

College van burgemeester en wethouders

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 24018
2490 AA S-GRAVENHAGE

t.a.v. de minister
2490AA24018

Markt 11

Postbus 1002
3130 EB Vlaardingen

Telefoon (010) 248 40 00
Fax (010) 248 42 55
Bank 28.50.08.838

www.vlaardingen.nl

datum	onderwerp	pagina
12 juni 2009	Advies aan bevoegd gezag m.b.t. de A4 Delft Schiedam	1/3

briefnummer	uw kenmerk	bijlage(n)
VLD/2009/31563	-	

*Wilt u bij beantwoording van
deze brief het briefnummer
vermelden?*

Geachte heer Eurlings,

Naar aanleiding van uw verzoek om advies met betrekking tot de Trajectnota/MER A4 Delft Schiedam berichten wij u als volgt.

De gemeenteraad van Vlaardingen stelt zich op het standpunt dat met de ondertekening van het IODS-convenant in juni 2006 harde afspraken zijn gemaakt over de vorm en inpassing van de A4 Delft Schiedam, voor het geval het bevoegd gezag mocht besluiten deze weg aan te leggen. De gemeenteraad van Vlaardingen gaat er van uit dat alle partijen die het convenant hebben ondertekend zich onverkort aan die gemaakte afspraken houden. Ook de best uitgewerkte variant, Alternatief 1A, voldoet niet volledig aan het convenant.

Het aanleggen van de A4 Delft Schiedam heeft overwegend negatieve gevolgen voor Vlaardingen.

Aan de hoofddoelstelling, het verbeteren van de bereikbaarheid, wordt niet voldaan. De bereikbaarheid van Vlaardingen zal zelfs slechter worden als gevolg van een toename van de files bij de Beneluxtunnel. De leefbaarheid in de omgeving van het Kethelplein en langs de A20 wordt slechter door een toename van de verkeersintensiteit. Het verkeerslawaai neemt toe en de luchtkwaliteit wordt slechter.

De aanleg van de landtunnel heeft grote invloed op de directe omgeving in Holy-Zuid en Holy-Noord. Er wordt een dijk gebouwd die oploopt tot ca. 13 meter boven het huidige maaiveld. De aanleg van deze constructie vernietigt een deel van de ecologische hoofdstructuur.

De A4 verstoort in Midden Delfland het landschap, verkleint de recreatiemogelijkheden en tast archeologische vindplaatsen en het stiltegebied aan.

In de bijlage gaan we op deze aspecten nader in.

Derhalve kunnen wij niet anders dan u adviseren om de A4 Delft Schiedam niet aan te leggen.

Hoogachtend, *

burgemeester en wethouders van Vlaardingen,

de secretaris,
ir. C. Kruyt

de burgemeester,
mr. T.P.J. Bruinsma

Bijlage

Hieronder worden de rapporten van de Trajectnota/MER stap 2 van een reactie voorzien.

In het IODS convenant zijn de volgende afspraken gemaakt:

