



**BATAVIER**

Stichting Bewaking Afspraken  
Tracébesluit/Bestuursovereenkomst  
A4 Delft-Schiedam

Ringvaart 16  
3124 PB Schiedam

Aan Directie Participatie  
t.a.v. Voornemen A4 Haaglanden - N14

Postbus 30316  
2500 GH DEN HAAG

Onderwerp: Zienswijze op notitie reikwijdte en detailniveau m.e.r. A4 Haaglanden – N14

Schiedam, 2 juli 2018

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen, mevrouw van Veldhoven, dames en heren van RWS,

Vooraf

1. Uit de annonce van 6 juni jl. wordt ons niet duidelijk tot wie wij ons met deze zienswijze moeten richten. We richten ons daarom maar tot de minister van I&W, de staatssecretaris en RWS.
2. We verwijzen naar de zienswijzen van de Natuur- en Milieufederatie Z-H, van Milieudefensie Delft/Luchtwachters Delft/Groenkracht Delft en van Buurtschap Hodenpijl die we bij dezen ondersteunen.

#### STICHTING BATAVIER

De stichting Batavier (opgericht in januari 2012) stelt zich tot doel de aanleg en de effecten van de A4 Delft-Schiedam te bewaken. Het gaat hierbij o.a. om de afspraken over de inpassing van de weg en over de invloed van de weg op de leefomgeving. Het signaleren van mogelijk negatieve invloeden op de kwaliteit van de leefomgeving in het Midden-Delflandgebied en de omliggende steden met als doel die negatieve effecten te voorkomen is derhalve een van de aandachtspunten van de Stichting.

#### ALGEMEEN

3. Berichten over klimaatverandering worden de laatste tijd steeds verontrustender. Allerlei sectoren in de maatschappij zijn bezig met verduurzaming, zeker na het Akkoord van Parijs van december 2015. Het Ministerie van I&W lijkt, met dit voornemen, echter op de oude voet door te gaan. We merken, in dit voornemen, niets van een koerswijziging.

*Vraag 1: Hoe levert u met dit voornemen een bijdrage aan de verduurzaming?*

#### NIEUWE FILES

4. Kernpunt in de brief van de minister aan de Tweede Kamer van 9 mei 2018 (1) is dat er wordt vastgesteld dat er te weinig autowegcapaciteit is en dat met uitbreiding daarvan de doorstroming en de bereikbaarheid in de regio verbeterd zullen gaan worden.

De praktijk is evenwel dat nieuw asfalt nieuw verkeer oproept (latente vraag) waarna het autoverkeer even verderop opnieuw komt vast te staan. Men is sneller - bij het eerstvolgende knelpunt. Na opening van de A4DS (december 2015) is het autoverkeer tussen de Haagse en de Rotterdamse agglomeratie op de A13 en de A4 (v.v.) gegroeid met 40.000 auto's per dag.

Er is meer wegcapaciteit en heel veel autoverkeer bijgekomen, maar er zijn nog steeds files.

*Vraag 2: Kunt u, in dit licht, aantonen dat de voorgenomen uitbreiding van de wegcapaciteit toch zinvol en verantwoord is?*

#### IN DE STEDEN

5. Het leeuwendeel van het autoverkeer tussen de Haagse en de Rotterdamse agglomeratie (v.v.) vindt zijn bestemming in deze stedelijke agglomeraties. Het aandeel doorgaand verkeer is relatief beperkt. In de steden is een streven ontstaan om te komen tot verbetering van de luchtkwaliteit, dat zich onder meer uit in het instellen van milieuzones. Gesteld is dat Rotterdammers gemiddeld anderhalf jaar korter leven door de slechte luchtkwaliteit (2).

Dit streven komt in het gedrang als er veel autowegcapaciteit en dus veel nieuw autoverkeer wordt gecreëerd.

*Vraag 3 Wij verzoeken u in kaart te brengen wat de nieuwe autowegcapaciteit betekent voor het leefmilieu in de Haagse en Rotterdamse agglomeraties. Kunt u aantonen dat genoemde uitbreiding niet ten koste gaat van het leefmilieu?*

#### MIDDEN-DELFLAND

6. Stichting Batavier vindt het van groot belang dat de IODS-afspraken m.b.t de A4Delft-Schiedam zonder meer overeind blijven. Een eventuele verbreding van de A4MD gaat naar alle waarschijnlijkheid betekenen dat er getornd gaat worden aan de stiltegebieden in MD en aan de zogeheten Geluid- en zichtgarantie (GZG).

