



NISSEWAARD LOKAAL
KOERS NAAR VOORUITGANG

Mobiliteitsvisie Nissewaard Lokaal

Voorne-Putten en Nissewaard
beter bereikbaar



Colofon

De mobiliteitsvisie Nissewaard Lokaal: Voorne-Putten en Nissewaard beter bereikbaar is een onderdeel van het verkiezingsprogramma 2015-2018 van Nissewaard Lokaal ten behoeve van de gemeente Nissewaard.

Voorwoord

Al jaren roept de politiek op Voorne-Putten om de aanleg van de A4-zuid. En al jaren blijft dit bij roepen alleen. In de afgelopen jaren heeft onze fractie meerdere voorstellen gedaan om de aanleg van de A4-zuid of een andere, derde ontsluitingsweg te bespoedigen. Onze fractie kreeg hierbij geen steun van de andere partijen in de Spijkenisser raad. Elke voorstel daartoe ingediend door ons werd afgewezen door de collegepartijen ONS, VVD en CDA en de oppositiepartijen PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie/SGP, SP en LPF. Deze partijen vinden de aanleg van een derde ontsluitingsweg vooral de taak van de provinciale en landelijke overheid. Veel van deze partijen kiezen er wel voor om Spijkenisse in de komende jaren verder vol te bouwen. Zonder zich echt in te zetten voor een betere bereikbaarheid.

Aan de andere kant neemt het aantal ongevallen en files rond de Botlektunnel toe. De huidige verbreding van de A15 is slechts een lapmiddel. De verbreding is vooral goed voor het verkeer naar de Tweede Maasvlakte, maar is een verslechtering voor de inwoners van Voorne-Putten. Die worden straks vooral over de nieuwe Botlekbrug geleid. Het terugbrengen van het aantal rijstroken op de Harmsenbrug van twee naar één rijstrook in elke richting komt ook de bereikbaarheid niet ten goede. De A4-zuid zal er niet voor 2030 komen te liggen. Er móet iets gebeuren.

Met deze visie wil Nissewaard Lokaal een voorstel op tafel leggen om de bereikbaarheid op korte termijn echt te verbeteren. Geen lapmiddelen, maar een derde ontsluitingsweg die veel verkeer van de Hartelbrug en de Spijkenisserbrug zal leiden. Dit verbetert de doorstroming op alle routes van en naar Spijkenisse aanzienlijk.

Nissewaard Lokaal

verdubbeld. Sterker, de aansluiting van de A15 naar het Hartelkruis bleek bij de aanleg al ontoereikend.

Sinds het groeikernenbeleid op Voorne-Putten in de jaren '70 is er specifiek gesproken over de aanleg van de A4-zuid, van het Beneluxplein bij Hoogvliet tot de A29 op de Hoeksche Waard. Helaas is de A4-zuid, door het gebrek aan daadkracht van de regionale politiek, weer in de ijskast beland. Het duurt tot 2030 of zelfs later voordat de A4-zuid er daadwerkelijk ligt.



Door het groeiende aantal automobilisten is een verkeersinfarct tegenwoordig eerder regel dan uitzondering. Met slechts 2 uitvalswegen, waarvan er één door de (beperkt toereikende) deelgemeente Hoogvliet loopt, komt deze regio er bekaaid vanaf.

Ter vergelijking. Een grote discotheek met slechts 2 (nood)uitgangen zou direct gesloten moeten worden

vanwege gevaar voor de bezoekers. Op Voorne-Putten worden er alleen maar meer woningen gebouwd. De verbreding van de A15 is slechts een druppel op de gloeiende plaat en het is de vraag of de nieuwe verbinding over de nieuwe Botlekbrug echt een verbetering is voor de inwoners van Nissewaard. Ook al is deze brug iets hoger dan de Spijkenisserbrug, toch zal de brug, op Rijnvaarthoogte, bijna net zo vaak open gaan als de huidige Spijkenisserbrug. Door de Tweede Maasvlakte zal het vrachtverkeer op de A15 toenemen wat de druk op de bereikbaarheid niet ten goede komt. Het is niet ondenkbaar dat de nieuwe Botlekbrug en de Spijkenisserbrug in de toekomst vaker open moeten. Door de toekomstige uitbreiding van Moerdijk¹ zullen er meer vaarbewegingen gaan plaatsvinden over de Oude Maas, waardoor ook deze bruggen vaker open zullen moeten gaan voor de scheepvaart.

