

Volgens RWS zelf wordt er met de A4MD dus niets opgelost. Maar waarom moet het dan?

Het raadsel wordt nog groter als men erbij betreft dat het om een astronomisch dure weg gaat: 898 miljoen euro, voor 7 kilometer weg. Op afstand de duurste weg per kilometer van Nederland. En dat in een tijd dat de rijksoverheid drastisch moet bezuinigen. Maar ... waarom moet het dan?

En het raadsel wordt reusachtig als je bedenkt dat de extra CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van deze enorme uitbreiding van autowegcapaciteit door het Ministerie geheel en al verwaarloosd is. Voor V en W bestaat zodra het om wegeaanleg gaat, het probleem van de klimaatverandering niet. Dat is wat je noemt: wereldvreemd. In milieu-effectrapporten negeert men de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zo'n 290.000 motorvoertuigen/etmaal in 2020. Hoe kan dit toch? Oftewel: welkom in Absurdistan...

### 3. HOE KWAM HET ZOVER?

1. Bijna alle ministers van Verkeer en Waterstaat (V en W) zijn in de loop der jaren vooringenomen voorstander van aanleg geweest. Onderzoeken waren eigenlijk niet nodig. Zo hebben de ministers Jorritsma (1995, twee keer), Netelenbos (2001) en Eurlings (o.a. bij zijn aantreden als minister) hun voorkeur voor de A4MD uitgesproken – terwijl mer-procedures nog moesten beginnen/nog liepen. En minister Schultz wist al een halfjaar voor de uitspraak van de Raad van State van juli 2011 hoe die zou gaan luiden.
2. De informatie van V en W is heel vaak en op veel punten ronduit misleidend gebleken. Men praatte en schreef naar de weg toe.
3. Bij V en W leeft het idee dat asfalt belangrijker is dan allerlei andere belangen. Dit uitte zich onder andere in 1976 bij de behandeling van de ontwerp-Reconstructiewet Midden-Delfland. De bufferzone moest in stand blijven, voor landbouw, recreatie en natuur en landschap – maar V en W vond, o arrogantie!, dat er ook een weg dwars doorheen moest.
4. Veel politici zijn bang de kiezersgunst te verliezen. De waan van de dag weegt zwaarder dan het streven naar een duurzame economie. Tegen de wensen van autorijgend Nederland ingaan wordt beschouwd als politieke zelfmoord.
5. Er is een grote druk vanuit VNO/NCW dat pretendeert het bedrijfsleven te vertegenwoordigen. Mensen van de groep A4-met-vaart hebben laten zien dat die aanspraak aanvechtbaar is.

6. Ook bij veel burgers (al dan niet misleid) leeft het geloof dat aanleg een verbetering betekent. Ik noem het een geloof omdat de onderzoeken van, let wel: RWS (!) aantonen dat de nieuwe weg zinloos is.
7. Om de aanleg dichterbij te brengen vindt men tactieken geoorloofd waar eerlijke, verantwoord levende burgers zich voor zouden schamen.
8. In onze cultuur en in de huidige tijdgeest zijn automobilititeit (en vliegtuigmobilititeit) en de groei ervan heilig.
9. Het onderwerp is zo gepolitiseerd dat men niet meer nuchter wil nadenken. Waar in het bedrijfsleven doet men een investering waarvan nu al duidelijk is dat die nutteloos is? Scoringsdrift van politici moet blijkbaar de doorslag geven.

#### 4 DE STICHTING STOP RW19/A4 EN HAAR RESULTATEN

De Stichting Stop RW19/A4 bestaat uit een groep mensen met een grote betrokkenheid bij het gebied Midden-Delfland en het stedelijk gebied eromheen. Wij werken onafhankelijk, principieel ongesubsidieerd en geweldloos. Wij zijn vrijetijdswerkers. Wij zijn een argumentengroep. In de loop der jaren hebben we ons een grote (tegen)deskundigheid verworven.

