

Inhoud

Voorpagina

Emoties rond de A4DS
Gelukkig hebben we de foto's nog

Pagina 2

Bouwvergunning een (te?) complexe zaak
Giften
Beeldmateriaal Facebook

Pagina 3

Compensatie vogels?
Bestemmingsplan gemeente Midden-Delfland
Gekke Henkie

Pagina 4

A4all wil 24 uur per dag kunnen werken
Tracé in beeld
Gespaarde bomen in Vlaardingen

Pagina 5

Vertrouwen of wantrouwen in burgers?

Pagina 6

Promocentrum op asfaltvlakte
Haiku
In gesprek meet RWS en A4all

Emoties rond de A4DS

De tweede nieuwsbrief van de Stichting Batavier. U heeft er even op moeten wachten. We hebben ondertussen niet stilgezeten. Mogelijk is onze kritiek op het bestemmingsplan van Midden-Delfland u niet ontgaan. Of onze verontwaardiging over de weigering van Rijkswaterstaat om onze folder in het infocentrum te leggen. Die verontwaardiging werd gedeeld door Tweede Kamerleden. Wij blijven intussen wel in gesprek met alle bij de aanleg betrokkenen inclusief de gemeenten.

De aanleg van de weg zelf komt vanaf 1 november in een nieuwe fase: de eerste bouwactiviteiten gaan plaatsvinden, te beginnen met enkele geluidsschermen. De bouwer en Rijkswaterstaat hebben trots hun infocentrum geopend. Maar als we daar vlakbij op het tijdelijke viaduct Woudweg staan en naar noord en zuid kijken, schieten de tranen ons in de ogen.



John Witjes

Gelukkig hebben we de foto's nog

De foto's hieronder zijn richting het zuiden gemaakt vanaf het hiernaast door John Witjes beschreven punt. Van boven naar beneden op 15 december 2009, 19 december 2010, 14 januari 2012 en 8 september 2012.



Henk Frigge



Bouwvergunningen een (te?) complexe zaak

Voor het aanleggen van een weg is een bouwvergunning nodig. Of beter gezegd een “omgevingsvergunning”, want sinds de invoering in oktober 2010 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vervangt die vergunning veel oude regelingen (zoals de bouwvergunning, milieuvergunning, gebruiksvergunning en kapvergunning). Bedoeld om procedures sneller en inzichtelijker te maken blijkt bij de bouw van de A4DS dat die nieuwe omgevingsvergunning voor de geïnteresseerde burger een flinke uitdaging is.

Begin september vroeg A4all de omgevingsvergunning aan voor het aanleggen van de zeven kilometer weg. Enkele weken eerder was dat ook al gebeurd voor de bouw van diverse viaducten bij het Kethelplein. De gemeenten Schiedam en Midden-Delfland zijn als vergunningverleners bezig met het beoordelen van deze aanvragen. Voor de viaducten (“kunstwerken”) zijn de vergunningen eind oktober verstrekt.

De bouwplannen voor de weg zelf hebben tot half oktober ter inzage gelegen bij de gemeenten. Voor degene die ze wou inzien bleek dit geen geringe opgave. Het pakket bestond uit vele documenten, tekeningen, cd-roms et cetera. Even snel zoeken of de weg bijvoorbeeld niet toch door de voortuin gaat lopen, was bijna niet te doen. Wij zullen in een volgende publicatie hier nader op terugkomen. Wij hebben van de aannemer begrepen dat er geen publieksvriendelijke versie komt. Dus hoe breed worden de luifels nou die aan de landtunnel worden gebouwd? Waar komen de dienstwegen en -gebouwen? Welke veiligheidsvoorzieningen worden in de tunnel aangebracht? Om het antwoord op die vragen te vinden, is veel spitwerk nodig. En veel tijd.



De omgevingsvergunning procedure is daarmee een ondoorzichtige tombola geworden. En helaas doen gemeenten noch aannemer hun best om de burgers actief in te lichten. De kritische omwonende moet elke week de gemeenteberichten in de krant spellen om op het spoor van vergunningaanvragen gezet te worden. En dan nog blinken de cryptische berichten niet uit in duidelijkheid, zodat er vaak een ritje naar het stadhuis nodig is. Dat moet toch beter kunnen! De gemeenten hebben weliswaar informatie over de A4DS op hun sites staan, maar gerichte en actuele informatie ontbreekt. Laat men nu eens beginnen met duidelijk aan te geven welke procedure er op dat moment actueel is en daar meer inhoudelijke informatie over publiceren. En ook op het infocentrum kan veel meer detailinformatie worden getoond.

