



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Nieuwsbrief | Nummer 3 | september 2009

Ministers kiezen voor A4 Delft-Schiedam

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Ministers kiezen voor A4 Delft-Schiedam

Het wordt de A4. Met die keus haken ministers Camiel Eurlings en Jacqueline Cramer op 3 september de knoop door. De bewindslieden van Verkeer & Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening & Milieubeheer vinden dat deze weg de beste oplossing biedt voor de verkeersproblemen tussen Den Haag en Rotterdam.

Het alternatief dat de afgelopen jaren ook is onderzocht – verbreding van de A13 in combinatie met een nieuwe verbindingsweg A13/A16 van aansluiting Rotterdam-Airport naar het Terbregseplein – is daarmee vervallen in deze planstudie. De planstudie A13/A16 komt hiermee niet te vervallen. Meer informatie over deze planstudie vindt u op www.rijkswaterstaat.nl/a13a16rotterdam.

Alle voors en tegens tegen elkaar afgewogen, is de balans doorgeslagen ten gunste van de weg tussen Delft en Schiedam. In een brief aan de Tweede Kamer legt minister Eurlings uit waarom:

- De robuustheid van het wegennet is bij de A4 beter. Er zijn dan twee verbindingen tussen de regio's Rijnmond en Haaglanden.
- Met de A4 erbij kan er meer verkeer over de weg. De A4 zal in de toekomst meer verkeer verwerken dan de A13. Veel van dit verkeer zal van het onderliggend wegennet komen. Daarnaast zal de A4 een belangrijke functie gaan vervullen voor het vrachtverkeer van en naar de Rotterdamse havens. Hierdoor neemt het vrachtverkeer op de A13 aanzienlijk af.
- De reistijd tussen de regio's Rijnmond en Haaglanden wordt korter. De A4 scoort beter op het verbeteren van de reistijdwinst dan de A13+A13/16. De A4 zorgt voor reistijdwinst op de A13 en op overige trajecten op het hoofdwegennet in de regio Den Haag-Rotterdam (gekeken is naar verschillende trajecten). De A13+A13/16 scoort ook goed, maar per saldo minder goed dan de A4.
- De aanleg van de A4 zorgt voor minder

verkeershinder dan bij de verbreding van de A13. Bij verbreding van de A13 moeten ingrijpende maatregelen worden genomen op de bestaande A13, de enige hoofdwegverbinding tussen Rotterdam en Den Haag, die bovendien nu al overbelast is. Deze maatregelen zouden deze verbinding gedurende de looptijd van de realisatie (vier à vijf jaar) extra kwetsbaar maken.

- De effecten op de omgeving (o.a. geluid, lucht, bodem en water) zijn in beide onderzochte mogelijkheden gelijk. Op natuur en landschap zijn die bij de A4 wel negatiever, maar met goede inpassing in de omgeving zijn ze acceptabel. Beide alternatieven zijn gelijkwaardig op het gebied van de omgevingseffecten geluid, lucht, externe veiligheid, archeologie, bodem en water. De aspecten natuur, landschap en cultuurhistorie zijn negatiever bij de A4, maar omdat de A4 goed in de omgeving wordt ingepast zijn ze nog steeds acceptabel.
- De kosten zijn een stuk lager: € 880 miljoen in plaats van € 2,3 miljard. De kosten voor het A4-alternatief zijn beduidend lager dan voor het alternatief A13+A13/16. Indien hierbij de kostenramingen van het planstudie A13/A16 zouden worden betrokken, zijn de kosten van alternatief A13+A13/16 nog steeds aanzienlijk hoger.
- Tijdens de inspraakprocedure hebben de meeste insprekers zich voor de A4 uitgesproken. Dat geldt ook voor de betrokken bestuursorganen. Van de achttien besturen zijn er negen voor en twee tegen. Zeven maakten geen expliciete keus.
- Uit de inspraakreacties en de adviezen van de betrokken bestuursorganen blijkt dat er, in vergelijking met het A13+A13/16-alternatief, een breed maatschappelijk draagvlak bestaat voor de A4 Delft-Schiedam.