- a. een volledige aansluiting op het Kethelplein;
- b. de wettelijke normen voor luchtkwaliteit, geluidshinder en tunnelveiligheid;
- c. een gesloten inpassing over 2,0 kilometer op maaiveld in het stedelijk gebied van Vlaardingen en Schiedam vanaf de Laan van Bol 'Es in noordelijke richting. Over de gehele lengte zal de constructie zodanig zijn dat een parkachtige invulling mogelijk zal zijn. In overleg tussen Verkeer & Waterstaat en Schiedam wordt uitgewerkt wat de mogelijkheden zijn voor een inrichting waarbij wordt bekeken of sportvelden doeltreffend gebruikt kunnen worden.
De Tramplus kruist de A4 bovenlangs. Gezocht zal worden naar een optimalisatie van de kruising van Tramplus en de A4. Het streven is om de hoogte van de A4 bij de passage van de Tramplus 3,2 meter onder NAP. aan te leggen. De Tramplus wordt met maximaal 3,3 meter verhoogd ten opzichte NAP. Tijdens de verdere planuitwerking zal de kruising met Tramplus worden geoptimaliseerd;
- d. het tracé van de weg daalt vanaf het Kruithuisplein zodat deze ter hoogte van de Zuidkade tot aan de Slinksloot ligt op een diepte van 1,80 meter onder maaiveld, gerekend vanuit het midden van de weg. Ter hoogte van de bestaande Slinksloot daalt de A4 zodanig dat de Oostveenseweg en de Woudweg over de A4 gaan met maximaal een hoogte van 1,50 meter, gemeten ten opzichte van aangrenzend maaiveld ter hoogte van het midden van het viaduct van de Oostveenseweg, en zodanig dat de Zweth en Slinksloot als aquaduct over de A4 heen gaan. De diepgang van de Zweth en de Slinksloot ter plaatse van het aquaduct bedraagt voor het gehele aquaduct minimaal 1,0 meter. Het aquaduct is daarbij ingepast in een ecologische passage van minimaal 100 meter breed. Uitgangspunt hierbij is dat de huidige waterhuishoudkundige situatie niet verslechtert;
- e. de geluid- en zichtgaranties in Midden Delfland. Dit betekent dat het geluid in de stiltegebieden maximaal 40 dB(A) (gemiddeld) mag zijn op een afstand variërend tussen 250 - 500 meter buiten de weg en waarbij de maximale walhoogte langs de A4 is gesteld op 2,5 meter vanaf maaiveld. Door middel van innovatief aanbesteden probeert Verkeer & Waterstaat het geluidsniveau van 40 dB(A) op een afstand van 250 meter vanaf de weg te bereiken;
- f. een recreatieve verbinding van minimaal 10 meter breed over de A4 ter hoogte van de Zuidkade;
- g. tussen Kruithuisweg en de Slinksloot aan beide zijden een goed in het landschap ingepaste geluidswering die tevens voor recreatieve verbindingen wordt ingericht;
- h. bij aanleg van de A4 ter hoogte van Tanthof en Schipluiden zal Verkeer & Waterstaat zich inspannen om door middel van 'werk met werk', waarbij er geen extra kosten worden gemaakt door Verkeer & Waterstaat, maar waarbij additionele middelen uit andere bronnen wel ingezet kunnen worden, de geluidssituatie te verbeteren ten opzichte van de wettelijke normen. Delft, Midden Delfland, provincie en Verkeer & Waterstaat geven daar uiterlijk voor de start van de aanleg van de weg uitwerking aan.

1. Hoofdrapport

De vergelijking van de alternatieven.

In de trajectnota worden twee alternatieven beschreven en met elkaar vergeleken op alle aspecten: Alternatief 1, de A4 aanleggen met 2 (noord-zuid) plus 3 (zuid-noord) rijstroken, met drie varianten voor het Kethelplein.

Alternatief 2, de verbreding van de A13 (van 2x3 naar 2x5 rijstroken) gecombineerd met de aanleg van de A13/A16 (2x3 rijstroken), met twee varianten voor de hoogteligging van de A13/A16.

De alternatieven worden getoetst aan de 5 doelstellingen:

1. *Verbetering of oplossing van het probleem van een adequate en betrouwbare verkeersafwikkeling op de autosnelwegverbinding tussen Den Haag en Rotterdam (A13).*

2. *Verbetering of oplossing van de leefbaarheidsproblemen langs de A13 en A20 (Overschie, Schiedam Groenord, Delft).*
3. *Verbetering of oplossing van het probleem van de overschrijding van de normen voor externe veiligheid.*
4. *Verbetering van de verkeersveiligheid op de A13 en A20 Kethelplein-Terbregseplein, mede op basis van de doelstelling voor verkeersveiligheid.*
5. *Verbetering van de bereikbaarheid op provinciale en gemeentelijke wegen (OWN) in Midden-Delfland, Lansingerland¹ en het Westland, en daarmee verbetering van de afgeleide problemen voor leefbaarheid en veiligheid.*

Ten aanzien van doelstelling 1 (verkeersafwikkeling) voldoen geen van beide alternatieven. Alternatief 2 scoort iets beter op doorstroming op het totale verkeersnetwerk. Alternatief 1 scoort iets beter op betrouwbaarheid. Geen van beide alternatieven lost de verkeersproblemen op.

