

**bestuurlijk overleg afgesproken dat de betreffende portalen met groene materialen aan het zicht worden onttrokken.**

174-32

Inspreker wijst er op dat het IODS-convenant 2006 staat voor een integraal kwaliteitsprogramma voor het landelijk en stedelijk gebied zoals de regio dat voor ogen staat, met daaraan verbonden de eisen die aan de inpassing van de A4 gesteld worden, een schatting van de kosten en een indicatie van de mogelijke dragers van de kosten. Inspreker stelt dat het hele traject rond de inpassing van de A4 ver voor loopt op de andere toegevoegde projecten. Naast het maken van kwaliteitsbeelden van de toegevoegde projecten zal nog stevig geïnvesteerd moeten worden om deze toegevoegde projecten tegelijkertijd uitvoeringsklaar te krijgen met de start van de aanleg van de A4. Op dit moment is de kans op het aanleggen van de weg A4 volgens inspreker groter dan de kans dat de rest van het kwaliteitsprogramma wordt uitgevoerd.

**In de bestuurlijke afspraken die in IODS-verband zijn gemaakt wordt er vanuit gegaan dat alle projecten, die genoemd zijn in het IODS-convenant 2006, in principe tegelijk worden uitgevoerd en in het jaar 2015 (tegelijk met de openstelling van de A4) tot resultaat hebben geleid.**

174-33

Inspreker vat de bezwaren tegen het (O)TB A4 Delft -Schiedam kort samen en stelt dat geen Tracébesluit kan worden genomen omdat het (O)TB in strijd is met tal van wetten. Inspreker stelt met de zienswijze aan te tonen dat het (O)TB in strijd is met de beginselen van behoorlijk bestuur. Inspreker sluit zich aan bij zienswijzen van de Stichting 'A4 met Vaart', Stichting Stop Rijksweg 19/A4 en Vereniging Natuurmonumenten. Inspreker herhaalt zijn eerdere zienswijze op de trajectnota/MER. Inspreker verzoekt om op basis van zijn zienswijze de A4 Delft Schiedam niet aan te leggen.

**Dit bezwaar is een samenvatting van andere bezwaren, waar het bevoegd gezag al antwoord op heeft gegeven. Het bevoegd gezag verwijst naar zijn reactie op de voorgaande bezwaren van inspreker. Van strijd met enige wettelijke regeling is geen sprake.**

~

175-01

Inspreker heeft het alternatief 'A4 met Vaart' ontwikkeld om de eenheid van Midden-Delfland te behouden, aantasting en versnippering te voorkomen en om de agrarisch- en recreatieve functie in dit gebied te versterken. Een vergelijking van het alternatief met het (O)TB is in een bijlage opgenomen. Inspreker beschouwt het beknopte commentaar van de minister op dit alternatief (deels gebaseerd op een onjuiste weergave van het alternatief) en de afwijzende conclusies niet als een serieuze bijdrage aan het debat.

Het alternatief levert grote voordelen op voor de kwaliteit van het leefmilieu, de natuur, het door de Provincie aangewezen stiltegebied en voor het behoud van landschapsschoon. Het scoort aanmerkelijk beter op milieu-aspecten en op de IODS afspraken "niets horen, niet zien en niet ruiken".

Het niet op volwaardige wijze onderzoeken van het alternatief in het milieueffectrapport (MER) en het niet meewegen daarvan bij de vaststelling van het

(O)TB is voor inspreker de reden om deze zienswijze in te dienen, daarbij gesteund door een respectabel aantal andere partijen die alle bij de minister hebben aangedrongen op een serieus onderzoek naar de 'A4 met Vaart' variant.

**Vooropgesteld dient de worden dat het initiatief "A4 met Vaart" niet beschouwd kan worden als een alternatief voor de A4 DS in de zin van de Tracéwet. Er is hier sprake van een andere inpassingsvariant van dezelfde A4 DS.**

**Eind oktober 2008 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten de zogenaamde vaartvariant niet alsnog toe te voegen aan de varianten uit de toen reeds lopende MER-procedure. Dit is gebeurd op grond van drie argumenten:**

- 1. een betrekkelijk geringe meerwaarde voor het milieu**
- 2. forse meerkosten (€ 150-500 mln.); ver buiten de beschikbare financiële kaders voor dit project**
- 3. vertraging in de werkzaamheden van 12 tot 20 maanden.**

**In een meer recente vergelijking van een gewijzigd ontwerp van de 'A4 met Vaart' met het (O)TB-ontwerp blijkt nog steeds een verschil van €240 miljoen tussen de beide ontwerpen, in het voordeel van de (O)TB-variant van de minister van V en W. Dit cijfer is gebaseerd op de financiële gegevens van bureau Haskoning.**

**De variant voldoet bovendien niet op alle onderdelen aan de afspraken met bestuurders in het IODS-convenant 2006.**

**De Tweede kamer heeft in december 2009 ingestemd met het niet betrekken van de variant "A4 met Vaart" in de besluitvorming over de A4 DS.**

175-02

Het alternatief 'A4 met Vaart' voorziet in de aanleg van de A4 door Midden- Delfland in een tunnel, met een vaart er boven op. Het is een innovatief plan waarbij op een slimme manier gebruik wordt gemaakt van de bestaande afzinktechniek. Het tracé van de vaart valt nagenoeg samen met dat van de in de (O)TB geplande snelweg.

**De A4 DS wordt ingepast conform de afspraken in het IODS-convenant 2006 en de resultaten van bestuurlijk overleg, inclusief de geluid- en zichtgarantie in het stiltegebied. Op basis van het MER heeft het bevoegd gezag gekozen voor de in het (O)TB A4 uitgewerkte oplossing.**

175-03

Inspreker is van mening dat zonder voorafgaande Plan-MER niet tot de vaststelling van het (O)TB mag worden overgegaan en onderbouwt zijn mening met verwijzingen naar diverse artikelen van de Tracéwet, het Besluit milieu-effectrapportage 1994 en de richtlijn 2001/42/EG.

Inspreker stelt dat het Tracébesluit automatisch ook als een projectbesluit zal gelden. Derhalve is volgens inspreker sprake van een plan dat het kader vormt voor de toekenning van toekomstige andere vergunningen die voor het project nodig zijn. Samen met het feit dat er voor dit project nog geen plan-m.e.r. werd uitgevoerd, ook niet ten behoeve van de Nota Ruimte, leidt dit volgens inspreker tot de

conclusie dat er op grond van de smb-richtlijn een verplichting bestaat om eerst een dergelijke plan-m.e.r. uit te laten voeren.

