



BATAVIER

Stichting Bewaking Afspraken Tracébesluit/Bestuursovereenkomst A4 Delft-Schiedam
Ringvaart 16
3124 PB Schiedam

Aan Gemeenteraad Midden-Delfland
Postbus 1
2636 ZG SCHIPLUIDEN

Schiedam, 14 augustus 2012

Betreft: ZIENSWIJZE van de Stichting Batavier in reactie op het ontwerp-bestemmingsplan A4 Midden-Delfland

Geachte leden van de gemeenteraad van Midden-Delfland,

Hierbij sturen wij u onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan A4 Midden-Delfland.

1. Vooraf

Stichting Batavier vindt het jammer dat zij niet betrokken is in het (voor)overleg over het voorontwerp van dit bestemmingsplan (zie: bijlage 4 Resultaten artikel 3.1.1. Bro-overleg).

Verder merken wij met nadruk op dat veel van de punten die wij hieronder aan de orde stellen, een eerste verantwoordelijkheid van het Rijk, en niet van de gemeente Midden-Delfland, vormen. Toch menen wij dat het zinvol is deze punten in onze zienswijze al aan de orde te stellen. Wij hopen dat ze door de gemeente ter harte worden genomen.

2. Ontkoppeling compensatiegebieden

Onze belangrijkste opmerking in deze zienswijze: wij hebben grote zorg dat de compenserende maatregelen en de andere IODS-projecten in aparte bestemmingsplannen geregeld lijken te gaan worden (zie onder meer blz. 25 van dit ontwerp-bestemmingsplan waar dat wordt aangekondigd). De rijksweg en deze compensatie en projecten vormen ook in het tracébesluit één onverbreekelijk geheel. Het gevaar is reëel dat de weg zelf straks wél ruimtelijk geregeld is, maar de compensatie en IODS-projecten dat niet zijn. Daarmee komen de afspraken die de gemeente met de minister heeft gemaakt op losse schroeven te staan. Wij vinden dat dit bestemmingsplan niet compleet is zonder de bestemming van de in het tracébesluit gekoppelde gebieden te regelen.

3. Algemeen

Bij dit ontwerp-bestemmingsplan wordt helaas niet gewerkt met beschikbare resultaten van wetenschappelijk onderzoek (verstoring weidevogels en wintergasten). Er wordt uitsluitend uitgegaan van modelberekeningen (geluidhinder en luchtverontreiniging) in plaats van metingen.

Bij de aspecten vogelverstoring, geluidhinder en luchtverontreiniging gaat het niet over de effecten van een A4 die door het autoverkeer wordt gebruikt: de weg ligt er immers nog niet. Het moet hierbij ons inziens ook gaan om gebleken, gemeten dan wel beredeneerbare gegevens over deze aspecten bij vergelijkbare wegen die wel al in gebruik zijn.

Wij werken dit hieronder uit.



4. Vogelverstoring

Volgens het Tracébesluit (zie: artikel 8 Natuurcompensatie) wordt er 15 ha 'hoogwaardig weidevogelgebied' gereserveerd ter compensatie van de 30 ha weidevogelgebied die door de A4 vernietigd worden. Deze 15 ha liggen echter naar alle waarschijnlijkheid dichtbij nieuwe infrastructuur (percelen ten zuiden van de eendenkooi in centraal MD en percelen ten westen van de spoorlijn Delft-Schiedam; zie: Memo van 14/9/11 van de Dienst Landelijk Gebied van het Ministerie van EZ, Landbouw en Innovatie).

Uit de wetenschappelijke literatuur blijkt, in het algemeen gesteld, dat zowel weidevogels als wintergasten zeer verstoringgevoelig zijn (*zie bijlage 1*). De voorgestelde locaties lijken daarmee tekort te schieten als volwaardig alternatief.

Uit bijlage 1 bij onze zienswijze en uit artikel 8 van het Tracébesluit blijkt verder dat de compensatie voor wintergasten totnogtoe geheel verwaarloosd is. Dit betekent een tweede groot verlies aan natuurkwaliteit in M-D. Helaas heeft Rijkswaterstaat ons op dit punt geen helderheid kunnen verschaffen (*zie bijlage 2*).

Onze voorlopige conclusie: van de 'realisatie van 15 ha hoogwaardig weidevogelgebied' lijkt weinig terecht te komen. Daarbovenop komt de niet gecompenseerde verstoring van wintergasten.

5. Geluidhinder

De paragraaf over geluidhinder (paragraaf 6.8, p.38) is onvolledig.

Ten eerste ontbreekt de Geluid- en zichtgarantie (GZG) die m.b.t. de A4 in Midden-Delfland van kracht is. Zoals bekend is de aanleg van de A4DS zeer omstrede geweest, maar ondermeer door de geluid- en zichtgarantie werd deze politiek acceptabel. Helaas is in het verleden herhaaldelijk gebleken dat aan deze GZG is getornd, dat zij m.a.w. is afgezwakt (*zie voor zorgvuldige onderbouwing van deze uitspraken o.m. de nota 'Gewoon blijven tanken/ of/ toch maar na gaan denken?' van de Stichting Stop RW19/A4 van 15 juni 2009, blz. 43 en 44*).