De bereikbaarheid van Voorne-Putten komt de komende jaren nog verder onder druk te staan. In maart 2014 hebben de gemeenten op Voorne-Putten samen met Rozenburg woningbouwafspraken² gemaakt. Netto komen er tot 2020 3312 woningen bij op het eiland. Voor Spijkenisse en Bernisse, als de nieuwe gemeente Nissewaard, betekent dit een toename van 1316 woningen in

¹ <http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2686/Binnenland/article/detail/3685500/2014/07/07/Uitbreiding-haven-en-industrieterrein-Moerdijk-gaat-definitief-door.dhtml>

² http://spijkenisse.notudoc.nl/cgi-bin/showdoc.cgi?action=view/id=864682/type=pdf/Bijlage_WMA-conceptstukken_tbv_college_behandeling.pdf

Spijkenisse en 361 woningen in Bernisse. Een totaal van 1677 woningen in de nieuwe gemeente Nissewaard. Met een huidige parkeernorm van circa 1,8 auto's per woning in de wijk de Elementen, betekent dit een toename van ruim 3000 auto's in de nieuwe gemeente.

De wens naar de spoedige aanleg van een derde ontsluitingsweg is nog nooit zo urgent geweest als nu. Burgemeester Aboutaleb van Rotterdam waarschuwde dat het gemis van de A4-zuid de regio later lelijk kan opbreken. Tussen de twee grootste havens van Europa, Rotterdam en Antwerpen, moeten er volgens de Rotterdamse burgemeester snel extra snelwegen en ondergrondse pijpleidingen komen. Anders blijft de Rotterdamse haven straks achter bij haar grootste concurrenten. Voor Spijkenisse zijn er ook voordelen. De steun van Rotterdam is er en een betere bereikbaarheid vergroot de kans op meer werkgelegenheid en dus de kans om woningen te verkopen aan de nieuwe werknemers in het gebied. Desondanks zien de collegepartijen ONS, VVD en CDA, gesteund door de oppositiepartijen PvdA, D66, ChristenUnie/SGP, LPF, SP en GroenLinks weinig in de aanleg van een derde ontsluitingsweg op eigen initiatief.

Met uitzondering van GroenLinks beperken deze partijen zich meer tot de lobby voor de A4-zuid. Een weg die zeker tot 2030 op zich laat wachten.

'Albanië aan Noordzee'

Burgemeester Ahmed Aboutaleb luidt noodklok

ROTTERDAM | De Rotterdamse burgemeester Ahmed Aboutaleb maakt zich grote zorgen over de economische toekomst van zijn stad. Een tekort aan technisch personeel, gebrek aan innovatie, ontoereikende infrastructuur en bestuurlijke stroperigheid dreigen Rotterdam op te breken.

LEON VAN HEEL

„Als we de A4-zuid niet aanleggen, moeten we over twintig jaar niet in een hoekje gaan zitten huilen dat de Rotterdamse haven het heeft verloren.”

Ahmed Aboutaleb kleunde er stevig in gistermiddag tijdens de conferentie vanwege de World Ports Classic, de wielervedstrijd tussen Antwerpen en Rotterdam. Tussen deze twee grootste havens van Europa moeten volgens de burgemeester snel extra snelwegen en ondergrondse pijpleidingen komen.

Niet voor het eerst waarschuwde Aboutaleb voor het achterblijven van Rotterdam en Nederland ten opzichte van de concurrentie. Met name die uit de Verenigde Staten en Azië. Of het nu bij het publieksevenement Shell Energy Lab was, bij een jubileumbijeenkomst van scheepswerf IHC Merwede of bij de

overhandiging van het manifest van de stichting Platform Digital Manufacturing, Aboutaleb kwam en liet van zich horen.

„Er kiezen zo weinig jongeren voor een technische opleiding dat IHC Merwede en een baggeraar als Van Oord onmogelijk wereldtop kunnen blijven,” stelt Aboutaleb – zelf van huis uit elektrotechnicus.

Volgens hem is de nood hoog: „Nederland is wat betreft bezuinigingen op onderzoek en ontwikkeling Albanië aan de Noordzee.”

En de daadkracht in de Verenigde Staten en Azië vindt hij in schril contrast staan met de traagheid in ons land.

