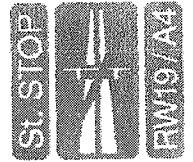


A4 Midden-Delfland medio 2008: nog nooit zijn alternatieven zo serieus bekeken!



Stand van zaken A4 Delft-Schiedam: het onderzoek door Rijkswaterstaat gaat verder

Gaat die weg er nu komen, welke stappen moeten formeel worden gezet, hoe wordt de weg waarschijnlijk aangelegd, wanneer kunnen wij voor het laatst van de stilte genieten etc.? Graag vertellen we je in een notendop de stand van zaken rondom de A4 Delft-Schiedam.

De precieze stand van zaken is dat Rijkswaterstaat (RWS) in opdracht van het bevoegd gezag (dit zijn de ministers van V&W en van VROM) momenteel werkt aan de 2^e fase van de Trajectnota/MER (MilieuEffectRapportage). Deze 2^e fase volgde op de 1^e fase, de 'trechter-MER'. Daarin zijn verschillende varianten en alternatieven grof onderzocht. Hieruit heeft minister Eurlings er op 16 januari jl. twee gekozen:

1. A4 Delft-Schiedam (met variaties in het Kethelplein, de tunnel in Vlaardingen/Schiedam)
2. Verbrede A13 (van 2 x 3 naar 2 x 5 rijstroken) en de -toch al aan te leggen- verbinding tussen de A13 en de A16 (zie onderstaande figuur)

Daarnaast moet Eurlings nog de zg. 'Meest Milieuvriendelijke Variant' uitwerken, een oplossing die het milieu, in brede zin, het meest ontziet.

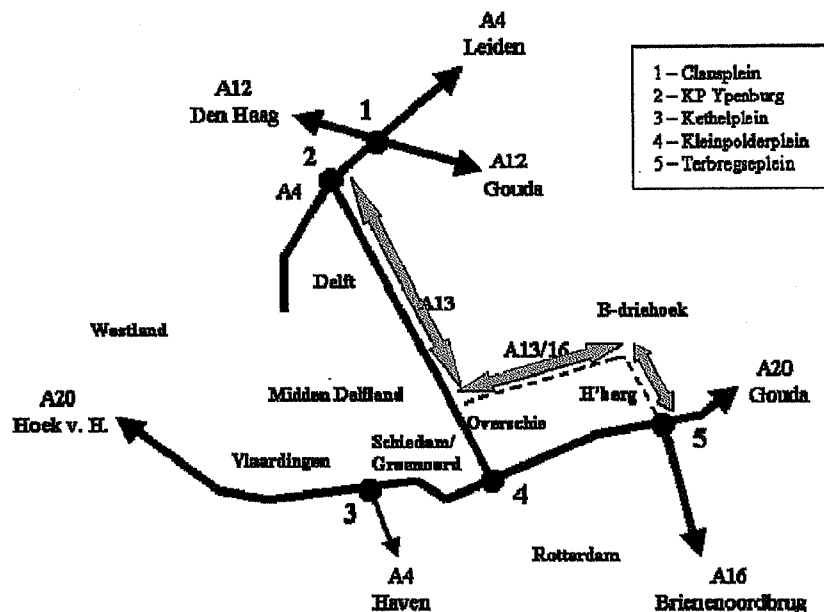
Het goede nieuws van Eurlings' keuze is dat de verbreding van de A13 nu serieus wordt onderzocht als alternatief voor de A4. Dat alternatief kan als voordeel hebben dat Midden-Delfland als stiltegebied niet verloren gaat. De omgeving van de A13 wordt natuurlijk zwaarder belast met geluid en emissies maar heeft dit nu voor een deel ook al. Ook deze optie zorgt echter voor bijna een verdubbeling van de autowegcapaciteit tussen Den Haag en Rotterdam en dus voor veel meer verkeer en milieubelasting.

De minister wil de 2^e fase van de Trajectnota/MER begin 2009 klaar hebben. Daarna volgt de openbare inspraakronde, een advies door de Commissie voor de m.e.r., standpuntbepaling door de ministers V&W en VROM, het nemen van het 'Ontwerp Tracébesluit', inspraak en advies, het wel of niet nemen van het Tracébesluit (Tweede Kamer), de mogelijkheid tot Beroep (bij Raad van State) en de aanbesteding en start uitvoering.

Maarde A4 Delft-Schiedam is er nog lang niet
Dat denken wij en daarvoor hebben we drie redenen:

1. *De Geluid- en Zichtgarantie die geldt voor het landelijke gebied van Midden-Delfland lijkt niet haalbaar voor de IODS-variant voor de A4.* 'IODS' (provincie Zuid-Holland, gemeenten, Milieufederatie, Natuurmonumenten en nog enkele partijen) beoogt een halfverdiepte ligging van de A4 in het landelijke gebied. Wij hebben recent zelf een onderzoek gedaan naar de geluidsproductie van de A4 conform IODS en hierover gerapporteerd (op 26 mei 2008). Wij concluderen dat de Geluid- en Zichtgarantie niet haalbaar is! Onze analyse laat zien dat de consequenties wel eens zo groot kunnen zijn dat de IODS-variant niet kan worden aangelegd tenzij de weg zéér diep wordt aangelegd en er dus veel en veel hogere kosten zullen zijn. Hiermee komt het alternatief van de verbrede A13 duidelijk in een gunstiger daglicht te staan.