Overigens geldt dat als de gemeenten binnenkort het verlenen van de vergunningen voor de daadwerkelijke aanleg van de bouw bekend maken, de stukken weer zes weken ter inzage zullen liggen. Daarna kunnen belanghebbenden beroep aantekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dus een bij eventueel bezwaar is er alleen een gang naar Den Haag nog een optie.

De aannemer verwacht dat de vergunningen in februari onherroepelijk worden en op 1 maart 2013 de weg aangelegd kan gaan worden.



John Witjes

Giften



De vraag van iemand of ze ons financieel kon ondersteunen, kunnen wij bevestigend beantwoorden. Een gift of een periodieke overschrijving is van harte welkom op rekeningnummer 25.46.58.652 t.n.v. Stg Bewaking Afspr. Tracébesluit/Bestuursovereenkomst A4 Delft-Schiedam. Aan het eind van het jaar ontvangt u een verantwoording van onze inkomsten en uitgaven.

Beeldmateriaal

Momenteel is er een Batavier druk bezig met het opbouwen van een Facebook pagina. Hierop zullen met name de foto's van het werk aan de A4DS worden opgenomen. Ook uw beeldmateriaal kan daar uiteraard een plekje vinden. Stuur uw foto's en/of filmpjes liefst voorzien van commentaar naar batavier@frigge.nl en we gaan ermee aan de slag. Het kan zijn dat niet al het materiaal op Facebook wordt gezet, maar alles zal uiteraard netjes worden bewaard in het Batavier-archief.

Compensatie voor vogels?

De aannemerscombinatie A4all bouwt de A4. In haar logo staat een grutto afgebeeld. Daarmee wil men o.a. zeggen dat men de weidevogels in Midden-Delfland zoveel mogelijk wil beschermen.

Het is één van de vele afspraken uit het Tracébesluit: er wordt 15 hectare 'hoogwaardig' compensatie gebied gecreëerd, in Midden-Delfland. Compensatie omdat bij de bouw van de weg flink veel weidevogelgebied vernietigd wordt.

Probleem is nu dat hiervoor twee gebiedjes zijn aangewezen die uitgerekend dichtbij infrastructuur liggen: percelen ten zuiden van de eendenkooi in centraal MD en percelen ten westen van de spoorlijn Delft-Schiedam.



Uit de wetenschappelijke literatuur blijkt echter dat vooral de kritische weidevogels, en dat zijn onder andere tureluurs, en de grutto's van A4all, door infrastructuur in de nabijheid verstoord en verjaagd worden.

Wij van Batavier hebben de kwestie nu al een paar keer aan RWS voorgelegd. En we hebben in een brief van 17 juni 2012 aan RWS gevraagd hoe men toch aan de afspraak denkt te kunnen gaan voldoen. Daarna nog twee herinneringen – maar antwoord van RWS is er (op 31 oktober) nog steeds niet.

Het heeft er dus alle schijn van dat deze afspraak uit het Tracébesluit niet nagekomen wordt. Het zou daarom eerlijk zijn als A4all de grutto uit haar logo zou laten wegvliegen.

Maar wij van Batavier zouden graag ongelijk krijgen. En, dat is toch wel het minste dat we mogen vragen, antwoord van RWS...



Henk Tetteroo

Bestemmingsplan gemeente Midden-Delfland

Batavier heeft kritiek geleverd op het concept-bestemmingsplan A4 van de gemeente Midden-Delfland. In haar zienswijze geeft Batavier aan dat zij het niet eens is met het ontbreken van de natuurcompensatie. Het bestemmingsplan beperkt zich tot het tracé van de weg en de gemeente wil zaken als natuurcompensatie in aparte bestemmingsplannen regelen. Maar het gevaar is reëel dat dan de weg zelf straks wél ruimtelijk geregeld is, en de bijbehorende natuurprojecten dat niet zijn. Daarmee komen de afspraken die de gemeente met de minister heeft gemaakt op losse schroeven te staan. Ook benadrukt Batavier in haar zienswijze dat er nog veel onzekerheden bestaan rondom de effecten op luchtkwaliteit, geluidsbelasting en vogelverstoring, wat voor de gemeente Midden-Delfland nadelige gevolgen kan hebben. Verder heeft Batavier de gemeente Midden-Delfland erop gewezen dat het belangrijk is dat Rijkswaterstaat kan garanderen dat de effecten van de weg straks in werkelijkheid toch niet groter zijn dan op papier.

De kritiek van Batavier heeft geleid tot vragen aan Provinciale Staten van PvdD, PvdA en GL.