Wij hebben steeds de informatie van het Rijk over het onderwerp RW19/A4 onderzocht en moeten vaststellen dat men geforceerd naar de weg aan het toeschrijven en toewerken was. Ook dat men gemaakte afspraken wilde negeren en/of afzwakken.

Wij hebben ook in diverse stadia varianten en/of (deel)alternatieven voorgesteld en zelf inpassingsonderzoeken verricht. Wij schreven brieven, pleitnotities, brochures, rapporten. We hebben steeds vastgesteld dat Verkeer en Waterstaat een serieuze behandeling daarvan uit de weg ging dan wel dwarsboomde. Meedenken wordt niet op prijs gesteld. Het Ministerie heeft de wijsheid in pacht en bepaalt zelf wel wat goed is voor het land.

De resultaten van het werk van onze Stichting staan nauwkeurig beschreven in ons rapport 'Gewoon blijven tanken of toch maar na gaan denken?' van 15 juni 2009 (zie: bladzijden 30 t/m 32). Sindsdien is er weer het een en ander bij gekomen.

Samengevat, in oktober 2011:

1. Aanleg van de zuidelijke helft van de weg (Delft-Schiedam) is bijna 40 jaar uitgesteld, bouw van de noordelijke helft (Rijswijk-Delft) 20 jaar, tot 1998.
2. Gevolg hiervan is dat het debat over een Nieuwe Westelijke Oeververbinding en alles wat daarmee samenhangt, pas veel later is ontbrand.  
Hierover kun je verder nog dit opmerken. Bij veel betrokken partijen die weinig kritisch waren over de A4MD, leeft op dit moment, oktober 2011, de opvatting dat Midden-Delfland met de A4MD nu wel genoeg is aangetast. Ik denk hierbij aan de gemeenten Midden-

Delfland en Maassluis en verder aan organisaties als Natuurmonumenten en Het Zuid-Hollands Landschap.

Het is mogelijk dat deze kritischer houding mede is gegroeid door een besef van de kwalijke praktijken van Verkeer en Waterstaat waar wij steeds op hebben gewezen.

3. Het Tracébesluit over de A13/A16 is ook uitgesteld omdat men, om dit te kunnen nemen, wilde uitgaan van aanleg van de A4MD.  
Het gaat bij zowel de Nieuwe Westelijke Oeververbinding als de A13/A16, net als bij de A4MD, om reusachtige aanslagen op de leefomgeving en om gigantische bedragen die hiervoor nodig zijn.
4. In plaats van een weg op maaiveld (het plan uit de jaren zeventig) komt er ter noorden van het Kethelplein een landtunnel, ten noorden daarvan een verdiepte ligging, ten noorden daarvan, tot aan de Zuidkade tussen Delft en Schipluiden, een halfverdiepte ligging. Een lagere ligging betekent, in het algemeen gesproken: mindere visuele verstoring van de openheid, minder geluidhinder, minder verstoring van weidevogels en wintergasten.
5. Tussen Den Hoorn en Schipluiden is er geen viaduct (met kilometers weg ver boven maaiveld) gebouwd, zoals door RWS in alle ernst voorgesteld, maar een aquaduct.
6. Bovendien is dit aquaduct door een juridische procedure van ons veiliger gebouwd.
7. Op het wegvak ten noorden van dit aquaduct komt het geavanceerde, 'stillere' dubbellaags ZOAB te liggen, een rechtstreeks gevolg van een juridische procedure van ons.
8. De A4MD wordt in Nederland verreweg de duurste rijksweg per kilometer, een aanwijzing voor de manier van inpassing.
9. Het Rijk pretendeert dat MD erop vooruitgaat met aanleg van de A4MD. In dat verband gaat men een aantal 'IODES-kwaliteitsprojecten' uitvoeren in MD. Je kunt hierover verschillend denken. Deels bestonden deze plannen al, los van de A4. In elk geval zijn ze gebruikt/misbruikt om de A4MD erdoorheen te krijgen. Het gaat hierbij om: 100 ha. nieuwe natuur; 250ha agrarisch natuurbeheer; ecopassages onder de A4 en de A13; sanering glastuinbouwbedrijven; uitvoering routestructuurplan; activiteiten in verband met Groen Ondernemen; inzetten van het Grondinstrument, en nog enkele andere punten.
10. In de regio is, dankzij dit uitstel, het idee kunnen ontstaan van de A4 met vaart. (Dat dit niet wordt uitgevoerd, is een andere zaak).