Ook artikel 7.2a, eerste lid, van de Wet milieubeheer bepaalt dat bij de voorbereiding van plannen de verplichting geldt om een plan-m.e.r. uit te voeren als daarvoor ook een passende beoordeling moet worden gemaakt in de zin van artikel 19f Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw). Onder een dergelijk plan valt ook een projectbesluit, zo volgt uit artikel 19j, zesde lid, Nwb. Nu het Tracébesluit automatisch ook zal gelden als een projectbesluit, is er ook de verplichting om een plan-m.e.r. uit te voeren, want het is volgens inspreker zeker niet uit te sluiten dat het aanleggen van de A4 Delft-Schiedam geen significante effecten zal (kunnen) hebben op onder de Natuurbeschermingswet 1998 beschermde natuur, zodat een passende beoordeling had moeten worden gemaakt.

**Er bestaat geen aanleiding voor het opstellen van een Plan-MER. De Nota Ruimte was niet mer-plichtig (zie hierboven 174-05) terwijl de SMB-richtlijn noch hoofdstuk 7 Wm zoals dat na de implementatie van de SMB-richtlijn geldt in samenhang gelezen met het Besluit MER 1994, tot een Plan-MER nopen. Het TB geldt op grond van het Besluit MER 1994 als besluit en niet als kaderstellend plan zodat ook daarin evenmin een Plan-MER-plicht is gelegen. De omstandigheid dat het TB als kader voor uitvoeringsbesluiten geldt, maakt dit niet anders.**

**Tegelijkertijd met het opstellen van het Besluit-MER is beoordeeld of significant negatieve effecten uitgaan van het tracé ten aanzien van Natura 2000 gebieden die in de nabijheid zijn gelegen. Uit die natuurtoets volgt dat significant negatieve effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten. Om die reden hoeft geen passende beoordeling te worden gemaakt. Overigens geldt dat, als al sprake zou zijn van samenloop tussen een Besluit-MER en een passende beoordeling, het is toegestaan om de passende beoordeling in de Besluit-MER te vervatten.**

175-04

In het (O)TB wordt volgens inspreker geen enkele consequentie verbonden aan het stand-still beginsel. Inspreker onderbouwt zijn mening met verwijzing naar:

1. Grenswaarden voor o.a. fijnstof, NOx en SO2 in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Ten onrechte is in titel 5.2 het stand-still-beginsel losgelaten.
2. Achtergrond van het standstill-beginsel is dat het hanteren van wettelijke grenswaarden niet mag leiden tot verslechtering van de milieukwaliteit. In onderschrijdingssituaties is het niet toegestaan de ruimte tot de grenswaarde op te vullen en deze te gebruiken als zogenaamde 'vervuilingsruimte'.
3. Met artikel 9 van de Kaderrichtlijn luchtkwaliteit heeft de Europese wetgever uitdrukkelijk aan het stand still-beginsel vastgehouden. Dit beginsel moet dan ook doorwerken in de uitleg van de bepalingen over luchtkwaliteit in afdeling 5.2. van de Wet milieubeheer. Om die reden geldt dat, ook als de aanleg van de autosnelweg niet zou leiden tot het overschrijden van grenswaarden voor bijvoorbeeld fijnstof en SO2, de door de nieuwe weg veroorzaakte uitstoot niet is toegestaan voor zover deze de bestaande milieusituatie verslechtert.

**Doordat het project in het NSL is opgenomen voldoet het (O)TB qua luchtkwaliteit aan art. 5.16 eerste lid, onder d, juncto tweede lid, onder d van de Wet milieubeheer. De Europese richtlijn geeft aan wanneer moet worden voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Nederland heeft**

**van de Europese Commissie ontheffing verkregen waardoor uiterlijk in juni 2011 respectievelijk januari 2015 aan de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide moet worden voldaan. In de aanloop naar deze 'deadline' bestaat geen regelgeving die eraan in de weg staat dat de luchtkwaliteit tijdelijk verslechtert.**

**Ter implementatie van Kaderrichtlijn 2008/50/EG is in afdeling 5.2 Wm het stand-still beginsel verlaten. Inspreker doelt op artikel 9 van de inmiddels vervallen Kaderrichtlijn luchtkwaliteit (96/62/EG). Nog los daarvan heeft het door inspreker genoemde artikel betrekking op agglomeraties waar reeds aan de grenswaarden wordt voldaan. Op basis van de vigerende Kaderrichtlijn luchtkwaliteit geldt het standstill-beginsel niet voor gebieden waar op dit moment niet aan de grenswaarden wordt voldaan.**

175-05

In de variant 'A4 met Vaart' is nauwelijks sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit omdat het een tunnelvariant behelst.

Niet alleen voor de uitstoot van NO<sub>2</sub>, maar ook voor de emissie van SO<sub>2</sub> en fijnstof (PM<sub>10</sub>) en (PM<sub>2,5</sub>) geldt dat de 'A4 met Vaart' vanuit milieuoogpunt en bescherming van de gezondheid aanzienlijke winst oplevert. Door de tunnelconstructie kan de betreffende uitstoot gedeeltelijk worden afgevangen en kan de uitstoot in elk geval worden gecontroleerd.

Het tunnelalternatief biedt de mogelijkheid CO<sub>2</sub>-emissies van het wegverkeer te beheersen over dit stuk tracé, van welke mogelijkheid straks vermoedelijk gebruik gemaakt zal moeten worden nu Nederland niet op koers ligt voor het realiseren van de klimaatdoelen. Ook dat aspect is volgens inspreker ten onrechte niet meegewogen in het (O)TB.

**Evenals de (O)TB variant heeft het ontwerp A4 met vaart tunnelmonden met een vergelijkbare problematiek, maar doordat bij de A4 met Vaart de tunnel langer is zullen de concentraties bij de tunnelmonden hoger zijn. De hoeveelheid emissies (vracht) afkomstig van de weg is in de situatie met of zonder tunnel gelijk. De verontreiniging komt wel op een andere plaats vrij.**

**Onduidelijk is wat inspreker bedoelt met gedeeltelijk afvangen en controle van de uitstoot. Indien er geen zuivering van de lucht plaatsvindt (zo deze al mogelijk is) blijft de vracht aan emissies bij de variant A4 met Vaart gelijk aan de (O)TB variant. De CO<sub>2</sub> emissies zullen op een andere plaats vrijkomen. Voor CO<sub>2</sub> gelden geen wettelijke grenswaarden. Om die reden is CO<sub>2</sub> niet onderzocht.**

175-06

Inspreker plaatst vraagtekens bij de constatering dat de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> niet worden overschreden. Uit het MER blijkt dat de grenswaarde maar net wordt gerespecteerd. Inspreker verwijst in dit verband ook naar de zienswijze van de Stichting Milieufederatie Zuid-Holland.