Deze vragen zijn te vinden op internet onder:

http://www.stichtingbatavier.nl/uploads/2711_VRAGEN_Statenfracties_PVDD_PVDA_en_GROENLINKS_Natuurcompensatie_A4_Midden-Delfland_en_IODS_afspraken.pdf



Chris Smitskamp

Gekke Henkie

Met Rijkswaterstaat. / *Ja, met de Batavier hier.*

Vier bier?? / *Nee, de Batavier.*

O, een Batavier? / *Ja.*

Die zijn toch uitgestorven? / *Nee, stichting de Batavier.*

O, kan ik u helpen? / *Wij willen een folder neerleggen?*

Waarzo? / *In uw informatiecentrum.*

O, daar? / *Ja.*

Maar dat mag niet. / *O, waarom niet?*

Dan denkt men dat 'ie van ons is. / *Maar er staat toch in dat 'ie van ons is!?*

Ja, maar dat leest men niet. / *Maar dan is het toch niet erg?*

Wat? / *Dat men denkt dat 'ie van u is?*

Hoe bedoelt u? / *Nou, als men 'm toch niet leest.*

Ja, maar voor 't geval men 'm wel leest. / *Maar dan leest men toch dat 'ie van ons is.*

Ja? / *Ja!*



Henk Frigge

A4all wil 24 uur per dag kunnen werken

Omwonenden van het A4-tracé hebben bij ons geklaagd over vroeg starten van de werkzaamheden. Er was toch beloofd dat het werk tussen zeven uur 's ochtends en zeven uur 's avonds plaats zou vinden? Tijdens ons overleg met Rijkswaterstaat op 17 oktober bleek dit wat genuanceerder te liggen.

Het Bouwbesluit 2012 (art 8.4) en de algemene plaatselijke verordening van de gemeente Schiedam staan overlast gevende werkzaamheden toe tussen 07.00 en 19.00 uur. Het is dus kennelijk niet verboden om voor en na die tijd al activiteiten te ondernemen. En dat doet de bouwer dan ook. Het gaat anders niet lukken om op tijd (eind 2015) klaar te zijn met de weg (en dan zitten de omwonenden nog langer met bouwlawaai). De vraag wie controleert welke activiteiten overlast gevend zijn, is niet eenduidig beantwoord. Dat zou uiteindelijk de vergunningverlener zijn: de gemeente.

Men heeft wel toegezegd zich te houden aan het niet veroorzaken van overlast: zo zullen vrachtwagens (die nu al heel vroeg het zand afvoeren) voor zevenen niet achteruit rijden (piepjes!).

Als over enkele weken gestart wordt met heien (voor de geluidsschermen) zal dat niet voor 08.00 uur gaan gebeuren.

Overigens is dus gebleken dat het tijdschema voor de aanleg van de weg zo krap is dat als de weg zelf aangelegd gaat worden er waarschijnlijk gedurende 24 uur per dag gewerkt zal worden. En ook op zaterdag. De aannemer heeft wel rust op zondag beloofd.

A4all heeft toegezegd goed te gaan communiceren met de omwonenden over werkzaamheden en werktijden, toch kan dat waarschijnlijk niet verhinderen dat er geklaagd wordt. Want wanneer wordt geluid lawaai? En wanneer overlast? De omwonenden krijgen veel voor hun kiezen in de komende jaren: een snelweg waar zij niet om gevraagd hebben en bouwactiviteiten die het woongenot en de leefbaarheid kunnen bedreigen. Daarom is het goed dat de aannemer zich daar van bewust is. En mocht de aannemer het belang van de omwonenden toch even "vergeten", dan trekken de omwonenden hopelijk direct aan de bel: bij A4all, Rijkswaterstaat én bij de Batavier!