NB. De heer J. van der Linden, als gemeenteambtenaar (van Schipluiden en later Midden-Delfland) meer dan twintig jaar nauw betrokken bij de besluitvorming, verklaarde op 29/6/09 dat 60 tot 70 procent van de inpassingsresultaten de vrucht was van het werk van de Stichting Stop RW19/A4. (Een jaar later schreef zijn baas, wethouder Van der Kamp, in de gemeentelijke krant dat de, zijns inziens goede, inpassing van de weg in zijn gemeente door de inzet van diezelfde gemeente tot stand was gebracht. De inzet van onze groep noemde hij niet.

Overigens wil ik niet de indruk wekken dat het bovenstaande uitsluitend te danken is geweest aan het werk van onze Stichting en haar voorgangers. Wel staat vast dat wij steeds de zaak levend hebben gehouden. Wij zijn ook enkele malen initiatiefnemer in het debat geweest en hebben veel weerklank gevonden op diverse overheidsniveaus en elders. Zo is er een rechtstreeks verband tussen ons werk in de zomer van 1976 en het aannemen van de motie-Voortman die het stoppen van de aanleg tot gevolg had. En wij hebben in 1996 voorkomen dat de geluid- en zichtgarantie door RWS

in de prullenbak werd gekieperd. Algemeen: ons werk was niet dat van enkelingen maar het vond veel bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak.

## 5. DE PRAKTIJEN VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft altijd geforceerd naar de bouw van RW19/A4 toegewerkt. Het doel heiligt blijkbaar een reeks van middelen. Eerst som ik de tactieken op, daarna geef ik de toelichting.

- a. Door de capaciteit van de A13 veel en veel te laag te ramen
  - b. Door de kosten van de nieuwe weg veel en veel te laag te ramen
  - c. Door onderzoeken die men niet wenste en die tot een ongewenste conclusie voerden of zouden kunnen voeren, te dwarsbomen, te negeren of weg te schrijven
  - d. Door de salamtactiek
  - e. Door de zogenaamd integrale tactiek
  - f. Door de hollen-en stilstaan-tactiek (overvalttactiek)
  - g. Door de voldongen-feiten-aanpak
  - h. Door bestaande inpassingsafspraken geweld aan te doen
- 
- a. Zo gaf het Ministerie op 7/8/78 als maximum-capaciteit voor de A13 op: 105.000 motorvoertuigen/etmaal . Gebleken is dat er zonder problemen meer dan 150.000 mvt/etm over de weg kunnen.
  - b. Zo schatte het Ministerie op 20/3/79 de kosten van de A4 tussen het Harnaschknooppunt en het Kethelplein op 150 miljoen gulden. Als we rekenen met een jaarlijkse inflatie van 2 1/2 % is dit 330 miljoen gulden in 2011 en omgerekend in euro's: 150 miljoen euro. Als we in dit bedrag de kosten van de noordelijke helft schatten op 50 miljoen, zijn die van de zuidelijke helft dus 100 miljoen euro. Leg dit naast de kosten die anno 2011 geraamd worden (898 miljoen voor het wegvak Delft-Schiedam) en je ziet hoe totaal onverantwoord het Ministerie werkt.
  - c. 1. Toen op 22/10/76 de meerderheid van de Tweede Kamer in de motie-Voortman onderzoek naar enkele deelalternatieven had opgedragen, dwarsboomde het ministerie dit onderzoek. Men kwam zelf met een kansloos alternatief (15/3/77) dat men na drie regels weer verwierp. [Dit 'alternatief': aanleg van de A4 van Rijswijk tot het Kruithuisplein-uitbreiding van de Kruithuisweg- verbreding van de A13 tot een punt ten noorden van Overschie- aanleg van een weg vanaf de A13 tot aan het tracé van de A4, ten noorden van Schiedam- aanleg van het stuk A4 naar de Beneluxtunnel.] Door de Tweede Kamer gevraagd naar de herkomst van dit 'alternatief', antwoordde het ministerie 'dit niet te kunnen achterhalen' (12/8/77).  
2. Het onderzoek 'RW19 inpasbaar?' van de Werkgroep Stop RW19 van oktober 1981 waarin we inpassingsvarianten voor de eventueel nieuwe weg hadden uitgewerkt, kwam tot stand na een uniek samenwerkingsverband: het bureau OD 205 leverde belangeloos zijn bijdrage. Het rapport is door het ministerie geheel en al genegeerd.