Hakken

Bij ieder besluit van de ene overheidslaag in Nederland gaan bij de andere de hakken in het zand, put



◀ Ahmed Aboutaleb in een onderonsje met Shell-topman Dick Benschop begin dit jaar op de RDM Campus, waar techniekonderwijs samenwerken met kennisinstellingen en bedrijven als Shell. ARCHIEFFOTO SANNE DONOERS

de eerste burger van Rotterdam uit zijn eigen frustratie over de Metropoolregio. Dit samenwerkingsverband tussen Rotterdam en Den Haag heeft hij samen met zijn Haagse collega Van Aartsen opgericht omdat nu jaarlijks 5 miljard euro verloren zou gaan door gebrek aan samenwerking tussen de twee steden (‘Er is niet eens samenwerking tussen de twee universiteiten’). Het Metropoolregio-initiatief wekt vooral argwaan en weerstand bij het provinciebestuur, constateert hij.

„Aboutaleb wil de provincie opheffen, klinkt het.”

Ook de Europese Unie moet het ontgelden: „Van de begroting gaat 40 procent naar boeren. Van al dat geld dat naar landbouwsubsidies gaat zou best wat naar innovatie en opleiding moeten gaan.” Hij pleit voor een industriepolitiek die innovaties als 3D-printen, nanotechnologie en recycle-industrie in Rotterdam aanjaagt. En hij wil studiebeurzen voor kinderen die een technische opleiding gaan doen.

Fig. 2 AD/Rotterdams Dagblad, 24 mei 2014

Onderzoek naar A4-zuid (Stadsregio Rotterdam, 2007)

In 2007 heeft de Stadsregio Rotterdam onderzoek³ gedaan naar de effecten van een A4-zuid. Hierbij is gekeken naar 2 varianten. Variant A is de aanleg van het noordelijk deel van de A4-zuid, al dan niet uitgevoerd als N-weg. Uitgegaan is van een weg van 2x2 rijstroken, die makkelijk is uit te breiden tot autosnelweg. Variant B is de aanleg van de gehele A4-zuid. Voor de huidige mobiliteitsvisie is uitgegaan van Variant A. Indien Hoeksche Waard aanstalten geeft mee te willen werken blijft ook variant 2 een optie om mee te nemen.

In het noorden takt de A4 aan op het knooppunt Benelux. In de Hoeksche Waard sluit de A4 ter hoogte van de Klaaswaal aan op de bestaande A29. Naar een exacte locatie voor de op- en afritten op de A4-zuid moet nader gekeken worden. Het ligt voor de hand de aansluiting bij Spijkenisse oostelijk van de Maaswijkweg te zoeken.

"Het verkeersmodel laat zien dat een noordelijke A4 zuid een geprognosticeerde intensiteit van 16.400 motorvoertuigen van 7:00 tot 19:00 kent. Het noordelijk deel van de A4 zuid zorgt voor een daling van 18% (7000 mvt) van het aandeel



motorvoertuigen op de Hartelbrug. Het grootste effect heeft het noordelijk deel van de A4 zuid op de Spijkenisserbrug, 34% (9000 mvt) minder motorvoertuigen passeert de brug. Naar verwachting zorgt dit voor een significante verbetering van de doorstroming van het verkeer op de bestaand oeververbindingen."

Het onderzoek toont dus aan dat een derde ontsluitingsweg, A4-zuid of andere oplossing, een aanzienlijke daling van verkeer op de Spijkenisserbrug als gevolg heeft. Voor de toekomstige gemeente Nissewaard heeft een derde ontsluitingsroute een positief effect op de bereikbaarheid.

"Naast een ontlasting van de bestaande oeververbindingen heeft de A4 zuid gevolgen voor het verkeer op de ring van Spijkenisse. Op de Heemraadlaan in oostelijke richting stijgt het aantal motorvoertuigen. Op de Baljuwlaan en Schenkelweg gebeurt het tegenovergestelde. Op ieder wegvak is een daling van

³ <http://stadsregio.nl/sites/stadsregio.nl/files/files/Agendastukken/VER%202007-10-24%202007%20bijlage%201%20rapport%20Voorne%20Putten%202308V2%20pdf.PDF>

het aantal motorvoertuigen waar te nemen. De A4 zuid heeft vooral een functie voor de gemeente Spijkenisse."

De kosten voor een halve A4-of N4-zuid lijken met een brugverbinding acceptabel. Ze liggen binnen bereik van de gemeente Spijkenisse om hier in samenwerking met andere overheden en bedrijven zelf het initiatief op te nemen.

