

Stichting Stop RW19/A4

20 augustus 2009



NUCHTER OVERWEGEN

A4 MIDDEN-DELFLAND: NAAR EEN RATIONELE BESLUITVORMING MET
DRAAGVLAK IN DE REGIO

Inhoudsopgave:

1. Inleiding
2. Samenvatting
3. Probleemoplossend vermogen
4. Geluid- en Zichtgarantie
5. IODS-convenant
6. Commissie voor de m.e.r.
7. Maatschappelijke weerstand in de regio
8. Crisis- en herstelwet
9. Conclusie
10. Verwijzingen

Colofon

Datum: 20 augustus 2009

Door: kerngroepleden van de Stichting Stop RW19/A4

(peterubr.pech@casema.nl, 015-2147883

h.tetteroo@gmail.com, 015-2620786

chris.smitskamp@antenna.nl, 015-2130109)

Stichting Stop RW19/A4

Pauwmolen 28

2645 GD Delfgauw

e-mail: info@stoprw19-a4.nl

internet: www.stoprw19-a4.nl

telefoon: 015 – 2623543

gironummer: 8077567 t.n.v. Stichting Stop RW19/A4 te Delft

Doelstelling:

De Stichting Stop RW19/A4 is tegen de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam vanwege de negatieve gevolgen van die weg voor Midden-Delfland (stiltegebied met aantrekkelijk recreatief en agrarisch klimaat), vanwege de negatieve invloed op het woonklimaat in Vlaardingen, Schiedam, Schipluiden en Delft en vanwege de mede door de A4 verder groeiende automobiliteit. Stop RW19/A4 pleit daarnaast voor een adequate aanpak van het gevaarlijke en hinderlijke sluipverkeer over de polderwegen in Midden-Delfland. Mocht de A4 Delft-Schiedam dan toch nuttig en noodzakelijk worden geacht, dan moet de A4 volledig voldoen aan de afspraken die daarover zijn gemaakt: de Geluid- en Zichtgarantie (voor Midden-Delfland) en de Europese norm voor de luchtkwaliteit (m.n. van belang voor het te doorsnijden stedelijke gebied). Stop RW19/A4 is altijd bereid om de standpunten nader toe te lichten en overleg te voeren met partijen die een andere zienswijze hebben op de aanleg van de A4 Delft-Schiedam.

1. INLEIDING

De Stichting Stop RW19/A4 streeft een kwaliteitsbesluit na in het debat over de A4 MD.

Wij zijn daarbij niet op voorhand tegen een aanleg van de weg.

Wat echter dreigt, is een politiek besluit dat wordt ingegeven door overwegingen die te maken hebben met prestige, gezichtsverlies, politieke carrièreplanning, demagogie, e.d.

Wij bepleiten een rationeel, zo onpolitiek mogelijk besluit.

Uit het navolgende blijkt dat de keuze niet op de A4MD moet vallen.

Sinds het verschijnen van de Trajectnota/MER in mei jl. hebben zich een aantal belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. Het is zinvol deze op een rij te zetten en te duiden. Dit met als doel te pleiten voor een rationele besluitvorming met draagvlak in de regio. Naar verwachting nemen de ministers Eurlings en Cramer eind september/begin oktober een besluit. Dan beslissen ze of er verder gegaan wordt met de A4MD dan wel met het alternatief van de verbreding van de A13 plus de A13/A16.

1. Andermaal is duidelijk geworden in de TN/MER wat het probleemoplossend (on)vermogen is van de eventueel aan te leggen extra wegcapaciteit.
2. In de regio heeft altijd als doorslaggevend criterium gegolden: "niet ruiken, niet horen, niet zien", of anders gezegd de Geluid- en Zichtgarantie. Wij hebben onderzoek gedaan.
3. Van belang is uit te maken of het IODS-convenant van juni 2006 nu wel of niet overeind is gebleven. Wij komen met argumenten.
4. De Commissie voor de mer heeft haar toetsingsadvies uitgebracht. Van belang is dit van een duiding te voorzien. Wij geven een overzichtelijke interpretatie.
5. Het kabinet heeft op 3 juli de Crisis- en herstelwet aangenomen. Van belang is om te onderzoeken wat dit betekent voor de besluitvorming. Wij doen daartoe een poging.

2. SAMENVATTING

Irrationale houding van minister Eurlings

Minister Eurlings heeft herhaaldelijk blijk gegeven van zijn vooringenomenheid in dit dossier. In onze Zienswijze (blz.12) hebben wij dit puntsgewijs op een rij gezet.

Het tijdstip waarop de Crisis- en Herstelwet is aangenomen, en de inhoud van deze wet wekken eveneens sterk de indruk dat het Rijk niet langer wenst te argumenteren.

Beide gegevens wijzen op een irrationele benadering van deze kwestie. Het is de minister te doen om zijn politieke prestige, niet om een kwaliteitsbesluit.