**Uit het MER volgt dat op de plaats waar moet worden getoetst, zoals bedoeld in artikel 5.19 Wm, de normen niet worden overschreden.**

175-07

In het (O)TB lijkt met het door de provincie Zuid-Holland aangewezen stiltegebied in de omgeving van de A4 geen rekening te zijn gehouden, althans dit aspect is volgens inspreker zeker onvoldoende bij de besluitvorming betrokken. De 'A4 met Vaart' is gunstiger voor het milieu want de geluidhinder wordt zo niet geheel, dan toch zoveel mogelijk beperkt, omdat van verkeerslawaai over het grootste gedeelte van het traject geen sprake zal zijn.

De nadelige gevolgen van geluidoverlast geldt voor de (O)TB-variant ook voor de omwonenden. Bij de 'A4 met Vaart' blijft bij ondertunneling de geluidoverlast achterwege.

**In het akoestisch rapport wordt aangetoond dat aan de afspraken in het IODS-convenant 2006 met de afspraken uit bestuurlijk overleg wordt voldaan. Er is geen geluidonderzoek voor de A4 met Vaart bekend.**

175-08

Inspreker plaatst vraagtekens bij de ten behoeve van het (O)TB uitgevoerde berekeningen en bij de conclusie dat voor wat betreft geluid aan de geldende grenswaarden uit de Wet geluidhinder zou worden voldaan. Hierbij verwijst inspreker naar de namens de Stichting Milieufederatie Zuid-Holland ingediende zienswijze. Relevant is dat de gehanteerde berekeningen uitgaan van het gebruik van een nieuw materiaal dat alleen in het laboratorium is getest. Er zijn geen praktijkgegevens bekend.

**Voor alle geluidsgevoelige bestemmingen is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn en heeft een afweging op basis van het doelmatigheidsafweging plaats gevonden. De resultaten hiervan zijn beschreven in het akoestisch rapport. De eventueel noodzakelijke gevelmaatregelen zullen voor opening van de weg worden uitgevoerd. Wat betreft het nieuwe materiaal waar inspreker naar verwijst wordt uitgegaan dat inspreker de absorberende bekleding van de verdiepte ligging bedoelt. De toepassing van dit materiaal wordt reeds voorzien in de verdiepte ligging in het tracé A4 Burgerveen - Leiden.**

175-09

De (O)TB-variant zorgt voor aanzienlijke, nachtelijke, lichtoverlast in een gebied waar op dit moment nog van nachtelijke duisternis kan worden gesproken. Inspreker vindt dat het (O)TB geen oplossing geeft en dat er geen sprake is van een zorgvuldig meewegen van dit aspect. Een enkele verwijzing naar een wettelijke bepaling is in dit verband onvoldoende nu er een alternatief voor handen is, de 'A4 met Vaart', dat 100%-oplossing geeft voor dit probleem.

**Uit de toelichting op het (O)TB (pag. 24-25) volgt dat gebruik zal worden gemaakt van verlichting die alleen op de weg gericht is en waarbij de masten niet zichtbaar zijn vanuit de omgeving. De verlichting wordt uitgevoerd conform het 'Handboek dynamische verlichting autosnelwegen' (Rijkswaterstaat 2006). De uitstraling van het licht wordt zoveel mogelijk beperkt door het gebruik van afschermdende armatuur (art. 10, lid 1 onder a (O)TB).**

175-10

Elke snelweg vormt een bron van verontreinigd water, de open bak bij de (O)TB-variant versterkt dit nadelige effect aldus inspreker. Bij de 'A4 met Vaart' is dit probleem niet alleen kleiner maar wordt bovendien een positieve bijdrage aan de watersituatie geleverd. Een robuust watersysteem wordt toegevoegd, inclusief een aanzienlijke extra zoetwater-buffer met 10 km natuurlijke oevers hetgeen de milieu- en natuurkwaliteit van het gebied verder zal verhogen. Aspecten waaraan volgens inspreker ten onrechte geen gewicht is toegekend bij de weging van de belangen die hier had behoren plaats te vinden.

Inspreker sluit zich aan bij de inhoud van de zienswijze van de Algemene Waterschapspartij Delfland, waarin de positieve wateraspecten van het alternatief nog verder worden uitgewerkt en toegelicht.

**Het (O)TB voldoet aan de watertoets van het Hoogheemraadschap van Delfland. De meerwaarde op sommige onderdelen van de 'A4 met Vaart' weegt niet op tegen de extra kosten en de vertraging in doorlooptijd.**

175-11

De Trajectnota MER en het (O)TB gaan ervan uit dat de aanleg van de A4 geen significante effecten zou hebben op Natura 2000-gebieden. In de Natuurtoets wordt dezelfde conclusie getrokken. Volgens inspreker is daarbij van een aantal onjuiste uitgangspunten uitgegaan.

- De aanleg van de weg zou geen, althans een verwaarloosbare, significante effect op het Natura 2000-gebied 'Meijendel & Berkheide' hebben. In dit gebied is echter sprake van een overschrijdingssituatie ten aanzien van de achtergrondniveaus van stikstof.
- Een depositie van stikstof tast voedselarme beschermde habitat in dit Natura 2000-gebied aan. Het gaat onder andere om H2130A 'grijze duinen (kalkrijk)' en H2130B 'grijze duinen (kalkarm)', die als prioritair in de zin van artikel 2 Nbw zijn aangemerkt en ook om habitat H2190A 'vochtige duinvalleien (open water)'.
- Ecologen hebben voor ieder habitat een kritische waarde vastgesteld, waarover internationaal in grote lijnen consensus bestaat. Voor H2130A is een kritische depositiewaarde 1240 mol/ha/jaar, voor H2130B 940 mol/ha/jaar en voor habitat H2190A 1000 mol/ha/jaar. Uit de Trajectnota blijkt dat voor deze drie habitat sprake is van een overschrijding op het achtergrondniveau van stikstof van de betreffende kritische depositiewaarden met hoeveelheden stikstof van gemiddeld tussen 500 en 650 mol/ha/jaar (zie tabel en figuur op pagina 35).
- De in de Natuurtoets gehanteerde cijfers zijn gebaseerd op berekeningen en niet op metingen. Van de nauwkeurigheid en de juistheid van die cijfers moet van een afwijking van 20% tussen het gebruikte model en de werkelijkheid worden uitgegaan.
- Bovendien blijkt uit cijfers van het Planbureau voor de Leefomgeving dat in Nederland de daling in het achtergrondniveau van stikstof vanaf het jaar 2004 stagneert. De gehanteerde berekeningsmodellen gaan ten onrechte uit van een doorlopende gemiddelde daling van het achtergrondniveau (zie pagina 36 van de Natuurtoets).
- Voor de twee meest gevoelige habitat H2130A en H2130B is, als instandhoudingdoelstelling een uitbreiding- en verbeteropgave geformuleerd. Volgens vaste jurisprudentie moet de vraag of een effect als