Ten aanzien van doelstelling 2 (leefbaarheid) scoren beide alternatieven per saldo ongeveer gelijk. De leefbaarheid op de genoemde plaatsen neemt per saldo in zeer geringe mate toe.

Ten aanzien van doelstellingen 3 en 4 scoren beide alternatieven ongeveer gelijk. De verschillen met de autonome situatie zijn marginaal.

Ten aanzien van doelstelling 5 verbetert alternatief 1 de situatie op het onderliggend wegennet in het Westland iets meer, alternatief 2 heeft logischerwijs meer positief effect op Lansingerland.

In de rapportage wordt hierop geconcludeerd dat beide alternatieven voldoen aan de doelstellingen. Als meest milieuvriendelijke alternatief wordt alternatief 2b gekozen als de nadruk ligt op het groene milieu (natuur, landschap, archeologie, recreatie), alternatief 1c als de nadruk ligt op het grijze milieu (lucht, geluid, sociale aspecten).

De gemeenteraad van Vlaardingen heeft al eerder aangegeven dat alternatief 1c (onvolledig Kethelplein) niet aanvaardbaar is.

2. Ontwerptoelichting en aanlegfase Kethelplein

De gemeenteraad van Vlaardingen stelt zich op het standpunt dat met de ondertekening van het IODS-convenant in juni 2006 harde afspraken zijn gemaakt over de vorm en inpassing van de A4 Delft Schiedam, voor het geval het bevoegd gezag mocht besluiten deze weg aan te leggen. De gemeenteraad van Vlaardingen gaat er van uit dat alle partijen die het convenant hebben ondertekend zich onverkort aan die gemaakte afspraken houden.

Concreet betekent dit dat van de varianten voor het Kethelplein gedeeltelijk variant 1A aan de gemaakte afspraken voldoet. De varianten 1B (verplaatste tunnelmond) en 1C (onvolledig Kethelplein) voldoen in het geheel niet en zijn derhalve voor Vlaardingen niet acceptabel.

Wij stellen vraagtekens bij de motivatie dat er sprake zou zijn van nieuwe regelgeving waardoor de tunnelmond zou moeten worden aangepast (1B). De eisen die op dit punt aan de tunnel gesteld worden, waaronder de zogenaemde "10-seconden regel", waren al in de Europese richtlijn opgenomen in april 2004. Deze regeling is opgenomen in de Nederlandse wetgeving vanaf mei 2006. Er is in nadere uitwerking in Nederlandse wetgeving hier niets aanvullends over opgenomen. Derhalve was bij het sluiten van het convenant in juni 2006 reeds bekend welke eisen op dit punt aan de tunnel gesteld zouden worden.

Hoogteligging

In het IODS-convenant is overeengekomen dat de landtunnel op maaiveld zal worden aangelegd. In feite zal de landtunnel boven op het aanwezige zandlichaam worden gebouwd, dat nu oploopt tot ca 7 meter boven maaiveld aan de kant van het Kethelplein. Na voltooiing van de tunnel zal het tunneldak daar op ca 13 meter boven het maaiveld liggen. Dat is in redelijkheid niet meer aan te merken als ligging op maaiveld. Dit voldoet niet aan de gemaakte afspraken in IODS verband.

De taluds tegen de hele constructie aan zullen zich vele tientallen meters naar de Vlaardingse en Schiedamse bebouwing uitstrekken, met een aantasting van de bestaande groenstructuur als gevolg. Een ander aspect is de kruising met Tramplus. De A4 wordt ter plaatse verlaagd. In het convenant staat dat Tramplus tot maximaal 3,30 m boven NAP wordt verhoogd. Aangezien het maaiveld ter plaatse 2,20

m onder NAP ligt wordt dit een dijklichaam van 5,50 m hoogte om een bovenlangse kruising van Tramplus mogelijk te kunnen maken.