Wilt u de brief aan de Tweede Kamer lezen?
Kijk op de website
www.rijkswaterstaat.nl/a4delftschiedam

En nu verder!

'Een verbinding naar de toekomst.' Zo ziet minister Eurlings de aanleg van de A4. Want de keus voor deze weg is onderdeel van een totaalpakket van maatregelen die de bereikbaarheid in de regio zullen verbeteren. De A4 Delft-Schiedam is een cruciaal onderdeel van dit pakket, net als de studie naar verdere capaciteitsuitbreiding van het wegennet door de verkenningen Rotterdam VooRuit en Haaglanden.

Niet iedereen is voor de A4 Delft-Schiedam. Toch is er wel overeenstemming over de inpassing van de A4. De minister is dan ook blij dat met de partijen in de regio en met belangengroepen overeenstemming is bereikt over de inpassing van de weg. 'Samen hebben we goede oplossingen gevonden. Zoals de halfverdiepte ligging in Midden-Delfland, de landtunnel bij de woonwijken van Vlaardingen en Schiedam, het aquaduct voor de Zweth en de aanleg van honderd hectare natuur.'



‘Eurlings, hou voet bij stuk’

Voor Piet van der Kooij uit Schipluiden is het overduidelijk. De keus voor de A4 is prima. ‘Zo ontlast je de A13. En tegen mensen die beweren dat de nieuwe weg niet helpt tegen de files zou ik willen zeggen: onzin. Natuurlijk helpt iedere weg die erbij komt iets.’

‘Dat mensen in de auto stappen is nu eenmaal niet tegen te houden. Je kunt dat toch niet gaan verbieden, dat is toch geen haalbare kaart? Er zal steeds meer capaciteit op de weg nodig zijn. Daar kun je met andere middelen zoals openbaar vervoer niet tegenop. Ja, openbaar vervoer is heel goed voor het woon-werkverkeer binnen de stad, en als je ergens in het centrum moet zijn. Maar voor bijvoorbeeld industriegebieden en buitenwijken is het niet toereikend.’

Van der Kooij woont al heel lang in de gemeente Schipluiden, ‘in de polder’. ‘Ook al vanwege de veiligheid had de A4 er al lang moeten liggen. Bij calamiteiten kun je hier niet weg, maar erger nog, dan kunnen de bewoners van Schiedam en Vlaardingen ook geen kant op.’

Volgens de plannen moet de weg in 2015 klaar zijn. Zal dat lukken? ‘Als Eurlings voet bij stuk weet te houden en de bezwaren goed weet te pareren, ja, dan wel.’



‘Op een gegeven moment is de benzine toch op’

‘Ik ben heel erg tegen de nieuwe snelweg’, vindt Sjoerdje Poppe (11 jaar) uit Schiedam. ‘Ik fiets vaak door het gebied en het is daar heel mooi. Er lopen koeien en een schaapskudde en er zijn weidevogels. En de rust vind ik ook lekker. Nu hoor je de vogels, maar als de snelweg er straks ligt, niet meer.’

‘Ik heb een poster gemaakt en die op school opgehangen. Daarna heb ik 69 handtekeningen opgehaald van leerlingen, leraren en ouders. En ik heb een brief gestuurd dat Midden-Delfland heel mooi is om te zien en dat door de weg de boeren weggaan. En verder dat de weg het fileprobleem toch niet oplost. Ik las op internet dat er 8 miljoen auto’s zijn en dat worden er steeds meer. De enige oplossing is dan om meer snelwegen aan te leggen. Maar ja, op een gegeven moment is de benzine toch op. Dus dan heb je ook niks meer aan die wegen. Ja, dan moet iedereen maar op de fiets gaan haha.’