significant moet worden gekwalificeerd worden beantwoord door dat effect af te zetten tegen de voor beschermde habitat geldende instandhoudingdoelstelling. Feit is dat er sprake zal zijn van extra depositie op het Natura 2000-gebied ten gevolge van de (O)TB-variant. In de Natuurtoets is deze extra depositie op 1,4 mol/ha/jaar gesteld, wat bij het bestaan van een overschrijdingssituatie hoe dan ook al consequenties behoort te hebben.

- Overigens is het ook zo dat bij situaties (net) onder de kritische depositiewaarden sprake kan zijn van significante effecten en deze dus in elk geval niet per definitie kunnen worden uitgesloten. Uit het (O)TB blijkt niet dat daar rekening mee is gehouden.
- In elk geval is hier geen rekening gehouden met cumulatie met depositie van andere plannen en projecten en met de hiervoor genoemde afwijkingmarge van 20% bij het gebruik van berekeningsmodellen. Ook blijkt niet uit de Natuurtoets dat rekening is gehouden met het zogenaamde ammoniakgat, waardoor de stikstofdepositie over het algemeen te laag wordt geschat. Volgens inspreker zijn allerlei factoren buiten beschouwing gelaten die elk voor zich tot een negatievere beoordeling van dit aspect leiden.
- Ter nadere bepaling van de te hanteren beoordelingmethode verwijst inspreker naar een besprekingsverslag van een 'expertmeeting' over grenswaarden voor stikstof, belegd op 5 februari 2010 door Grontmij (bijlage).

**Uit de Natuurtoets (Bijlage F bij Toelichting (O)TB) volgt dat er in de situatie waarin de A4 DS is aangelegd een afname optreedt van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide ten opzichte van de huidige situatie. Een significant negatief als gevolg van de aanleg van de A4 DS kan daarom worden uitgesloten. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zal er door het project sprake zijn van een zeer geringe toename van de depositie op het gebied. Hoewel de kritische depositiewaarde reeds wordt overschreden, betekent de marginaal kleinere afname van de depositie door het project niet dat niet aan de geldende verbeterdoelstelling kan worden voldaan. Het profielendocument van het Ministerie van LNV biedt handvatten voor die conclusie. Al met al geldt dat er geen sprake zal zijn van een significant verslechterend effect en evenmin een wezenlijk effect optreedt op het bereiken van de instandhoudingsdoelen voor het gebied.**

**Nu een significant negatief effect kan worden uitgesloten, is het uitvoeren van een passende beoordeling niet aan de orde. Cumulatieve effecten behoeven daarmee evenmin te worden bepaald. Die komen ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 pas aan de orde wanneer een passende beoordeling wordt uitgevoerd.**

**Waar inspreker stelt dat ten onrechte is uitgegaan van een doorgaande daling van het achtergrondniveau van stikstof, en dat ten onrechte geen rekening is gehouden met een ammoniakgat, wordt opgemerkt dat bij de effectbepaling is uitgegaan van de meest actuele gegevens zoals die jaarlijks door het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) worden uitgegeven. De gehanteerde modellen passen voorts binnen de standaard**

**die door het PBL is vastgesteld en jaarlijks wordt ge-update. De ongemotiveerde stelling dat het model onjuiste of onvolledige uitkomsten geeft kan dan ook niet worden gevolgd.**

175-12

Zelfs als uitgegaan wordt van de volgens de Natuurtoets in aanmerking te nemen extra depositie is de conclusie dat, gelet op de bestaande overschrijdingssituatie, significante effecten van deze extra depositie op de beschermde duinnatuur H2130A, H2130B en H2190A niet kunnen worden uitgesloten. Ook aldus bezien geldt dat een passende beoordeling had moeten worden uitgevoerd en dat voor het te nemen Tracébesluit dat eveneens als projectbesluit geldt op grond van artikel 7.2, eerste lid, Wm een plan-m.e.r. had moeten worden gemaakt, waarvan deze passende beoordeling onderdeel had moeten uitmaken.

Inspreker vindt, gelet op de kwetsbaarheid van dit gebied voor het aspect stikstofdepositie, het ten onrechte dat de variant 'A4 met Vaart' niet bij de afweging is betrokken. Een tunnel maakt immers deze uitstoot tot een beheersbaar probleem. De natuurwetgeving voorziet nu juist voor dit doel in een – noodzakelijk – onderzoek naar alternatieven.

**Overkappen van de A4, zoals voorgesteld in de variant A4 met Vaart, heeft hetzelfde effect als de in het (O)TB beschreven A4 DS. De effecten doen zich immers op grote afstand van de A4 voor. Zij hebben niets te maken met het wel of niet overkappen van de A4 en zijn gerelateerd aan de verkeersintensiteiten op de Landscheidingsweg. Deze verkeersintensiteiten zullen op die weg niet veranderen als de A4 overkapt wordt zoals voorgesteld in de 'A4 met vaart'.**

**Bovendien geldt dat uit de Natuurtoets (Bijlage F) blijkt dat er geen toename is van de stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie (2010). Daarom kan geconcludeerd worden dat er geen negatief effect op zal treden op de kwalificerende waarden van het Natura 2000-gebied. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling treedt door het project een zeer geringe toename van de depositie op. Voor de verbeterdoelstelling geldt dat ook in het geval van overschrijding van de kritische depositiewaarde herstel en uitbreiding van natuur mogelijk is en dat de marginaal kleinere afname van stikstofdepositie door het project hiervoor geen belemmering zal zijn. Het profielendocument van LNV geeft de handvatten voor die beoordeling. Al met al kan worden geconcludeerd dat er geen sprake zal zijn van een significant verslechterend effect op de kwalificerende waarden van het Natura 2000-gebied. Anders dan inspreker stelt is het opstellen van een passende beoordeling dan ook niet aan de orde.**

175-13

Inspreker stelt dat significante effecten ten gevolge van het (O)TB niet kunnen worden uitgesloten. Omdat die significante effecten zich mogelijk voor zullen doen op als prioritair aangemerkte habitat gelden de verplichtingen voortvloeiend uit artikel 19g, derde lid, Nbw. Als niet kan worden aangetoond dat het project de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of het milieu dient, kan daarvoor slechts toestemming worden verleend indien en nadat door de Europese Commissie een positief advies is gegeven "om andere dwingende redenen van groot openbaar belang" aldus inspreker.

