

Startnotitie

**Startdocument voor de aanvulling op en actualisatie van de
Trajectnota/MER in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure
van de rijksweg A4 Delft-Schiedam**

maart 2004

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding voor de studie	5
1.2 Welke procedure wordt gevolgd	6
1.3 Over deze Startnotitie	8
1.4 Hoe kunt u reageren	8
1.5 Leeswijzer	9
2 Probleemstelling en doelstelling	10
2.1 Probleemstelling	10
2.2 Doelstelling	11
3 Oplossingen: alternatieven en varianten	13
3.1 Afbakening, randvoorwaarden en uitgangspunten	13
3.2 Referentiesituatie	14
3.3 Alternatief: aanleg A4 (2 varianten)	15
3.3.1 IODS-basisvariant	16
3.3.2 Modulaire aanpak A4	16
3.3.3 Knooppunten: Kruithuisweg en Kethelplein	16
Kruithuisweg	16
Kethelplein	17
3.4 Alternatief: Veilingroute, opschaling N222 (2 varianten)	17
3.4.1 Variant: Veilingroute zonder Oranjetunnel	17
3.4.2 Variant: Veilingroute met Oranjetunnel	17
3.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	18
3.6 Alternatieven genoemd in de Startnotitie uit 1993 die niet nader onderzocht worden	18
3.6.1 Alternatieven die niet in de Trajectnota/MER 1996 zijn onderzocht	18
3.6.2 Alternatieven die wel in de Trajectnota/MER 1996 zijn onderzocht	19
4 Huidige situatie en ontwikkelingen	22
4.1 Verkeer en vervoer	22
4.1.1 Beleid	22
4.1.2 Huidige situatie	23
4.1.3 Ontwikkelingen	26
4.2 Ruimtelijke ordening en economie	26
4.2.1 Beleid	26
4.2.2 Huidige situatie	27
4.2.3 Ontwikkelingen	27
4.3 Milieu	28
4.3.1 Beleid	28
4.3.2 Huidige situatie	30
4.3.3 Ontwikkelingen	33
5 Te onderzoeken effecten	35
5.1 Onderzoeksgebied	35
5.2 Verkeer en vervoer	35
5.3 Ruimtelijke ordening en economie	36

5.4	Milieu: woon en leefomgeving	37
5.4.1	Geluid en trillingen	37
5.4.2	Luchtkwaliteit	37
5.4.3	Externe veiligheid	38
5.4.4	Sociale aspecten	38
5.4.5	Recreatie	38
5.5	Milieu: natuurlijke omgeving	38
5.5.1	Natuur	38
5.5.2	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	39
5.5.3	Bodem en water	39
5.6	Tolheffing	40
5.7	A4 Delft-Schiedam en IODS: een kwalitatieve beschouwing	40
5.8	Overzichtstabel met te onderzoeken aspecten	41
6	Procedure en planning	42
6.1	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	42
6.2	Stappen in de tracé/m.e.r.-procedure voor de A4 Delft-Schiedam	42
6.3	Overzicht Tracéwetprocedure	44
6.4	Planning	45
Literatuur		46
Woordenlijst		47
Bijlage 1	Voorgeschiedenis en besluitvorming	51
Bijlage 2	Kamermoties	54

1 Inleiding

Het project A4 Delft-Schiedam kent een lange voorgeschiedenis (zie bijlage 1), met veel discussie over de noodzaak van een nieuwe snelweg door Midden-Delfland en de wijze van uitvoering van deze weg. De Tracéwetprocedure voor de A4 Delft-Schiedam is in 1996 onderbroken en wordt nu hervat met het uitbrengen van een aanvulling. In de Trajectnota/MER die in 1996 verscheen is reeds veel relevante informatie opgenomen. Toch is het nodig de nota aan te vullen met alternatieve oplossingen die eerder nog niet onderzocht zijn. Daarnaast wordt de nota geactualiseerd. Het plan voor een Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS) biedt een belangrijke voorzet voor deze studie naar problemen en oplossingen voor de problematiek van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de as Den Haag - Rotterdam. Deze Startnotitie is een voorstel voor het onderzoek. Tijdens een inspraakronde van 4 weken kunt u schriftelijk reageren (zie hiervoor 1.4).

1.1 Aanleiding voor de studie

In 1965 nam de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat een Tracébesluit voor rijksweg 19: een tweede verbinding tussen Den Haag en Rotterdam ten westen van de A13. Kort daarna startte de procedure om de weg op te nemen in streek- en bestemmingsplannen. In 1968 verscheen de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening. Deze nota bevatte het plan om Midden-Delfland te behouden als groene enclave. Daartoe werd een speciale wet aangenomen, de Reconstructiewet Midden-Delfland.

De beslissing om de rijksweg 19 aan te leggen, nu A4 genoemd, leidde tot veel discussie en protest. 'Is het wel wenselijk om een nieuwe weg door Midden-Delfland te leggen?', zo luidde daarbij de centrale vraag. Na diverse debatten in de Tweede Kamer (1989, 1990) en een uitspraak van de Raad van State (februari 1992) konden voor het gedeelte Ypenburg-Kruithuisweg de werkzaamheden van start gaan.

Voor het gedeelte Kruithuisweg-Kethelplein is in 1993 de tracé/m.e.r.-studie gestart (m.e.r. staat voor milieueffectrapportage). Op basis van de resultaten van deze studie heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, in november 1996 het standpunt ingenomen dat de A4 als een snelweg op maaiveld dient te worden aangelegd met een reservering voor 2x3 rijstroken, waarbij in eerste instantie een weg met 2x2 rijstroken wordt gerealiseerd. De Tweede Kamer kon zich niet verenigen met dit besluit. In 1998 is het budget voor de weg naar andere infrastructuurprojecten verschoven.

Op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat heeft een brede groep regionale partijen onder leiding van gedeputeerde Norder van de provincie Zuid-Holland in 2001 een plan gemaakt voor de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS, ook wel aangeduid als 'plan Norder'). In de stuurgroep van IODS zaten vertegenwoordigers van regionale overheden, aangevuld met de non-gouvernementele organisaties Natuurmonumenten, VNO-NCW-West, WLTO, ANWB, Zuid-Hollandse Milieufederatie, AVVB en gezamenlijke woningbouwverenigingen. Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland heeft de stuurgroep in het proces geadviseerd en kennis ter beschikking gesteld.

De stuurgroep van IODS benadrukte in haar eindrapportage 'kansen benutten, impasses doorbreken' dat zowel voor het landelijke gebied in Midden-Delfland als voor het stedelijke gebied van Vlaarding en Schiedam een *integrale benadering* nodig is om tot een *kwaliteitsimpuls* in dit gebied te komen. *Integraal* houdt in dit verband in dat de verschillende problemen die op dit moment in het gebied al spelen of zich in de toekomst zullen gaan manifesteren, in onderlinge samenhang worden gezien. De betrokken partijen hebben de wens geuit om verbeteringen - een *kwaliteitsimpuls* - te realiseren op uiteenlopende terreinen zoals mobiliteit, waterhuishouding, melkveehouderij, natuur, landschap, stedelijke ontwikkeling, recreatie, geluidshinder en luchtkwaliteit. De afzonderlijke projecten worden daarbij zo op elkaar afgestemd dat ze elkaar versterken.

Het plan van dit bestuurlijke samenwerkingsverband telt dertien projecten die, naast de aanpak van de mobiliteitsproblematiek, een belangrijke kwaliteitsimpuls opleveren voor de toekomstige ontwikkeling van Midden-Delfland en het stedelijke gebied tussen Vlaardingen en Schiedam. Een goed ingepaste en op kosten en baten ruwweg afgewogen variant van de A4 tussen Delft en Schiedam is één van deze projecten. De ambitie van IODS-partijen is om tot een uitvoeringsconvenant te komen voor een integraal pakket van maatregelen. Maatregelen voor het oplossen van het mobiliteitsprobleem maken hier deel van uit. Vanwege de brede bestuurlijke instemming met het plan IODS heeft de Tweede Kamer met de motie Dijsselbloem in december 2001 aan de minister van Verkeer en Waterstaat verzocht "... de Tracéwetprocedure(vanaf stap 3) voor de A4 Delft-Schiedam te herstarten, op basis van een aanvullende milieueffectrapportage, het plan Norder maatgevend te laten zijn voor de Startnotitie en de stuurgroep Norder het kwaliteitsprogramma verder te laten uitwerken..." (de volledige tekst van de moties staat in bijlage 2). Begin 2002 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aan gedeputeerde Norder gevraagd een coördinerende rol op zich te nemen bij de verdere uitwerking van het project IODS. Hiertoe heeft Norder de zogenoemde IODS-adviescommissie opgericht.

In december 2002 heeft de Tweede Kamer met de motie Giskes "... de regering (opgedragen) bij de tracé/m.e.r.-studie voor de A4 Midden-Delfland expliciet te betrekken de veilingroute met en zonder Oranjetunnel...".

Dit alternatief houdt in dat de bestaande N222 wordt doorgetrokken tot de aansluiting op de A20 bij knooppunt Westerlee en wordt opgeschaald, eventueel verlengd met de Oranjetunnel onder de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal naar de A15.

Voor deze tracé/m.e.r.-studie betekent het bovenstaande het volgende:

- Om te beginnen is de beoogde integrale ontwikkeling -naast normen, streefwaarden en uitgangspunten van beleid en regelgeving- een van de ijkpunten voor de analyse van het probleem.
- Daarnaast is de integrale ontwikkeling een vertrekpunt bij de ontwikkeling van alternatieve oplossingen.
- Ten slotte is de integrale ontwikkeling een van de maatstaven bij de beoordeling van de alternatieven. Voor deze beoordeling zijn tal van ' feiten en cijfers' nodig, uitgaande van wet- en regelgeving en gebaseerd op berekeningen die in tracé/m.e.r.-studies gebruikelijk zijn. In het geval van de aanvulling op de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam ligt het echter ook voor de hand om de eindproducten – de verschillende alternatieven en hun effecten – te toetsen op de mate waarin zij bijdragen aan de beoogde integrale ontwikkeling (zie ook paragraaf 5.7 voor een globaal voorstel voor zo' n ' kwalitatieve beschouwing').

De aanvulling op de Trajectnota/MER uit 1996 is vanzelfsprekend geen toets op het IODS-plan als geheel. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) is verantwoordelijk voor een goed ingepaste weg en is niet gemachtigd om maatregelen te beschouwen die primair op het terrein van andere organisaties liggen (zoals de provincie, de betrokken gemeenten en waterschappen). Ook de financiering van deze ' andere' maatregelen valt buiten de competentie die de initiatiefnemer en het bevoegde gezag in het kader van het project A4 Delft-Schiedam hebben. Het Ministerie draagt zorg voor een goed ingepaste weg binnen het taakstellende budget. De realisatie van de gebiedsgerichte kwaliteitsimpuls (IODS-plan) wordt getrokken door de provincie.

1.2 Welke procedure wordt gevolgd

Voor de besluitvorming over de aanleg van de A4 Delft-Schiedam geldt de procedure volgens de Tracéwet. Dit betekent onder meer dat er voorafgaande aan de besluitvorming onderzoek plaatsvindt naar de problemen en verschillende mogelijke oplossingen daarvoor (varianten en alternatieven).

Betrokken partijen

Voor de besluitvorming over de A4 Delft-Schiedam geldt een procedure waarvoor de spelregels in de Tracéwet staan. Daaraan gekoppeld is het besluit milieueffectrapportage uit de wet milieubeheer, dat bepaalt voor welke soorten projecten het verplicht is voorafgaand aan de besluitvorming een milieueffectrapportage te doorlopen. De eventuele aanleg van de A4 Delft-Schiedam is ' m.e.r.-plichtig' op grond van categorie 1.1 van het besluit milieueffectrapportage.

Wie zijn de betrokken partijen?