‘Ik heb met mijn actie in de Kidsweek Junior gestaan en in het AD. Dat was wel grappig want dat gebeurt ook niet elke dag. Ik had gehoopt dat de weg er daardoor niet zou komen. Maar de minister heeft een ander besluit genomen. Dat vind ik natuurlijk niet leuk; ik heb niet voor niets actie gevoerd.’





Besluit A4 must voor mooie en concurrerende Randstad

De ministers Eurlings en Cramer hebben begin september hun standpunt ingenomen over de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam. Na 46 jaar van plannen maken en besluiteloosheid is nu de knoop doorgehakt. Het Ontwerp Tracé Besluit is al in de maak. De betrokken bestuurders hadden best nog langer met elkaar kunnen doorpraten, maar alle betrokken bestuurders wisten dat er een besluit moest vallen. Eurlings: 'In het kabinetsprogramma Randstad Urgent is afgesproken: we gaan naar een besluit. De dwingende kracht van een datum zorgde voor focus.'

De A4 Delft-Schiedam is een van de projecten uit het kabinetsprogramma Randstad Urgent. Dat programma is bedoeld om grote problemen in de Randstad niet op zijn beloop te laten maar alles op alles te zetten om die aan te pakken. Bijvoorbeeld door het tempo in de besluitvorming hoog te houden en door onderzoek, voorbereidingen voor het ontwerp en voorbereidingen voor de uitvoering parallel aan elkaar te laten lopen. Ook de A4 Delft-Schiedam is op die manier aangepakt. Nu duidelijk is dat de voorbereiding van de A4 Delft-Schiedam kan verdergaan, is een tijdwinst geboekt van een jaar en zijn vele miljoenen bespaard.

De aanleg van de A4 komt nu snel dichterbij. Dat is belangrijk voor de versterking van de concurrentiepositie van de Randstad. In meerdere opzichten. De bereikbaarheid in deze regio verbetert aanzienlijk, zeker ook omdat er geïnvesteerd wordt in de verbetering van het spoortraject tussen Den Haag en Rotterdam. Treinen rijden daar straks met een metro-achtige frequentie. Daarbij komt dat veel aandacht en geld wordt besteed aan de inpassing van de snelweg in het gebied. Ook komt er geld vrij voor het mooi maken van Midden Delfland. Dat gebied kan zich nu verder ontwikkelen tot de 'voortuin' voor de bewoners uit de Rotterdamse en Haagse regio. Nu kom je er niet zo gemakkelijk, straks wel.

De weg komt er. Hoe verder?

De minister heeft in april 2009 een trajectnota/MER afgerond, waarin drie alternatieven voor het project A4 Delft-Schiedam met elkaar zijn vergeleken. Op grond van de trajectnota/MER heeft de minister gekozen voor aanleg van de A4 Delft-Schiedam. Voordat de bouw kan beginnen, moet dit zogeheten standpunt worden uitgewerkt tot een juridisch document: het Tracébesluit. Rijkswaterstaat is al bezig met het voorbereiden van dit besluit.

Het tracébesluit geeft een gedetailleerde beschrijving van de weg die wordt aangelegd, van de manier waarop die weg wordt ingepast en van de maatregelen die worden genomen om negatieve effecten te verzachten.

De wet schrijft voor, dat voordat het Tracébesluit genomen wordt, eerst een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) openbaar gemaakt moet worden. Iedereen kan naar aanleiding van het OTB een zienswijze indienen bij de minister. In deze zienswijze kan een ieder zijn of haar visie geven op het OTB. De minister weegt deze zienswijzen af als hij vervolgens het tracébesluit neemt. Tegen het tracébesluit kunnen belanghebbenden, die eerder al een zienswijze hebben ingediend tegen het OTB, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State.

Volgens planning is het OTB het eerste kwartaal van 2010 klaar. Het Tracébesluit moet eind 2010 gereed zijn. De bouw van de A4 Delft-Schiedam kan dan in 2011 beginnen.

Hoe moet de A4 Delft-Schiedam er uit komen te zien?