Geen verkeerskundige oplossing

De A4 MD vormt, stelt RWS zelf vast in de TN/MER, geen oplossing voor de door RWS zelf geformuleerde verkeerskundige problemen. Deze weg dan toch willen aanleggen, bovendien tegen zulke hoge kosten, is irrationeel.

Gegoochel met de Geluid- en Zichtgarantie

Rijkswaterstaat wringt zich in allerlei bochten om maar te kunnen voldoen aan de garantie van 40 dB(A) op 250 m met wallen van 2,5 m boven maaiveld. Daarbij wint de wens het van de realiteit.

IODS-convenant van juni 2006 wordt ingrijpend geschonden

De TN/MER negeert de eis van een volledige aansluiting op het Kethelplein. Daar bovenop zet Rijkswaterstaat de Adviescommissie IODS onder druk om de variant 1B te accepteren, waarmee niet voldaan wordt aan de eis van een gesloten inpassing over twee kilometer op maaiveld in het stedelijk gebied van Vlaardingen en Schiedam vanaf de Laan van Bol'Es in noordelijke richting.

Veel bestuurlijke en maatschappelijke weerstand

Er is een recordaantal van 941 inspraakreacties ingediend.

Drie van de vier direct betrokken gemeenten (Delft, Schiedam en Vlaardingen) plus de vertegenwoordigers van de milieubeweging (Milieufederatie Zuid-Holland en Natuurmonumenten) hebben zich op de IODS-vergadering van 8 juli jl. uitgesproken tegen de A4 MD.

Toetsingsadvies van de Commissie voor de mer

Met fluwelen handschoen heeft de Commissie een vernietigende correctie op de TN/MER aangebracht. Hierdoor scoort de A4 *niet* beter op verkeers- en vervoerscriteria en *beduidend slechter* op de negatieve effecten voor natuur, landschap, cultuurhistorie en sociale aspecten dan het alternatief A13+A13/16. Bovendien legt de aanbeveling van de Commissie naar aanvullend onderzoek een aantal pijnlijke lacunes in de TN/MER bloot.

Over het kostenaspect tenslotte, zegt de Commissie desgevraagd zich altijd terughoudend op te stellen. Desondanks vindt zij dat bij de meest op de feitelijke situatie toegespitste vergelijking (A4+A13/16 met A13/A13/16) het verschil in kosten tussen de alternatieven aanzienlijk kleiner wordt. **Een verantwoorde schatting wijst uit dat dit verschil spectaculair klein is:**

A4+A13/16 **1990 €M** - A13/A13/16 **2100 €M**

Dan toch kiezen voor de A4 MD is irrationeel.

Inzet Crisis- en herstelwet irrationeel

Door de Crisis- en herstelwet in te zetten wil het Rijk kennelijk op een bruuske manier een einde maken aan de debatten, de tegenspraak en het verzet tegen haar uitgesproken voorkeur voor de A4. Dit ondanks de hierboven beschreven factoren. Aldus willen doordrukken is irrationeel.

Op deze punten wordt hieronder nader ingegaan.

3. PROBLEEMOPLOSSEND VERMOGEN

In de Trajectnota/MER (Hoofdrapport, p.9) wordt een beschrijving van de verkeerskundige problemen in dit deel van de Randstad gegeven.

Wij hebben in onze Zienswijze (blz. 11) geconcludeerd dat geen van deze problemen wordt opgelost. Eenvoudig geformuleerd: files zullen zich zowel op de nieuw aan te leggen A4 als op de A13 blijven voordoen en de verminderde of niet-optimale bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en omgeving wordt niet verholpen.

Dat geldt ook voor de andere door RWS geformuleerde problemen (milieuproblemen en sluipverkeer op het onderliggend wegennet).

Als de kaarten zo liggen, rijst de vraag waarom men dan toch wil voortgaan op de ingeslagen weg. Dat klemt te meer omdat met de aanleg van de nieuwe wegcapaciteit reusachtige bedragen zijn gemoeid. Alleen al voor de A4MD 940 miljoen euro, volgens RWS. En wij denken dat een weg, ingepast volgens de afspraken van het IODS-convenant nog veel duurder zal uitvallen.

'Gewoon' op de oude voet voortgaan is in hoge mate irrationeel.

4. DE GELUID- EN ZICHTGARANTIE ('NIET RUIKEN, NIET HOREN, NIET ZIEN')

De Geluid- en Zichtgarantie (GZG) in centraal Midden-Delfland zal op geen stukken na gehaald worden. RWS rekent zich rijk om de indruk van het tegendeel te geven. De GZG houdt in: 40dB(A) op 250 m van de weg met wallen van maximaal 2.50 m boven maaiveld.