3. Verkeer

De aanleg van de A4 verbetert de verkeersproblemen op de A13 niet; de A13 wordt niet minder druk, blijkt uit de gepresenteerde verkeersberekeningen. Overschie blijft dezelfde overlast houden en de overlast in Vlaardingen neemt toe. Zelfs op de nieuw aan te leggen A4 is in de ochtend- en avondspits in 2020 de doorstroming van het verkeer al slecht en staan er dus files. Daarmee voldoet het alternatief A4 niet aan de eerste doelstelling: "het verbeteren of oplossen van het probleem van adequate en betrouwbare verkeersafwikkeling op de autosnelwegverbinding tussen Den Haag en Rotterdam". In beide alternatieven neemt de verkeersdruk rond de Beneluxtunnel (en ook op de Van Brienoordbrug) zelfs zover toe dat zowel in de ochtend- als in de avondspits sprake zal zijn van filevorming daar, met alle nadelige gevolgen daarvan voor de bereikbaarheid van Vlaardingen, vooral via de aansluiting Vijfsluizen. Ook door terugslag van die file naar de A20 zal de aansluiting Holy hinder ondervinden.

Onze conclusie is dat de studie verbreed moet worden tot het zoeken van een oplossing voor het verkeersprobleem voor de Zuidvleugel van de Randstad. Alleen kijken naar de A4 en één alternatief draagt niet bij aan een structurele oplossing. Een keuze voor de A4 betekent zelfs dat het vinden van een structurele oplossing moeilijker wordt. Er wordt dan immers ca. € 1 miljard uitgegeven aan een weg die niks bijdraagt aan de oplossing, files veroorzaakt in en om de twee oeververbindingen en de bottleneck Ypenburg / Prins Clausplein extra belast.

Om een betere verbinding te maken tussen Rotterdam en Den Haag en tegelijk een betere verbinding tussen Amsterdam en Antwerpen zal een derde oeververbinding noodzakelijk zijn. Daarbij zouden de verkeersstromen uit elkaar gehaald moeten worden en verspreid over verschillende wegen. Het doorgaande verkeer zou via de A14 over de Van Brienoordbrug geleid moeten worden naar de A16, het havengerelateerde verkeer via de A54 en de Oranjetunnel naar de Maasvlakten en het verkeer voor Rotterdam Centrum en Zuid via de A13 en de Beneluxtunnel.

De aanleg van de A4 voegt hier niets aan toe.

In de referentiesituatie heeft 27% van het verkeer op de A13 een herkomst in Noord-Holland of Leiden e.o. / Alphen aan den Rijn en heeft 25% een bestemming in Noord-Brabant / Limburg, Zuid Hollandse Eilanden of overig. Ook dit pleit voor een bredere analyse op Zuidvleugelniveau.

De analyse van het probleem concentreert zich nu op de A13, terwijl uit de gepresenteerde gegevens blijkt dat het probleem op de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbrechtseplein veel groter is. De files op de A13 en de A16 zijn daar een gevolg van door het terugslag effect. Uit de gepresenteerde gegevens blijkt dan ook dat alleen een alternatief voor dit deel van de A20, in de vorm van de A13/A16, een bijdrage levert aan een oplossing. Tegelijk levert dat een bijdrage aan het verkleinen van de overlast bij Overschie. Zoals gezegd, de aanleg van de A4 voegt ook hier niets aan toe.

Daarnaast zijn de volgende kanttekeningen te plaatsen:

- Aangezien een belangrijke doelstelling van de planstudie is om de reistijd op de A13 te verbeteren, krijgt dit traject afzonderlijke aandacht. De reistijden op de A13 nemen in de A4-alternatieven het minst af. En toch vallen in de totaalbeoordeling over de reistijdwinst de A4-alternatieven gunstiger uit dan de A13-alternatieven, omdat de reistijdwinst op het onderliggend wegennet relatief zwaar meetelt. Dat is in tegenspraak met de doelstelling.
- De reistijdwinsten zijn niet alleen bekeken op de relatie Ypenburg – Kleinpolderplein, maar ook op andere, voorgedefinieerde, basistrajecten. Van al deze basistrajecten worden de reistijden bij elkaar opgeteld en dan wordt dit totaal vergeleken met het totaal van reistijden op alle basistrajecten in de referentiesituatie. De meegenomen basistrajecten zijn de NoMo-trajecten, volgens de trajectnota MER. Er zijn nagenoeg geen trajecten opgenomen die op langere afstand over één van de alternatieven gaan, bijvoorbeeld Leiden – Dordrecht, dit terwijl in de referentiesituatie een substantieel deel van het verkeer een herkomst verder weg heeft of een bestemming verder weg heeft (zie ook vorige constatering). Doordat de reistijdwinsten op de meegenomen basistrajecten bij de A4-alternatieven beter uitvalt, is de totaalbeoordeling van de reistijdwinst bij de A4-alternatieven