"Bij de kostenraming zijn twee varianten onderzocht. De eerste gaat uit van een brug over de Oude Maas en maaiveldligging. De tweede gaat uit van een tunnel onder de Oude Maas in combinatie met een "open bak" constructie. Beide varianten zijn inclusief aansluiting op de A15 en de Maaswijkgeweg. De weg is geraamd met een 2*2 profiel. De raming gaat van een N-weg met gelijkvloerse aansluitingen. De totale lengte van het tracé is 6,4 km.

De halve A4 zuid, inclusief de brug over de Oude Maas kost €326 miljoen. De halve A4 zuid inclusief tunnel en open bak constructie kost €486."

De kostenraming kan 30% naar boven of beneden worden bijgesteld. Zoals is te zien in figuur 3 en 4.

Kostenraming brugverbinding Voorne Putten

30-mrt-07

Variant 2a: Brug over de Oude Maas in het verlengde van de A4-corridor

Onderdeel	Breedte [m]	Lengte [m]	Opp. [m2]	Eenheidsprijs [euro / m2]	Directe kosten
Wegdek op aarden baan noordzijde Oude Maas	35	2.520	88.200	€ 400	€ 35.280.000
Aanbrug noordzijde Oude Maas	25	150	3.750	€ 1.500	€ 5.625.000
Vaste brug over Oude Maas	25	280	7.000	€ 2.500	€ 17.500.000
Beweegbare brug Oude Maas (2 * 90 m.)	25	180	4.500	€ 4.500	€ 20.250.000
Aanbrug zuidzijde Oude Maas	25	400	10.000	€ 1.500	€ 15.000.000
Wegdek op aarden baan zuidzijde Oude Maas	35	630	22.050	€ 400	€ 8.820.000
Viaduct over Metro	25	400	10.000	€ 1.500	€ 15.000.000
Aantakking op Groene Kruisweg	25	200	5.000	€ 1.500	€ 7.500.000
Aantakking op A15, westzijde, over bestaande metrolijn	25	750	18.750	€ 1.500	€ 28.125.000
Aantakking op A15, oostzijde	25	750	18.750	€ 400	€ 7.500.000
Diverse kunstwerken noordzijde	25	150	3.750	€ 1.500	€ 5.625.000
Wegaansluiting op Maaswijkgeweg				€ 750.000	€ 750.000
VRI op kruising met Maaswijkgeweg				€ 500.000	€ 500.000
VRI op kruising met Groene Kruisweg				€ 750.000	€ 750.000
Subtotaal		6.410			€ 168.225.000
Nader te detailleren				10%	€ 16.822.500
Indirecte kosten				22%	€ 37.009.500
Object onvoorzien				10%	€ 22.205.700
Bouwkosten					€ 244.262.700
VAT-kosten en bijkomende kosten (leges, vergunningen etc.)				21%	€ 51.295.167
Projectonvoorzien				10%	€ 29.555.787
Investeringskosten excl. Btw					€ 325.113.654
				Marge + of - 30%	€ 97.534.096
				Min. Investeringsk	€ 227.579.558
				Max. investeringsk	€ 422.647.750

Opm. :

1. Exclusief toepassing geluidsschermen
2. Exclusief omleggen kabels en leidingen
3. Exclusief grond- en perceelverwingen

Fig. 3: Kostenraming brugverbinding Voorne Putten, bron Verkennende studie oostelijke ontsluiting Voorne Putten

Kostenraming brugverbinding Voorne Putten

30-mrt-07

Variant 2b : Tunnel onder de Oude Maas + open bakconstructie in het verlengde van de A4-corridor