In onze Zienswijze (blz. 47) voeren wij hiervoor zeven argumenten aan. De belangrijkste noemen we hier:

1. RWS heeft gerekend met een verdiepte ligging in Midden-Delfland. De weg ligt echter, in de nu voorliggende IODS-variant, voor een groot deel halfverdiept (van de Zuidkade tot een punt ten noorden van de Oostveenseweg). Door deze rekenfout komt RWS ten onrechte op een lager aantal dB(A).

2. RWS heeft gerekend met 3 dB(A) aftrek voor stiller wordend verkeer. Deze aftrek mag volgens de wet (Wet geluidhinder, art. 110g) niet worden toegepast bij stiltegebieden.
3. RWS heeft gerekend met volledig geluidabsorberend materiaal. Dit materiaal is nog nergens toegepast. RWS vaart hier blind op (laboratorium)informatie van de producent die, uiteraard, een commercieel belang heeft. Controle is onmogelijk.

Wil de GZG wel gehaald kunnen worden, dan zal de weg in Midden-Delfland over de gehele lengte ver beneden maaiveld dienen te worden aangelegd. Dit zal de weg aanzienlijk duurder maken.

Enkele opmerkingen hierbij.

Wij gaan hierbij uit van de GZG zoals die vóór het IODS-convenant van juni 2006 van kracht was. Deze GZG staat verwoord in 'Kansen benutten, impasses doorbreken', blz. 26 en 27: 40 dB(A) op 250 m met wallen van 2.50 m boven maaiveld.

Waarom het niet verantwoord is om uit te gaan van de GZG-versie uit het IODS-convenant lichten wij hier toe.

Het IODS-convenant is destijds, in juni 2006, in vliegende haast tot stand gekomen. De toen door Verkeer en Waterstaat te voorschijn getoverde berekeningen (brief van 13/6/06 van Verkeer en Waterstaat) waren op dat moment oncontroleerbaar. Wel hebben ze geleid tot een afzwakking van de GZG in de tekst van het Convenant.

Bovendien hield men op dat moment al meer dan een jaar vol dat men niet inhoudelijk, dus: met geluidberekeningen, kon reageren op ons eerste GZG-rapport van mei 2005 – terwijl men in het IODS-traject ineens wel cijfers had.

Inmiddels worden de cijfers van Verkeer en Waterstaat van juni 2006 ook door RWS zelf weer verworpen. Men komt nu tot een berekening die 4 tot 6 decibel lager uitvalt, dat wil zeggen: ongeveer een kwart van het geluidsniveau dat men nog in juni 2006 opgaf (brief van 12/6/09 van RWS aan onze Stichting).

Tegenover ons heeft RWS verklaard de berekeningen van juni 2006 waar wij om gevraagd hadden, niet meer te kunnen vinden.

Wij vinden het onverantwoord dat er besluiten genomen dreigen te worden op basis van dit onnavolgbare gegoochel en gezigzag.

5. IS HET IODS-CONVENANT OVEREIND GEBLEVEN?

In het IODS-convenant van 23 juni 2006 staan 7 condities voor de inpassing van de A4 Delft-Schiedam (art. 4). Wij laten de condities de revue passeren waarmee de TN/MER op gespannen voet staat.

a. een volledige aansluiting op het Kethelplein;

In alle drie de varianten, 1a, 1b en 1c, is sprake van een *onvolledige* aansluiting. Dit onvolledige zit in het ontbreken van de huidige aansluitingen van Schiedam Noord van en naar de A20-west (richting Vlaardingen/Maassluis). De TN/MER zegt hierover: "Deze keuze is in het voortraject in overleg met de Adviescommissie IODS gemaakt" (Deelrapport Ontwerptoelichting en aanlegfase, blz. 20) Dat is onjuist. Die keuze gold alleen de aansluiting Schiedam-Noord – A20-west, maar niet andersom. Over het laatste is wel gesproken, maar er zouden eerst nog cijfers/gegevens op tafel komen vanwege de consequenties voor het Vlietlandziekenhuis. Want behalve een verslechtering voor de inwoners van Schiedam en Vlaardingen (toename van de reistijd > door de stad, druk op het lokale wegennet, nadelige gevolgen voor verkeersveiligheid en milieu) heeft het vooral ook ingrijpende consequenties voor de (gegarandeerde) bereikbaarheid(stijden) van het Vlietlandziekenhuis. Spoedeisend vervoer, patiënten en bezoekers uit het bedieningsgebied van het ziekenhuis zullen via het lokale wegennet van en naar het ziekenhuis moeten rijden. Dit kan tot levensbedreigende situaties leiden.

In het rapport "Kansen benutten, impasses doorbreken" dat als basis voor het Convenant dient, hebben Vlaardingen en Schiedam een 'voorbehoud' gemaakt (blz. 71):



"De gemeenten Vlaardingen en Schiedam zullen hun afweging maken aan de hand van de criteria 'niet ruiken, niet horen, niet zien' en het voor hen essentiële belang van een volledige aansluiting van de A20 op de A4 ter hoogte van het Kethelplein met behoud van alle bestaande aansluitingen".