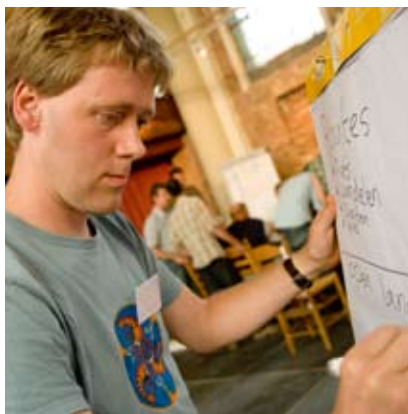
Burgerraadplegingen in landelijk en stedelijk gebied

Rijkswaterstaat heeft met overheden en belangengroeperingen al afspraken hoe de A4- Delft-Schiedam door Schiedam, Vlaardingen en Midden-Delfland moet lopen. Deze zijn onder andere vastgelegd in het IODS-convenant. Zaken zoals bijvoorbeeld aankleding, materiaalkeuze, vormgeving van de snelweg en van de omgeving rondom de A4 zijn daarmee nog niet in voldoende mate bepaald. Daarom stelde Rijkswaterstaat tijdens twee Burgerraadplegingen de vraag 'Hoe moet de A4 er nu exact uit komen te zien?'.

De vraag werd gesteld aan omwonenden en vertegenwoordigers van belangengroeperingen, waterschappen, gemeentes en provincie Zuid-Holland. Twee avonden brainstormen over een nieuwe snelweg.



De Burgerraadplegingen waren vooral bedoeld om ideeën te verzamelen. Een snelweg kan ontworpen worden achter de tekentafel, maar beter is het om het gebied in te trekken en de mening van de mensen uit de omgeving te vragen. Dat deed Rijkswaterstaat twee keer: tijdens de eerste avond in Schipluiden stond het open landschap van Midden-Delfland centraal. Tijdens de tweede avond in Vlaardingen moesten de deelnemers nadenken hoe de weg het beste in het stedelijk gebied van Schiedam en Vlaardingen ingepast kan worden.



Voordat de deelnemers gingen brainstormen kregen zij via *artist impressions* te zien wat er in het IODS-convenant is afgesproken en voor welke gebieden er ideeën moesten komen. In Vlaardingen en Schiedam is dat bijvoorbeeld de landtunnel waarin de nieuwe snelweg straks wordt verpakt op de plek waar nu het zandlichaam ligt. Hoe moet dit dijklichaam er uit komen te zien: als natuurgebied, romantisch park of gebied met allerlei sportfaciliteiten? Ander voer voor discussie was de vormgeving van de tunnelmond aan de kant van Midden-Delfland. Verder mochten de deelnemers bedenken welke recreatieve voorzieningen er mogelijk zijn langs de snelweg in het open gebied van Midden-Delfland.

Open blijven

Aan vier ontwerptafels werd druk gediscussieerd en getekend. Wat betreft Midden-Delfland vonden de deelnemers dat dit gebied vooral open moet blijven. Recreatie mag, zolang het niet ten koste gaat van rust en ruimte. De deelnemers kwamen met het idee om de recreatieve voorzieningen te verdelen: aan de ene kant van de snelweg een onverhard pad voor wandelaars en ruiters, aan de andere kant een strook asfalt voor fietsers, skeeleraars en hulpdiensten. Verder hechtten de deelnemers aan gebiedseigen kunstwerken. Bruggen en hekken moeten straks typerend zijn voor Midden-Delfland.

Tijdens de tweede avond bleek dat veel bewoners het zandlichaam tussen Vlaardingen en Schiedam eigenlijk willen houden zoals het is. Het is nu een vrij gebied waar je de hond uit kan laten. Dat moet zo blijven. Zorgen hadden de deelnemers over de trampassage. Om de sociale veiligheid te bewaren moet deze hondenpoep- en graffiti-vrij blijven en moet er voldoende licht en zicht zijn. Deelnemers waren ook bezorgd over de omvang van de tunnelmond bij het Kethelplein. De tunnelmond bij Midden-Delfland mag allure hebben: het moet de poort zijn naar Schiedam en Vlaardingen.