- De directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat is de *initiatiefnemer* van het project. Dit betekent onder meer dat de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor deze Startnotitie, en straks ook het onderzoek moet uitvoeren om de kansrijke alternatieve oplossingen uit te werken en voor elk van die oplossingen de effecten in kaart te brengen.
- De minister van Verkeer en Waterstaat neemt, samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), de uiteindelijke beslissing over de toekomst van de A4. Beide ministers zijn samen het *bevoegde gezag*.
- *Insprekers* (burgers en belangengroeperingen) kunnen op verschillende momenten reageren. De eerste gelegenheid voor inspraak is deze Startnotitie: via een schriftelijke inspraakreactie kan kenbaar gemaakt worden of men de onderzoeksopzet van Rijkswaterstaat in orde vindt. Is het onderzoek eenmaal afgerond, dan kan opnieuw gereageerd worden. Ook tijdens de hierop volgende stappen zijn er verschillende gelegenheden voor inspraak en bezwaren/beroepen.
- *De regionale overheden* en diverse maatschappelijke organisaties zijn betrokken in het bestuurlijke overleg over de kwaliteitsimpuls voor Midden-Delfland, de adviescommissie IODS. Zie ook paragraaf 1.1 'aanleiding voor de studie'. De aanvulling op de Trajectnota/MER wordt in nauw overleg met de adviescommissie IODS opgesteld.
- *Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI)* is een adviescollege dat, naar aanleiding van de Trajectnota/MER en de inspraakreacties, een advies uitbrengt aan de ministers van VenW en VROM.
- *De commissie voor de milieueffectrapportage* is een groep van onafhankelijke milieudeskundigen die beoordeelt of de milieu-informatie in de aanvulling op de Trajectnota/MER voldoende kwaliteit heeft om er een zorgvuldig besluit op te kunnen baseren. Deze commissie betreft de ontvangen inspraakreacties in haar oordeel.

De Tracéwetprocedure voor de A4 Delft-Schiedam is in 1993 gestart en in 1996 onderbroken na het standpunt minister. Om vanaf dit punt in de procedure *nieuwe alternatieven of varianten toe te voegen* en deze op een volwaardige manier te onderzoeken is een **aanvulling op de Trajectnota/MER uit 1996** nodig. Deze aanvulling is ook een *actualisatie*. De informatie waarop de Trajectnota/MER van 1996 is gebaseerd, is namelijk deels verouderd. Zo is het verkeer inmiddels flink gegroeid en gelden nieuwe regels voor bijvoorbeeld luchtkwaliteit en geluid. Het is daarom noodzakelijk de informatie in lijn te brengen met de recentste inzichten, en af te stemmen op de wet- en regelgeving zoals die nu van kracht is (of binnenkort van kracht wordt).

Voor de aanvulling van de Trajectnota/MER geldt de gebruikelijke Tracéwetprocedure. De eerste stap daarin is deze Startnotitie: een voorstel voor datgene wat in de studie zal worden onderzocht. Vervolgens beslissen de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu na inspraak (ook van de regionale overheden en de maatschappelijke organisaties die in de IODS-adviescommissie zitten) en advies (van diverse partijen) over de definitieve inhoud van de studie. Dit wordt vastgelegd in de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER'. Hierna vindt het onderzoek plaats, wat zal resulteren in een aanvulling op en actualisatie van de Trajectnota/MER uit 1996. Het eindproduct van de huidige studie is een zelfstandig document met daarin de aanvulling en de actualisatie. Na inspraak, advisering en toetsing nemen beide ministers een nieuw standpunt in. Vervolgens wordt het gekozen alternatief gedetailleerd uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit. Het streven is de marktpartijen zo vroeg mogelijk bij het project te betrekken, en hen uit te dagen een variant te presenteren die de grootst mogelijke maatschappelijke waarde levert voor het taakstellende budget. Een potentiële invulling daarvan is innovatief aanbesteden, bijvoorbeeld door ontwerp en uitvoering en eventueel beheer en onderhoud van de weg in één contract samen te brengen. Dit kan wellicht al vanaf het begin van de Ontwerp-Tracébesluitfase. Voor innovatief aanbesteden is een programma van eisen nodig, dat zo veel mogelijk in functionele termen gedefinieerd dient te worden. Het programma van eisen kan al tijdens de Trajectnota/MER-fase worden opgesteld. Hierbij kan de markt eveneens vroegtijdig worden ingeschakeld.

De spelregels van de procedure en de planning staan in hoofdstuk 6 van deze Startnotitie.

1.3 Over deze Startnotitie

Welke problemen spelen er bij de A4 Delft-Schiedam? Welke alternatieve oplossingen zijn het overwegen waard? En welke effecten hebben deze oplossingen? Deze drie vragen staan centraal in het komende onderzoek. Deze Startnotitie is daarin de eerste stap. De Startnotitie is een soort 'onderzoeksagenda', een voorstel voor de afbakening van het onderzoek.

Op dit moment is er nog geen keuze gemaakt voor een alternatief. De bedoeling is juist dat in de studie alle reële keuzemogelijkheden (met hun effecten) overzichtelijk op een rij komen te staan. Pas daarna vindt de besluitvorming plaats.

1.4 Hoe kunt u reageren

De Startnotitie ligt 4 weken ter inzage, van 18 maart tot en met 16 april 2004. Gedurende deze periode is het mogelijk schriftelijk te reageren. Belangrijk daarbij is dat het in dit stadium draait om de afbakening van het onderzoek: wat zijn de relevante problemen en alternatieve oplossingen, en over welke effecten moet informatie op tafel komen? Als u daar een mening over heeft, dan kunt u dit kenbaar maken.

Welke oplossing uw voorkeur heeft, is in dit stadium van de procedure nog niet aan de orde. Deze kwestie gaat pas spelen wanneer de studie is afgerond. Op dat moment is er ook opnieuw gelegenheid om een inspraakreactie in te dienen.

Het gaat er nu vooral om dat in de studie de relevante onderwerpen bij de kop worden gepakt. De vragen die centraal staan, zijn:

- Worden bij de studie dingen over het hoofd gezien?
- Heeft u misschien andere oplossingen in gedachten, die nog niet in de Startnotitie vermeld zijn?

Inspraakreacties zijn van harte welkom. Stuur uw reactie voor 16 april 2004 naar:

Inspreekpunt Verkeer en Waterstaat
A4 Delft-Schiedam
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Uw inspraakreactie kunt u ook via internet versturen: www.inspraakvenw.nl. Als u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw gegevens.

1.5 Leeswijzer

De hoofdstukken 2 en 3 zijn de belangrijkste onderdelen van deze Startnotitie. Hoofdstuk 2 bevat een analyse van de problematiek, terwijl in hoofdstuk 3 de mogelijke oplossingen worden beschreven.

Hoofdstuk 4 beschrijft de huidige situatie en de ontwikkelingen, onafhankelijk van de plannen omtrent de A4 Delft-Schiedam. In hoofdstuk 5 is aangegeven welke effecten onderzocht gaan worden.

De procedure is stapsgewijs weergegeven in hoofdstuk 6.

De Startnotitie bevat ook kaartmateriaal en visualisaties van de mogelijke oplossingen. Verder is een verklarende woordenlijst toegevoegd met een uitleg van technische termen.

2 Probleemstelling en doelstelling

In dit hoofdstuk staan de probleemstelling en de doelstelling. We richten ons hierbij op de bereikbaarheidsproblemen in het gebied van Den Haag tot Rotterdam die te maken hebben met het feit dat er tussen beide agglomeraties maar één hoofdwegverbinding bestaat, waarvan de capaciteit onvoldoende is. Daarnaast bestaan er in dit gebied knelpunten voor leefbaarheid, met name voor geluid en luchtkwaliteit, en veiligheid, onder meer bij Overschie. Het doel van de studie is om hiervoor oplossingen te zoeken. Dit gebeurt in aanvulling op de Trajectnota/MER uit 1996 onder meer op basis van nieuwe wet- en regelgeving en nieuwe inzichten.

2.1 Probleemstelling

Het gebied van Den Haag tot Rotterdam maakt onderdeel uit van de zuidvleugel van de Randstad. De zuidvleugel van de Randstad wordt ontsloten door een netwerk van autosnelwegen: de A4, A12, A13, A15, A16, A20 en A44. In dit netwerk is de A4 Delft-Schiedam, conform het SVV-II, een ontbrekende schakel. Van oudsher vervult dit netwerk een functie voor zowel het doorgaande verkeer als verkeer dat vanuit dit deel van de Randstad naar andere delen van Nederland gaat en vice versa. Het hart van het netwerk wordt gevormd door de A13 tussen Rotterdam en Den Haag. Deze vervult een functie voor het wegverkeer tussen beide steden. Voor het overige wordt deze verbinding benut voor het verkeer met herkomst en/of bestemming buiten deze agglomeraties. Circa tweederde van het verkeer op de A13 legt van herkomst naar bestemming een afstand af korter dan 40 kilometer. Zie ook de beschrijving van de huidige verkeerssituatie in paragraaf 4.1.2.

Door de groei van de automobiliteit neemt de verkeersdruk op het gehele netwerk maar vooral ook het 'hart' daarvan sterk toe. Daarbij hebben zich in de afgelopen periode in beide stedelijke agglomeraties grootschalige ruimtelijke uitbreidingen voorgedaan, zoals bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe woonlocaties. De hoofdinfrastructuur is in de overeenkomstige periode wel enigszins uitgebreid (bijvoorbeeld door doortrekking van de A4 tot de Kruituisweg te Delft en de aanleg van de Tweede Beneluxtunnel), maar met name de capaciteit van de autosnelweg tussen Den Haag en Rotterdam is gelijk gebleven.

De diverse functies die de A13 vervult en de allengs groeiende verkeersdruk maken dat de A13, de A20 en de knoop van A13 met de A20 bij het Kleinpolderplein momenteel zwaar worden belast. Files zijn hier aan de orde van de dag, in elk geval tijdens de ochtend- en avondspits, maar ook steeds vaker in de tussenliggende periode. De filezwaarte op de A13 neemt gestaag toe en de positie in de file top vijftig stijgt eveneens. In 2002 nam het wegvak Delft-Zuid-Zestienhoven zelfs de tweede positie in. De congestiekans van meer dan 20% op de A13 is te hoog voor een dergelijke belangrijke verbinding. In termen van trajectnelheid voldoen de A13 en A20 niet aan de gewenste basiskwaliteit van een (traject) snelheid van ten minste 60 kilometer per uur in het drukste spitsuur. Er is dan ook sprake van een structureel bereikbaarheidsprobleem op de verbinding tussen beide grootstedelijke agglomeraties in dit deel van de Randstad, hetgeen versterkt wordt doordat er thans één hoofdverbindingssas bestaat tussen de Haagse en de Rotterdamse agglomeraties en reële alternatieve routes ontbreken. Dit deel van de Randstad is daarmee uitermate kwetsbaar voor bijvoorbeeld calamiteiten (de aan- en afvoer stopt zodra er bijvoorbeeld op de A13 een ernstig ongeval plaatsvindt waarbij rijstroken tijdelijk afgesloten moeten worden). Hierdoor zijn oplossingen om meer capaciteit en betrouwbaarheid te bieden dan de huidige noord-zuidverbinding(en) noodzakelijk om de ruimtelijk- economische ontwikkeling van de Zuidvleugel van de Randstad te waarborgen en de kwetsbaarheid van de hoofdverbindingssas tussen Den Haag en Rotterdam en daarmee dit deel van de Randstad te verminderen.

De huidige en verwachte toekomstige problemen met de verkeersafwikkeling in het gebied hebben ook consequenties voor de leefbaarheid.