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 N.A.P. aan te leggen. De Tramplus wordt met maximaal 3.3 meter verhoogd ten opzichte N.A.P. Tijdens de verdere planuitwerking zal de kruising met Tramplus worden geoptimaliseerd;

1. Bij variant 1B (die RWS als enige variant in de nadere uitwerkingsovereenkomst van het IODS wil opnemen) geldt geen gesloten inpassing voor de zuidelijke tunnelmond van de oostbuis (Schiedamkant). Om financiële redenen (het moeten omklappen van de oprit Schiedam-Noord vanwege de wettelijke normen voor tunnelveiligheid) wordt de tunnelmond tot maximaal 450 meter naar het noorden verschoven. Hiermee vervalt voor de Schiedamse flatbewoners langs die lengte van de tunnelrand tevens het criterium 'niet horen, zien en ruiken' (zie boven). En voor die lengte geldt dat "een open weg, met meer gelijkmatige emissie langs het traject, minder hoge pieken kent maar dat de bevolking in de omliggende woonwijken meer aan luchtverontreiniging wordt blootgesteld" (advies Commissie v.d.Hout over de effecten van de aanleg van de A4, februari 2005). Overigens stond ook al in "Kansen benutten, impasses doorbreken" (blz. 57): "De A4 mag geen visuele hinder opleveren voor het stedelijk gebied van Vlaardingen en Schiedam. Dat is geïnterpreteerd als de eis dat geen auto's te zien mogen zijn....".

NB. RWS heeft variant 1B ook als enige vergelijkingsvariant in de Cumulativenota opgenomen. Dit legitimeert RWS als volgt (blz. 15):

*a) variant 1B voorkomt – anders dan 1A – **conform IODS** ruimtebeslag in de gemeente Schiedam door het niet omklappen van de aansluiting Schiedam-Noord. Variant 1A kent dit ruimtebeslag wel.*

In het Convenant staat geen woord over het voorkomen van ruimtebeslag in de gemeente Schiedam.

b) in het project A13/16/20 is variant 1B gekozen tot de variant die is opgenomen in de referentiesituatie A13/16/20.

Over voldongen feiten gesproken....

2. Het tunneldak krijgt pas ten noorden van de Trampluskruising een recreatieve bestemming; daarvóór is het een no-go-area vanwege de open tunnelmond.

3. Door RWS is voorgesteld de kruising met de Tramplus tot 2 meter hoger te maken dan in het Convenant is vastgelegd. Hierdoor kan de tunnel op die plek met een minder zware constructie toe, wat een besparing op de bouwkosten oplevert. Maar het levert ook een dijklichaam **van 7,5 meter boven maaiveld** op! Het maaiveld ter plaatse ligt op – 2,2 m ANP; volgens het Convenant wordt de verhoging tot maximaal + 3,3 m ANP; deze hoogte van 5,5 m boven maaiveld wordt nu verhoogd met nog eens 2 m.

Van belang zijn verder nog de twee volgende artikel-onderdelen:

Partijen spreken af dat de weg wordt ingepast conform condities genoemd in lid 1, of minimaal gelijkwaardig daaraan, zal worden gerealiseerd. (art. 4.3) en (.....) Indien blijkt dat dit budget niet toereikend is, verplichten alle partijen zich in te spannen voor een oplossing, zonder dat dit leidt tot aantasting van de in lid 1 genoemde condities. (art.4.4).

Juist omdat het budget niet toereikend is heeft RWS al op voorhand variant 1B als vertrekpunt genomen voor verdere versoeringen t.o.v. het Convenant. De Adviescommissie IODS zal hier na het vakantiereces opnieuw mee geconfronteerd worden. De nog geheel open keuze die de TN/MER suggereert tussen de varianten 1A, 1B en 1C, en waar de insprekers, de bestuurlijke organen en de Commissie MER van zijn uitgegaan, bestond al niet meer bij de publicatie van de TN/MER.

Het ligt erg voor de hand dat het Rijk de twee bovengenoemde problemen van de Geluid- en Zichtgarantie en het Kethelplein voor zich uit zal willen gaan schuiven. Men zal beloven/beweren dat een en ander in de OTB-fase uitgezocht zal gaan worden.

Nu al kunnen we stellen dat een dergelijke belofte/uitspraak volkomen ongeloofwaardig is.

De problemen die zich hier voordoen, zijn al jarenlang bekend.

Zo staat de Geluid- en zichtgarantie vermeld in de Trajectnota/MER van april 1996. De eis van de gemeenten Schiedam en Vlaardingen m.b.t. een volledige aansluiting op het Kethelplein valt te lezen in "Kansen benutten, impasses doorbreken" van oktober 2001.

