

PERSBERICHT

A4 Delft-Schiedam produceert te veel herrie

Op 20 maart jl. heeft de Stichting Stop RW19/A4 bij Rijkswaterstaat een advies neergelegd om aanvullend MER-onderzoek te doen naar de consequenties van de Geluid- en Zichtgarantie voor alle aanlegvarianten van de A4 Delft-Schiedam. Uit verkennend onderzoek door Stop RW19/A4 blijkt namelijk dat zelfs bij aanleg van de A4 volgens de plannen van de regio (verenigd in het "IODS") er een overschrijding van de geluidbelasting van zeker 9 dB(A) plaatsvindt. Een overschrijding van 9 dB(A) betekent dat de A4 binnen een groot gebied van 1000 meter aan weerszijden van de weg (tussen de Vlaardingervaart en de spoorlijn Delft-Schiedam op de meeste dagen de nu nog aanwezige stilte in Midden-Delfland luid en duidelijk zal gaan verstoren.

Negen decibel lijkt wellicht een oplosbaar probleem maar het blijkt enorm moeilijk om de uitstraling van verkeersgeluid te beperken. De A4 heeft de pech van een groot verkeersaanbod, relatief veel vrachtwagens en een maximale geluidwalhoogte van 4,30 meter. Extra schermen in de middenberm, geluidarm asfalt e.d. helpen allemaal wel iets maar zijn zeker niet voldoende om de overschrijding teniet te doen. Alleen door een zwaar verdiepte ligging (10 tot 15 meter onder maaiveld) óf door een overkapping kan het geluidsniveau binnen de Geluidsgarantie blijven.

Het extra onderzoek waar Stop RW19/A4 om vraagt, is van zeer groot belang omdat op korte termijn de eerste fase van de MER wordt afgerond. In deze fase vindt onderzoek plaats naar een aantal varianten/alternatieven van/voor de A4 Delft-Schiedam. De adviescommissie-IODS maakt op 18 april a.s. op basis van de resultaten van dit onderzoek haar voorkeur bekend voor de variant of het alternatief dat in de tweede fase een verdere uitwerking krijgt. Deze commissie kan uiteraard pas een verantwoorde keuze maken wanneer alle informatie klip en klaar op tafel ligt. Stop RW19/A4 stelt dat cruciale informatie nu ontbreekt.

Als het aanvullende onderzoek de conclusies van Stop RW19/A4 bevestigt, dan komt de A4-variant die de adviescommissie-IODS zelf heeft aangedragen, in heel ander licht te staan. Immers, een sterk verdiepte A4 Delft-Schiedam zal *minimaal* tweemaal zo duur zijn (€ 950 mln) als de halfverdiepte ligging die nu door IODS wordt voorgesteld. Een veel duurdere A4 betekent weer dat de eveneens dure A13/A16-verbinding, die vanuit verkeerskundig oogpunt waarschijnlijk toch al de voorkeur verdient, ook aantrekkelijk kan zijn.

In de IODS-commissie hebben o.a. de provincie Zuid-Holland en een aantal betrokken gemeenten zitting. Stop RW19/A4 roept deze partijen op om een stevig punt te maken van de Geluid- en Zichtgarantie die in het verleden voor de A4 is afgegeven om tegenstanders over de streep te trekken. Nu Midden-Delfland als stiltegebied belangrijker wordt in dit steeds drukker deel van de Randstad, is een goed ingepaste en geluidarme A4 een bittere noodzaak.

St. Stop RW19/A4
Delfgauw, 31 maart 2005