Onderdeel	Breedte (m)	Lengte (m)	Opp. (m2)	Eenheidsprijs (euro / m2)	Directe kosten
Wegdek in open bakconstructie noordzijde Oude Maas	25	2.130	53.250	€ 1.450	€ 77.212.500
Tunnel onder de Oude Maas (lang 1000 m)	25	1.000	25.000	€ 3.500	€ 87.500.000
Wegdek in open bakconstructie zuidzijde Oude Maas	25	400	10.000	€ 1.450	€ 14.500.000
Wegdek op aarden baan zuidzijde Oude Maas	35	630	22.050	€ 400	€ 8.820.000
Viaduct onder bestaande metro Groene Kruisweg	25	400	10.000	€ 1.450	€ 14.500.000
Aantakking op Groene Kruisweg	25	200	5.000	€ 1.450	€ 7.250.000
Aantakking op A15, westzijde, onder bestaande metrolijn	25	750	18.750	€ 1.450	€ 27.187.500
Aantakking op A15, oostzijde	25	750	18.750	€ 400	€ 7.500.000
Diverse kunstwerken noordzijde	25	150	3.750	€ 1.450	€ 5.437.500
Wegaansluiting op Maaswijkweg				€ 750.000	€ 750.000
VRI op kruising met Maaswijkweg				€ 500.000	€ 500.000
VRI op kruising met Groene Kruisweg				€ 750.000	€ 750.000
Subtotaal		6.410			€ 251.907.500
Nader te detailleren				10%	€ 25.190.750
Indirecte kosten				22%	€ 55.419.650
Object onvoorzien				10%	€ 33.251.790
Bouwkosten					€ 365.769.690
VAT-kosten en bijkomende kosten (leges, vergunningen etc.)				21%	€ 76.811.635
Projectonvoorzien				10%	€ 44.258.132
Investeringskosten excl. Btw					€ 486.839.457
				Marge + of - 30%	€ 146.051.837
				Min. Investeringskos	€ 340.787.620
				Max. investeringskos	€ 632.891.295

Opm. :

1. Exclusief toepassing geluidsschermen
2. Exclusief omleggen kabels en leidingen
3. Exclusief grond- en perceelverwingen

Fig. 4: Kostenraming tunnelverbinding Voorne Putten, bron Verkennende studie oostelijke ontsluiting Voorne Putten

Samengevat is een halve N4- of A4-zuid met brug voor € 340 miljoen aan te leggen (prijspeil 2007). Daarnaast zorgt de A4-zuid zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid van Voorne Putten. De "halve" A4-zuid zorgt ervoor dat 18% minder verkeer op de Hartelbrug en 34% minder verkeer op de Spijkenisserbrug rijdt. De weg trekt vooral verkeer uit Spijkenisse. De "halve" A4 kan vooruitlopend op de gehele A4-zuid aangelegd worden. Een mogelijkheid is om dit als N-weg weg te doen. Vanuit kostenefficiëntie oogpunt strekt het tot aanbeveling om bij de aanleg rekening te houden met ombouw tot rijks snelweg.

Het huidig gemeentebestuur van Spijkenisse lijkt echter oneerlijk over de kosten te communiceren⁴. Zo blijkt wethouder Mourik (VVD) in meerdere reacties te communiceren dat een dergelijke weg tussen de € 0,5 en € 1,0 miljard zou gaan kosten. Daarnaast verschuilt de gemeente zich er achter dat A- en N-wegen de verantwoordelijkheid zijn van Provincie en Rijk.

De onderzoekers adviseerden echter om de faseerbaarheid van de A4 nader te onderzoeken. Zij bleken van mening dat een vervroegde aanleg van het noordelijk deel van de A4- (of N4-)zuid een sterke verbetering van de bereikbaarheid op Voorne Putten betekent. Omdat de gemeente weigert de eerste stap te zetten, doet Nissewaard Lokaal het nu.

⁴ <http://lefnissewaard.nl/2014/06/22/gemeentebestuur-oneerlijk-over-kosten-a4-zuid/>

Visie Nissewaard Lokaal

Op 20 juli 1964 is de Haringvlietbrug feestelijk geopend. De zeer gewenste oeververbinding haalde Goeree-Overflakkee en Zeeland uit hun isolement en zorgde voor een snelle verbinding van Rotterdam naar Brabant. In 1952 was het plan goedgekeurd om de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee met elkaar te verbinden. Tien jaar later waren deze plannen, mede vanwege de watersnoodramp, volledig veranderd. Vanwege de veiligheid heeft de afdamming van de zeegaten voorrang gekregen en werd de brug op de lange baan geschoven. Maar Goeree-Overflakkee kon niet langer wachten. Daarom werd de NV Brugverbinding Haringvliet opgericht, waarin grote ondernemingen van Goeree-Overflakkee zitting hadden. Met geleend geld werd de bouw van de brug betaald.