In al die jaren heeft RWS in het debat geen enkele bijdrage geleverd waaruit bleek dat het haar ernst was om deze garantie en deze eis te respecteren. Het denken heeft hier simpelweg al die jaren stilgestaan.

6. EEN DUIDING VAN HET TOETSINGSADVIES VAN DE COMMISSIE VOOR DE MER

De Commissie voor de mer (vanaf nu: Commissie) is een wettelijk verplicht, onafhankelijk en gezaghebbend adviesorgaan. De Stichting Stop RW19/A4 hecht meer waarde aan het advies van de Commissie dan aan de informatie van Rijkswaterstaat (RWS).

Belangrijkste reden is dat de Commissie onafhankelijk is en RWS niet.

Bovendien voert RWS opdrachten uit van minister Eurlings die herhaaldelijk blijkt heeft gegeven van zijn vooringenomenheid. Zie daarvoor onze Zienswijze (blz. 12) waar we dat puntsgewijs onderbouwen.

Ten slotte: in het verleden is al heel vaak gebleken dat informatie van RWS ongeschikt was als basis voor verantwoorde besluitvorming. Zie daarvoor onze Zienswijze blz. 30 en 31.

De Commissie stelt dat het MER Stap 2 goede informatie over de feitelijke effecten van de A4 en van de A13+ A13/16 geeft en dus voldoende basis biedt voor de nu te maken keuze. Maar de Commissie is tegelijk op een heel groot aantal punten kritisch. Zo kritisch dat men ertoe overgegaan is de door RWS opgestelde tabel met effectscores ingrijpend aan te passen (zie: bijlage 3 van het advies van de Commissie).

De Commissie stelt verder dat een vergelijking tussen de A4 met aanleg van de A13/16 en de A13+A13/16 de meest reële vergelijking is. RWS heeft deze vergelijking echter alleen in een bijlage (de Cumulativenota) getrokken. Aldus heeft RWS bemoeilijkt dat deze vergelijking een serieuze kans krijgt.

Deze vergelijking wijst volgens de Commissie uit dat:

1. de twee alternatieven (dus: A4 + A13/16 en A13 + A13/16) qua Verkeer en Vervoer 'gelijkwaardig' zijn;
2. de A4 + A13/16 qua Natuur en Landschap nog 'negatiever' uitvalt dan de TN/MER zelf al aangeeft;
3. Verder merkt de Commissie op (blz. 11) 'dat bij een vergelijking van de A4 + A13/16 met de A13 + A13/16 'het verschil in kosten tussen de alternatieven aanzienlijk kleiner wordt.' Op het kostenaspect komen we hieronder nog terug.

De Commissie heeft in de bijlage 3 de door RWS opgestelde tabel met effectscores gecorrigeerd; zij had niet de vrijheid die correcties toe te passen in "de meest op de feitelijke situatie toegespitste vergelijking" (blz. 2) tussen de A4+A13/16 en de A13+A13/16. Wij hebben die vrijheid wel, en het resultaat is onthutsend:

OVERZICHT EFFECT-VERGELIJKING na correctie door de Commissie MER

aspect	Ref.2020	A4+A13/16		A13+A13/16
		1b+3	1b+7	2b
Verkeer en Vervoer				
Intensiteit hoofdwegen:				
- Verkeer corridor Den Haag-R'dam		+68%	+68%	+53%
Bereikbaarheid:				
- verkeersafwikkeling	0)	0	+	++
- reistijdwinst	1)	0	++	++
- verliestijd HWN	2)	0	+	+++
- verliestijd OWN	3)	0	+	+
Betrouwbaarheid:				
- robuustheid A13	4)	0	++	+
- robuustheid rest van het netwerk		0	++	++
Verkeersveiligheid				
Ernstige slachtoffers HWN	5)	0	0	0
Ernstige slachtoffers OWN	5)	0	0	0
Geluid en Trillingen				
Oppervlakte nieuwe schermen:				
- maximaal toelaatbare waarde	6)	0	--	0
Trillingsgevoelige objecten	7)	0	--	--
al het overige volledig identiek				
Luchtkwaliteit				
PM ₁₀ -emissie buitenstedelijk gebied		0	0	--
al het overige volledig identiek				
Externe veiligheid				
Plaatsgebonden risico (PR)		0	0	0
Groepsrisico (GR)		0	+	0
Bodem en Water				
volledig identiek				
Natuur				
Vernietiging	8)	0	---	0
Verstoring	9)	0	--	0
Versnippering	10)	0	--	0
Verdroging en Verontreiniging		beiden identiek		
Landschap en cultuurhistorie				
Aantasting karakteristiek (gebiedskennmerken, patronen, elementen)		0	---	--
Visuele verstedelijking en aantasting openheid	11)	0	--	0
Aantasting bosopstanden	12)	0	--	--
Archeologie				
volledig identiek				
Ruimtelijke ordening				
Relatieve toe- of afname bedrijventerreinen 13)		0	0	0
al het overige volledig identiek				
Sociale aspecten				
Subjectieve verkeersveiligheid		0	+	0
Sociale veiligheid		0	--	0
Bereikbaarheid langzaam verkeer		0	--	0
Te verwerven eigendom		0	--	---
Barrièrewerking omwonenden	14)	0	--	--
Visuele hinder		0	--	--