Belangrijke aspecten zijn hierbij luchtkwaliteit, geluid, natuur en recreatie. Momenteel bestaan er al knelpunten voor luchtkwaliteit en geluid langs de A13 bij Rotterdam-Overschie en Delft en langs de A20 bij Schiedam-Groenoord. Verdere belangrijke thema's zijn de kwaliteit en

toekomstwaarde van Midden-Delfland en van het stedelijke gebied van Vlaardingen en Schiedam. Zie ook de beschrijving van de huidige situatie in hoofdstuk 4.

De externe veiligheid voldoet momenteel in gedeelten van Overschie niet aan de norm voor het groepsrisico, als gevolg van de overbelasting van de A13.

Daarnaast is de verkeersveiligheid in het geding bij een slechte verkeersafwikkeling. Hiervan is sprake op de A13 en op de A20 Kethelplein-Kleinpolderplein: het risicocijfer is hier drie respectievelijk vijf keer zo hoog als de streefwaarde.

Een afgeleid probleem is dat de files op de autosnelwegen ertoe leiden dat het verkeer uitwijkt naar onderliggende wegen, met alle nadelige effecten op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van dien. De gevolgen zijn nu al dagelijks te merken in Midden-Delfland en het gebied ten oosten van de A13 (de B-driehoek: het gebied rondom Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk). In de toekomst wordt dit probleem alleen maar erger, met navenante gevolgen voor de verkeersveiligheid en voor hinder.

De kern van het probleem

Samengevat luidt de probleemstelling voor de aanvulling op de Trajectnota/MER:

- De autosnelwegverbinding tussen Den Haag en Rotterdam (A13) wordt zwaar belast en kan het aangeboden autoverkeer niet op een adequate en betrouwbare manier verwerken. De verwachte groei van het autoverkeer zal dit probleem versterken. De bereikbaarheid van dit deel van de Randstad en de Haagse en Rotterdamse agglomeraties in het bijzonder komt daardoor steeds verder onder druk te staan.
- De beschreven situatie levert knelpunten op op het gebied van leefbaarheid. Belangrijke aspecten zijn hierbij luchtkwaliteit en geluid. Onder meer bij Overschie, Groenoord en Delft bestaan momenteel reeds knelpunten.
- De problemen in de verkeersafwikkeling leiden tot overschrijding van normen voor externe veiligheid en verkeersveiligheid ter plaatse van de A13 en A20.
- De dagelijkse files op de A13 en de A20 leiden tot problemen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op het onderliggende wegennet in Midden-Delfland, de B-Driehoek en het Westland.

De bovenstaande probleemstelling sluit aan bij de probleemstelling van de Trajectnota/MER uit 1996, die is gericht op bereikbaarheid en verkeersveiligheid en die nu is aangevuld met knelpunten op het gebied van externe veiligheid en leefbaarheid.

2.2 Doelstelling

Het doel van het project is om de geconstateerde problemen uit de probleemstelling zoveel mogelijk op te lossen met betrekking tot:

- a. leefbaarheid,
- b. bereikbaarheid en
- c. veiligheid.

Het doel waarvoor de aanvulling op de Trajectnota/MER uit 1996 wordt opgesteld is het leveren van informatie die insprekers, adviseurs en de politiek nodig hebben om hun mening te kunnen vormen omtrent oplossingen van de geschetste problematiek, zodat de politiek hierover kan beslissen. De beslisinformatie bestaat uit de effecten van deze oplossingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Hiertoe worden diverse varianten en alternatieven onderzocht, zoals beschreven in deze Startnotitie. Zie tabel 5.8 voor een overzicht van de te onderzoeken aspecten in de tracé/m.e.r.-studie.

Voor de Trajectnota/MER uit 1996 wordt een aanvulling gemaakt waarin de bevindingen uit 1996 worden geactualiseerd en aangevuld met nieuwe inzichten over de oplossingsrichting van het probleem, zoals die onder meer zijn verwoord in het rapport 'kansen benutten, impasses doorbreken' over een integrale ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS).

De aanvulling op de Trajectnota/MER brengt objectief in beeld welke oplossingen redelijkerwijs in aanmerking komen voor het beschreven bereikbaarheidsprobleem en de daaraan gerelateerde veiligheids- en leefbaarheidsproblemen. Hiertoe wordt onderzocht hoe de oplossingen beantwoorden aan de normen uit wet- en regelgeving en vigerend beleid voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Ook wordt afgeleid in welke mate de oplossingen bijdragen aan de extra ambities zoals deze in IODS-verband zijn verwoord en vastgelegd. De

aanvulling op de Trajectnota/MER uit 1996 brengt alle elementen in beeld die noodzakelijk zijn voor een afweging van nut en noodzaak van extra infrastructuur tussen Den Haag en Rotterdam. Dit gebeurt in belangrijke mate door het uitvoeren van onderzoek zoals in deze Startnotitie is omschreven. Verder geschiedt dit door een overzicht samen te stellen van andere relevante aspecten en van beschikbare informatie die aan een goede afweging bijdraagt.

3 Oplossingen: alternatieven en varianten

In de aanvulling op de Trajectnota/MER uit 1996 worden verschillende alternatieven (en varianten binnen deze alternatieven) beschouwd. In hoofdlijnen gaat het om drie soorten alternatieven. In de eerste plaats wordt gekeken naar een alternatief waarbij er een autosnelweg tussen Delft en Schiedam komt. Het tweede alternatief is de opgeschaalde en verlengde Veilingroute, al dan niet met een Oranjetunnel onder het Calandkanaal en de Nieuwe Waterweg door. Het derde alternatief is het zogenoemde Meest Milieuvriendelijke Alternatief: een oplossing die milieutechnisch beter uit de bus komt, tegelijkertijd de problemen in voldoende mate oplost en uitvoerbaar en realistisch is. Daarnaast wordt, als ijkpunt voor de effectvoorspellingen, de referentiesituatie beschreven: wat gebeurt er indien er geen extra maatregelen worden genomen, los van maatregelen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden? In de referentiesituatie wordt onderzocht welke waarde openbaar vervoer heeft voor het oplossen van de geconstateerde problemen. Voor de knooppunten Kethelplein en Kruithuisweg is uit een veelheid van mogelijkheden op basis van een advies van de IODS-adviescommissie in deze Startnotitie een voorselectie gemaakt voor de vervolgfase van de studie.

3.1 Afbakening, randvoorwaarden en uitgangspunten

Afbakening

Het studiegebied voor de probleemstelling en de mogelijke alternatieven bestaat uit de regio tussen Rotterdam en Den Haag en wordt begrensd door de A12 in het noorden, de B-driehoek (het gebied rondom Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk) tot de Rotte in het oosten, de Nieuwe Waterweg en de Maas in het zuiden en de lijn Den Haag-Poeldijk-Hoek van Holland in het westen. Ten behoeve van de Oranjetunnel behoort hiertoe aanvullend het gebied tussen de Maasvlakte, het Hartelkanaal en de Oude Maas. De effectstudies hebben afhankelijk van het aspect een ander studiegebied, zie hiervoor paragraaf 5.1.

Randvoorwaarden

In de Trajectnota/MER 1996 zijn diverse alternatieven en varianten bestudeerd. Andere zijn op basis van de Startnotitie in 1993 reeds afgevalen. Inmiddels zijn met het plan IODS (Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam) en de inbreng door de politiek enkele nieuwe alternatieven of varianten geïntroduceerd. Er is, met andere woorden, een deels nieuwe uitgangssituatie ontstaan ten opzichte van 1996.

Bij het opstellen van deze Startnotitie voor de aanvulling op de Trajectnota/MER 1996 is nogmaals nagegaan welke alternatieven en varianten op basis van de huidige inzichten de moeite waard zijn om te onderzoeken. Daartoe is beoordeeld of argumenten uit 1996 anno 2003 nog steeds gelden, en of recente ontwikkelingen tot nieuwe afwegingen aanleiding kunnen geven.

Op basis van de volgende randvoorwaarden is bepaald of een alternatief of variant in de aanvulling op de Trajectnota/MER uit 1996 wordt onderzocht:

- Elke te bestuderen oplossing moet hoe dan ook een oplossing vormen of op z' n minst een verbetering betekenen voor de in hoofdstuk 2 beschreven probleemstelling.
- Oplossingen worden nader bestudeerd indien verwacht wordt dat een zekere balans bereikt kan worden tussen:
 1. het bereiken van de doelen van beleid en wet- en regelgeving op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, en
 2. de kosteneffectiviteit van de oplossing, waarbij de kosteneffectiviteit wordt beoordeeld aan de hand van de aanlegkosten (waarbij het taakstellende VenW-budget van € 475 mln (prijsspeel 1-1-2003) als referentie wordt gebruikt) en de verwachte financieringsmogelijkheden.

Uitgangspunten

Het streven bij het project is de marktpartijen zo vroeg mogelijk te betrekken. Zie hiervoor het eerste hoofdstuk, bij de paragraaf ' welke procedure wordt gevolgd' .

Het uitgangspunt voor de selectie en beoordeling van alternatieven is de situatie anno 2020 bij ongewijzigd beleid, de referentiesituatie. Met andere woorden: het uitgangspunt van de studie veronderstelt dat projecten die in de besluitvorming nu reeds ' beklonken' zijn of naar verwachting in de nabije toekomst beklonken zullen worden in 2020 inderdaad gerealiseerd zijn. De kernvraag is in hoeverre extra ingrepen effectief en acceptabel zijn, boven op de ingrepen waarin reeds voorzien wordt. Relevante ontwikkelingen van de infrastructuur en de ruimtelijke ordening worden in de rekenmodellen meegenomen.

Beoordeling en keuze van alternatieven

Er zijn vier momenten waarop van alternatieven wordt vastgesteld of ze verder in de procedure worden meegenomen. Hierbij worden de volgende selectiecriteria gehanteerd:

- de mate waarin een oplossing wordt bereikt voor de probleemstelling (oplossend vermogen)
- past de oplossing binnen het taakstellende budget (financierbaarheid) en is de oplossing kosteneffectief
- in welke mate wordt voldaan aan omgevingswaarden (effectiviteit voor leefbaarheid en veiligheid)

1) Het eerste moment is rondom de Startnotitie. In de Startnotitie wordt een selectie gemaakt van de alternatieven en varianten die zinvol zijn om in de aanvulling op de Trajectnota/MER nader uit te werken. Als het op basis van de toetsingscriteria niet zinvol is een alternatief of variant verder uit te werken wordt deze als zodanig in de Startnotitie beschreven.

2) Een tweede moment is wanneer het bevoegde gezag in de richtlijnen voor de studie de definitieve afbakening van de Trajectnota/MER-studie bepaalt en hierin de selectie uit de Startnotitie eventueel wijzigt.

3) Een derde moment is gedurende het effectonderzoek van de aanvulling op de Trajectnota/MER. Het kan zijn dat er op basis van de informatie in de Startnotitie een alternatief nader wordt onderzocht in de Trajectnota/MER-fase, en dat nader onderzoek aangeeft dat dit alternatief op een of meer criteria niet voldoet. In overleg met bevoegd gezag en wettelijke adviesorganen kan, op basis van een tussennota, worden besloten dit alternatief af te laten vallen. In dat geval wordt geen volledig effectonderzoek uitgevoerd voor dit alternatief.

4) Een vierde selectiemoment is bij het standpunt minister, dat ingenomen wordt op basis van de aanvulling op de Trajectnota/MER, de inspraak en de adviezen van wettelijke adviseurs. Hierbij bepaalt de politiek welk alternatief in het Ontwerp-Tracébesluit wordt uitgewerkt.

3.2 Referentiesituatie

In een (aanvulling op een) Trajectnota/MER wordt altijd de zogenaamde referentiesituatie beschreven. Dat is de situatie waarin er geen nieuwe grootschalige uitbreiding van de infrastructuur komt, los van projecten waarover reeds definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. De referentiesituatie laat zien wat de situatie in 2020 is als het huidige verkeer- en vervoerbeleid wordt uitgevoerd.