Volgens inspreker is er geen sprake van een dergelijk belang met een autosnelweg en zeker niet met de gekozen variant. De minister beschikt niet over een positief advies van de Commissie en derhalve kan geen natuurbeschermingswetvergunning worden verleend. Daardoor is het project niet uitvoerbaar. Inspreker verwijst naar en citeert de uitspraak AbRS 29 augustus 2007, zaaknummer 200603425/1, no. 2.8.1. Inspreker trekt de conclusie uit de jurisprudentie dat de Natuurbeschermingswet 1998 het nemen van het Tracébesluit in de weg zal staan. Inspreker voegt hier nog aan toe dat krachtens artikel 19g, derde lid, Nbw een positief advies door de Commissie alleen kan worden verleend "bij ontstentenis van alternatieven", wat betekent dat eerst moet worden onderzocht of er alternatieven zijn die de betreffende significante effecten niet dan wel minder veroorzaken. Ook in dit licht blijft het onbegrijpelijk dat het alternatief 'A4 met Vaart' niet bij de besluitvorming is betrokken. Ongetwijfeld zal de Europese Commissie, gevraagd om een positief advies, dit alternatief wel bij zijn beoordelingen betrekken.

**De door inspreker bedoelde ADC-toets (d.w.z. alternatief, dwingende reden van openbaar belang en compensatie) is niet aan de orde nu significante effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten. Een Natuurbeschermingswetvergunning is evenmin aan de orde.**

175-14

Volgens de Natuurtoets valt een deel van het plangebied binnen de provinciale EHS en ligt tegen of loopt door een deel van de Eendenkooi Schipluiden. Het "nee, tenzij"-regime geldt bij aantasting van de EHS. Ontwikkelingen die significante gevolgen hebben voor de EHS zijn alleen toegestaan als die ontwikkelingen een groot openbaar belang dienen en er geen alternatieve oplossingen zijn. In dit verband is het voorstel van 'A4 met Vaart' van belang. De aantasting is minimaal, omdat de snelweg ondertunneld wordt en in het landschap niet zichtbaar zal zijn. De vaart draagt zowel aan het landschapsschoon als aan de natuurontwikkeling bij. Volgens inspreker voldoet het (O)TB niet aan het nee, tenzij regime nu in de toetsing niet ingegaan is op het alternatief 'A4 met Vaart'. Voor de aantasting van de EHS mag via het te verlenen Tracébesluit dan ook geen toestemming worden verleend aldus inspreker.

**Het tracé raakt inderdaad aan de Eendenkooi Schipluiden. Hier treedt 1,75 hectare ruimtebeslag op. Het betreft hier overigens ruimtebeslag op nog niet gerealiseerde EHS. De eendenkooi zelf valt niet binnen het ruimtebeslag van de A4. Wat betreft de zienswijze van de inspreker dat er geen 'nee, tenzij' afweging heeft plaatsgevonden is het standpunt van het bevoegd gezag dat er sprake is van een groot openbaar belang. Overeenkomstig het standpunt van de minister van 3 september 2009 is het noodzakelijk de robuustheid van de weginfrastructuur tussen Den Haag en Rotterdam te verstevigen. Parallelliteit in het wegensysteem draagt hier aan bij. Door de aanleg van de A4 zijn er 2 verbindingen tussen de regio's Rotterdam en Den Haag. Alleen investeren in de A13 draagt niet bij aan de parallelliteit in het wegensysteem. Tevens draagt de A4 in grotere mate dan de A13 bij aan het afwikkelen van het verkeer over het HWN, met de A4 wordt in grote mate voldaan aan het onttrekken van het verkeer aan het OWN. Tot slot levert de A4 een grotere bijdrage aan de economie en zal het meer dan de A13 een belangrijke verbinding vormen voor het**

**vrachtverkeer. Hiermee is naar mening van het bevoegd gezag de 'nee, tenzij'-afweging voldoende gemotiveerd.**

175-15

Inspreker acht de in het (O)TB voorgestelde compensatie niet conform vastgesteld beleid (zie 'Spelregels beleidskader voor compensatiebeginsel, gezamenlijke uitwerking van rijk en provincies', Ministeries van LNV en VROM en de provincies, augustus 2007). In dat beleidskader geldt als uitgangspunt dat het te ontwikkelen plan niet mag leiden tot netto verlies aan wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied in termen van areaal, kwaliteit en samenhang. Aan deze primaire voorwaarde wordt hier niet voldaan nu 30 hectare weidevogelgebied verloren gaat en gecompenseerd wordt met zo'n 18 hectare. Ook lijkt onvoldoende getoetst te zijn aan de beschermingsdoelstelling die hier geldt. Het is niet duidelijk of een verplichte opslag moet gelden in verband met de ontwikkelingsduur van het compensatiegebied. Verder is niet voldaan aan de voorwaarde dat fysieke compensatie plaats moet vinden aansluitend of nabij het aangetaste gebied. Verder lijkt het erop dat bij het berekenen van de omvang van het te compenseren gebied is uitgegaan van de netto oppervlakte van de snelweg. Inspreker vindt dit een onjuist uitgangspunt omdat de versturende werking van "de bak" zich over een grotere oppervlakte zal doen gevoelen. Die grotere oppervlakte moet berekend en gecompenseerd worden.