beter dan bij de A13-alternatieven. Bij meenemen van andere trajecten kan dit beoordelingscriterium mogelijk anders uitvallen. De ambitie van de Nota Mobiliteit voor 2020 is het realiseren van een betrouwbare reistijd over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal (zie Nota Mobiliteit PKB-4 blz. 14). In deze Trajectnota MER is geen sprake van een integrale netwerkbenadering, de reistijd is alleen bekeken op individuele trajecten.

- Overigens is het de vraag of de reistijden in de avondspits tussen Ypenburg en Kleinpolderplein in de referentiesituatie voor 2020 die uit de modelberekeningen komen wel juist zijn. In de huidige situatie is dit nu al veel hoger. Ook worden vraagtekens gezet bij de situatie dat in de referentiesituatie de reistijd in de ochtendspits hoger is gesteld dan in de avondspits. In de huidige situatie is in deze richting in de ochtendspits de reistijd veel minder dan in de avondspits. In deze Trajectnota/MER is dit niet het geval, vandaar de twijfel aan de juistheid van de gebruikte gegevens.
- In paragraaf 6.1.6 Verkeersintensiteiten naar richting, is aangegeven dat de richtingen op de A13 en A4 niet even zwaar zijn belast. Er rijdt structureel bijna 20% meer verkeer richting Den Haag ten opzichte van het verkeer dat in de richting Rotterdam rijdt. Dit alles volgens de gegevens van het NRM 2.4. De verklaring in de tekst die gegeven wordt is het aantal rijstroken in noordelijke richtingen, dat zijn er nu eenmaal meer. Gesteld wordt dat "de grotere verkeersstroom in noordelijke richting op het hoofdwegennet wordt gecompenseerd door het onderliggend wegennet. Hier is de belasting in zuidelijke richting groter." Dit is niet met cijfers onderbouwd. Controle of het zo ontstane verschil op het onderliggende wegennet in zuidelijke richting daarmee dan ook net zo groot is, is niet mogelijk. Of dit dus daadwerkelijk uit de NRM 2.4 blijkt, is niet na te gaan.

4. Verkeersveiligheid

Het studiegebied van het onderdeel 'verkeersveiligheid' is niet gelijk aan het studiegebied van het onderdeel 'verkeer'. Hierdoor is vergelijking van de verschillende deelstudies niet mogelijk, iets wat de tabel in hoofdstuk 5 van het samenvattende rapport wel impliceert.

Het beoordelingscriterium voor de verkeersveiligheid is alleen het aantal ernstige slachtoffers, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Verdere uiteenzettingen zoals opgenomen in dit deelrapport doen dan ook niet ter zake.

5. Openbaar vervoer

Dat het onderwerp "Openbaar Vervoer" in deze rapportage geen beoordelingskader vormt in de trajectnota-MER is verbazend. Ook het openbaar vervoer zou een beoordelingskader moeten zijn in de trajectnota/MER. Openbaar vervoer is niet opgenomen in de tabel in hoofdstuk 5 van het samenvattende rapport. De aanleg van een nieuwe autoverbinding, bijvoorbeeld de A4, kan een verslechtering betekenen voor de reistijdverhouding tussen auto en openbaar vervoer. Doelstelling voor het openbaar vervoer zou moeten zijn, in het kader van de Nota Mobiliteit voor 2020, het realiseren van een betrouwbare reistijd over de gehele reis.