Via tolgelden waren de leningen redelijk snel in te lossen. De tol bedroeg in 1964 3,50 gulden voor personenauto's, 6 gulden voor een kleine vrachtwagen en 10 gulden voor een grote vrachtwagen. Al na een jaar werd er gesproken over het verlagen van de toltarieven omdat de hoeveelheid verkeer groter was dan voorzien. Per 1 januari 1968 was de tol voor personenauto's verlaagd naar 2,50 gulden en per 1 januari 1970 naar 2 gulden. Sinds 1 juli 1975 is de brug tolvrij en overgenomen door Rijkswaterstaat.

Eiland 50 jaar uit isolement

Brug zou eerst Flakkee met Tiengemeten verbinden

GOEREE-OVERFLAKKEE | De Haringvlietbrug bestaat zondag precies een halve eeuw. De oeververbinding haalde Goeree-Overflakkee en Zeeland uit hun isolement en zorgde voor een snelle verbinding van Rotterdam naar Brabant. Oorspronkelijk zou de brug iets oostelijker komen te liggen.

EDWIN WENDT

„De Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee zouden met elkaar worden verbonden via het eiland Tiengemeten,” weet Jan Both, streekarchivaris van Goeree-Overflakkee. Op het huidige Natuur-eiland, tegenwoordig in eigendom van Natuurmonumenten, werd begin jaren vijftig nog flink geboerd en het zou via de brugverbindingen meteen ontsloten zijn. „Ik geloof dat het plan in november 1952 is goedgekeurd,” graaft Both in zijn herinnering. Maar drie maanden later kwam de watersnoodramp. Toen verdween dat plan, met veel andere plannen, voor heel lang in de ijskast.”

Veiligheid

Tien jaar later ziet de wereld er heel anders uit. In het Deltaplan wordt namelijk gekozen voor een andere plaats voor een brug tussen Goeree-Overflakkee en de Hoeksche Waard. Er is in het Deltaplan wel een brug opgenomen, maar de afdamming van de zeegaten heeft vanwege de veiligheid voorrang. De bruggenbouw staat voor later op het programma.

Goeree-Overflakkee kan niet langer wachten. Daarom wordt de NV

► De 'jarige' Haringvlietbrug zorgt er sinds juli 1964 voor dat de bewoners op Goeree-Overflakkee veel sneller in Rotterdam zijn.

FOTO REIN GELEIJNSE

Brugverbinding Haringvliet opgericht, waarin grote ondernemingen van Goeree-Overflakkee zitting hebben. Met geleend geld wordt de bouw van de brug betaald. Via tolgelden zijn de leningen redelijk snel af te lossen. Rijkswaterstaat zorgt voor het ontwerp en de technische begeleiding tijdens de bouw. Op 20 juli 1964 wordt de Haringvlietbrug feestelijk geopend. Voor de manifestatie FLUZI (Flakkee Uit Zijn Isolement) worden onder anderen de toenmalige tienersterren Rob de Nijs en Johnny Lion naar het eiland gehaald.

Goeree-Overflakkee is blij dat Rotterdam nu een stuk sneller te bereiken is. Veel boeren hebben de spa

aan de wilgen gehangen, omdat er in hun sector steeds minder werk is. De haven van bijvoorbeeld Rotterdam biedt dat emplot wel. Zeker na de opening in 1969 van de Haringvlietdijk (die de Barendrechtse Brug vervangt) is Rotterdam in een halfuurtje per auto te bereiken.

Kantelpunt

Cultuurstadadviseur Jan Tromp voor Goeree-Overflakkee noemt de opening van de Haringvlietbrug nu een 'historisch kantelpunt'. „Het eiland ging van een landbouweconomie naar een stedelijke economie.”

De veerdienst tussen Den Bommel op Flakkee en Numansdorp in

de Hoeksche Waard komt te vervallen, maar het veer Middelharnis-Hellevoetsluis blijft nog wel bestaan. De pendelaars die werk hebben op Voorne-Putten en in de Euro-poort, kiezen nog wel voor de boot.

Als in 1971 de Haringvlietdijk wordt opgesteld en het verkeer in drie minuten het traject Hellevoetsluis-Stellendam kan afleggen, wordt de veerdienst gestaakt. In augustus 1971 maakt de veerboot Haringvliet zijn laatste oversteek. Tegenwoordig is er in de zomermaanden weer wel een veerdienst tussen Hellevoetsluis en Middelharnis, maar die is in het leven geroepen voor toeristen.