De referentiesituatie betreft niet een reëel te verkiezen optie, gegeven de doelstellingen van het project. Als extra maatregelen achterwege blijven, wordt de bereikbaarheidsproblematiek bij lange na niet opgelost, terwijl problemen rond leefbaarheid en verkeersveiligheid zullen verergeren. Rijkswaterstaat zal als wegbeheerder in die situatie maatregelen nemen zodat de beschikbare infrastructuur zo goed mogelijk kan worden benut. Hierbij kan worden gedacht aan verkeersmanagement, toeritdosering, drips etc. De referentiesituatie heeft dan ook vooral een methodologische functie, in twee opzichten:

- Duidelijk wordt wat de aard en omvang van de problematiek is indien nieuwe maatregelen achterwege blijven.
- De referentiesituatie vormt de basis waartegen de andere alternatieven afgezet kunnen worden. Voor de effectbeschrijving van die andere alternatieven is er zodoende één ijkpunt. De belangrijkste overeenkomsten en verschillen in de effecten van de alternatieven komen het helderste in beeld door dit vaste ijkpunt als referentie te gebruiken.

In de referentiesituatie voor 2020 worden m.b.t. het studiegebied en de directe omgeving daarvan de volgende wegen c.q. wegaanpassingen als gerealiseerd meegenomen:

- buffer A12 Prins Clausplein;
- spitsstrook A13 Zestienhoven-Delft Zuid;
- verbreding A15 Maasvlakte-Vaanplein;
- Noordelijke Randweg Haagse Regio;
- zuidelijke randweg Rijswijk;
- N470 Delft-Zoetermeer-Rotterdam;
- N222 verlengde Veilingroute (provinciale weg);
- tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland;
- nieuwe aansluiting vanuit de Harnaschpolder op de huidige Harnaschknoopaansluiting van de A4;
- doseerinstallaties onderliggend wegennet Midden-Delfland.

De volgende OV-verbindingen zijn naar verwachting in 2020 gerealiseerd:

- Randstadrail Rotterdam–Den Haag;
- spoorverdubbeling Delft-Schiedam en tunnel Delft;
- ZoRo-lijn;
- Agglonet.

De volgende ruimtelijke ontwikkelingen worden onder meer meegenomen:

- Ypenburg;
- Wateringseveld;
- Leidschenveen;
- Emerald;
- Harnaschpolder.

De geplande uitbreidingen van het openbare vervoer zijn (zoals gebruikelijk) inbegrepen in de studies van de referentiesituatie en van de alternatieven. In de modelberekening voor de referentiesituatie en de alternatieven wordt het OV meegenomen, en wordt inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage van OV is aan de mobiliteit in het studiegebied (modal split).

In aanvulling op deze modelstudies wordt voor de referentiesituatie de beschikbare kennis uit bestaande studies over OV-verbindingen benut om tot een nog beter inzicht in wederzijdse beïnvloeding van OV en wegverkeer te verkrijgen. Hierbij wordt beschouwd welke potentie maatregelen in openbaar vervoer en wegverkeer hebben voor het oplossen van de geconstateerde problemen. Denk hierbij aan maatregelen als onderlinge afstemming van verschillende typen openbaar vervoer, aan verbetering van de sociale veiligheid, aan verbetering van mogelijkheden voor multimodaal vervoer, aan verkeersmanagement etcetera. De uitkomst van deze analyse is van belang voor de nut- en noodzaakdiscussie. Bij de evaluatie van de alternatieven wordt OV ook meegenomen, met aandacht voor het effect van de aanleg van weginfrastructuur op openbaar vervoer (modal split).

3.3 Alternatief: aanleg A4 (2 varianten)

In deze aanvulling wordt voor de A4 conform de Trajectnota/MER 1996 uitgegaan van 2x2 rijstroken met ruimtereservering voor 2x3 rijstroken. Dit is ook het uitgangspunt uit het standpunt minister van 1996. Ten opzichte van de variant uit 1996 zijn twee elementen gewijzigd. De afslag Schiedam-Noord van de A4, gelegen in Midden-Delfland ten noorden van Schiedam is vervallen en er is een nieuwe variant van het Kethelplein opgenomen die een vloeiende verkeersafwikkeling mogelijk moet maken omdat het Kethelplein zoals voorgesteld in 1996 niet meer toereikend is.

Uit de verkeerskundige berekeningen uit de Trajectnota/MER 1996 blijkt dat het A4-alternatief niet alle verkeersproblemen oplost, maar wel zorgt voor de grootste verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Aanleg van de A4 leidt ook tot een vermindering van sluipverkeer in het Westland, Midden-Delfland en Vlaardingen/Schiedam en een kleinere vermindering in de B-driehoek.

In de Trajectnota/MER 1996 zijn varianten opgenomen waarbij de aanleg van de A4 Delft-Schiedam wordt gecombineerd met een (snel)tram of met doelgroepenstroken. Het doelgroepenbeleid is inmiddels verlaten en bovendien is destijds geconcludeerd dat de doelgroep- en openbaarvervoervarianten nagenoeg geen onderscheidend effect hebben op de verkeersafwikkeling ten opzichte van andere A4-alternatieven. Deze varianten worden derhalve in de aanvulling op de Trajectnota/MER niet nader onderzocht.

De varianten die wel in aanmerking komen voor nader onderzoek worden hieronder beschreven. In de kافت van de Startnotitie (figuur 2) is de ligging van het A4-alternatief weergegeven.

3.3.1 IODS-basisvariant

In de IODS-basisvariant ligt de A4 tussen de Kruithuisweg en het Kethelplein halfverdiept waarbij de weg geheel verdiept onder de Oostveense weg, de Woudweg en de ecopassage bij de Zweth door gaat. De exacte diepteligging van de weg wordt bepaald door de eis dat de weg ter hoogte van het stiltegebied dermate diep ligt dat dijkes van 2,5 meter hoog langs de weg voldoende zijn om het wegverkeer aan het zicht te onttrekken. Ter hoogte van de Zweth komt een ecologische passage; de weg ligt daar volledig verdiept. In het stedelijke gebied tussen Vlaardingen en Schiedam, vanaf de grens met Midden-Delfland tot aan enkele honderden meters ten zuiden van de Brederoweg/Europaboulevard, ligt de weg halfverdiept en is hij overkluisd (overdekt) zodat een parkdek met sportvelden gerealiseerd kan worden. Verder naar het zuiden loopt de weg omhoog om bij het Kethelplein over de A20 te gaan. Deze variant is door de IODS-partijen in hoofdlijnen uitgewerkt. In de aanvulling op de Trajectnota/MER gebeurt dit meer in detail en worden alle effecten op de omgeving in beeld gebracht.

In de kافت van de Startnotitie (figuur 3) is het lengteprofiel van de IODS-basisvariant weergegeven.

3.3.2 Modulaire aanpak A4

Door middel van een modulaire aanpak wordt nagegaan welke optimalisatie mogelijk is vanuit het streven naar lage aanlegkosten en het zo veel mogelijk voldoen aan de ambities van IODS. Doel van deze aanpak is te komen tot een variant die zo goed mogelijk ingepast is en te realiseren is binnen het beschikbare budget. Voor de aanpak wordt het traject opgedeeld in 4 deeltrajecten. Voor de verschillende deeltrajecten worden afzonderlijke opties onderzocht. Elementen uit de maaiveldvariant, de voorkeursvariant uit de Trajectnota/MER uit 1996, en de IODS-basisvariant kunnen als opties in deze aanpak meegenomen worden. Door verschillende opties van de deeltrajecten bij elkaar te voegen ontstaan varianten. De deeltrajecten zijn:

- a. Aansluiting Kruithuisweg tot overgang tot ecopassage;
- b. Ecopassage, inclusief toeritten;
- c. Stedelijk gebied Schiedam en Vlaardingen;
- d. Kethelplein.

Voor deeltraject Kruithuisweg tot de overgang tot ecopassage zijn bijvoorbeeld verschillende diepteliggingen mogelijk, bijvoorbeeld halfverdiept of 0,6 m boven maaiveld. Ook kan het beginpunt van de verdiepte ligging variëren.

Voor het deeltraject ecopassage inclusief toeritten kan de breedte en diepte van de ecopassage en daarmee het begin van de toeritten variëren. De opties voor het stedelijk gebied kunnen bijvoorbeeld verschillen in diepteligging (bv. halfverdiept conform IODS), hoogteligging (bv. op dijklchaam conform maaiveldvariant), overkluizingsvorm (bv. parkdek) en overkluizingslengte. De opties voor het Kethelplein worden in de volgende paragraaf beschreven.

In de kافت van de Startnotitie is deze indeling in deeltrajecten weergegeven (figuur 4).

3.3.3 Knooppunten: Kruithuisweg en Kethelplein

De ontwerpen van de aansluitingen worden in de aanvulling op de Trajectnota/MER nader uitgewerkt. De betrokken partijen hebben in het kader van IODS reeds vooronderzoek laten verrichten, behandeld in twee series ontwerpateliers, en de adviescommissie IODS heeft een advies uitgebracht over de varianten die in studie worden meegenomen. Het gaat hier om de aansluiting op de Kruithuisweg in Delft en om de aansluiting van de A4 Delft-Schiedam op de A20 (het Kethelplein).

Kruithuisweg

Bij het knooppunt Kruithuisweg sluit de A4 Delft-Schiedam aan op de reeds bestaande A4 en de Kruithuisweg. In de IODS-ontwerpateliers Kruithuisweg zijn diverse voorstellen voor het ontwerp van deze aansluiting verkend op milieueffecten, verkeersafwikkeling en aanlegkosten. Op basis van de resultaten van dit onderzoek is in de adviescommissie IODS geconcludeerd dat twee varianten in de aanvulling op de Trajectnota/MER nader zullen worden onderzocht:

- De nulvariant: de A4 loopt van de Kruithuisweg conform de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA) naar het gewenste niveau ten opzichte van maaiveld.

- De zogenaamde D-E variant: de huidige weg wordt circa 400 m ten noorden van de Kruihuisweg opgebroken en dieper aangelegd, dalend naar halfverdiept onder het viaduct van de Kruihuisweg en op deze diepte verder door naar het zuiden. Hierdoor kan eventueel het huidige viaduct worden verlaagd. Deze variant beoogt met name voordelen op het gebied van zicht en landschap. Tevens zal in het kader van het MMA gezocht worden naar mogelijkheden om met behulp van ' slimme' oplossingen, zoals een middenscherm, de geluids- en andere effecten zoveel mogelijk te verminderen. Beide opties worden in de aanvulling op de Trajectnota/MER nader onderzocht.

Kethelplein

Het ontwerp van het Kethelplein (waar de A20 en de A4 op elkaar aansluiten) zoals dat in de Trajectnota/MER 1996 is opgenomen, is voor de aanvulling op de Trajectnota/MER anno 2004 niet meer voldoende ruim bemeten om plaats te bieden aan de verkeersintensiteiten die op dit moment worden voorzien. In de aanvulling op de Trajectnota/MER zal een nieuw ontwerp voor het Kethelplein worden uitgewerkt. In het kader van de IODS zijn in 2002 in een aantal ontwerpateliers verschillende ontwerpen voor het Kethelplein uitgewerkt en de effecten van deze verschillende varianten onderling vergeleken. Tevens heeft de onderzoeksinstituten TNO op verzoek van de provincie Zuid-Holland een verkennend onderzoek verricht naar de luchtkwaliteitseffecten van twee basisvormen van het Kethelplein.

Er zijn op hoofdlijnen drie varianten denkbaar:

- verkeersplein met een kruising van de A4 bovenlangs de A20;
- verkeersplein met kruising van de A4 onderlangs de A20;
- verdiept Kethelplein.

Uit de ontwerpateliers komt naar voren dat de milieueffecten van het verkeersplein met een kruising A4/A20 onderlangs niet significant afwijken van de kruising bovenlangs. Tegelijkertijd kent het verkeersplein met een aansluiting onderlangs veel hoogteverschillen en tunnelachtige constructies, hetgeen een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid en capaciteit van het verkeersplein.

