

Schrijvende lerers

A4: gaat iedereen de tol betalen?

De weg is zeker nog niet zeker

In dit stuk schrijft Henk Tetteroo over de totstandkoming van het convenant (van 23 juni) met daarin de A4. Hij geeft verder commentaar op de inhoud. Ten derde bespreekt hij het argument van Midden-Delfland voor de weg. En ten slotte schrijft hij over de vraag of de weg er nu komt.

1. Mes op de keel

Iedereen weet het: als je een ingrijpend besluit wilt nemen, moet je daar tijd voor uittrekken. Haastige spoed is zelden goed, zegt de oude volkswijsheid.

Op 23 juni is door een aantal betrokken partijen (overheden, waaronder de gemeente Midden-Delfland, en andere maatschappelijke groeperingen) een A4-convenant ondertekend. Heel opvallend hierbij was, dat dit alles in een razende haast moest gebeuren, zogenaamd dan. Betrokken gemeenteraden en andere partijen kregen bijna geen tijd om over het inpassingsvoorstel van minister Peijs na te denken – en dit terwijl de minister zelf de afgelopen jaren heel veel tijd verloren heeft laten gaan.

Daar kwam nog bij dat de minister de kritische partijen (Delft, Schiedam, Vlaardingen) het mes op de keel zette: of akkoord met dit voorstel of ik (Peijs) leg de weg op mijn eigen manier aan en die manier is minder duur en de weg is dan minder goed ingepast. Kortom: slikken-of-stikken.

Het is daarom niet vreemd dat diverse betrokkenen voor deze handelwijze het woord 'chantage' hebben gebruikt. 'Trouw' schreef (24 juni) dat het akkoord 'schoorvoetend' werd ondertekend, het NRC (23 juni) noemt het akkoord 'broos'. Wij, als Stichting, noemen het een wurg-akkoord.

Ik ben nu ruim 30 jaar betrokken bij het debat over de A4 Midden-Delfland. In die periode heb ik het al vele malen moeten meemaken dat het Rijk op een bepaald moment beweerde dat er niet meer tijd beschikbaar was om na te denken over een besluit over (aspecten van) de A4. Achteraf bleek dit steeds weer niet te kloppen. Ik denk hierbij aan de overval op de Reconstructiecommissie in november 1984, aan de beschamende gang van zaken vlak voor de zitting van de Raad van State in december 1991, aan het gekakker pal voordat het plan-Norder tot stand kwam (september 2001) en aan de haastpoging om een convenant ondertekend te krijgen, vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen (eind februari 2006).

Deze slikken-of-stikkenaanpak wordt elke keer opnieuw gevolgd. Dit leidt ertoe dat de positie van critici wordt verzwakt: ze krijgen immers bijna geen tijd om goed na te

denken. De mes-op-de-keelaanpak roept ook de gedachte op aan moedwil en machtsmisbruik. Bij een zorgvuldige aanpak is er voor iedereen tijd om de voors en tegens goed af te wegen. Kennelijk is het Rijk bang dat men het debat op een fatsoenlijke manier niet kan winnen. Dan maar met geweld.

Wij hebben altijd een zorgvuldige werkwijze bepleit omdat alleen die tot een kwaliteitsbesluit kan leiden dat bovendien kan rekenen op draagvlak. Echt: haastige spoed is zelden goed!

Onze inzet was daarbij steeds: liefst geen weg. Maar als het dan toch moet, toon dat dan aan en houd je aan de afspraken. En probeer niet met haast-smoesjes de weg erdoor te drukken. Dat leidt tot een slecht besluit waar we later allemaal spijt van zullen hebben.

2. Garanties in de prullenmand

Bij het nu gesloten convenant vallen een aantal dingen op.

1. De Peijs-garantie die is gegeven, is in het geweld dat is ontketend, gesneuveld. Minister Peijs garandeerde in december 2003 aan de Tweede Kamer dat de weg niet zou worden gebouwd als in Schiedam/Vlaardingen waar duizenden mensen langs het tracé wonen, niet voldaan zou kunnen worden aan de luchtverontreinigingsnormen. Wij stellen vast dat deze garantie in het convenant had moeten staan – maar ze is eruit weggelaten. Nu staat er slechts dat men zal voldoen aan de wettelijke normen. Dat is veel minder dan de Peijs-garantie. Maar bovendien: waarom schrijf je op dat je zal gaan voldoen aan de wet? Dat is toch een vanzelfsprekendheid? Kennelijk is het dat niet voor sommige ondertekenaars van het convenant en dat geeft te denken. Waarom is dit nu belangrijk? Wel: wetenschappelijk is vastgesteld dat mensen die dicht bij drukke wegen wonen, schade lijden aan hun gezondheid en zo gevaar lopen eerder dood te gaan.

2. Ook de Geluid- en zichtgarantie (GZG) voor centraal Midden-Delfland is gesneuveld.

Midden-Delfland is officieel grotendeels stiltegebied; dit is een Provinciebesluit uit 1987. Mede daarom heeft het Rijk bij herhaling een inpassingsgarantie gegeven die nu inhoudt: de weg mag maximaal 40 decibel (geluidsniveau) op 250 m van de weg gaan geven met wallen van maximaal 2,50m boven maaiveld. In het nu gesloten convenant wordt de GZG losgelaten. Er komt dus meer herrie in M-D dan gegarandeerd. Weg stiltegebied! Dat betekent ook: meer vogelverstering. Weg vogels!