John Witjes



Tracé in beeld



Foto's Henk Frigge 06-05-2012 en 08-07-2012

Gespaarde bomen in Vlaardingen

Velen van ons hebben met afschuw naar het vellen van de bomen, op en naast het zandlichaam van de toekomstige A4 Delft-Schiedam gekeken. De kaalslag was enorm. Inmiddels zijn de contouren van de landtunnel zichtbaar en soms bemerk je zo langs het tracé lopend dat er veranderingen op komst zijn. Zo waren er ineens bomen aan de Hoevenronde en Europaboulevard in Vlaardingen gemerkt met een witte stip. Het betrof hier bomen die onderdeel bleken te zijn van een verleende omgevingsvergunning inzake kappen. Al snel werd duidelijk dat een deel van deze gemerkte bomen zich buiten de Tracébesluitgrens bevonden. Na de gemeente Vlaardingen hier opmerkzaam op te hebben gemaakt is er overleg geweest tussen de gemeente en A4all. Deze laatste heeft aangegeven de tracégrens te respecteren en om misverstanden bij het kappen van de overige bomen te voorkomen de merktekens (wit en daarna geel) op de betreffende bomen met bruine verf over te laten schilderen. Deze bruine verf is echter geen succes gebleken. Deze heeft zich gemengd met de eerder opgebrachte gele verf met als resultaat bomen met een groen merkteken. Voor ons maakt het niet uit wij zijn blij dat we in ieder geval 30 á 40 bomen hebben kunnen redden, al is dat slechts 1% van wat er wèl gekapt is, want wij houden van **groen**.



Marianne van Bruggen

Vertrouwen of wantrouwen in burgers?

Enkele maanden geleden bracht de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) het rapport 'Vertrouwen in burgers' uit. Het rapport verschaft interessante inzichten over burgerparticipatie en hoe dit zo goed mogelijk gerealiseerd kan worden. De eerste zin en tevens belangrijkste boodschap, van het rapport luidt:

'Betrokken burgers zijn belangrijk voor een levende democratie'.

De WRR geeft uitgebreid aan dat burgerparticipatie een verrijking is van de maatschappij doordat dit o.a. zorgt voor het scherp houden van de overheid, maatschappelijke vernieuwing en het verschaffen van draagvlak. Ook burgerparticipatie in de vorm van kritiek of een tegengeluid heeft een grote meerwaarde: 'Goede beleidsmakers hechten aan tegenspel. Ze geven niet alleen ruimte voor tegengeluid, maar nodigen dat ook actief uit. Goede informatie is daarvoor essentieel', zo stelt de WRR. Helaas moet het rapport ook constateren dat ondanks vele inspanningen van beleidsmakers in de afgelopen decennia, de resultaten om burgerparticipatie goed te stimuleren en faciliteren nog teleurstellend zijn.

Dat sommige overheden nog worstelen met de vraag hoe om te gaan met betrokken burgers blijkt wel uit de praktijk van de A4. Rijkswaterstaat geeft regelmatig de indruk doodsbang te zijn voor betrokken burgers in plaats van hen met open armen te ontvangen en aan te moedigen. Natuurlijk, ook Rijkswaterstaat doet haar best om iets aan burgerparticipatie te doen. Zo zijn er bijvoorbeeld klankbordgroepen opgericht met als doel omwonenden te betrekken van de aanleg van de A4. Als je echter al begint met het uitsluiten van burgers omdat zij volgens de strikte definitie van het begrip 'omwonende' te ver bij de weg vandaan wonen om aan een klankbordgroep deel te nemen, geeft dit weinig blijk van vertrouwen en goede intenties. Als er in de klankbordgroepen vervolgens bijna alleen maar ruimte is voor informatie door Rijkswaterstaat en burgers nauwelijks vragen kunnen stellen of ideeën kunnen inbrengen, heeft zo'n klankbordgroep met burgerparticipatie weinig meer van doen.

RWS



Rijkswaterstaat lijkt ook moeite te hebben met burgers die vanuit hun betrokkenheid eigen initiatieven ontplooiën. Ook hier doet Rijkswaterstaat wel een poging door bijvoorbeeld regelmatig overleg te hebben met de Stichting Batavier, maar dat heeft natuurlijk alleen maar zin als je dan ook informatie verstrekt, openheid van zaken geeft en op (schriftelijke) vragen antwoord geeft. En dat gebeurt vaak helaas niet. Nog merkwaardiger was de reactie van Rijkswaterstaat toen de Stichting Batavier voorstelde om hun informatiefolders in het openbare, met belastinggeld betaalde informatiecentrum aan de Woudweg te leggen. Rijkswaterstaat weigerde dit omdat daar alleen informatiemateriaal van overheden verstrekt mocht worden. Tot in de Tweede Kamer werd dit erg vreemd gevonden, wat leidde tot het stellen van Kamervragen. Het weigeren van de folder is op zichzelf natuurlijk jammer, maar nog veel teleurstellender is de krampachtige houding van Rijkswaterstaat tegenover betrokken burgers die aan die weigering ten grondslag ligt.

