

Tracébesluit A4 Midden-Delfland eerste test voor Crisiswet

PRINT

donderdag 01 april 2010

door Simon van Zuilen

Midden-Delfland - In tegenstelling tot de gemeenten Delft, Schiedam en Vlaardingen, heeft de gemeente Midden-Delfland zich nimmer uitgesproken over de aanleg van de A4 met vaart variant. Als meest bij het gebied betrokken gemeente, de ontbrekende zeven kilometer van de A4 loopt voor het grootste deel door het grondgebied van Midden-Delfland, heeft de gemeente zich niet hard gemaakt voor de A4 met vaart variant. Waarbij de A4 geheel in een tunnel is weggewerkt en daarboven een vaart wordt aangelegd. Een vaart met mogelijkheden voor watersport én voor waterberging, zoals de aanleg van waterbergingen tegenwoordig overal noodzakelijk is. Het idee voor de A4 met vaart is van de Maaslandse architect Ton Poot. Qua tijdsduur en het financiële aspect hoeft de aanleg niet langer te duren en ook niet duurder te zijn dan de IODS-variant.

In de coalitiebesprekingen voor een nieuw college voor Midden-Delfland, heeft formateur Kees van der Vaart de vijf partijen in de gemeenteraad gevraagd om nog eens hun standpunt over de A4 aan te geven. We laten de reacties hier volgen, met als opmerkelijke uitkomst dat de A4 met vaart bij alle fracties heel goed scoort.

Reacties

CDA: Het IODS-convenant is het uitgangspunt bij de aanleg van de verlengde A4. Het CDA wil vertragingen voorkomen gezien het risico op landelijke bezuinigingen. De A4 met vaart is een prachtige variant waar het CDA strategisch op wil inzetten. Het belang van Midden-delfland is dat de verlenging van de A4 het sluipverkeer deels zal terugdringen.

OGP: Het besluit om de verlengde A4 aan te leggen is genomen. De OGP wil vasthouden aan het IODS-convenant. De variant met vaart is de ideale oplossing om aan dit convenant te voldoen. De gemeente moet niet wachten tot het rijk een besluit neemt, maar een actieve rol spelen om de A4 met vaart te ondersteunen, in samenwerking met omliggende gemeenten.

VVD: De betrokken partijen dragen zorg voor de ontwikkeling van de A4 binnen de gemaakte afspraken. De VVD ondersteunt de A4 met



Zie: www.A4metvaart.nl

vaart, indien het binnen de geplande tijd meegenomen kan worden.

Mijn Partij: Geen tegenstander van verlenging van de A4, maar het is overbodig aangezien dit het sluipverkeer niet zal terugdringen. De gemeente heeft baat bij een derde oeververbinding bij Rotterdam, maar niet de Blankenburgtunnel. Het project valt buiten de verantwoordelijkheid van de gemeente. De A4 met vaart is het onderzoeken waard, gezien de bescherming van het landelijk gebied.

PvdA: De IODS-variant is uitgangspunt, die is door de gemeente ondertekend. Wanneer het rijk aantoont dat de A4 met vaart een haalbare optie is in tijd en geld, dan wordt dit ondersteund door de PvdA. De verantwoording voor dit project ligt bij het rijk.

Zorgen

De uit de politiek opstappende minister Eurlings verkondigde afgelopen week met trots de ondertekening van het ontwerp-tracébesluit A4 Midden-Delfland. Betrokken gemeenten als Delft, Vlaardingen en Schiedam maken zich ondertussen zorgen over de aanleg. Het ontwerp-tracébesluit A4 Delft-Schiedam nligt van 31 maart tot en met 11 mei 2010 ter inzage. Het ontwerp doorloopt een zienswijzeprocedure overeenkomstig de Tracéwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kunnen er in deze periode zienswijzen worden ingediend.

Er vinden tijdens de zienswijzeprocedure vier informatiebijeenkomsten plaats.