In de adviescommissie IODS is afgesproken dat slechts één ontwerp voor het volledige Kethelplein wordt uitgewerkt: een verkeersplein met een kruising van de A4 bovenlangs de A20 (de zogenaamde 1B-variant). Een verdiept Kethelplein wordt vanwege de hoge aanlegkosten (€800-€1150 miljoen duurder dan de 1B-variant) niet nader onderzocht.

Wel wordt onderzocht welke maatregelen moeten worden genomen in de laatste driehonderd meter van de A4 ten noorden van de A20 om aan geluids- en luchtkwaliteitsnormen te voldoen: of de aansluitingen hier wel, niet of gedeeltelijk moeten worden overkapt en welke consequenties keuze voor de uitvoering van een eventuele overkapping hebben, als parkdek of met een andere constructie. Tevens zal gezocht worden naar een kosteneffectief Kethelplein, door de configuratie van het Kethelplein te optimaliseren.

3.4 Alternatief: Veilingroute, opschaling N222 (2 varianten)

3.4.1 Variant: Veilingroute zonder Oranjetunnel

Dit alternatief omvat het tracé van de verlengde Veilingroute (zie figuur 1 in de kافت van de Startnotitie). Het alternatief loopt vanaf de Harnaschknoop (die hiertoe moet worden uitgebreid, inclusief de aansluiting Harnaschpolder) via de N211 naar de N222. In dit alternatief wordt deze weg opgeschaald, inclusief de doortrekking van de N222 ter hoogte van de Bloemenvoering in Naaldwijk naar het knooppunt Westerlee (verlengde) veilingroute). Onderzocht zal worden hoeveel rijstroken nodig zijn om het verkeer soepel af te kunnen wikkelen. Vanwege de opschaling kunnen niet alle huidige aansluitingen c.q. kruisingen worden gehandhaafd. Dit betekent dat aanpassingen nodig zijn op het onderliggende wegennet om verkeer naar de aansluitingen met de verbinding te loodsen. Benodigde maatregelen op aansluitende infrastructuur (zoals op de A20 tot en met het Kethelplein waar naar verwachting verbreding respectievelijk aanpassing nodig zal zijn) worden onderzocht en in beeld gebracht.

3.4.2 Variant: Veilingroute met Oranjetunnel

Deze variant is toegevoegd op verzoek van de Tweede Kamer (motie Giskes, december 2002, die ook herinnert aan de variant Veilingroute zonder Oranjetunnel conform de motie Dijsselbloem). In deze variant van de opgeschaalde en verlengde Veilingroute wordt de weg verbonden met de A15 door de Oranjetunnel onder de Nieuwe waterweg en het Calandkanaal (zie figuur 1 in de kافت van de Startnotitie). Hiertoe wordt ter hoogte van het knooppunt Westerlee een volledig ongelijkvloers knooppunt gerealiseerd. Het onderliggende wegennet (de N223, N213, N220 en de Galgeweg) zal moeten worden aangepast, evenals de geplande

tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland. De Oranjetunnel komt tussen de vierde en vijfde petroleumhaven weer boven de grond, waar ter plaatse van de aansluiting op de A15 een volledig autosnelwegenknooppunt moet worden aangelegd.

3.5 Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is een alternatief dat de in hoofdstuk 2 genoemde problemen oplost of substantieel vermindert, maar dan met de minste belasting voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap. Het MMA moet een financieel realistisch alternatief zijn.

Het MMA bestaat in de praktijk meestal uit een van de alternatieven of een combinatie daarvan, aangevuld met extra maatregelen zoals bijvoorbeeld duurzaam materiaalgebruik, energiebesparing en (extra) faunamaatregelen. Het MMA wordt niet van tevoren vastgesteld, maar aan de hand van de resultaten van de verschillende effectstudies. Ook wordt eventueel gebruik gemaakt van adviezen (zoals van de commissie m.e.r.) en inspraakreacties. Gegeven deze gebruikelijke werkwijze is het in de fase van de Startnotitie nog niet mogelijk het MMA te beschrijven. De Trajectnota/MER geeft te zijner tijd uiteraard wel een duidelijk beeld van wat het MMA in het geval van de A4 Delft-Schiedam concreet behelst. De effecten van het MMA worden toegelicht in de Trajectnota/MER en gepresenteerd in een vergelijkingstabel met andere alternatieven c.q. varianten.

Bij de invulling van het MMA kunnen, indien het MMA wordt opgesteld ten opzichte van de A4 Delft-Schiedam, elementen van de BGSV-variant worden meegenomen. De BGSV-variant is een variant voor de A4 Delft-Schiedam die in 2001 is opgesteld in opdracht van de gemeenten Delft en Schiedam door het bureau BGSV. Het betreft een verdiepte ligging van de A4 Delft-Schiedam, waarbij een verdiepte aansluiting op de Kruithuisweg wordt toegepast en de Slinksloot via een aquaduct over de A4 wordt geleid. De A4 wordt onder de A20 door aangesloten op de Beneluxtunnel. Deze variant bevat een aantal kenmerken die in de Trajectnota/MER 1996 (zoals de volledig verdiepte ligging) als te kostbaar ten opzichte van de milieuwinst zijn beoordeeld of die in de voorlopige besluitvorming in de adviescommissie IODS (zoals de aansluiting van de A4 bij het Kethelplein onder de A20 door) als niet realistisch zijn benoemd. De BGSV-variant wordt derhalve niet als integrale variant uitgewerkt.

3.6 Alternatieven genoemd in de Startnotitie uit 1993 die niet nader onderzocht worden

Het doel van een Startnotitie is onder meer een bijdrage te leveren aan de selectie van alternatieven (en varianten daarbinnen) die op het eerste gezicht voldoende interessant zijn voor nader onderzoek. Tijdens de lange voorgeschiedenis van de A4 Delft-Schiedam, en ook in de recente discussies, zijn tal van oplossingen geopperd en beoordeeld. De bedoeling is dat het onderzoek zich vooral richt op juist die alternatieven en varianten die werkelijk kansrijk zijn. Een voorselectie is geboden. Met de Trajectnota/MER 1996 als vertrekpunt wordt hieronder aangegeven welke alternatieven en varianten – gegeven recente ontwikkelingen en huidige inzichten – in principe niet in aanmerking komen voor nadere studie. In de kaft van de Startnotitie (figuur 5) is de ligging van deze alternatieven op kaart aangegeven.

3.6.1 Alternatieven die niet in de Trajectnota/MER 1996 zijn onderzocht

- Verbinding N14/A16

Deze verbinding loopt vanaf de aansluiting tussen de N14 (Noordelijke Randweg Haagse Regio) en de A4 bij Leidschendam, kruist de A12 ten westen van Zoetermeer en gaat via Bergschenhoek naar het Terbregseplein. Deze verbinding is in het SVV-I afgewogen tegen de A4 en daarna definitief afgefallen als onderdeel van het hoofdwegenet.

- Verbreding A13 te Overschie en verbreding A20

Verbreding van de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Kethelplein, in combinatie met verbreding van de A13 in Overschie, wordt niet overwogen, gezien de intensieve bebouwing aan weerszijden van beide wegen. Uitbreiding door aanleg van een snelweg met twee verdiepingen is technisch en qua uitvoeringskosten niet reëel.

3.6.2 Alternatieven die wel in de Trajectnota/MER 1996 zijn onderzocht ¹

- **Aanleg A4 op maaiveld**

De zogenaamde maaiveldvariant is gebaseerd op het standpunt minister uit 1996. Hierbij wordt de A4 in Midden-Delfland aangelegd 0,6 m boven het maaiveld in plaats van op een zandcunet, en wordt aldaar de weg geplaatst tussen dijken met daarbinnen geluidwerende maatregelen zodanig dat het verkeer niet zichtbaar is vanuit Midden-Delfland.

In het standpunt uit 1996 oordeelde de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu dat op basis van een integrale afweging van de alternatieven uit de Trajectnota/MER de A4 op maaiveld de voorkeur had ten opzichte van andere alternatieven of varianten. De Tweede Kamer kon zich echter niet verenigen met dit besluit. De aanleg van een A4 conform het standpunt uit 1996 zal daarom niet worden meegenomen als variant in de verdere studie. Elementen uit deze variant kunnen wel worden meegenomen in de modulaire aanpak.

- **Aanleg A4 verdiept (afwijkend van de IODS-basisvariant)**

Om een aantal effecten van een weg op maaiveldniveau door Midden-Delfland te beperken is in het kader van de Trajectnota/MER 1996 een verdiepte ligging van de A4 onderzocht: een weg die over vrijwel de volledige tracé lengte gemiddeld 6,5 respectievelijk 9 meter onder het maaiveld geprojecteerd is, afhankelijk van de uitvoering (U-polder of betonnen constructie). De verkeerskundige aspecten bleken vergelijkbaar met die van de A4 op maaiveld. Vooral voor de effecten op landschap, geluid en recreatie scoort deze variant echter beter dan de maaiveldvariant. De kosten voor deze inpassingsvariant (uitgaande van een open bak) bedragen circa 1620 miljoen voor de U-polder en circa 1900 miljoen voor de betonnen constructie (prijzen als het Kethelplein net zo wordt uitgevoerd als in het plan IODS, maar zonder de IODS-elementen als parkdek in het stedelijke gebied en ecologische en recreatieve passages etcetera). Deze variant wordt in de aanvulling op de Trajectnota/MER niet verder onderzocht omdat de IODS-basisvariant (zie paragraaf 3.3.1) in feite een actualisatie van deze variant inhoudt, die tegemoet komt aan de hoge kosten van deze uitvoering van de verdiepte ligging en die onder meer betere recreatieve en ecologische verbindingen bevat.

- **Verbreding A13 en aanleg A16/A13**

Dit alternatief omvat de verbreding van de A13 tussen knooppunt Ypenburg en Zestienhoven tot 2x5 rijstroken en de aanleg van de A16/13 van Zestienhoven naar het Terbregseplein. In de Trajectnota/MER is dit alternatief onderzocht. Vanwege de separate tracé/m.e.r.-studie voor de A16/13 is in de Trajectnota/MER voor de A4 Delft-Schiedam uit 1996 gekeken naar de effecten van verbreding van de A13. De effecten van de aanleg van de nieuwe verbinding A16/13 zijn buiten beschouwing gelaten.

In de Trajectnota/MER 1996 is berekend dat de congestiekansen op de A13 en de A20 in 2010 met deze verbreding respectievelijk 0%-2% en 10%-20% zullen bedragen. Dit is voor de A20 minder effectief dan andere alternatieven waaronder de A4 Delft-Schiedam, en is mede daarom destijds afgefallen. De ontwikkelingen sindsdien leiden niet tot een ander oordeel (zie ook paragraaf 4.1.2 over de huidige situatie).

In de Trajectnota/MER 1996 is ook gekeken naar het effect op het onderliggende wegennet. Vergroting van de capaciteit van de A13 gekoppeld aan de A16/13 zorgt niet voor verlichting van de druk op het onderliggende wegennet in het Westland en Midden-Delfland, wel in de zogenoemde B-driehoek (het gebied rondom Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk).

Verbreding van de A13 zal de geplande ruimtelijke ontwikkelingen verstoren, met name op het gebied van bouwlocaties.

De kosten voor verbreding van de A13 tussen Ypenburg en Zestienhoven in combinatie met de aanleg van het tracédeel Zestienhoven-Terbregseplein worden geraamd op circa 1 - 1,5 miljard.

Deze variant van verbreding van de A13 wordt vanwege ruimtelijke problemen langs de A13, de gedeeltelijke oplossing van het verkeersprobleem en vanwege de hoge kosten niet nader onderzocht.