Recreatie				
Verlies recreatieareaal	0	--	--	0
Aantasting recreatiekwaliteit	0	--	--	0
Doorsnijding recreatieve verbindingen	0	0	0	0

verantwoording:

Volgens het oordeel van de Commissie MER (CM) kan alleen een goede vergelijking van de effecten (en kosten) gemaakt worden tussen de A4+A13/16 (2x2) en de A13+A13/16 (2x3) - zoals die te vinden is in de bijlage 'Cumulatiemeta' van de TN/MER Stap 2 - als "meest op de feitelijke situatie toegespitste vergelijking van alternatieven", zie CM 2.2, blz. 2 en 4.4, blz 10-11. Hierbij is variant 2a van het alternatief A13+A13/16 weggelaten als "een niet realistisch alternatief" (CM 4.1.2, blz 5).

De cijfers achter de aspectonderdelen markeren de correcties die de CM heeft aangebracht en waarnaar hieronder wordt verwezen. Waar geen cijfer achter staat, betreft het de scores van de TN/MER zelf in de bijlage 'Cumulatiemeta'.

0) blz. 11; **1)** blz. 6; **2)** blz. 7; **3)** blz. 7 en blz. 11; **4)** blz. 7, geldt alleen voor de A4; **5)** blz. 7; **6)** blz. 7, geldt ook in combinatie met de A13/16 varianten; **7)** blz. 8, in combinatie met de A13/16 varianten vervalt het verschil; **8)** blz 8, geldt ook in combinatie met de A13/16 varianten; **9)** blz 8, vanwege combinatie met de A13/16 varianten; **10)** blz. 8; **11)** blz. 8; **12)** blz. 11; **13)** blz. 8, vanwege de combinatie; **14)** blz. 11.

Verder beschouwt de Commissie het als een gemis dat er geen analyse is gemaakt van een spitsheffing, als essentiële informatie voor de besluitvorming (blz. 5). Ook is er te weinig aandacht besteed aan de leefbaarheid op wijkniveau (blz. 10-11).

Met betrekking tot luchtverontreiniging maakt de Commissie geen opmerkingen.

Over klimaatverandering zegt de Commissie evenmin iets. Wij hebben op 24/7/09 gevraagd aan de Commissie hier een toelichting op te geven. Het antwoord was vooral dat de twee alternatieven op dit punt niet onderscheidend waren en dat, gezien het niet probleemoplossend vermogen van de twee alternatieven er meer aandacht voor het Openbaar Vervoer zou moeten komen in de studie *Ruit Rotterdam*.

De Commissie maakt geen verdere opmerking over het kostenaspect - hoewel uit de Richtlijnen blijkt (zie: blz.14 van de TN/MER) dat deze gedetailleerd dienen te worden onderzocht.

In onze Zienswijze (blz.8) merken wij hierover al op dat de kostenparagraaf in de TN/MER een schamele pagina beslaat waarin elke onderbouwing van de genoemde cijfers ontbreekt. Er is geen deelrapport over de aanlegkosten beschikbaar - terwijl die er wel zijn voor alle andere aspecten.

Wij hebben de Commissie op 24/7/09 om een toelichting gevraagd. De Commissie antwoordt dat zij zich wat dit betreft altijd terughoudend opstelt.

De vergelijking op dit punt tussen de A4+A13/16 en de A13+A13/16 als 'meest reële vergelijking' is echter betrekkelijk snel te maken. Voor de nog lopende planstudie A13/16 (2x2 strooks) is al enkele jaren gelden 1000 M€ gereserveerd; met een jaarlijkse inflatiecorrectie van 2% zal het prijspeil 2007 op 1050 M€ liggen. De optimalisatievariant van de A4 bedraagt 940 M€. De kostenraming voor de verbrede A13+A13/16 variant 2b bedraagt 2300 M€. Hierin zijn echter forse verbeteringen voor de omgeving van de A13 verdisconteerd die wegvallen als voor de A4 gekozen wordt. Het is een rekenfout om die in de kostenvergelijking mee te nemen (onze Zienswijze, blz. 18-19). Laat je deze kosten weg, dan zal dat enkele honderden miljoenen schelen. **Een globale 'meest reële' kostenvergelijking komt derhalve neer op: A4+A13/16 1990 M€ - A13+A13/16 2100 M€.**

Dat is een 'aanzienlijk kleiner verschil' (zoals de Commissie zegt, blz. 11) dan de TN/MER suggereert!