Kazerne

Verdere opvallende voorstellen? Herkenningpunt aan beide kanten van de snelweg: 'bolvormige spiegels' waarmee gecommuniceerd kan worden tussen Delft en Schiedam/Vlaardingen. Een ander opmerkelijk idee was een kazerne voor hulpdiensten onder het Kethelplein.

In oktober organiseert Rijkswaterstaat een terugkomavond waarop de deelnemers aan de Burgerraadplegingen te horen krijgen wat er met hun ideeën is gedaan. Alle bruikbare ideeën worden uiteindelijk door ontwerp bureau Arcadis uitgewerkt in een vormgeving- en inpassingsplan dat onderdeel is van het Ontwerp Tracébesluit.





'Files op landweggetjes, dat is toch het laatste wat we willen?'

'Ik zit als BMW dealer midden in de mobiliteit, dus ik vind deze beslissing helemaal geweldig. We lopen hier in Den Haag en Rotterdam langzaam vol – ja, ik ben als autodealer medeveroorzaker, terwijl het een van de gebieden is waar het economisch gezien moet gebeuren, zegt Gijsbert Kalfsbeek, BMW-dealer te Schiedam, Wateringen en Brielle. We zijn inmiddels met z'n allen aan de files gewend. Want kun je anders, je moet toch van A naar B. Maar we doen onszelf met al het fileleed wel grote economische schade aan. Dus aanleggen die weg. Het zandlichaam ligt er ook al 50 jaar, dus waar hebben we het over?'

'Je moet tegenwoordig maatschappelijk verantwoord ondernemen, maar zo'n belangrijke weg kan niet tegengehouden worden omdat de 'oei-oei vogel' er nog zit. En dat zeg ik ook als bewoner van Midden-Delfland. Ik vind wel dat de weg kwalitatief goed aangelegd moet worden. Het landschap is uniek, dat kun je maar één keer verzieken. Ik las dat ie verdiept komt te liggen, nou dat lijkt mij prima. Ik woon aan de Woudweg. Vroeger kon ik 's ochtends vroeg zo naar de zaak rijden, maar nu sta ik in de file op de landweggetjes vanwege het sluipverkeer. Dat is toch het laatste wat we willen? Laat maar komen dus.'

'De minister moet zich aan het convenant houden'

'Ik wás een bezorgde bewoner maar ik bén nu een tegenstander,' zegt Val Klein over de aanleg van de A4. Hij woont in Vlaardingen, vlak bij het Kethelplein, en is lid van de IODS-klankbordgroep. 'Na een workshop over het ontwerp van de A4 ben ik volledig van standpunt veranderd.' De overheden en belangenorganisaties binnen IODS (Integrale Ontwikkeling Delft Schiedam) hebben in 2006 afspraken gemaakt over inpassing van de weg. 'Maar de weg zoals nu vormgegeven is geheel in tegenstelling tot die afspraken en mag er zo niet komen,' zegt hij.

'Er is nogal wat verschil. We zijn gegaan voor ondertunneling, nu is er sprake van een landtunnel die vanuit Schiedam zelfs pas na driehonderd meter begint. De aansluiting op het Kethelplein wordt dertien meter hoog. Moeten de bewoners dan tegen metershoge muren gaan aankijken? Het geluid wordt niet meer dan 58 decibel, zegt Rijkswaterstaat. Maar laatst heeft de DCMR hier gemeten, en nu is het al 75 decibel. Dus als er een nieuwe weg bijkomt, moet je wel heel knap zijn om dan op 58 uit te komen! En wat gebeurt er met het Kethelplein zelf? Daar wordt niet over gesproken, omdat het een 'bestaand plein' is. Hoe het nu moet? De minister moet het convenant naleven!'