¹ De bedragen in deze paragraaf zijn prijspeil 2002

- **Verbreiding A13 en aanleg A24**

Dit alternatief omvat de verbreding van de A13 tussen knooppunt Ypenburg en Zestienhoven tot 2x5 rijstroken en de aanleg van een nieuwe weg tussen de A13 bij Zestienhoven en de A20 bij het Kethelplein met 2x2 rijstroken, de A24. Voor deze nieuwe rijksweg zijn varianten met een maaiveldligging, halfverdiepte ligging en volledig verdiepte ligging onderzocht.

In de Trajectnota/MER 1996 is berekend dat de congestiekansen op de A13 en de A20 in 2010 met deze verbredingsvariant respectievelijk 0% - 2% en 2% - 5% bedragen. Deze variant scoorde derhalve beter dan de variant met aanleg van de A16/13. Omdat de afgelopen jaren het verkeer sneller is gegroeid dan destijds in de verkeersmodelstudies is voorzien, zullen de congestiekansen in 2010 in een geactualiseerde berekening hoger uitvallen. Verwacht wordt dat dit alternatief op basis van de huidige verkeerssituatie ook niet in staat zal zijn het congestieprobleem volledig op te lossen.

In de Trajectnota/MER 1996 is ook gekeken naar het effect op het onderliggende wegennet. Vergroting van de capaciteit van de A13 gekoppeld aan de aanleg van de A24 zorgt niet voor verlichting van de druk op het onderliggende wegennet in de B-driehoek, heeft nauwelijks effect in het Westland, maar zorgt wel voor een afname van het sluipverkeer in Midden-Delfland en Vlaardingen en Schiedam.

In de Trajectnota/MER 1996 is geconstateerd dat de A24 een gebied met hoge landschappelijke waarden dwars doorsnijdt en dat, in vergelijking met alle andere alternatieven, de recreatie het sterkst negatief beïnvloed wordt door aanleg van de A24. Bovendien is de aanleg van de A24 in strijd met het reconstructieprogramma Midden-Delfland.

De kosten voor verbreding van de A13 tussen Ypenburg en Zestienhoven inclusief het tracédeel Zestienhoven-Kethelplein worden geraamd op € 670 - € 960 miljoen.

Deze variant van verbreding van de A13 zal vanwege de effecten van doorsnijding van een waardevol landschap ten noorden van Schiedam, de conflictering met het reconstructieprogramma Midden-Delfland en de hoge aanlegkosten niet nader worden onderzocht in de aanvulling op de Trajectnota/MER.

- **Overige varianten verbreding A13**

De varianten waarbij de verbreding van de A13 wordt gecombineerd met een (snel)tram of met doelgroepenstroken hebben nagenoeg geen onderscheidend effect op de verkeersafwikkeling ten opzichte van andere A13-alternatieven en worden derhalve in de aanvulling op de Trajectnota/MER niet nader onderzocht.

- **Alternatief met meer openbaar vervoer (OV)**

In het kader van de Trajectnota/MER 1996 is in nauw overleg met OV-bedrijven onderzoek verricht naar de mogelijkheden van reductie van het autoverkeer in het studiegebied door middel van een extra inzet van het openbaar vervoer (zowel bus- als tramverbindingen).

Uiteindelijk zijn twee varianten met extra openbaar vervoer beschreven. De eerste variant is een gewone tramverbinding tussen de eindpunten van lijn 1 van de HTM in Delft en van lijn 1 van de RET in Schiedam-Noord. De tweede variant is een sneltram over een nieuw aangelegde trambaan die de NS-stations Den Haag CS en Rotterdam CS met elkaar verbindt. Uit de berekeningen volgt dat de bezetting van een dergelijke sneltram redelijk zal zijn. De reizigers komen gedeeltelijk uit andere openbaarvervoerverbindingen, deels uit de auto en voor een deel betreft het nieuwe reizigers.

In de Trajectnota/MER van 1996 is geconstateerd dat hoewel uitbreiding van het openbaar vervoer in de regio met een sneltram potentie lijkt te hebben, dit geen significante effecten heeft op het autoverkeer op de A13. De verwachte reizigersstromen in de sneltram zijn beperkt in relatie tot de verwachte hoeveelheid reizigers op de A4 en A13 en de hoeveelheid reizigers die in de autonome situatie van het OV-gebruik maken.

Voor de situatie in 2020 die voor deze studie als horizon wordt gehanteerd geldt dat met name investeringen in het kader van Randstadrail, de spoorverdubbeling met de tunnel in Delft en de ZoRo-lijn tussen Zoetermeer en Rotterdam zijn gepleegd.

Een alternatief met meer OV dan in de referentiesituatie wordt voorzien wordt niet als volwaardig alternatief in de studie onderzocht. In paragraaf 3.2 (referentiesituatie) hebben we beschreven hoe OV in de studie wordt beschouwd.

4 Huidige situatie en ontwikkelingen

Bij de aanvulling van de Trajectnota/MER moet helderheid ontstaan over, grofweg, drie onderwerpen: de betekenis van de alternatieven voor (1) verkeer en vervoer, (2) ruimtelijke ordening en economie en (3) milieu. Dit hoofdstuk beschrijft het beleid en de huidige situatie voor deze thema's en laat zien welke autonome ontwikkelingen zich zullen voltrekken, onafhankelijk van de plannen met de A4 Delft-Schiedam. Het beleid, de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen vormen het vertrekpunt voor de beoordeling van de voor- en nadelen van de alternatieven.

4.1 Verkeer en vervoer

4.1.1 Beleid

- Rijk

Het uitblijven van de bekrachtiging van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) door de Tweede Kamer in april 2002 maakt dat er momenteel geen actueel verkeers- en vervoersbeleid voorhanden is. Het NVVP is omgedoopt tot de Nota Mobiliteit, die naar verwachting eind 2004/begin 2005 zal worden vastgesteld. In formele zin is het beleid van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) uit 1992 van kracht. Toch zijn er beleidsvoornemens uit de Nota Mobiliteit die thans al meer het beleid bepalen dan het SVV-II. Werd in het SVV-II onderscheid gemaakt tussen autosnelwegen naar functie en importantie, zoals achterlandverbindingen, momenteel worden alle autosnelwegen als gelijkwaardig beschouwd. Prioriteiten in de aanpak van knelpunten op autosnelwegen worden bepaald op basis van kosten en baten, waarbij de bijdrage aan de versterking van de concurrentiekracht van Nederland een belangrijk criterium is. Binnen het hoofdwegennet zullen daarom verbindingen van bijzonder belang voor de economie worden onderscheiden. Het doelgroepenbeleid uit SVVII is inmiddels verlaten.

- Provincie

In het ontwerp-Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2002-2020 (PVVP) van december 2002 schetst de provincie Zuid-Holland haar visie op het verkeers- en vervoersbeleid. De provincie staat een beheerste groei van de mobiliteit voor ogen. Dit mag echter niet ten koste gaan van leefbaarheid en veiligheid. Op de bestaande netwerken denkt de provincie dat er nog enige winst te halen is. Beter gebruik – 'benutten' – is mogelijk met dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Kosten in rekening brengen – 'beprijzen' – beïnvloedt ook de druk op het wegennet. Bovendien streeft het PVVP een soepele overstap tussen de OV-diensten onderling, maar ook vanuit auto en fiets na. Op de langere termijn is 'bouwen' van weginfrastructuur nodig, in combinatie met investeringen in hoogwaardig regionaal openbaar vervoer en goede fietsverbindingen. Ook het regionale wegennetwerk, ofwel het onderliggende wegennetwerk, moet een groter aandeel van de verkeersstromen gaan opvangen. Per saldo zal het totale netwerk in Zuid-Holland beter moeten functioneren. Daarvoor maakt de provincie onderscheid tussen (inter)nationale, Randstedelijke en regionale wegen. Ondanks het streven naar meer gebruik van het onderliggende wegennet ziet de provincie ook een nadrukkelijke rol voor de A4 Delft-Schiedam. De A4 wordt als (inter)nationale weg gezien. Een doortrekking tussen Delft en Schiedam is daarbij noodzakelijk.

- Regio's

Stadsregio Rotterdam

In december 2002 heeft de stadsregio Rotterdam haar voorontwerp Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) 2002-2020 gepubliceerd. De stadsregio maakt voor de hoofdwegen onderscheid in Randstedelijke, regionale en subregionale wegen. Het Randstedelijke (Delta)wegennet verbindt de grotere steden in de Randstad met elkaar, ontsluit de Randstedelijke knooppunten en bestemmingsconcentraties (CS/Binnenstad, Alexander, Schieveste en Parkstad) en verbindt de Deltametropool Randstad met de stedelijke concentraties daarbuiten. De volgende hoofdverbindingen binnen de stadsregio maken deel van het Randstedelijke wegennet uit: de A4 (inclusief eventuele A4 Delft Schiedam), de A12, de A13

(ten noorden van de aansluiting A16/13), de A20 (ten oosten van het Terbregseplein), de A16/13, de A16 en de A15. Voor wat betreft de gewenste ingrepen op het rijkswegennet staat de realisatie van de A4 Delft Schiedam hoog in de prioriteitenvolgorde van het RVVP en is essentieel om het streefbeeld van de stadsregio van het wegennet te realiseren. De A13 ten zuiden van de Doenkade wordt in het RVVP gezien als regionale weg, die als de A16/13 gereed is kan worden afgewaardeerd.

Stadsgewest Haaglanden

Haaglanden werkt aan het derde Regionale Verkeers- en Vervoerplan ter vervanging van het geldende Tweede RVVP van november 1996. Haaglanden streeft daarin naar het zeker stellen van de bereikbaarheid van de maatschappelijke en economische activiteiten in de regio en van de mobiliteit van de bevolking, onder de conditie van verbetering van het milieu en van de verkeersveiligheid. Het RVVP spreekt zich uit voor het stimuleren van openbaar vervoer en fietsgebruik en het beperken van de groei van het autogebruik. Qua automobiliteit ziet het stadsgewest dat de verbindende functie in het gebied door een regionaal netwerk van de huidige Rijks- en provinciale wegen wordt gecreëerd. Het regionale netwerk dient een samenhangend en sluitend geheel te vormen. In dat netwerk zitten nog een aantal ontbrekende schakels waarvan de A4 tussen Delft en Kethelplein als een zeer wezenlijk gedeelte wordt beschouwd.

4.1.2 Huidige situatie

- **Functie hoofdwegennet Zuidvleugel Randstad**

In de Zuidvleugel van de Randstad liggen de autosnelwegen A4, A12, A13, A16, A15, A20 en A44. Van oudsher vervullen deze wegen een functie voor zowel het doorgaande verkeer als het verkeer tussen de stedelijke gebieden in dit deel van de Randstad. De vervoersrelaties met het noorden (Amsterdam/Noord-Holland) worden bediend door de A4 en de A44. De A15 en A16 verzorgen de relaties tussen Rijnmond/Drechtsteden en het zuiden (Breda/Antwerpen). De vervoersrelaties naar het oosten (Utrecht/Duitsland) worden bediend door de A15, A20 en A12. Voor de onderlinge relaties tussen Den Haag, Rotterdam, Zoetermeer, Delft, Schiedam en Vlaardingen vervullen met name de A4 Rijswijk-Delft Zuid, A13, A20 en A12 een rol. Daarnaast vervullen diverse van deze autosnelwegen een functie voor lokaal verkeer, zoals de ring van Rotterdam.

- **Functie A13 en A20**

Onderwerp van deze Startnotitie is het 'hart' van het hoofdwegennet in dit deel van de Randstad, bestaande uit de A13 en A20 Kleinpolderplein-Terbregseplein. Op deze wegen is naast de doorgaande functie de regionale en lokale functie prominent aanwezig. Bovendien geldt voor de A13 dat deze weg de enige autosnelwegverbinding vormt tussen de Haagse en Rotterdamse agglomeraties.