7. GEEN DRAAGVLAK IN DE REGIO

Een recordaantal van 941 inspraakreacties is ingediend. Ze zijn globaal te herleiden tot voorstanders van de A4, tegenstanders van de A4 en tegenstanders van de A13+A13/16. Dit alles laat zien hoe omstreden het voorliggende alternatief van de A4 in de regio is. Dat vraagt - ter wille van enig draagvlak - om een rationele beslissing. Een beslissing die niet politiek ingegeven is, maar voor iedereen te toetsen is op een kwalitatieve onderbouwing. In elk geval een beslissing die gebaseerd is op afspraak = afspraak en garantie = garantie.

Ook de betrokken gemeenten hebben een zienswijze ingediend. Vlaardingen en Schiedam hebben zich daarin onomwonden uitgesproken niet akkoord te kunnen gaan met de aanleg van de A4. Delft heeft laten weten dat deze TN/MER ontoereikend is voor een kwalitatieve standpuntbepaling. De gemeente Midden-Delfland is niet enthousiast over de A4, maar als die er toch komt dan conform het IODS-convenant. Ook de milieubeweging in de regio, bij monde van zowel de Milieufederatie Zuid-Holland als Natuurmonumenten, heeft verklaard tegenstander van de aanleg van de A4 zijn.

Het mag duidelijk zijn dat het voor de bestuurlijke voorkeur van minister Eurlings voor de A4 in elk geval ontbreekt aan een breed draagvlak in de regio.

8. DE BETEKENIS VAN DE CRISIS- EN HERSTELWET

Op 3 juli 2009 heeft het kabinet ingestemd met de Crisis- en herstelwet (CHW). Het wetsontwerp ligt op dit moment voor advies bij de Raad van State. In september zal de CHW aangeboden worden aan de Tweede Kamer. Dan is ook de definitieve tekst bekend. De CHW is een tijdelijke wet, die in werking treedt op 1 januari 2010 en vervalt op 1 januari 2014.

Hier volgt een weergave uit de 'Samenvatting Crisis- en herstelwet' (www.regering.nl).

De kern van de CHW is dat met snelle en zorgvuldige procedures doelgericht wordt gewerkt aan werkgelegenheid door het realiseren van duurzaamheid, bereikbaarheid en (woning)bouw. Enerzijds is op deze terreinen veel werk te doen, anderzijds vallen in de economische sectoren die daarvoor nodig zijn harde klappen, met name in de bouwsector. De CHW schept nieuwe voorwaarden en mogelijkheden, en neemt belemmeringen in wet- en regelgeving zo veel mogelijk weg ten behoeve van een versnelde aanvang en uitvoering van projecten.

Aan de ene kant is gekeken naar welke projecten met een significant effect op werkgelegenheid, economie en duurzaamheid op korte termijn (voor 1 januari 2014) kunnen starten en te maken hebben met juridische belemmeringen, waardoor de voortgang wordt bedreigd. Aan de andere kant is gekeken of in specifieke wetten mogelijkheden of beperkingen voor versnelling zitten, zonder dat dit ten koste gaat van zorgvuldigheid en rekening houdend met de Europese en internationale regelgeving. Een van de eerste 58 projecten is de A4 Midden-Delfland.

De uiteindelijke CHW omvat drie hoofdstukken van maatregelen:

- 1) tijdelijke bestuursrechtelijke en andere maatregelen voor de genoemde projecten en categorieën;
- 2) tijdelijke bijzondere voorzieningen voor milieuontwikkelingsgebieden en innovatie;
- 3) gewone wetswijzigingen, die niet alleen gelden voor de projectenlijst, maar voor alle projecten in het ruimtelijk domein (deze wetten behouden hun werking na 1 januari 2014).

Het belang voor de A4 Midden-Delfland ligt vooral bij de maatregelen in het eerste hoofdstuk, die tot doel hebben een spoedig verloop van het besluitvormingsproces te bevorderen. Genoemd worden

- **de beroepsprocedures.** Voor behandeling bij de Raad van State geldt nu 1 jaar; bij de CHW-projecten moet de rechter binnen 6 maanden uitspraak doen. Bovendien wordt het mogelijk om een klein materieel gebrek in het besluit te passeren zolang daarbij geen belanghebbenden benadeeld zijn.

- **het relativiteitsvereiste.** Een belanghebbende kan alleen beroep doen op rechtsregels die betrekking hebben op het eigen belang. Zo mag bijvoorbeeld een omwonende van een project die geen zicht heeft op het project zich niet beroepen op welstandsbeperkingen en een omwonende die wel zicht heeft op het project mag dat wel.