Het geeft niet dat Rijkswaterstaat het omgaan met burgerparticipatie nog niet volmaakt beheerst, maar het is wel te hopen dat zij in ieder geval zelf ook tot dit besef komen en op zoek gaan naar verbeteringen. Daarbij kan zij natuurlijk bij burgers zelf te rade gaan, maar een goede eerste stap zal alvast het lezen van het WR rapport zijn. Wellicht is het een eye-opener, komt Rijkswaterstaat uit de kramp en kan het wantrouwen in burgers omgezet worden in vertrouwen.



Bestuur Batavier

Noot: De opmerkingen over Rijkswaterstaat zijn gebaseerd op de uitvoeringsfase van de A4DS, dit betreft dus slechts een klein deel van Rijkswaterstaat en is wellicht niet van toepassing op andere onderdelen van dit overheidsorgaan.



Foto Henk Frigge 08-09-2012

Promocentrum op asfaltvlakte

Aan de Woudweg in Schiedam is het Infocentrum van RWS en A4all verzezen en sinds begin oktober is het gebouw op bepaalde tijden open voor het publiek. Wij hebben een kijkje genomen in het centrum. Opvallend is het promotie element: het centrum lijkt vooral bedoeld om aan te geven hoe goed (voor Nederland) en hoe mooi (voor de omgeving) de weg is. Op panelen is van alles te lezen over de besluitvorming (vooral die van recente jaren), de inpassing in het landschap, de voorzieningen (bijvoorbeeld het geluidsarme asfalt) en de noodzaak van de weg. En met het toekomstige lawaai van het verkeer zal het volgens een geluidssimulatie best meevallen: een hinnikend paard maakt meer herrie!

Het is de bedoeling dat er ook een maquette van de weg komt.

En omwonenden kunnen in het centrum terecht om op- en aanmerkingen over de aanleg direct aan de aannemer door te geven.

Men roemt de kwaliteiten van de weg: “het groenste stuk asfalt van Nederland”. Wij hebben daar uiteraard nog steeds onze heftige twijfels bij. Zeker als we kijken naar de plek van het infocentrum: waar tot voor kort een schaapskudde op de groene weide graasde, ligt nu een uitgestrekte asfaltvlakte die dienst doet als parkeerterrein. Voor een ordentelijke fietsenstalling voor de bezoekers is geen plek ingeruimd..... En voor onze informatiefolder ook niet. Wij hebben in het overleg met RWS gevraagd om een deugdelijke fietsenstalling.



John Witjes



Foto Henk Frigge 08-09-2012

Haiku

Bruin en gele berk
Schildert in 't grijze zwerk
Mooi novembers werk



Henk Frigge

In gesprek met RWS en A4all

Elke drie à vier maanden overlegt de Batavier met de omgevingsmanagers van Rijkswaterstaat en A4all. Zo ook op 17 oktober toen wij bijeen kwamen in het nieuwe infocentrum. Ondanks de stekeligheden t.a.v. bijvoorbeeld onze folder, is een gesprek nog altijd goed mogelijk. Wederzijdse informatie-uitwisseling is een belangrijk doel van dit overleg.

Zo spraken wij over de klankbordgroepen. Wij willen er voor waken dat de drie klankbordgroepen alleen als klapvee voor RWS en A4all gaan dienen. Helaas bleek ook in dit overleg dat de invloed van de klankbordgroepen op de aanleg van de weg steeds verder gereduceerd wordt. Als de bouwvergunningen afgegeven zijn, ligt de constructie van de weg vast. De klankbordgroepen zullen dan meer monitorent worden. Men overweegt dan ook in die groepen met bepaalde onderwerpen rond de weg aan de slag te gaan. Begin november is de volgende ronde klankbordvergaderingen.

De bouwvergunningen (“omgevingsvergunningen”) zijn aangevraagd bij Schiedam en Midden-Delfland. Een zeer complexe en omvangrijke papierwinkel. De verwachting is dat de vergunningen eind oktober worden verleend, ondanks de aanvullende vragen over veiligheid die de gemeente Schiedam had gesteld. De eerste bouwactiviteiten starten aldus rond 1 december bij het Kethelplein: bouwen van viaducten en aanleggen van geluidsschermen. Op onze vraag of er een publiek-vriendelijke versie van de bouwaanvraag is, gaf men een ontkennend antwoord.

Over de werktijden hebben wij uitgebreid gesproken. Geen overlast gevende activiteiten voor zeven uur 's ochtends en na zeven uur 's avonds. Dat is wat men met de gemeenten heeft afgesproken. Maar ook werd duidelijk dat er een flinke tijdsdruk op het project staat: men wil de weg hoe dan ook eind 2015 opleveren.

Begin februari 2013 spreken we elkaar weer.



Bestuur Batavier