

WAAROM HET STANDPUNT VAN MINISTER EURLINGS NIET CONFORM HET IODS-CONVENANT IS

In zijn Standpunt heeft minister Eurlings, tezamen met minister Cramer van VROM, de keuze gemaakt voor het alternatief A4 Delft-Schiedam, variant 1B.

In het IODS-convenant van 23 juni 2006 staan 7 condities voor de inpassing van de A4 Delft-Schiedam (art. 4). De variant 1B is met 3 condities hiervan in strijd:

- een volledige aansluiting op het Kethelplein
- een gesloten inpassing over 2.0 kilometer op maaiveld in het stedelijk gebied
- de geluid- en zichtgarantie in Midden-Delfland.

1. 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 bij het Kethelplein van Schiedam naar de A20-west (richting Vlaardingen/Maassluis) en omgekeerd. 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 keuze¹ gold alleen de aansluiting Schiedam-Noord – A20-west, maar zeker niet de aansluiting A20-west - Schiedam. Over het laatste is wel gesproken, maar eerst zou nader onderzoek gedaan worden naar 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 opheffen van deze aansluiting vooral ook ingrijpende consequenties voor de bereikbaarheid resp. de gegarandeerde bereikbaarheidstijden 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 IODS-Convenant dient, hebben Vlaardingen en Schiedam niet voor niets 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".

Aan dit voorbehoud wordt gerefereerd in Overweging pt 6 van het Convenant (blz. 4).

2. 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

Bij variant 1B is **geen** sprake van een gesloten inpassing voor de zuidelijke tunnelmond van de oostbuis (Schiedamkant) vanaf de Laan van Bol'Es.

Dit heeft te maken met de bestaande wet- en regelgeving dat het niet is toegestaan om binnen 10 rijseconden van een tunnelmond het aantal rijstroken te vergroten of te verkleinen. Het *kán* wel, een volledig gesloten inpassing vanaf de Laan van Bol'Es conform het IODS-convenant. In variant 1A is dit wel mogelijk. In die variant wordt de huidige oprit vanuit Schiedam-Noord op de A20 een stuk verlegd (omgeklapt) waardoor het moment van de aansluiting verder van de tunnel weg ligt en kan worden voldaan aan de 10-secondenregel. De consequentie hiervan is dat een saunacomplex moet worden verplaatst². Om deze, zuiver financiële reden is voor de variant 1B gekozen waardoor de tunnelmond ± 330 meter (tot maximaal 450 meter) naar het noorden wordt verschoven en een open tunnelbak van die lengte ontstaat.

Rijkswaterstaat motiveert deze keuze als volgt: "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" (Cumulatiemerk op blz. 15).

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

Bovendien beroept Rijkswaterstaat zich op een voorbehoud in het IODS-Convenant ten aanzien van het voldoen aan nieuwe of aangescherpte wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op het terrein van

¹ Als er al van een keuze sprake is, omdat hieraan geen enkele uitspraak of besluit van de IODS-Adviescommissie ten grondslag ligt.

² zie het kaartje en de toelichting in Deelnota Ontwerptoelichting en aanlegfase, blz. 23.

tunnelveiligheid, luchtkwaliteit of geluidshinder (art.4.5). Geheel ten onrechte. Want de zgn. 10-secondenregel maakt deel uit van de EU-richtlijn van 2004, terwijl het IODS-convenant in 2006 tot stand is gekomen³.

Met de keuze voor variant 1B vervalt tevens voor de Schiedamse en Vlaardingse flatbewoners langs de hele lengte van die open tunnelbak het belangrijkste IODS-criterium 'niet horen, zien en ruiken'. Het accelererend invoegen van automobilisten zal het geluid en de luchtverontreiniging van de hier open snelweg alleen maar doen toenemen. En 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....".

Als gevolg hiervan krijgt het tunneldak pas ten noorden van de Trampluskruising een recreatieve bestemming; daarvóór is het een no-go-area vanwege de open tunnelmond. Terwijl het nog in het IODS-convenant heet: "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".

In het IODS-convenant is overeengekomen dat de landtunnel op maaiveld zal worden aangelegd. In feite zal de landtunnel bovenop het aanwezige zandlichaam worden gebouwd, dat nu oploopt tot ca 7 meter boven maaiveld aan de kant van het Kethelplein. Na voltooiing van de tunnel zal het tunneldak vlak bij het Kethelplein op ca. 13 meter boven het maaiveld tussen de flatgebouwen in liggen. Dat voldoet niet aan de afspraken.

In dit verband is artikel 4 van het IODS-convenant van belang:

4.3 Partijen spreken af dat de weg wordt ingepast conform condities genoemd in lid 1, of minimaal gelijkwaardig daaraan, zal worden gerealiseerd;

4.4 (.....) 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.

3. de geluid- en zichtgaranties in Midden-Delfland

Dit betekent dat het geluid in de stiltegebieden maximaal 40 dB(A) (gemiddeld) mag zijn op een afstand variërend tussen 250 - 500 meter buiten de weg en waarbij de maximale walhoogte langs de A4 is gesteld op 2,5 meter vanaf maaiveld.

Door middel van innovatief aanbesteden probeert Verkeer & Waterstaat het geluidsniveau van 40 dB(A) op een afstand van 250 meter vanaf de weg te bereiken.

Rijkswaterstaat verwacht dat, door middeling van overschrijding in het noordelijk deel met onderschrijding in het zuidelijk deel, voldaan zal worden aan de streefwaarde van gemiddeld 40 dB(A) op 250 meter afstand van de weg.⁴ Deze interpretatie van de IODS-definitie is niet juist. Het gaat erom dat ter hoogte van het stiltegebied nergens op/vanaf 500 meter van de wegberm een geluidsniveau boven 40 dB(A) ontstaat (met eventuele middeling tussen de 250 - 500 meter). In alle varianten zal hieraan, zeker bij de noordkant van het stiltegebied, **niet** voldaan worden.

In haar uitgebreide analyse van het TN/MER Deelrapport Geluid en Trillingen komt de Stichting StopRW19/A4 tot de conclusie: "Het geluidsniveau in het stiltegebied ter hoogte van de halfverdiept gelegen weg zal dus eerder ca 11 dB(A) hoger zijn, dus geen 40 dB(A) op 250 m, maar 51 dB(A) op 250 m; met "alles-uitde-kast" (middenbermscherm, T-toppen overall) op zijn best 51 - 6 = 45 dB(A). De GZG van 40 dB(A) wordt dus niet gehaald, zelfs niet met middenbermscherm en T-toppen".⁵

Misschien dat de deskundigen van RWS en de Stichting elkaar hier en daar nog weten te corrigeren, maar dat daarmee de geluid- en zichtgaranties van het IODS-convenant in de keuze van de ministers Eurlings en Cramer overeind blijven, is uiterst twijfelachtig.

(CS 25-10-09)

³ Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad, van 29 april 2004, art.2.1.3 (blz. 62).

⁴ TN/MER Hoofdrapport, blz. 74.

⁵ Gewoon blijven tanken of toch maar gaan nadenken?, zienswijze van de Stichting Stop RW19/A4 op de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam Stap 1 en Stap 2, blz. 47.