3. In maart 2005 publiceerde de Stichting haar eerste GZG-rapport. GZG is: Geluid- en zichtgarantie. In mei 2008 kwamen we met een tweede rapport, een actualisering. We vroegen RWS al in maart 2005 om dit te bespreken. Men heeft dit bijna vier jaar lang geweigerd, aldus het debat over alternatieven voor de A4 en varianten van de A4 dat toen liep, sterk beïnvloedend.

4. A4-met-vaart-variant: in onderzoeken van november 2008 (RWS, Quick scan) en december 2008 (Haskoning) heeft Ven W deze variant weggeschreven. Later bleek (Haskoning, tweede onderzoek, oktober 2009) dat dit op ondeugdelijke gronden was gebaseerd.

Met andere woorden: terwijl Verkeer en Waterstaat in het geval van het onderzoek naar de Geluid- en zichtgarantie vier jaar lang dwarslag, wist men in het geval van de vaart-variant binnen een maand een onderzoek op tafel te toveren.

#### d. salamitactiek ('Het deel heeft niets met het geheel te maken')

Toen in 1976 de meerderheid van de Tweede Kamer uitsprak dat het werk aan de weg moest worden gestopt en dat onderzoek moest worden verricht naar alternatieven, lichtte minister Westerterp het wegvak Ypenburg –Plaspoelpolder uit het debat om dat alvast wel te kunnen aanleggen.

Toen in februari 1992 Minister May-Weggen bekendmaakte dat voor het deel Delft-Schiedam een tracé-mer-procedure moest worden doorlopen, was men al begonnen met aanleg van het deel Rijswijk-Delft, aldus de bandbreedte van de genoemde tracé-mer-procedure sterk beïnvloedend.

Toen het Tweede-Kamerlid Van Gijzel (PvdA) de minister ter verantwoording riep over dit alvast aanleggen, vond het ministerie deze vraag zo ongewenst dat ze maar de vrijheid nam om de vraag aan te passen, de angel eruit te halen zodat ze vervolgens een nietszeggend antwoord kon geven. Dit is twee keer gebeurd, in 1993.

#### e. De 'integrale' tactiek ('Het deel heeft veel met het geheel te maken')

Terwijl men wat de noordelijke helft betreft dus een gefragmenteerde aanpak volgde, koos men voor de zuidelijke helft van de weg ineens een zogenaamde integrale benadering (Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam). Midden-Delfland en Schiedam/Vlaardingen werden vanaf 2000 plotseling afgeschilderd als gebieden met problemen (landbouw, recreatie, huisvesting) – die dankzij de komst van de A4 konden worden opgelost. De A4 heette ineens te zorgen voor een 'kwaliteitsimpuls' in M-D en Sch/Vl.. Oftewel: een gebied gaat erop vooruit als je er een weg dwars doorheen aanlegt...