Een onderzoek als dit, is door RWS tot op heden niet verricht. Toch is zo'n onderzoek cruciaal. Als de Geluid- en Zichtgarantie voor de IODS-variant niet haalbaar blijkt te zijn, is bijstelling van de plannen nodig en het zal blijken dat de aanlegkosten fors zullen toenemen. Dit is een risico om liefst zo vroeg mogelijk in beeld te hebben. Ook kan de kostenvergelijking tussen de A4 Delft-Schiedam en de verbrede A13 (in combinatie met de al geplande A13-A16-verbinding) daardoor heel anders uitvallen; dit is een politiek gevoelig punt.



2. *De luchtverontreiniging wordt te groot (waardoor mogelijk sloop nodig is) en de tunnel in het stedelijk gebied wordt veel duurder.* Er is door RWS verkennend onderzoek gedaan naar de tunnel door Schiedam en Vlaardingen. Daaruit kwamen twee opvallende zaken naar voren. Ten eerste is de luchtverontreiniging bij de zuidelijke tunnelmond waarschijnlijk te groot. De oostbuis moet daarom mogelijk 300 meter naar het noorden worden verschoven om de verontreiniging voldoende te kunnen spreiden. Ten tweede moet de tunnel meer rijstroken krijgen om het Kethelplein naar alle richtingen te kunnen aansluiten. De combinatie van deze twee zaken betekent dat a. er al direct een derde rijstrook komt tussen Schiedam en Delft én b. dat de A4 € 50 mln tot € 150 mln duurder wordt. Daarin zijn overigens de kosten van eventuele woningsloop niet inbegrepen. Het gevolg van de derde rijstrook is dat de weg meer capaciteit krijgt. Die zorgt voor meer auto's en dus voor meer geluid. Bovendien is een weghelft met 3 stroken minder eenvoudig stiller te maken dan een weghelft met 2 stroken.

3. *De reconstructie van het Kethelplein past waarschijnlijk niet in het taakstellend budget.* Projectdirecteur Sjef Jacobs heeft op 14 april '08 verklaard dat de volledige reconstructie van het Kethelplein door RWS in de kostenramingen was meegenomen. Ook zei hij dat kostenstijgingen bij de tunnel in Vlaardingen/Schiedam niet zullen leiden tot beknielingen op de inpassing in Midden-Delfland. Hierover was Rijkswaterstaat eerder nog nooit zó duidelijk geweest. Velen twijfelen echter of de Kethelplein-reconstructie binnen zo'n totaalbedrag uitvoerbaar is. Stop RW19/A4 zal RWS en de politiek zeker aan deze uitspraken van Jacobs blijven herinneren.

Bovenstaande zaken zijn koren op de molen van architect Ton Poot die pleit voor een A4, als die er dan toch moet komen, met een waterdak, een 'Tweede Vlaardingervaart (zie impressie hiernaast). Dit biedt een weg die we niet kunnen zien, horen en ruiken (behalve dan bij de tunnelmonden). Het dak kan tevens een waterberging en een recreatieve vaarverbinding vormen. Het laatste nieuws is dat Rijkswaterstaat dit 'Plan-Poot' nader gaat onderzoeken.



En verder: geen 380 kV bovengronds!

St. Stop RW19/A4 sympathiseert met het 'Comité Delft zegt nee tegen bovengronds 380 kV'. Ook dit project is een ernstige bedreiging voor Midden-Delfland en de bewoners van Delft en Schipluiden.

Het is toch heel vreemd dat ruim twintig jaar geleden is besloten om tussen Den Hoorn en Schipluiden een aquaduct in de A4 te bouwen –vanwege het landschap- en op diezelfde plek nu een hoogspanningsleiding te gaan bouwen!

Stichting Stop RW19/A4, t.g.v. de Midden-Delflanddag zaterdag 21 juni 2008

Bezoek voor onze meest recente informatie onze webstek: www.stoprw19-a4.nl

Henk Tetteroo (voorzitter)	Boliviastraat 20	2622 BL DELFT	(015) 262.07.86	info@stoprw19-a4.nl
Jeroen Roos (secretaris)	Pauwmolen 28	2645 GD DELFGAUW	(015) 262.35.43	info@stoprw19-a4.nl



Wilt u ons steunen? U kunt (graag aanvinken wat u wilt doen):

- de notulen van onze 6-wekelijkse vergaderingen ontvangen en zo op de hoogte blijven van de ontwikkelingen
- een keer deelnemen aan een van onze 6-wekelijkse vergaderingen en bekijken of u hierin zelf actief wilt worden
- een zelf te bepalen bedrag overmaken op ons gironummer zodat wij onze onkosten kunnen blijven dekken (giro 8077567 t.n.v. St. Stop RW19/A4 te Delft). Wij werken zonder subsidie!

Naam :

Straat + huisnummer :

Postcode + woonplaats :

Telefoonnummer :

E-mailadres :

Graag deze bon opsturen naar een van de bovenstaande adressen. Alvast bedankt!