Uit het deelrapport 'Verkeer' valt af te leiden dat bij alle alternatieven (zowel bij de A4 als bij de A13-A16) er circa 80.000 motorvoertuigen per etmaal extra over het HWN plus de screenline OWN rijden. Volgens het deelrapport 'Openbaar vervoer' neemt het gebruik van de trein, bus, tram en metro, slechts in een zeer beperkte mate af, minder dan 1%.

6. Lucht

De westelijke rijbaan Delft – Schiedam (n>z) wordt uitgevoerd met twee rijstroken, de oostelijke rijbaan Schiedam – Delft (z>n) met drie rijstroken. In tabel 8.2 op pagina 72 wordt voor NO₂ aan de noordzijde van de tunnel een maximale verslechtering van 45,8 µg/m³ lucht verwacht tot een maximale concentratie van 68,5 µg/m³ lucht. Voor PM₁₀ zijn dit respectievelijk 16,5 en 42 µg/m³ lucht. Het is onvoorstelbaar dat de maximale concentratie NO₂ aan de zuidzijde onder de 40 µg/m³ ligt met een verschil van circa 30 µg/m³ lucht.

Mitigerende maatregelen zijn noodzakelijk. Afzuiging zal altijd leiden tot een verslechtering van de achtergrondconcentraties > de verwachte 0,1 µg/m³ lucht.

7. Geluid

Geluidgarantie in het stiltegebied

De hoogteligging van de weg ter plaatse van het stiltegebied is volgens de ontwerptoelichting 1,8 meter onder maaiveld met aan weerszijden taluds en daarbovenop wallen die 2,5 meter boven maaiveld uitsteken.

In de geluidberekeningen wordt uitgegaan van andere gegevens: een halfverdiepte ligging van 2,2 meter onder maaiveld en verticale wanden.

In de geluidberekeningen wordt dan geconstateerd dat de geluidgarantie gehaald kan worden met het aanbrengen van een geluidscherm met T-top in de middenberm en wanneer tevens de verticale wanden worden bekleed met geluidabsorberend materiaal met een T-top.

Wanneer de weg wordt aangelegd conform de ontwerptoelichting wordt zeer waarschijnlijk niet voldaan aan de geluidgarantie van 40dB op 250 meter van de weg in het stiltegebied.

Geluidhinder

In de Trajectnota wordt, voor zowel Variant 1a, 1b, en 1c, het traject A20 Kethelplein tot de afslag Vlaardingen niet genoemd als gesproken wordt over aanvullende mitigerende wegdektypen en geluidschermen.

Voor dit tracé geldt dat er twee rijbanen bijkomen en dat er zeer waarschijnlijk sprake is van een reconstructie in de zin de wet geluidhinder. Als hiervan sprake van is moet worden voldaan aan Afdeling 4 reconstructies van de Wet Geluidhinder. Dit betekent dat Rijkswaterstaat ook voor dit traject geluidschermen en/of stil asfalt moet toepassen. Aan dit stukje weg liggen de wijken Holy en Ambacht en met name de laatste wijk ondervindt nu al veel hinder van de A20.

8. Externe veiligheid

De landtunnel A13 bij Delft, een categorie-0 tunnel, wordt vergeleken met de categorie-1 tunnels van het Lage Bergsche Bos en de A4. Daarmee wordt aanvaard dat de gevaarlijkste stoffen over de A13 en de A20 via Overschie blijven gaan.

9. Natuur

Wanneer kennis wordt genomen van de effectscores van de criteria wat betreft het aspect natuur dan rijzen grote twijfels of de varianten van de alternatieven zulke prijzen wel waard zijn.

10. Landschap

De A4 Delft Schiedam doorsnijdt een landschap van nationale cultuurhistorische waarde. Dit leidt onvermijdelijk tot een aantasting van de cultuurhistorische structuur en karakter. Ondanks de verdiepte aanleg wordt toch het landschapsbeeld negatief beïnvloed door de aanleg van 2,5 m hoge taluds langs het traject.