- **Gebruik A13 en A20**

De onderstaande tabel illustreert de groei van het verkeer die beide wegen sinds 1986 hebben doorgemaakt.

jaar	A13 Delft Zuid - Berkel en Rodenrijs		A20 –Schiedam Noord - Schiedam		A20 Kleinpolderplein-Rotterdam Centrum	
	etmaalintensiteit	index	etmaalintensiteit	index	etmaalintensiteit	Index
1986	105929	100	97330	100	121150	100
1987	116346	110	101432	104	129184	107
1988	121717	115	106763	110	134097	111
1989	127165	120	110484	114	135428	112
1990	128686	121	112210	115	137055	113
1991	130860	124	113139	116	139261	115
1992	135938	128	115651	119	148739	123
1993	137361	130	116467	120	152465	126
1994	140231	132	120197	123	161595	133
1995	141350	133	121499	125	162539	134
1996	144325	136	122579	125	158598	131
1997	148944	141	122619	126	167766	138
1998	151954	143	120809	124	165568	137
1999	157219	148	123461	127	169459	140
2000	162388	153	118213	121	173865	144
2001	164383	155	119092	122	176473	146

In de Trajectnota/MER 1996 zijn de autonome ontwikkelingen tussen 1993 en 2010 geprognoseerd. Voor de werkdagemaalintensiteit op de A13 tussen Delft-Zuid en Zestienhoven wordt in deze periode uitgegaan van een groei van 16%. Uit de recente telgegevens blijkt dat de groei op dit wegvak van 1993 tot en met 2001 reeds 20% bedraagt.

Op de A13 is sprake van relatief groot aandeel van verkeer tussen Den Haag en Rotterdam (21%). Daarnaast is sprake van een relatief klein aandeel van doorgaand verkeer op (14%). Dit betekent dat 86% van het verkeer een herkomst of een bestemming in het studiegebied heeft. Dit regionale karakter van de A13 wordt onderstreept doordat 62% van het verkeer op de A13 een verplaatsingsafstand heeft die kleiner is dan 40 kilometer.

Over het gebruik van de A13 kan geconcludeerd worden dat de groei van de verkeersdruk en de trends daarin de verwachtingen van de Trajectnota/MER 1996 overtreffen. Voor het verkeer vervult de A13 primair een regionale functie. Het aandeel doorgaand verkeer is relatief laag, maar het gaat toch nog om ruim 22.500 voertuigen per dag.

- **Knelpunten op A13 en A20**

Jaarlijks stelt de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat een filetopvijftig op, op basis van de filezwaarte. De filezwaarte op de A13 neemt gestaag toe en de positie in de filetopvijftig stijgt eveneens. In 2002 nam het wegvak Delft-Zuid-Zestienhoven zelfs de tweede positie in.

Uitgaande van de SVV-II-beleid en dus een congestiekans van 2% voor achterlandverbindingen en 5% voor hoofdtransportassen voldoet de A13 met een congestiekans van meer dan 20% niet aan de norm. In de toekomst zal de congestiekans verder toenemen. De A13 voldoet ook niet aan de basiskwaliteit in de vorm van een trajectnelheid van ten minste 60 kilometer per uur in het drukste spitsuur.

Bovendien geldt dat de A13 de enige autosnelweg tussen Den Haag en Rotterdam is en tussen de A4 naar het noorden en de A15, A16 en A20 naar het zuiden en oosten. Bij calamiteiten (bijvoorbeeld een zwaar ongeval) is deze verbinding dus erg kwetsbaar omdat reële alternatieven ontbreken.

Ook de A20 tussen het Kethelplein en het Terbregseplein is aanzienlijk overbelast. In de richting van het Kleinpolderplein doen zich dagelijks files voor. In de richting van de Beneluxtunnel was voorheen sprake van dagelijkse filevorming. Met de opening van de Tweede Beneluxtunnel in 2002 is de capaciteit aanzienlijk uitgebreid en is het dagelijkse congestieprobleem opgelost. In de Trajectnota/MER 1996 werd voor de toekomst een hoge congestiekans op de A20 geprognoseerd in de referentiesituatie. Omdat de prognoses uit de Trajectnota/MER 1996 te laag blijken uit te vallen mag voor de referentiesituatie een structureel doorstromingsprobleem op dit deel van de A20 worden verwacht.

Zowel de congestie op de A13 als A20 heeft als overheersende oorzaak dat het Kleinpolderplein voor de huidige verkeersstromen te krap is gedimensioneerd. Het Kleinpolderplein is een relatief oud knooppunt, dat wordt ingesloten door bebouwing en andere infrastructuur waardoor capaciteitsuitbreiding moeilijk realiseerbaar is.

De verkeersveiligheid op de A13 en de A20 voldoet niet aan de streefwaarde: Op de A13 worden jaarlijks circa negentig verkeersslachtoffers geregistreerd, te weten gemiddeld een dode, twintig ziekenhuisgewonden en zeventig overige gewonden. Het totale risicocijfer (verkeersongevallen gerelateerd aan de verkeersprestatie) is hier driemaal zo hoog als de streefwaarde. Op de A20, gedeelte Kethelplein-Kleinpolderplein, worden jaarlijks circa tweeënvijftig verkeersslachtoffers geregistreerd, te weten gemiddeld een dode, zes ziekenhuisgewonden en vijfenvestig overige gewonden. Het totale risicocijfer is vijfmaal zo hoog als de streefwaarde.

- **Onderliggend wegennet**

Door de congestie op de A13 en A20 wijkt het autoverkeer uit naar het onderliggende wegennet. Dit heeft nadelige effecten op de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en, in geval van Midden-Delfland, het landelijke karakter van deze wegen.

Er is sprake van een zestal parallelle routes aan de A13 via het onderliggende wegennet:

- Rijksweg (parallelweg direct langs de A13) tussen Overschie en Delft;
- Rotterdamseweg (weg aan de oostzijde van de Schie) tussen Overschie en Delft;
- Schieweg (weg aan de westzijde van de Schie) tussen Overschie en Delft;
- Abtswoude (weg ten westen van de spoorlijn) tussen Schiedam en Delft;
- Zouteveenseweg (weg ten westen van de geprojecteerde A4 Delft Schiedam) tussen Vlaardingen en Schipluiden;
- De N468 tussen Maasland en Schipluiden.

De gemeenten Schiedam, Vlaardingen, Midden Delfland en Delft hebben gezamenlijk het sluipverkeer onderzocht en een maatregelenpakket opgesteld. Het is de bedoeling eind 2003 de maatregelen (doseerinstallaties) op deze routes te realiseren. Op deze wijze is de verwachting dat een aanzienlijk deel van het sluipverkeer wordt geweerd.

Het verkeer in Midden-Delfland is aanzienlijk toegenomen sinds de verlenging van de A4 tot aan de Kruithuisweg in 1999. Daarbij is de etmaalintensiteit op bijvoorbeeld de Breeweg (tussen Vlaardingen en Schipluiden) toegenomen met 33%. De verlenging van de A4 maakt dat de N468 een korte route vormt tussen de A20 nabij Maassluis en de A4. Een deel van het verkeer op de N468 kan via de A20 en de A13 rijden maar kiest vanwege de files op de A13 en A20 daar niet voor.

- **Openbaar vervoer**

Het verbindende openbaar vervoer tussen Den Haag en Rotterdam wordt voornamelijk verzorgd door het treinverkeer over de ' Oude Lijn' (via Delft) en de Hofpleinlijn (via Pijnacker). Van de Oude Lijn wordt door zowel landelijk als internationaal treinverkeer gebruik gemaakt. Door Midden-Delfland en Delft is sprake van slechts twee sporen terwijl de Oude Lijn zwaar wordt belast met treinverkeer.

De treinverbindingen (stations) worden in de stedelijke agglomeraties van Rotterdam en Den Haag ondersteund door een fijnmazig stelsel van metro-, tram- en buslijnen. Dit stelsel is te typeren als een radiaal ontsluitend systeem waardoor de centra van de steden goed bereikbaar zijn. In mindere mate is een regionaal netwerk met diffuse, snelle en rechtstreekse verbindingen aanwezig. Dit maakt dat de auto voor veel personen, van en/of naar de meer perifeergelegen gebieden, het meest voor de hand liggende vervoermiddel is.

4.1.3 Ontwikkelingen

Bij het beschrijven van de infrastructurele ontwikkelingen kan onderscheid worden gemaakt tussen de aanpassingen die na de Trajectnota/MER 1996 zijn uitgevoerd en infrastructuurplannen waarmee in de aanvulling op deze Trajectnota/MER rekening gehouden moet worden.

Aanpassingen van de infrastructuur tussen 1996 en 2003 zijn:

- realisatie aanpassing breiwerken Prins Clausplein-knooppunt Ypenburg (1998);
- openstelling A4 Rijswijk-Delft-Zuid, N211 en N222 (1999);
- openstelling Tweede Beneluxtunnel (2002);
- ingebruikname tijdelijke snelheidsverlaging A13 nabij Overschie (2002);
- gedeeltelijke openstelling Noordelijke Randweg Haagse Regio (2003).

Relevante toekomstige ontwikkelingen in de infrastructuur zijn:

- buffer A12 Prins Clausplein;
- spitsstrook A13 Zestienhoven-Delft Zuid;
- verbreding A15 Maasvlakte-Vaanplein;
- zuidelijke randweg Rijswijk;
- N470 Delft-Zoetermeer-Rotterdam;
- N222 verlengde Veilingroute (provinciale weg);
- tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland;
- nieuwe aansluiting vanuit de Harnaschpolder op de huidige Harnaschknoopaansluiting van de A4;
- doseerinstallaties onderliggend wegennet Midden-Delfland;
- diverse OV-uitbreidingen (zie 3.2 referentiesituatie);
- A16/13 – de modelberekeningen gaan ervanuit dat de A16/13 niet is gerealiseerd. Daarnaast wordt voor dit project beschouwd wat de gevoeligheid is voor wel of niet aanwezig zijn van de verbinding op het verkeer ten opzichte van een of meer alternatieven waarbij een substantieel effect te verwachten is.

4.2 Ruimtelijke ordening en economie

Bij ruimtelijke ordening gaat het om zaken die verband houden met de inrichting van Nederland en het ruimtegebruik. Hier komen onderwerpen aan de orde als de planning van woon-, werk- en natuurgebieden en infrastructuur.

4.2.1 Beleid

- Nationaal beleid

Het vigerend nationaal ruimtelijk beleid is vastgelegd in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (VINEX). Dit beleid wordt momenteel herzien. In januari 2002 is deel 3 van de Planologische Kern Beslissing (PKB) Vijfde Nota over de ruimtelijke ordening, het regeringsstandpunt verschenen. De val van Paars 2 leidde ertoe dat deel 3 niet meer door de Staten-Generaal is vastgesteld. Daarna is in november 2002 de stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid verschenen. Hierin staat beschreven dat de Vijfde Nota en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte worden geïntegreerd in één nota: de nota Ruimte. Het huidige regeerakkoord bevestigt deze lijn. Midden Delfland vormt een groene buffer in het stedelijke gebied van de Zuidvleugel. Dit houdt in dat dit gebied zoveel mogelijk gevrijwaard moet blijven van bebouwing. Om het waardevolle landschap van Midden Delfland te beschermen is het gebied door het Rijk ook aangewezen als geselecteerd Belvédèregebied. Dit betekent niet dat het gebied op slot gaat maar dat de provincie voor een opgave staat om oude waarden samen met nieuwe ontwikkelingen een functie en plaats te geven.

- Regionaal beleid

In streekplannen en structuurplannen wordt het ruimtelijke orderingsbeleid verder uitgewerkt. Het ruimtelijke beleid van de provincie voor dit gebied is verwoord in Streekplan Zuid-Holland West en Streekplan Rijnmond. Inmiddels werken de provincie en stadsregio Rotterdam gezamenlijk aan een geïntegreerd streekplan/structuurplan: Ruimtelijk plan Regio Rotterdam. Vanuit de Kaderwet Bestuur in Verandering en de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft het stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) voor haar grondgebied vastgesteld. Dit structuurplan is zoveel mogelijk in het streekplan opgenomen.