- **beroepsmogelijkheden tussen overheden onderling.** Deze worden beperkt.

- **milieueffectrapportage.** De verplichtingen om redelijke alternatieven in beeld te brengen en de commissie voor de milieueffectrapportage te laten adviseren vervallen, tenzij het bevoegd gezag anders bepaalt. Europese regelgeving t.a.v. de milieueffectrapportage blijft gehandhaafd.



Te verwachten consequenties

Zolang de wettekst zelf nog niet beschikbaar is, blijft ook het in kaart brengen van de gevolgen giswerk. Toch leidt een eerste analyse tot het volgende:

- a. Rechtspersonen zoals StopRW19/A4, maar ook Natuur en Milieu of Milieudefensie, kunnen straks (na het Tracébesluit) niet meer in beroep gaan bij de Raad van State. Eigenlijk kunnen dat alleen nog (groepen van) belanghebbenden die een rechtstreeks nadeel ondervinden van de aanleg van de A4.
- b. De regering kan alle uitspraken van de Raad van State negeren die geen betrekking hebben op een rechtstreeks nadeel van belanghebbenden.
- c. De gemeenten Vlaardingen, Schiedam, Delft en Midden-Delfland kunnen geen beroep meer aantekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Hiermee wordt hun rol gereduceerd tot alleen nog maar kunnen inspreken na het OTB. Daarna is hun rol uitgespeeld.

Natuurlijk is een fel verzet tegen de CHW geboden. Milieudefensie en Natuur en Milieu zijn inmiddels gealarmeerd. Lijnen naar Tweede Kamer-politici moeten geactiveerd en gemobiliseerd worden om de CHW tegen te houden. Het venijn zit met name in de manier waarop de 4 gemeenten waarover of waarlangs de A4 loopt, in één klap buitenspel gezet worden. Dit kan niet. Gemeenten moeten het recht behouden om hun eventuele bezwaren tegen het Tracébesluit voor te leggen aan de onafhankelijke rechter. Daarom zullen zij vóór 1 januari 2010 hun positie duidelijk moeten maken. Nu al, vóór het OTB een beroepsprocedure starten is een reële mogelijkheid. Een uiterst alternatief zou nog kunnen liggen in het gebruik maken van de geschillenregeling in het IODS-Convention (art.8.6 en art. 9).

Van belang is nog om vast te stellen dat deze wet op 3 juli door het kabinet is aangenomen. Deze wet, die voorziet in een ingrijpende inperking van de rechten van lagere overheden, werd aangenomen een dag nadat het advies van de Commissie voor de m.e.r. was gepubliceerd en twee weken na het sluiten na de inspraaktermijn m.b.t. de TN/MER.

Dit roept wel heel sterk de vraag op of we hier niet met een klucht van doen hebben, m.a.w. of al het denkwerk van allerlei partijen net zo goed achterwege had kunnen blijven als het kabinet zijn voorkeur toch 'gewoon' lijkt door te drukken. Dit liet zich overigens al raden toen de Stichting Stop RW19/A4 desgevraagd te horen kreeg dat Verkeer en Waterstaat niet geneigd is om op de afzonderlijke inspraakreacties in te gaan.

9. CONCLUSIE

Een standpuntbepaling van de ministers Eurlings en Cramer kan alleen de toets der kritiek doorstaan als volledig wordt voldaan aan de Geluid- en Zichtgarantie van 2001 en het IODS-convenant van 23 juni 2006, als de kritiek van de Commissie voor de m.e.r. wordt gehonoreerd en als de Crisis- en herstelwet voldoende ruimte laat voor controle en correctie, ook van de lagere overheden.



10. VERWIJZINGEN

1. Trajectnota/MER A4 Delft – Schiedam Stap 2. RWS ZH. April 2009
2. Blijven tanken / of / toch maar na gaan denken? Zienswijze van de Stichting Stop RW19/A4. 15 juni 2009
3. IODS-convenant, 23 juni 2006
4. Verzoek om advies. Agendastuk IODS-adviescommissie, 28 april 2009.
5. Kansen benutten, impasses doorbreken. Stuurgroep IODS. Oktober 2001
6. Advies Commissie Van der Hout, februari 2005
7. Brief van de Stichting Stop RW19/A4 aan RWS ZH (daarin het eerste Geluid- en zichtgarantierapport). 13 maart 2005
8. Brief van Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Adviescommissie IODS. Kenmerk DGP/WV/u.06.01303, 12 juni 2006
9. Brief van RWS ZH aan de Stichting Stop RW 19/A4. Kenmerk 719710, 12 juni 2009
10. A4 Delft – Schiedam stap 1 en stap 2. Toetsingsadvies van de Commissie voor de mer. Rapportnummer 1420-440. 2 juli 2009
11. Samenvatting Crisis- en herstelwet. Publicatie via www.regering.nl