Weliswaar is er nu ook een inspanningsverplichting afgesproken: men zal blijven proberen zo dicht mogelijk bij het 40-decibelniveau te komen. Wij hebben daar weinig vertrouwen in: als men vindt dat je een garantie mag breken, dan is een inspanningsverplichting al helemaal van weinig waarde. Die schuif je later nog makkelijker opzij.

Het is in dit verband buitengewoon teleurstellend dat wethouder Van der Kamp (ge-

meente M-D) meer waarde hecht aan een inderhaast opgezet en zeer onvolledig onderzoekje van Verkeer en Waterstaat dan aan ons GZG-rapport. Volgens het in elkaar geflanste onderzoekje van VenW (van 13 juni jl.) gaat de weg op 250m 2 tot 4 decibel meer geluid geven dan is gegarandeerd. Let wel: 3 decibel is al een verdubbeling van het geluid! Van der Kamp doet daar wel erg luchtigjes over, blijkens het stuk in De Schakel. Het onderzoekje van VenW geeft echter door zijn onvolledigheid een nog veel te rooskleurig beeld. Volgens ons eigen, uitvoerige rapport gaat MD als stiltegebied geheel verloren. Met de wethouder hebben we het hier eerder uitvoerig over gehad. Het rapport is van maart 2005. Wij hebben Rijkswaterstaat herhaaldelijk gevraagd te reageren – maar dat wilde men niet. Wie het gesprek uit de weg gaat, roept bij anderen het idee op dat hij geen sterke argumenten heeft.

Moet je op dit punt dan geen compromissen sluiten? Die vraag is zeker zinvol. Maar het antwoord moet zijn dat de GZG al een minimum was. Steeds zijn in het verleden de beloften op dit punt weer bijgesteld en verzwakt. Voor Verkeer en Waterstaat zijn garanties er niet om na te komen maar om critici te paaien waarna je ze later weer kunt bijstellen.

3. Waarom die A4?

Uit het artikel in De Schakel komt naar voren dat het belangrijkste argument van de gemeente MD om te pleiten voor de A4MD is: zo maken we een einde aan het sluipverkeer van de A20 naar de A4 (en andersom) door de kerpen van Maastrand en Schipluiden.

Dat sluipverkeer is zeker een groot probleem voor de mensen die langs die route wonen maar daar ga je toch geen rijksweg voor aanleggen? Dan is werkelijk iedere

verhouding zoek. Waarom wordt hier geen doseerinstallatie geplaatst? En/of: ligt het niet voor de hand de effecten van de andere doseerinstallaties in MD af te wachten?

4. Komt de weg er nu?

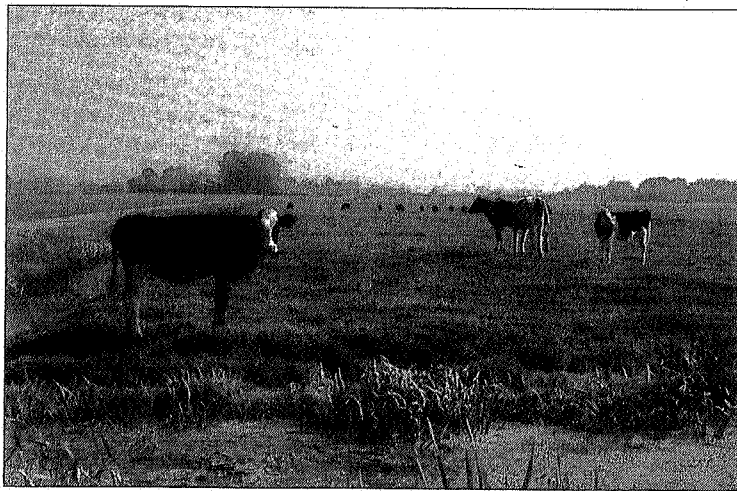
Gaat de weg er nu komen? Wij denken dat de weg zeker nog niet zeker is.

Wij hebben in het verleden al meer de conclusie getrokken dat de A4 kennelijk met alle geweld moet worden aangelegd. Tegenargumenten moeten kennelijk genegeerd worden. Niet voor niets heeft de belangrijke Commissie voor de mer het werk van Rijkswaterstaat al twee keer zwaar gekritiseerd omdat men, eenvoudig geformuleerd, volgens de Commissie naar de weg toeschreef. Niet voor niets wordt ons GZG-rapport genegeerd. Niet voor niets wordt er helemaal niets gedaan met de kritiek van de Delftse ingenieur Van der Chijs. Hij stelt dat bij opening van de A4 er onmiddellijk files gaan ontstaan in het verlengde van de A4. Dat heeft hij niet verzonnen; het staat in rapporten van Rijkswaterstaat – maar Rijkswaterstaat wil er niet over praten. En niet voor niets wordt al het denkwerk van de Klankbordgroep verwaarloosd.

Het nut en de noodzaak van de weg zijn nog steeds niet aangetoond. Maar ook in het onwaarschijnlijke geval dat dat wel zou gaan gebeuren, dan nog zal dat moeten gaan volgens de inpassingsgaranties. Afspraak is afspraak, garantie is garantie.

En een nieuwe Tweede Kamer moet nog altijd een besluit hierover nemen. En als het echt moet, zullen we naar de rechter stappen. De weg ligt er dus nog lang niet!

Henk Tetteroo
Voorzitter Stichting Stop RW19/A4
Boliviastraat 20
2622 BL Delft
(015) 2.620.786.



Hebben de koeien van MD binnenkort het nakijken?