11. Archeologie

Dit aanleg van de A4 heeft negatieve gevolgen voor archeologische waarden die in de ondergrond van het traject liggen. Belangrijke archeologische waarden dienen dan in principe middels een opgraving veiliggesteld te worden. Gezien de lengte van het traject wordt geadviseerd om opgravingen te concentreren op die locaties waar maximale kenniswinst is te behalen. Wij adviseren dat deze locaties worden bepaald binnen een regionaal overleg tussen provincie en belanghebbende gemeentes.

12. Sociale aspecten / recreatie

Door aanleg van de A4 Delft Schiedam worden de recreatiemogelijkheden in Midden Delfland beperkt. Weliswaar wordt een compensatie gezocht in aanleg van nieuwe natuur, maar het is nog niet zeker dat die er ook daadwerkelijk zal komen.

13. Ruimtelijke ordening

Geen opmerkingen.

14. Bodem en water

Bodemkwaliteit.

Qua bodemkwaliteit bevat de nota weinig concrete gegevens. Wel is aangegeven welke uitgangspunten gelden voor de bodemkwaliteitsaspecten, zoals het wettelijk- en het beleidskader. Hierbij dient echter ook rekening te worden gehouden met het gemeentelijk beleid inzake het Besluit Bodemkwaliteit, dat is opgenomen in de bodembeheernota. Met name de functiekaart en de toepassingenkaart spelen hierbij een belangrijke rol.

Bodemdaling

Het opwerpen van een 13 meter hoog grondmassief naast het park aan de Zwaluwenlaan kan desastreuze gevolgen hebben voor het park. Het betreffende gebied ligt aan de oostzijde aanzienlijk lager dan de rest van Holy-Zuid, zeer waarschijnlijk als gevolg van het destijds aanbrengen van het zandlichaam. Ook moet het waterpeil in de singels op een lager niveau worden gehouden om voldoende drooglegging voor de bomen te garanderen. De aanleg van het grondmassief zal zeker zettingen tot gevolg hebben, waardoor delen van het park als verloren moeten worden beschouwd. Wat Vlaardingen betreft worden de effectscores voor alle genoemde bodem- en watercriteria hierdoor sterk negatief beïnvloed.

Ditzelfde geldt voor het landgedeelte ten noorden van de Europaboulevard. Door het aanbrengen van de overkapping en het daarvoor benodigde grondmassief wordt de natte ecologische zone ten oosten van Holy-Noord, met ook een minimale drooglegging, sterk negatief beïnvloed.

Waterbeheer

De huidige bermsloten van het zandlichaam van de A4 maken onderdeel uit van het poldersysteem van Holy. Dempen van water betekent dan ook graven van vervangend water. Omdat het grondmassief wordt uitgebreid, gaat dit altijd ten koste van groen- en/of ecologische structuren.

Omdat de weg volledig wordt ingepakt, zal er vrijwel geen afstromend wegwater hoeven worden afgevoerd.

Kruising Trampluis

Het tracé van Trampluis, het fietspad en de verbinding voor hulpdiensten zal de A4 op een hoogte van ca. 6 meter boven maaiveld kruisen. Hiervoor zal een aanzienlijk zandlichaam moeten worden aangebracht over een lengte van ca. 300 meter aan weerszijden van het hart van de A4.

Buiten het feit dat dit voor bewoners een visueel onaangenaam fenomeen zal zijn, brengt ook hier de aanleg bodemdaling teweeg in een kwetsbaar gebied.

Verder staat in de trajectnota letterlijk dat de tramverbinding slechts enkele dagen buiten gebruik zal zijn (blz. 76 deel 2 Trajectnota). Omdat zeker gedurende maanden een voorbelasting moet worden aangebracht om de kruising enigszins stabiel te houden, dient het tracé dus tijdelijk te worden omgelegd. In verband met bebouwing aan de Schiedamse kant kan dit echter alleen aan de noordzijde worden gerealiseerd. Midden in de ecologische hoofdstructuur van Holy en doorgaande waterverbindingen aan de noordzijde van de Europaboulevard, die daarmee onherstelbaar zal worden beschadigd.