**De ecologische hoofdstructuur (EHS) is op nationaal niveau ingezet en wordt op provinciaal niveau uitgevoerd. In de "Spelregels beleidskader voor compensatiebeginsel, gezamenlijke uitwerking van rijk en provincies", ministerie LNV, VROM en de provincies uit 2007, wordt paragraaf 3.3.5.3. van de Nota Ruimte uitgewerkt. In het compensatieplan A4 DS wordt op pagina 6, onder 2.3 "Ecologische Hoofdstructuur" aan deze beginselen gerefereerd.**

**De compensatietaakstelling heeft betrekking op 1,75 ha. toekomstige EHS. Het gebied is nog niet ingericht als natuurgebied, hierdoor hoeft geen compensatietoeslag op de 1,75 ha. te worden berekend. Omdat deze aangetaste (toekomstige) EHS de aanduiding "Natuurgebied" heeft gekregen, zullen de compensatiegebieden dezelfde aanduiding krijgen en ook op een dergelijke manier worden ingericht. De compensatie zal plaatsvinden direct langs het tracé van de A4 DS.**

**Weidevogelgebieden worden op provinciaal niveau aangewezen. De bescherming ervan is een provinciale aangelegenheid. Er gaat 30 ha. weidevogelgebied verloren. Ter compensatie wordt landbouwgrond omgevormd tot reservaatgebied.**

**In reservaatgebieden zijn de omstandigheden zodanig, dat de dichtheid van de grutto 2 maal zo hoog (27,5 broedparen per 100 ha) is als op landbouwgrond. Om die reden kan worden volstaan met het inrichten van 15 ha. reservaatgebied ter compensatie van de aantasting.**

**Voordat de inrichting tot weidevogelgebied tot stand komt, moet aan strenge randvoorwaarden worden voldaan. Een voorwaarde is bijvoorbeeld dat vooraf moet worden bedacht welke doelsoorten weidevogels geacht worden binnen het gebied aangetrokken te worden. Deze vorm van compensatie heeft de instemming van het provinciale bevoegd gezag.**

**Het is gebruikelijk om het aantal hectares, waarvoor compensatie geboden moet worden, vast te stellen volgens de door inspreker genoemde "netto oppervlakte" dus zonder de externe werking mee te nemen.**

**Het fysieke ruimtebeslag is berekend op basis van het gehele dwarsprofiel van de A4 DS. Tijdelijke bouwterreinen zijn zoveel mogelijk buiten de PEHS geprojecteerd.**

**Wat betreft de externe werking bestaat er geen verplichting deze mee te berekenen in de compensatieopgave. Bijzonder aan dit project is dat er bestuurlijke afspraken zijn gemaakt inzake de maximaal toelaatbare geluidsbelasting in het stiltegebied. Met de akoestische maatregelen wordt hiermee rekening gehouden.**

175-16

In het (O)TB wordt een verbindingzone tussen Vlietlanden en Ackerdijkse plassen gecreëerd. Deze verbindingzone wordt doorsneden door het tracé van de autosnelweg. Inspreker vindt het onbegrijpelijk waarom niet naar het alternatief 'A4 met Vaart' is gekeken waarbij de ecologische verbindingzone kan worden gerealiseerd en - indien voorzien van uittreedbare oevers - als één groot 'ecoduct' zal functioneren.

**Er is wel degelijk naar het alternatief A4 met Vaart gekeken, zoals blijkt uit het antwoord hierboven onder 175-01, waar is ingegaan op het door inspreker aangevoerde over de A4 met Vaart. Alles overziende, inclusief de ecologische verbindingzone, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten de zogenaamde vaartvariant niet alsnog toe te voegen aan de varianten uit de lopende MER-procedure.**

175-17

Met dit (O)TB zal volgens inspreker belangrijk gebied voor weide- en bosvogels zoals gans, smient, kievit, tureluur en grutto verloren gaan. Voor de grutto verdwijnt 30 ha broedgebied. Volgens de Natuurtoets moet 30 hectare worden gecompenseerd omdat mitigatie niet mogelijk is. Inspreker vraagt of het broedgebied van de grutto en het broed- en leefgebied van de overige vogels zonder daarvoor verleende ontheffing op grond van de Flora- en faunawet mag worden verstoord, dan wel schade aan deze soorten mag worden toegebracht. Ook op dit punt had een uitvoerbaarheidstoets moeten worden uitgevoerd en is het van belang te onderzoeken of er alternatieven zijn die schade voorkomen, dan wel aanzienlijk beperken. Op voorhand is dan al duidelijk dat het alternatief 'A4 met Vaart' geen, dan wel aanzienlijk beperktere effecten op beschermde vogelsoorten zal hebben.

**In de Natuurtoets is onderzoek verricht naar de effecten van de A4 DS op aanwezige beschermde planten en dieren. Hierbij is gekeken op welke wijze mitigatie van effecten plaats kan vinden. Deze maatregelen zijn terug terug te vinden in artikel 7 van de besluittekst. Na mitigatie bestaan er geen resteffecten meer waarvoor compensatie verplicht zou zijn. Er vinden geen overtredingen plaats van de verbodsbepalingen. Wel wordt weidevogelgebied aangetast en deze wordt ook gecompenseerd. Deze compensatie komt echter niet voort uit de Flora en faunawet, maar vindt zijn oorsprong in het provinciaal beleid ten aanzien van de compensatie van weidevogelgebied.**

175-18

Volgens de Natuurtoets is (pg. 16) het plangebied geschikt voor verschillende beschermde zoogdieren, zoals aardmuisegel, bunzing, hermelijn, huisspitsmuis, veldmuis, woelrat, gewone bosspitsmuis, wezel, rosse woelmuis, bosmuis en ree. Onduidelijk is in welke mate deze soorten door de aanleg(werkzaamheden) zullen worden verstoord, dan wel schade zullen ondervinden. Uit de Natuurtoets blijkt dat verschillende strikt beschermde vleermuizen in het gebied voorkomen (bijlage IV van de Habitatrichtlijn), echter het is onduidelijk of deze vleermuizen ook in het gebied paren en hun kraamkamer hebben. Volgens inspreker lijkt het erop dat het ecologisch onderzoek tot nu toe onvoldoende is om te kunnen bepalen of voor het aanleggen en gebruiken van de snelweg de benodigde vergunningen en ontheffingen op grond van de Flora- en faunawet verleend kunnen worden. Uit de Natuurtoets (bijlage IV) blijkt ook dat van een aantal soorten is vastgesteld dat deze binnen de invloedssfeer van het project foerageren. Daarbij wordt gesteld dat deze soorten zich in het gebied niet voortplanten en daar geen vaste rust- of verblijfplaatsen hebben. Inspreker vindt het echter in het geheel niet duidelijk waarop deze aannames zijn gebaseerd, terwijl het hier om soorten met het sterkste beschermingsniveau gaat. De toepassing van de Flora- en faunawet zal uitvoering van het (O)TB vermoedelijk niet mogelijk maken.