Bijna elfduizend reacties

U kon uw mening geven. En dat hebt u gedaan ook. Tussen begin mei en half juni lag de Trajectnota/Milieu-effectrapportage voor inspraak ter inzage. Bijna elfduizend mensen hebben in die tijd verteld en geschreven wat ze ervan vinden of hun handtekening gezet op een actieformulier. De meeste reacties kwamen per mail of post binnen. Maar ook op de zes inspraakbijeenkomsten over het project lieten veel mensen van zich horen.

Wat is er gebeurd met de reacties?

Alle reacties hebben meegewogen bij de uiteindelijke keus, samen met de adviezen van gemeenten, provincie, andere bestuursorganen en commissies. 'Het overgrote deel van de insprekers en een groot aantal betrokken bestuursorganen adviseerde mij om voor het A4-alternatief te kiezen', aldus minister Eurlings. Hij zal de aanbevelingen van de insprekers betrekken bij het vervolgproces, zoals bij de inpassing van de weg en bij de voorbereidingen voor de aanleg.

	Aantal reacties
Voorstanders A4	10.027
Voorstanders A13 + A13/A16	37
Voorstanders beide alternatieven	10
Tegenstanders A4	376
Tegenstanders A13 + A13/A16	407
Tegenstanders beide alternatieven	25

Wat zijn de belangrijkste uitkomsten?

Bijna alle insprekers spraken een voorkeur uit voor één van de twee alternatieven van het project: de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam of de verbreding van de A13 in combinatie met een nieuwe A13/A16. Mensen waren doorgaans vóór of tégen één van de mogelijkheden. Ongeveer 25 reacties waren voor of tegen beide alternatieven. De A4 bleek favoriet bij iets meer dan tienduizend mensen. De meesten van hen waren deelnemers aan een handtekeningenactie van de Stichting Vrienden van de A4 (9.706).

Waarom kozen mensen voor de A4?

De mensen die voor de A4 kozen, vonden vaak 'dat er al lang genoeg gepraat is en dat het nu tijd is om de weg aan te leggen.' Zij noemden als voordelen onder andere: minder files en daardoor minder CO₂-uitstoot, kortere reistijd, betere verdeling van het verkeer op het wegennet, een snellere aanleg, lagere kosten en minder luchtvervuiling dan bij het alternatief.

Waarom kozen mensen tegen de A4?

De tegenstanders wezen vooral op de aantasting van de natuur in Midden-Delfland, verslechtering van de leefbaarheid, extra luchtverontreiniging en daardoor schade aan de gezondheid van omwonenden en geluidsoverlast. Ook zagen ze de weg niet als oplossing van het fileprobleem. Bij een keus voor de A4 moet deze volgens hen in ieder geval zo lang mogelijk als tunnel aangelegd worden.



Meer weten?

Wilt u meer informatie over het project A4 Delft-Schiedam?

[Kijk op de website](#)

www.rijkswaterstaat.nl/a4delftschiedam

[Mail een vraag naar](#)

a4delft-schiedam@rws.nl

[Bel gratis](#)

0800 – 8002

[Stuur een vraag naar](#)

Rijkswaterstaat Zuid-Holland,

Project A4 Delft-Schiedam

Antwoordnummer 5537

3000 VB Rotterdam

[Meld u \(met naam en postadres\) aan voor
automatische nieuwsvoorziening bij](#)

a4delft-schiedam@rws.nl of bovenstaand antwoordnummer.

Dit is niet nodig als u al eerder heeft aangegeven dat u op de hoogte gehouden wilt worden over het project.

[Afmelden](#)

De keuze is gevallen op de A4 Delft-Schiedam. Wanneer u door deze keuze niet meer automatisch op de hoogte gehouden wil worden over de A4 Delft-Schiedam, dan kunt u zich afmelden bij a4delft-schiedam@rws.nl of bovenstaand antwoordnummer.

Dit is een uitgave van **Rijkswaterstaat**

Kijk voor meer informatie op www.rijkswaterstaat.nl

of bel 0800 - 8002 (ma t/m zo 06.15 - 22.15 uur, gratis)

september 2009 | ZH/0909/DD/017