15. Cumulativenota

Naast de vergelijking van de alternatieven in het hoofdrapport is in de cumulativenota beschreven in hoeverre de aanleg van de A13/A16 later invloed heeft op het gebied rond de A4. Essentieel daarbij is dat deze nota begint met de constatering dat het voornemen is om na aanleg van de A4 ook de A13/A16 aan te leggen.

Daarmee komt de vergelijking tussen de alternatieven 1 en 2 in een ander licht te staan.

Een groot deel van de negatieve effecten op natuur en milieu in alternatief 2 wordt veroorzaakt door de A13/A16. Deze weg loopt door het Lage Bergsche Bos en vlak langs Hillegersberg.

Aangezien het ministerie het voornemen heeft om de A13/A16 in alle gevallen aan te leggen, treden die effecten altijd op, ook als gekozen wordt voor aanleg van de A4. Daarom zouden de effecten van de A13/A16 in de vergelijkingen opgeteld moeten worden bij de effecten van alternatief 1.

De trajectnota is op dit punt onvolledig, aangezien er geen uitsplitsing is gemaakt tussen de effecten van het verbreden van de A13 en de aanleg van de A13/A16. De vergelijkingen vallen hierdoor onterecht voordeliger uit voor de A4.

Als de invloed van de A13/A16 helemaal buiten de vergelijking zou blijven, wordt de aanleg van de A4 vergeleken met het verbreden van de A13. Maar het alleen verbreden van de A13 zonder A13/A16 is geen realistisch alternatief. In de besluitvorming kan de A13 dan ook alleen verbreed worden als tegelijk ook de A13/A16 wordt aangelegd.

Het is andersom echter wel mogelijk de A13/A16 aan te leggen zonder de A13 te verbreden. Ook het alleen aanleggen van de A4 is in theorie mogelijk, maar niet waarschijnlijk, gezien het voornemen van de minister om de A13/A16 ook aan te leggen.

Gezondheidsonderzoek.

De GGD schrijft:

Er wordt pas bij de hoogste scores, die passen bij waarden boven de wettelijk norm, gesproken van het nemen van maatregelen en over echt nadelig voor de gezondheid. Terwijl wij als GGD juist willen laten zien dat er ook onder de wettelijk normen nadelige gezondheidseffecten mogelijk zijn.

Geluid blijft procentueel en kwantitatief ook qua gezondheid het grootste probleem.

Bij het onderzoek is heel gericht berekend wat de aangelegde variant aan aantal gehinderden/GES score bijdraagt ten opzichte van de autonome ontwikkelingen (AO). (zie de tabellen pg. 31-34)

Door beide alternatieven verschuift het aantal gehinderden van hogere klassen naar lagere. Op een aantal punten blijven milieugezondheidsknelpunten bestaan, voor Vlaardingen rond het Kethelplein en langs de A20.

Toets aan IODS convenant

Gezien het bovenstaande voldoen variant 1B en 1C niet aan het convenant, variant 1A slechts gedeeltelijk. De geluidgarantie voor het stiltegebied wordt niet gehaald.

Conclusies

Het aanleggen van de A4 Delft Schiedam heeft overwegend negatieve gevolgen voor Vlaardingen.

Aan de hoofddoelstelling, het verbeteren van de bereikbaarheid, wordt niet voldaan. De bereikbaarheid van Vlaardingen zal zelfs slechter worden als gevolg van een toename van de files bij de Beneluxtunnel.

De leefbaarheid in de omgeving van het Kethelplein en langs de A20 wordt slechter door een toename van de verkeersintensiteit. Het verkeerslawaaï neemt toe en de luchtkwaliteit wordt slechter.

De aanleg van de landtunnel heeft grote invloed op de directe omgeving in Holy-Zuid en Holy-Noord. Er wordt een dijk gebouwd die oploopt tot ca. 13 meter boven het huidige maaiveld. De aanleg van deze constructie vernietigt een deel van de ecologische hoofdstructuur.

De A4 verstoort in Midden Delfland het landschap, verkleint de recreatiemogelijkheden en tast archeologische vindplaatsen en het stiltegebied aan.