Fig. 5 AD/
Rotterdams
Dagblad,
17-07-2014

Een initiatief van de lokale overheden en bedrijven zorgde voor de aanpak van een lang gekoesterde wens, een snelle verbinding tussen Rotterdam en Goeree-Overflakkee. Op zijn Rotterdams gezegd; niet lullen, maar poetsen.

Nissewaard Lokaal wil een samenwerking tussen lokale en regionale overheden en ondernemers om te bezien in hoeverre een soortgelijk initiatief (de aanleg van een, zo gewenste, derde oeververbinding) mogelijk is te maken. Om dit te bereiken heeft Nissewaard Lokaal een stappenplan opgesteld.



Stappenplan

1) *Onderzoek naar de faseerbaarheid*

In het onderzoek van de Stadsregio, Verkennende studie Oostelijke ontsluiting Voorne Putten, wordt geadviseerd de faseerbaarheid van de aanleg van de A4-zuid nader te onderzoeken. Dat wil zeggen dat wordt geadviseerd te kijken naar de mogelijkheden om een derde ontsluitingsroute aan te leggen. Nissewaard Lokaal wil dat de gemeente Nissewaard het initiatief neemt om (vervolg)onderzoek te doen naar de mogelijkheid en kosten om vooruitlopend op de A4-zuid een derde ontsluitingsweg, met brug, aan te leggen met aansluiting op het Beneluxplein. De aanleg van een brug is voor lokale en regionale overheden een betaalbare optie. Het voordeel is dat de brug later door het Rijk 'overgenomen' kan worden als gevaarlijke stoffenverbinding van de toekomstige A4-zuid en de weg omgebouwd kan worden tot A4. Daarbij stelt Nissewaard Lokaal voor om meerdere mogelijkheden te onderzoeken. Opties zijn om 2x2 rijbanen en 2x1 rijbaan te onderzoeken en daarbij te

kijken naar de mogelijke verkeerseffecten en kosten. Daarnaast kan worden onderzocht of er mogelijke subsidies of bijdragen beschikbaar zijn van Provincie of Rijk. Verder moet worden afgestemd of de resultaten alsnog kunnen leiden tot een positief besluit van Provincie en Rijk om de N4- of A4-zuid alsnog zelf aan te leggen.

2) Resultaten bespreken met regionaal bedrijfsleven en lokale en regionale overheden

De gemeente Nissewaard dient de onderzoeksresultaten te delen en te bespreken met lokale en regionale overheden, waaronder de directe buurgemeenten Westvoorne, Brielle en Hellevoetsluis, maar ook o.a. Rotterdam (Hoogvliet). Daarnaast dient ook het regionale bedrijfsleven betrokken te worden, waaronder lokale ondernemingen en ondernemingen in het Botlekgebied. Samen moet worden gekeken of de aanleg van een derde ontsluitingsweg vanaf Maaswijk naar het Beneluxplein mogelijk is en onder welke voorwaarden. Daarbij moet ook de mogelijke financiering en dekking onderzocht worden.

3) Aanleg derde ontsluitingsweg met brug

Na succesvolle resultaten dient een derde ontsluitingsweg met brug aangelegd te worden al dan niet in (publiek-)privaat beheer. Hierbij moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de toekomstige aanleg van de A4-zuid, zodat de weg met beperkte inspanningen omgebouwd kan worden tot doorgaande snelweg.

4) Aanleg A4-zuid

Bij de uiteindelijke aanleg van de A4-zuid kan de derde ontsluitingsweg over worden gedaan aan het Rijk en kunnen eventuele partijen afgekocht worden voor de eerder gemaakte kosten.



Samenvatting

Nissewaard Lokaal wil onderzoek doen naar de mogelijkheden en kosten om een derde ontsluitingsroute aan te leggen ten oosten van Spijkenisse op het geplande A4-zuid tracé. Het doel is om de bereikbaarheid van Spijkenisse te verbeteren en de druk op de Hartelbrug en de Spijkenisserbrug te verminderen. De onderzoeksresultaten dienen te worden gebruikt om met lokale en regionale overheden en bedrijven te komen tot een oplossing om de weg te financieren en aan te leggen. Hierbij dient expliciet rekening te worden gehouden met de aanleg van de A4-zuid, zodat kosten laag gehouden kunnen worden en de weg later, eventueel met kleine wijzigingen, eenvoudig omgebouwd kan worden tot A4-zuid. Hierbij kan de Rijksoverheid eventuele nog lopende en/of gemaakte kosten overnemen.