Wij vragen om nauwkeurige en concrete opname van deze GZG in het bestemmingsplan.

Ten tweede ontbreekt het gegeven dat er sinds mei 1987 (besluit Provincie ZH) ten oosten en ten westen van de A4MD officiële stiltegebieden liggen.

Wij vragen om nauwkeurige en concrete opname van dit gegeven in het bestemmingsplan.

Beide gegevens (GZG en stiltegebieden) leggen een inspanningsverplichting op om het aspect geluid uiterst zorgvuldig te behandelen, zodat de met uw gemeente gemaakte afspraken kunnen worden nagekomen. Preciezer geformuleerd: het Rijk moet u concreet en controleerbaar laten zien dat de GZG wordt gehaald. Dat betekent: concrete informatie over ten eerste verkeersgegevens (intensiteiten, maximumsnelheid, vrachtwagenpercentage), over ten tweede wegdek (inclusief verminderde geluidsreducerende werking) en over ten derde geluidswering (o.a.: controleerbare informatie over de zogeheten geluidsabsorberende wandbekleding).

De in het ontwerp-bestemmingsplan genoemde maatregelen (tweelaags ZOAB en geluidsschermen) zijn dus onvoldoende om de gemaakte afspraken te borgen.

Wij willen u enkele punten ter overweging meegeven:



- a. Moet de van noord naar zuid variërende hoogteligging van de weg er niet bij betrokken worden (halfverdiept ten zuiden van de Zuidkade, verdiept in het zuiden van Midden-Delfland)? Hoe hoger de weg, hoe ingrijpender de maatregelen zullen moeten worden.
- b. Moet er geen rekening gehouden worden met de gebleken met de jaren sterke afname van de geluidsreducerende werking van tweelaags ZOAB?
- c. Is al gebleken dat de wandbekleding langs de A4 effectief volledig geluidsabsorberend is, zoals Rijkswaterstaat pretendeert? Er zijn nog steeds zijn geen praktijkresultaten bekend. En wordt de wandbekleding overal aangebracht (in het halfverdiepte deel en het verdiepte deel of alleen in het verdiepte deel)?
- d. Totnogtoe is men in de berekeningen steeds uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u. Moet er geen rekening gehouden worden met een mogelijke verhoging van de maximumsnelheid op de A4MD. Ook elders in Nederland worden gemaakte afspraken over de maximumsnelheid 'bijgesteld'.
- e. Verder verwijzen wij naar eerdere publicaties van de voormalige Stichting Stop RW19/A4. Daarin werden nog andere overwegingen aangevoerd op grond waarvan het waarschijnlijk is dat er veel meer geluidshinder van de A4MD te verwachten valt.
- f. Als er meer geluid is, betekent dat ook navenant meer verstoring van weidevogels en wintergasten.

6. Luchtverontreiniging

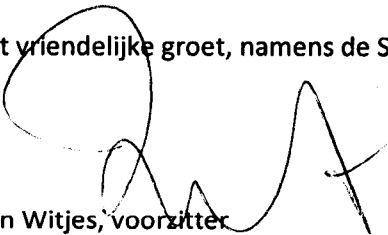
Door aanleg van de A4MD zal de verkeersintensiteit tussen de Haagse en de Rotterdamse agglomeratie, volgens RWS, met 76% gaan toenemen (zie: Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam, Stap 1 en Stap 2). Dit ligt ook wel voor de hand gezien de grote uitbreiding van rijkswegcapaciteit die met de A4MD wordt verwezenlijkt. Toch wordt met verwijzing naar het NSL aangegeven dat er geen problemen met de luchtkwaliteitsnormen te verwachten zijn. Deze norm zegt echter niets over de daadwerkelijke kwaliteit van de lucht en de mogelijke effecten daarvan op milieu en mens. Het monitoren van de lucht lijkt een excuus. Kunt u een garantie geven worden, dat als er toch een te vuile lucht wordt gemeten, wél ingegrepen gaat worden? En hoe staat het met de bijdrage van het veel schadelijker ultra fijnstof waarmee in de toekomst gerekend moet worden?

7. Ten slotte

Wij zijn bereid om het bovenstaande toe te lichten. Nu de A4DS wordt aangelegd, is het van het allergrootste belang dat dit conform de afspraken gebeurt. En het is ook een algemeen belang, zeker van de inwoners van de gemeente Midden-Delfland. Wij stellen onze kennis en ervaring graag ter beschikking om dit belang te dienen.

Kortheidshalve hebben wij ervoor gekozen veel onderbouwing nu niet mee te sturen. Desgewenst willen wij deze informatie alsnog verstrekken.

Met vriendelijke groet, namens de Stichting Batavier,


John Witjes, voorzitter

Bijlagen: 2