*Vraag 4: Wij verzoeken u aan te tonen dat er, met het voornemen, niet getornd gaat worden aan de IODS-afspraken, de stiltegebieden en de GZG.*

*7. Vraag 5: In hoeverre is er rekening mee gehouden dat het gebied Midden-Delfland in najaar 2017 is uitgeroepen tot Bijzonder Provinciaal Landschap? Is uitbreiding van de autowegcapaciteit wel te rijmen met deze nieuwe status?*

#### TRENDBREUK

8. Vanuit de maatschappij en het kabinet zijn er recentelijk jaren diverse initiatieven ontplooid om op een andere manier dan met uitbreiding van de autowegcapaciteit te voorzien in de voorspelde groei van de verkeersmobiliteit.

Vanuit de maatschappij: De coalitie 'Anders reizen' waarin onder meer Philips, Unilever en KPN verenigd zijn, wil ervoor zorgen dat duurzaam reizen steeds gewoner en makkelijker wordt in Nederland. Voorstellen zijn o.m.: een fiets van de zaak en een lagere kilometervergoeding voor de auto (Trouw, 1 juni 2018).

Vanuit het kabinet: Het kabinet trekt 100 miljoen euro uit om gedaan te krijgen dat nog deze kabinetsperiode 200.000 forensen de auto laten staan en in plaats daarvan met de fiets of met een combinatie van fiets en ov zullen reizen (Trouw, 13 juni 2018). We gaan ervan uit dat het kabinet met één mond spreekt.

Deze twee initiatieven sluiten mooi aan op het advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur van mei 2018 (Trouw, 24 mei 2018). De Raad stelt onder meer: 'Wil je Nederland bereikbaar houden, dan moet de overheid op zoek naar innovatievere oplossingen dan het aanleggen van nog meer wegen en sporen.'

*Vraag 6: Wij verzoeken u deze initiatieven in het project-MER te betrekken.*

#### DE WEG ZELF

9. In de notitie reikwijdte en detailniveau is in paragraaf 3.3 aangegeven dat de A4DS in beide richtingen drie rijstroken zal gaan tellen. Richting Schiedam zal er binnen de bestaande



(half)verdiepte ligging één rijstrook bij komen. Volgens de toelichting is dit bedoeld om filevorming als gevolg van de huidige situatie waarbij de weg zich na Den Hoorn versmalt van drie naar twee stroken tegen te gaan. Batavier vreest dat met deze ingreep het veronderstelde knelpunt alleen maar verschuift: vlak vóór de Ketheltunnel splitst een rijstrook af van de weg (richting A20) waardoor slechts twee rijstroken beschikbaar voor het doorgaande verkeer op de A4 richting Beneluxtunnel. Hier wordt een nieuw knelpunt gecreëerd. Wij vrezen dus dat als er meer verkeer op de A4 over drie stroken richting Ketheltunnel rijdt, de kans op files en ongevallen binnen de “tunnelbak” flink zal toenemen als gevolg van weefbewegingen en versmalling.

*Vraag 7: Kunt u in de m.e.r. berekenen hoe groot de kans is dat er voor de Ketheltunnel op de A4DS een nieuw knelpunt gaat ontstaan?*

*Vraag 8: Kunt u berekenen wat de gevolgen voor luchtkwaliteit, geluid en natuur zijn van de toename van het verkeer op de A4DS?*

*Vraag 9: wij vragen u in de m.e.r. aan te geven in hoeverre het tegen de wanden van de tunnelbak aangebrachte geluidsabsorberende materiaal voldoende soelaas kan bieden tegen de toename van het verkeer op de A4DS. Heeft dit materiaal op basis van metingen überhaupt de pretentie van voldoende geluiddemping weten waar te maken?*

*Vraag 10: Hoe verhoudt de toename van het verkeer zich tot de huidige geluidsproductieplafonds?*

10. De gemeenten Schiedam en Vlaardingen hebben op 28 maart in een gesprek met Rijkswaterstaat al aangegeven bezorgd te zijn over de mogelijke gevolgen van de scope-uitbreiding voor de verkeersdrukke op het Kethelplein en het onderliggend wegennet. Batavier deelt die bezorgdheid. De drukke op het onderliggend wegennet verminderen was juist een van de doelen in IODS.

*Vraag 11: wij vragen u in de m.e.r. ook de gevolgen betreffende verkeersdrukke, geluid, luchtkwaliteit en natuur mee te nemen van de grotere belasting van het onderliggend wegennet en Kethelplein.*

Wij verzoeken u de antwoorden op onze vragen mee te nemen in het samenstellen van de inhoud van het milieu-effectonderzoek.

Met vriendelijke groet, namens het bestuur van Stg Batavier,



J.J.W. Wtjies, voorzitter

Stg Batavier

p/a Ringvaart 16

3124 PB Schiedam