Er is overigens nooit een rapport gemaakt om deze 'kwaliteitsimpuls' aannemelijk te maken. Dit denken leidde er wel toe dat minister Schultz op 6 juli 2011 verklaarde dat Midden-Delfland erop vooruit ging met de A4MD...

#### f. Overvaltactiek

Op bijna alle belangrijke momenten in de besluitvorming heeft Verkeer en Waterstaat een overvaltactiek gevolgd. Je komt op het allerlaatste moment met informatie die dan ook nog eens onvolledig en oncontroleerbaar is. Je beweert dat er geen tijd was om die eerder te geven. Je zegt dat er nú besloten moet worden. Zo niet, dan kan het alleen maar slechter worden. Aldus verzwak je

de positie van tegenstanders en de kwaliteit van hun reactie. Het is zo vaak gebeurd dat je het systematisch kunt noemen. Ik stip zeven momenten aan. Achteraf bleek het steeds om kippedrift te gaan.

F1: in november 1984: overval op de Reconstructiecommissie

F2: door de landsadvocaat in december 1991, pal voor de zitting van de Raad van State (informatie per koerier aan de Werkgroep Stop RW19, één dag ervoor)

F3 door gedeputeerde Norder vlak voor de totstandkoming van het naar hem genoemde plan (september 2001; zie de Delftsche Courant van 20/10/01)

F4 door V en W in februari 2006 (poging om een convenant te forceren)

F5 door Ven W in juni 2006 toen het IODS-convenant werd geforceerd, door sommige betrokkenen aangeduid als chantage

F6 door minister Eurlings begin september 2009 toen hij een niet-geinformeerde minister Cramer bruskeerde

F7 door RWS bij de informatievoorziening aan de Klankbordgroep (steeds opnieuw)

Op de keper beschouwd is het heel merkwaardig, die overvaltactiek in een dossier met een zo lange besluitvormingsgeschiedenis. Er zijn namelijk ook lange perioden geweest waarin er niets gebeurde. Het etiket hollen-en-stilstaan is dan ook op zijn plaats.

g. De voldongen-feiten-benadering

a. Vanaf 1976 heeft V en W de eventueel nieuwe weg afgeschilderd als een project waarop niet meer teruggekomen kon worden – hoewel er destijds pas een fractie van de uiteindelijke kosten was gemaakt.

b. In december 1991 verklaarde de landsadvocaat voor de Raad van State dat de weg in alle bestemmingsplannen was opgenomen. Dat was niet waar.

c. Vaak heeft men de A4 MD afgeschilderd als 'het laatste stuk van de A4', geheel in strijd met de feiten.

d. De verspreiding van de huis-aan-huisbrief door RWS/IODS waarin men het zo voorstelde dat alles al in kannen en kruiken was

d. Eind 2010, een halfjaar voor de uitspraak van de Raad van State, verklaarden de minister, de gedeputeerde en de wethouder van MD dat het zeker was dat de A4 gebouwd zou gaan worden

h. Het tornen aan gemaakte afspraken (de GZG)

De geschiedenis van de GZG laat zien dat het Rijk bij herhaling heeft geprobeerd om de GZG te doen vergeten dan wel deze ernstig af te zwakken. Op de keper beschouwd: een vorm van geschiedenisvervalsing.

Eén belangrijk moment noem ik nu: het is aan de toenmalige Werkgroep Stop RW19 te danken dat deze GZG werd opgenomen in de Trajectnota/MER van april 1996. RWS heeft dat aanvankelijk, in de toenmalige Klankbordgroep, een half jaar lang tegengehouden – terwijl het ging om een zwart-op-witgarantie aan de Tweede Kamer.