**De Natuurtoets vermeldt mbt zoogdieren het volgende: "Er komen geen zwaar beschermde of zeldzame grondgebonden zoogdieren voor in of in de omgeving van het plangebied. Effecten op zwaar beschermde of zeldzame zoogdieren zijn daarom uitgesloten". De Natuurtoets vermeldt specifiek met betrekking tot vleermuizen dat er wel degelijk gekeken is naar paarplaatsen. Baltsende vleermuizen duiden op aanwezigheid van paarverblijven. Voor de baltsend aangetroffen soorten (gewone dwergvleermuizen en ruige dwergvleermuizen) is dan ook gekeken naar paarverblijven. Deze paarverblijven zelf zijn niet aangetroffen (de gewone dwergvleermuis heeft paarplaatsen in gebouwen en de ruige dwergvleermuis in bomen). Evenmin zijn kraamverblijven van vleermuizen gevonden in het plangebied.**

**De conclusies uit de Natuurtoets over de verstoring van of schade aan zoogdieren zijn gebaseerd op een veldbezoek van 13 maart 2009. De algemene zorgplicht geldt voor alle flora en fauna. In de Natuurtoets wordt echter alleen gekeken naar soorten waarvoor een beschermingsregime geldt. In het plangebied ontbreekt een geschikte biotoop voor de betreffende grondgebonden zoogdieren. Ook waarnemingen van andere beschermde soorten ontbreken.**

**De conclusies uit de Natuurtoets over de vleermuizen zijn gebaseerd op onderzoek Adviesbureau Mertens B.V. van september 2008 (Veldonderzoek beschermde planten- en diersoorten A4 Midden-Delfland) en op aanvullend onderzoek naar boomholtes op 1 december 2009.**

175-19

In de Nota van antwoord van januari 2010 is als reden opgenomen waarom de 'A4 met Vaart' niet is meegenomen in het m.e.r. dat de variant "een betrekkelijk geringe meerwaarde" zou hebben, omdat slechts een deel van Midden-Delfland ondertunneld zou worden.

De overweging is gebaseerd op een foutieve lezing van het project, want er is van uitgegaan dat het alternatief in een tunnel van 2,7 km voorziet. Omdat het (O)TB uitgaat van een landtunnel van 2 km, zou het alternatief dus maar 700 meter toevoegen in vergelijking met het (O)TB. Het alternatief gaat echter uit van een tunnel van 4,8 à 5,2 km (de variabele wordt bepaald door de precieze locatie van de aansluiting op andere wegen) plus een landtunnel van 1 km. De "betrekkelijk geringe meerwaarde" is dan ook volledig gebaseerd op drijfzand en kan niet als een serieuze beoordeling, laat staan verwerping, van het alternatief worden aanvaard aldus inspreker. Daarbij komt dat de kortere landtunnel die in het alternatief benodigd is op een ander vlak ook weer een positief effect heeft: de zich aan het Schiedamse uiteinde van het traject bevindende trambaan (Brederoweg) hoeft in het alternatief niet verhoogd te worden aangelegd en blijft dus op het maaiveld. In het (O)TB gaat de tram over de landtunnel heen, naar ca 7m hoogte, met alle nadelen van dien.

**De vergelijking van de A4 met de 'A4 met Vaart', waarop in de Nota van Antwoord TN/MER wordt bedoeld, is gebaseerd op de versie van de 'A4 met Vaart' van de gemeente Schiedam (november 2009). In tegenstelling tot wat inspreker beweert, is er vergeleken met de door Schiedam gehanteerde lengte van de tunnel. De passage inzake 'betrekkelijke meerwaarde slaat op de mate waarin aan de condities uit het IODS-convenant 2006 wordt voldaan. De 'A4 met Vaart' wijkt op belangrijke aspecten af van dit convenant, onder meer de hoogte van de weg/vaart als geheel en de hoogte van de kruisende infrastructuur.**

175-20

In de Nota van antwoord van januari 2010 is als reden opgenomen waarom de 'A4 met Vaart' niet is meegenomen in het m.e.r. dat er forse meerkosten zijn die zouden liggen tussen € 150 tot 500 miljoen. De stelling over "forse meerkosten" is volgens inspreker op drijfzand gefundeerd. De in opdracht van de gemeente Schiedam door Royal Haskoning verrichte studie 'Tunnel A4 met Vaart' van 20 oktober 2009 laat zien dat de Second Opinion van Rijkswaterstaat op grond van onjuiste uitgangspunten tot stand is gebracht en er op wijst dat de kosten van het alternatief beperkt zullen blijven tot een bedrag van tussen de € 65 en € 180 miljoen (bijlage: studie van Royal Haskoning, met aanbiedingsbrief). Aanvankelijk was door Rijkswaterstaat in een Quick Scan van november 2008 gesteld dat de meerkosten voor de A4 met Vaart € 500 miljoen zouden bedragen. Maar in dat zelfde rapport staat dat volgens prof. ir. A.Q.C. van der Horst (TU-Delft, BAM infraconsult) de Vaartvariant ongeveer binnen het taakstellende budget kan worden gerealiseerd (zie pg. 6). Met die vaststelling is in het geheel niets gedaan. Vervolgens zijn in opdracht van diverse partijen nog nadere berekeningen uitgevoerd die tot wisselende uitkomsten hebben geleid. Rijkswaterstaat heeft inmiddels geconcludeerd dat de meerkosten van het Vaart-alternatief € 80 à 250 miljoen zouden bedragen (bijlage). Bij deze laatste berekening merkt inspreker op dat die ten onrechte uitgaat van een (O)TB met "vliesconstructie", wat de (O)TB variant weer € 150 miljoen goedkoper zou maken. Inmiddels staat vast dat de "vliesconstructie" toch niet zal worden gehanteerd, zodat het Vaart-alternatief dus € 70 miljoen goedkoper, althans niet meer dan € 100 miljoen duurder uitpakt. Kortom, van "forse meerkosten" is gewoon geen sprake aldus inspreker. Bij de gestelde "forse meerkosten" merkt inspreker nog op dat de minister in het geheel geen waarde/kostenpost heeft toegekend aan de blijvende en voortdurende

besparing die de 'A4 met Vaart' oplevert door het duurzaam achterwege blijven van schade aan de kwaliteit van het leefmilieu en de betrokken natuurwaarden. Zou dat wel zijn gebeurd, dan valt 'A4 met Vaart' zeer aanzienlijk gunstiger uit dan het (O)TB en de in het MER besproken alternatieven. Inspreker vindt het niet terecht dat met de waarde hiervan geheel geen rekening is gehouden.