Medewerkers van rijkswaterstaat zijn aanwezig om vragen te beantwoorden. Ook vindt een presentatie plaats over de plannen. De bijeenkomsten vinden plaats op: 8 april in kerk de Nazarener aan de Zwanensingel 1 te Vlaardingen; op 12 april in de christelijke basisschool Kethel aan de Lindeijerstraat 14 te Schiedam; op 19 april bij Rijkswaterstaat aan de Derde Wereldreef 1-3 te Delft en op 22 april in zalencentrum De Hoornbloem te Den Hoorn. Het programma van de bijeenkomsten luidt als volgt: 18.30-21.30 uur informatiemarkt met deskundigen van rijkswaterstaat; 19.00-20.00 uur presentatie met gelegenheid tot vragen; 20.30-21.30 uur formele hoorzitting.

Kunstwerken

Het Ontwerp-Tracébesluit bevat ondermeer de volgende onderwerpen:

- a. de aanleg van de A4 tussen de aansluiting van de N470 en het Kethelplein met achtereenvolgens een halfverdiepte ligging, een verdiepte ligging en een landtunnel;
- b. nde aanleg van een aantal kunstwerken om de nieuwe weg aan te sluiten op de bestaande A4 aan de noordzijde (N470) en de zuidzijde (Kethelplein), alsmede op de A20 oost, de A20 West en de toe/afrit Schiedam-Noord;
- c. nde aanleg van een aantal kunstwerken bovenlangs de A4, namelijk een brug in de Zuidkade, een brug in de Oostveenseweg, een aqua/ecoduct ter hoogte van de Z weth, een brug in de Woudweg en een kruising voor de Tramplus, langzaam verkeer en hulpdiensten tussen de Brederoweg (Schiedam) en de Europaboulevard (Vlaardingen);
- d. ndiverse geluidsbeschermende maatregelen langs de A4 en de vaststelling van Hogere Grenswaarden voor geluidsbelasting.

Pijnpunten

Het nieuwe stuk A4 wordt verdiept aangelegd, krijgt een landtunnel van twee kilometer en een ecoduct. Met de aanleg is een bedrag gemoeid van 880 miljoen euro. Het is nog maar de vraag dat de weg niet meer te zien, te horen of te ruiken is, de Hogere Grenswaarden voor geluidsbelasting zijn niet zomaar vastgesteld. „Het is één van de duurste en best ingepaste stukken snelweg in Nederland,“ zegt Eurlings. Delft, Schiedam en Vlaardingen zijn daar echter niet gerust op. „Ik moet het getekende besluit nog lezen,“ zegt Maarten Groene, wethouder van Schiedam. „Maar we hebben een groot aantal pijnpunten. Die staan waarschijnlijk nog overeind.“ Groene beklagde zich eerder over de bestuurlijke doorzetting. „Minister Eurlings wijkt af van het eerder opgestelde convenant door de tunnel in het dichtstbevolkte deel van Schiedam 300 meter in te korten,“ weet Groene. „Dat is goedkoper, maar een open tunnelbak is ook slecht voor de volksgezondheid, het zorgt voor geluidsoverlast en verhindert ook nog dubbel grondgebruik. Dat is met een tunnel wel mogelijk.“

Door de Crisis- en herstelwet kan de besluitvorming sneller. De omliggende gemeenten kunnen daardoor niet meer in beroep tegen het tracébesluit. Groene: „We kunnen alleen nu bij het ontwerp tracébesluit zienswijzen indienen. De komende weken hebben we gesprekken met minister Eurlings. Hij heeft toegezegd goed naar onze zorgpunten te kijken. Als we zienswijzen indienen, dan is dat waarschijnlijk in april of mei.“ Eurlings hoopt nog zelf in het najaar de plannen definitief te maken. De verkiezingen zijn dan al geweest, dus is ook bekend wie de opvolger van Eurlings wordt. Eurlings verwacht dat begin 2011 de eerste schop de grond in kan.

[Sluit venster](#)