Een overzicht van de geschiedenis van de GZG is te lezen in de nota 'Gewoon blijven tanken/of/ toch maar na gaan denken' van de Stichting Stop RW19/A4 van 15 juni 2009 (blzz. 30 e.v.).

- i. Het onderbrengen van de A4MD in de Crisis- en Herstelwet (2009) waardoor de betrokken kritische gemeenten (Delft, Schiedam, Vlaardingen) monddood werden gemaakt.

## 6.GEVOLGEN AANLEG A4

1. Door aanleg van de A4 wordt de autowegcapaciteit tussen de Haagse en de Rotterdamse agglomeratie enorm uitgebreid. RWS verwacht in 2020 292.000 motorvoertuigen/etmaal (op de A13 en de A4 MD samen). In 2006 reden er op alleen de A13 163.000 mvt/etmaal.
2. Zowel RWS als onafhankelijke verkeerskundigen (prof. Hansen TU Delft, ir. Van der Chijs) verwachten dat het verkeer op de nieuwe A4 onmiddellijk vast komt te staan.
3. Door de nieuwe capaciteitsproblemen ontstaat (domino-effect) de noodzaak weer nieuwe infrastructuur te bouwen: de Blankenburgtunnel en/of de Oranjetunnel, beide met aansluitende wegen. De Blankenburgtunnel met aansluitende wegen betekent weer een aanslag op MD. De pretentie van V en W dat MD er met de A4 op vooruit gaat, wordt nog bespottelijker.
4. Op de A13 en langs de A13 bij Delft en Overschie blijft het even druk. Volgens RWS rijden er hier in 2020 163.000 mvt/etm . Dat waren er in 2006 even veel.
5. Door de stremming op de A4 blijft het sluipverkeer door MD bestaan.
6. De reusachtige groei van het autoverkeer tot 2020 leidt ertoe dat het leefklimaat in de Haagse en Rotterdamse agglomeraties (verder) achteruit zal gaan. De parkeerdruk gaat nog verder omhoog. Geluidhinder zal verder toenemen. Volgens het RIVM (april 2011) stoot Nederland nu al te veel fijnstof uit. Volgens de rekenkamers van de vier grote steden dreigt de Europese NO<sub>2</sub>- norm te worden overschreden (Trouw, 22/6/11). Een nieuwe weg is een achterlijke en wereldvreemde stap, in de strijd tegen klimaatverandering. Dit laatste aspect heeft RWS in de rapporten geheel verwaarloosd. In de milieu-effectrapporten van RWS over de A4 (2007, 2009) komen woorden als 'duurzaamheid', 'klimaatverandering' en 'CO<sub>2</sub>-uitstoot' niet voor.
7. Het is waarschijnlijk dat de geluidhinder in MD veel sterker zal zijn. RWS beroept zich erop te voldoen aan de wettelijke regels. Er gaapt echter een kloof tussen deze regels en de praktijk. Zo houdt men geen rekening met de veroudering en de vervuiling van het dubbellaags ZOAB.



En het geluidabsorberend materiaal waar men in de berekeningen zwaar op leunt, is nog niet eens in de praktijk getest. Laat staan dat de veroudering en vervuiling ervan erin verwerkt zijn.

8. Naarmate de geluidhinder hoger uitvalt, zal ook de vogelverstoring (weidevogels en wintergasten) verder groeien. Volgens RWS zijn er overigens geen wintergasten in MD: in de rapporten wordt deze groep geheel verwaarloosd. De compensatie van het door de A4 vernietigde weidevogelgebied gaat voor de helft buiten MD plaatsvinden – wat vloekt met de, op zichzelf al belachelijke, aanspraak van V en W dat MD er met de A4 op vooruit gaat.
9. De medefinanciering van de boerenbedrijvigheid vanuit de grote steden krijgt minder waarde door de door de A4 sterk aangetaste recreatieve kwaliteit.

11/11/2023 10:11:11 AM