**Het budget voor de A4 DS bedraagt € 641 mln. Op dat budget vormen de door inspreker genoemde meerkosten van € 65-180 mln een forse overschrijding die niet gerechtvaardigd worden door de meerwaarde die deze variant biedt, te meer nu de aansluiting op het Kethelplein en de Kruithuisweg hetzelfde blijft als de variant die in het (O)TB is opgenomen. Inspreker gaat ten onrechte uit van de vooronderstelling dat bij de aanleg van de A4 DS geen vliesconstructie zal worden gehanteerd. De door Royal Haskoning opgestelde financiële onderbouwing, behorend bij het door inspreker genoemde rapport "Tunnel A4 met Vaart", constateert dat de variant A4 met Vaart €240 miljoen duurder is dan de (O)TB-variant.**

175-21

In de Nota van antwoord van januari 2010 is als reden opgenomen waarom de 'A4 met Vaart' niet is meegenomen in het m.e.r. dat het project zou met 12 tot 20 maanden worden vertraagd. Het vermeend tijdverlies kent inspreker al helemaal geen betekenis toe. Over dit stukje A4 is al decennia lang door de politiek gedebatteerd, waarbij het wel merkwaardig is dat het geen alternatief heeft opgeleverd dat nu vanuit de omgeving zelf is ontwikkeld. Belangrijker dan de in het verleden aan dit project bestede tijd, is dat dit soort snelwegen in de regel voor zeer geruime tijd - 40 jaar is kort eerder 100 jaar of langer - worden aangelegd. Een verlenging van de voorbereidingstijd met 20 maanden is te verwaarlozen. Overigens is het maar de vraag of die 20 maanden echt nodig zullen blijken te zijn, gelet op het zeer aanzienlijk draagvlak voor het alternatief. Overigens is al onnodig tijd verloren gegaan door het alternatief op ontoereikende gronden terzijde te schuiven. Inspreker wijst erop dat nog meer risico van verdere vertraging wordt genomen als de bestuursrechter uiteindelijk oordeelt dat het Tracébesluit tekortschiet, omdat ten onrechte aan het alternatief niet de aandacht is gegeven die het rechtens toekomt.

**Inspreker merkt terecht op dat de besluitvorming over dit project al geruime tijd duurt. De verkeersproblemen zijn in die tijdsspanne zodanig groter geworden dat er sprake is van een acuut probleem dat om een snelle oplossing vraagt. Een verschuiving van 20 maanden in tijd is voor het Bevoegd Gezag niet acceptabel.**

175-22

In het convenant dat in verband met het te ontwikkelen tracé is gesloten, werd uitgegaan van twee maal twee rijstroken, waarbij nog voor een extra rijstrook (Schiedam richting Delft) een reservering werd afgesproken. Het (O)TB gaat van twee maal vier rijstroken uit. Uit de toelichting valt niet terug te vinden of het onderzoek naar de milieueffecten, de geluidhinder en naar de effecten op de natuur, etc. is gegrond op de convenantomvang van het tracé dan wel op de (O)TB omvang daarvan. Inspreker vindt dat dit verschil in elk geval relevant is voor alle parameters

die hier onderzocht dienen te worden en ook voor de omvang van de natuurcompensatie.

**In het MER en in het IODS-convenant 2006 werd nog uitgegaan van 2x2 rijstroken met een ruimtelijke reservering voor een 3e rijstrook. In afwijking van het MER maakt het (O)TB reeds een derde rijstrook mogelijk in noordelijke richting (richting Delft). Alle aan het (O)TB ten grondslag liggende rapportages zijn hierop aangepast. Ook is een melding gedaan aan de minister van VROM omdat vanwege de wijziging het tracé niet langer correct in het NSL was opgenomen. Inmiddels is het NSL hierop aangepast.**

**175-23**

Op basis van alle argumenten van inspreker, trekt inspreker de conclusie dat het (O)TB dient te worden herzien op basis van een nieuw uit te voeren MER, waarin de tot nu toe ontbrekende gegevens worden vergaard en geanalyseerd en waarbij het alternatief 'A4 met Vaart' integraal en op integere en volwaardige wijze wordt afgewogen tegen de overige alternatieven.

Gelet op het beschikbare materiaal en gelet op het aanwezige draagvlak zou de minister er beter aan doen onmiddellijk tot verdere uitwerking van het alternatief over te gaan. Immers, het komt bij dit soort grote ruimtelijke planontwikkeling niet vaak voor dat een win-win situatie binnen handbereik ligt. Het zou bepaald niet van een goede ruimtelijke ordening getuigen als deze win-win situatie ongebruikt passeert en willens en wetens het risico zou worden genomen dat de tot nu toe gekozen benadering van het alternatief 'A4 met Vaart' straks tot een aanzienlijke kink in de ministeriële kabel leidt.

**Dit bezwaar is een samenvatting van de andere bezwaren, waar het bevoegd gezag al antwoord op heeft gegeven. Het bevoegd gezag verwijst naar zijn reactie op de voorgaande bezwaren van inspreker. Alles overziende heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in redelijkheid kunnen beslissen om de zogenaamde vaartvariant niet alsnog toe te voegen aan de varianten uit de lopende MER-procedure. Voor herziening van het (O)TB op basis een nieuw uit te voeren MER is geen reden.**

~

176-01

Inspreker vindt dat de aanleg van de A4 Delft-Schiedam veel nadelen kent: geen afslagen bij Schiedam-Noord, veel onduidelijkheid over de verkeersherrie, te weinig aandacht voor de luchtkwaliteit. De plannen voldoen volgens inspreker niet aan de eisen die zijn vastgelegd in het IODS (niet zien, niet ruiken, niets horen). Er zal veel herrie, stank en lelijkheid komen, waar met name de bewoners van Schiedam en Vlaardingen veel last van krijgen.

Inspreker vindt dat de tunnel veel te veel open wordt. Grote gezondheidsrisico's. Geluidsschermen, zo hoog als betonnen muren. Een tweede Overschie dreigt hier duidelijk!

**De A4 DS wordt zo goed mogelijk ingepast in het open landschap van Midden-Delfland. In de tracéwetprocedure zijn de beschikbare alternatieven in de startnotitie en de twee stappen uit de TN/MER onderzocht. Op basis van het MER heeft het bevoegd gezag gekozen voor**