Uitgangspunten van het beleid is dat nieuwe woningbouw en bedrijfsvestigingen moeten plaatsvinden binnen het stedelijk gebied en in de nabijheid van haltes van het (regionaal) openbaar vervoer. Stedelijk gebied wordt aangegeven door rode contouren. De ruimte voor verstedelijking moet binnen die contouren worden gevonden. De rijksbufferzone Midden-Delfland wordt als regionale park aangewezen met als belangrijkste doel de mogelijkheden van dagrecreatie voor de bewoners van de stedelijke netwerken te vergroten. Langs de noordoostzijde van het Westland en de zuidwestzijde van Den Haag wordt gestreefd naar een samenhangende groenblauwe en ecologische structuur met doorgaande recreatieve verbindingen.

Het regionale economische beleid is gericht op versterking van de huidige economische structuur en een verbreding naar niet-glastuinbouw gebonden bedrijvigheid. Hiervoor is een Integraal Ontwikkelingsplan Westland opgesteld. Het streven is om het areaal glas per saldo gelijk te houden voor het behoud van een vitale sector.

4.2.2 Huidige situatie

Het studiegebied bevindt zich tussen de mainports Schiphol en Rijnmond en tussen de kust en het Groene Hart gebied. Het studiegebied kan beschreven worden als een relatief open rustig gebied midden in het stedelijke gebied van de Randstad. In het noorden, oosten en zuiden van het gebied liggen stedelijke kernen met een groot verzorgingsgebied (Den Haag, Delft, Rijswijk, Rotterdam). Naaldwijk heeft een regionaal verzorgende functie voor het westelijk deel van het Westland.

In onderstaande tabel zijn de inwoneraantallen van enkele stedelijke gemeenten weergegeven.

Tabel 1: aantal inwoners in gemeenten in het studiegebied in het jaar 2002 (Bron Statline CBS)

Gemeente	Aantal inwoners
Delft	96 936
's-Gravenhage	457 726
De Lier	11 338
Maasland	6 845
Naaldwijk	28 928
Rijswijk	48 803
Rotterdam	598 660
Schiedam	76 576
Schippluiden	11 170
Vlaardingen	73 935
Wateringen	15 989

De land- en tuinbouw is een belangrijke economische sector en omvat de glastuinbouwgebieden in West- en Oostland. In deze sector zijn circa 24.000 mensen werkzaam. Daarnaast zijn er de kleinschalige (melk)veehouderijen in de open (veen)weidegebieden die voornamelijk geconcentreerd zijn in Midden-Delfland. Het glastuinbouwcomplex in het Westland omvat circa 3.150 hectare.

De ligging van de glastuinbouw tussen de uitvoerhavens Schiphol en Rotterdam heeft in grote mate bijgedragen aan de (inter)nationale logistieke en technologische springplankfunctie van de sector. In dit verband wordt gesproken van de 'Greenportfunctie' van de glastuinbouw. De glastuinbouw in dit gebied is van internationale betekenis.

4.2.3 Ontwikkelingen

De ontwikkelingen die de afgelopen periode in gang zijn gezet zullen ook in de komende periode doorgang vinden. Het gaat bijvoorbeeld om de realisatie van enkele woonwijken en bedrijventerreinen. Het noordoosten van het studiegebied is aan het transformeren van een gebied met veel glastuinbouw naar een stedelijk gebied. In de tabel hieronder wordt een overzicht gegeven van enkele in ontwikkeling zijnde of verwachte ontwikkelingen op gebied van woningbouw en bedrijventerreinen.

Tabel 2: Overzicht van de bekende in ontwikkeling zijnde (of komende) a. woonlocaties en b. werklocaties verdeeld in bedrijventerreinen en kantoorlocaties (tot 2010)

a. woonlocaties

Woonwijken	Gemeente	Aantal woningen
Wateringseveld	Den Haag	8000
Westlandse zoom	Westland en Den Haag	2000
Overig Westland	diverse gemeenten	6000
Ypenburg	Den Haag	9000
Leidschenveen	Den Haag	6800
Delfgauw	Pijnacker-Nootdorp	2000
Pijnacker Zuid	Pijnacker-Nootdorp	1700
Oosterheem	Zoetermeer	6000
Schieveste	Schiedam	800
Rivierzone Rechter Maasoever	Schiedam, Vlaardingen, Westland	3350
Noordrand I (Polder Zestienhoven)	Rotterdam	300-1950
Noordrand II en III	Bergschenhoek resp. Berkel en Rodenrijs	13.800

b. werklocaties

Bedrijventerreinen	Gemeente	Aantal ha
Wateringseveld	Westland	25
Zwethove	Westland	18
Ypenburg	Den Haag	
Harnaschpolder	Midden Delfland	75
Rijkswijk Zuid	Rijswijk	75
Technopolis	Delft	60
Polder Schieveen	Rotterdam	75
Herstructurering en uitbreiding Agribusinesscentrum	Westland	
Noordrand I (incl. voorzieningen)	Rotterdam	6-8
Honderdland	Naaldwijk	maximaal 100 ha
Kantoorlocaties		Aantal m²
Rivierzone	Vlaardingen	>200.000
Schieveste	Schiedam	225.000
Noordrand I	Rotterdam	180.000
Vijfsluizen	Vlaardingen	185.000

Daarnaast wordt bij de Harnaschknoop een afvalwaterzuiveringsinstallatie gerealiseerd. De bestemming van de voormalige groenteveiling Poeldijk (gemeente Monster) wordt omgezet in bedrijventerrein. Naar verwachting zal Schiedam-Groenord in de komende jaren worden geherstructureerd. Door deze ontwikkelingen zal naar verwachting de vervoersvraag in het gebied en tussen de stadsgewesten toenemen.

4.3 Milieu

4.3.1 Beleid

Het milieubeleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in het Nationale Milieubeleidsplan 3 en 4 (NMP3 en 4). Het NMP4 richt zich op de lange termijn (2030), in het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Ook zijn in dit verband de nota Natuur voor mensen, mensen voor

natuur - Natuur, Bos en Landschap in de 21^e eeuw (NBL21), het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de nota Waterbeleid 21^e eeuw van belang. Naast de eisen uit bovengenoemd beleid bestaan voor geluid, bodem-, water- en luchtverontreiniging en externe veiligheid wettelijke normen.

- **Woon- en leefomgeving**

Het onderwerp ' woon- en leefomgeving' omvat zaken die de kwaliteit van de leefomgeving bepalen. En dan vooral voor de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat dan om zaken als luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, sociale aspecten en recreatie.

Nationaal beleid. In het NMP3 en 4 staat een duurzame ontwikkeling van de samenleving centraal. Het reduceren van geluidshinder, het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid en het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen zijn belangrijke doelstellingen. De hardste eisen zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder en het Besluit Luchtkwaliteit. Met het Besluit Luchtkwaliteit implementeert ons land een Europese richtlijn. De normen zijn voor de meeste stoffen strenger dan de normen die tot 2001 in Nederland van kracht waren.

Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het NMP4 aan dat voor het transport van gevaarlijke stoffen de doelstellingen uit de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen overgenomen worden.

Regionaal beleid. Regionaal beleid op het gebied van woon- en leefmilieu is uitgewerkt in de provinciale milieubeleidsplannen en de milieubeleidsplannen van de kaderwetgebieden.

- **Natuurlijke omgeving**

Het onderwerp ' natuurlijke omgeving' omvat zaken die de kwaliteit van de ruimte bepalen, zoals: natuur, landschap, bodemgesteldheid en waterhuishouding.

Nationaal beleid. Het nationale beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken die de natuur beschermen. Voorbeelden daarvan zijn de Habitat- en Vogelrichtlijn die zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten beschermen. Deze EU-richtlijnen zijn/worden in de Nederlandse wetgeving verankerd in de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.

In het SGR en de nota NBL21 wordt beoogd waardevolle gebieden, objecten en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting tegen te gaan. Uitgangspunt van het SGR is onder meer de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) door middel van aanleg van nieuwe natuurgebieden en ecologische verbindingen. Daarnaast wordt ernaar gestreefd bestaande barrières binnen de EHS op te heffen. De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones. Bestaande en geplande natuurgebieden in Midden-Delfland maken onderdeel uit van de EHS. Bij aantasting van de EHS moet zo weinig mogelijk natuur vernietigd worden door het nemen van mitigerende maatregelen. Vernietigde natuur dient gecompenseerd te worden volgens het compensatiebeginsel. Het provinciale compensatiebeleid is uitgewerkt in het streekplan. Het streekplan geldt mede als uitgangspunt voor de te compenseren gebieden.

In het SGR zijn recreatiegebieden genoemd die beschermd zijn en dus gecompenseerd moeten worden volgens het compensatiebeginsel. Midden-Delfland is zo' n beschermd recreatiegebied.

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is vastgelegd in het Europese Verdrag van Valletta (Malta, 1992)

Voor bodem, grond- en oppervlaktewater is het nationale beleid erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en de verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen terug te dringen. Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de waterhuishoudkundige effecten. De waterbeheerder toetst ruimtelijke plannen aan geldende randvoorwaarden en beleid.

Regionaal beleid. De door het rijk aangegeven hoofdlijnen van het natuurbeleid zijn door de provincie Zuid-Holland nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Dit beleid is verder uitgewerkt en vastgelegd in het provinciale beleidsplan voor natuur en

landschap. Het plan van aanpak ontsnippering bevat maatregelen om onder meer de versnippering door bestaande infrastructuur te verminderen. Midden-Delfland maakt onderdeel uit van de EHS als kern- en natuurontwikkelingsgebied.

Het gebied maakt ook integraal deel uit van de Groenblauwe Slinger (GBS), een netwerk van ecologische, recreatieve en hydrologische verbindingen dat loopt vanaf de Oranjeplassen via Midden-Delfland naar de Oude Rijn. De GBS is vastgesteld door Provinciale Staten in 1999. De Reconstructiecommissie Midden-Delfland – ingesteld om de Reconstructiewet Midden-Delfland (1977) uit te voeren – beoogt verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in Midden-Delfland. Dit betreft met name de landschappelijke inrichting, landbouw, natuur en recreatie.

In de concept-nota Ecologie van de gemeente Delft is conform het nationaal beleid Midden-Delfland aangegeven als kerngebied van waaruit ecologische en recreatieve verbindingen gerealiseerd worden richting de stad.

Eisen op het gebied van waterhuishouding (bescherming tegen overstroming, tegengaan van wateroverlast en watertekort, waterkwaliteit) worden gesteld in het provinciale waterhuishoudingsplan en door het Hoogheemraadschap van Delfland.

Voor het gebied rond de Veilingroute is het Integraal Ontwikkelingsplan Westland 2010 (IOPW) relevant. Daarin geven zeven gemeenten en het Stadsgewest Haaglanden hun visie op de ruimtelijke structuur van het Westland.

4.3.2 Huidige situatie

- Geluid en trillingen

In de huidige situatie doen zich in het studiegebied verschillende geluidsknelpunten voor. Het geluidsniveau langs de A13 in Overschie en Delft en rondom het Kethelplein overschrijdt de grenswaarden. Ook op andere plaatsen langs de A13 en A20 en in de wijk Tanthof langs de N470 (Kruithuisweg) in Delft treedt geluids- en trillingshinder op vanwege het intensieve gebruik van het wegennet.

In Midden-Delfland is een groot gebied aangewezen als Stiltegebied. In het Stiltegebied geldt een maximale geluidsbelasting van 40 dB(A). Om de A4 goed in Midden-Delfland in te passen zijn geluid- en zichtgaranties opgesteld voor de weg: De minister stelde de hoogte van de wallen in een brief van 23 maart 1988 aan de Tweede Kamer vast op 4,30 meter en de hoogte van de weg op 0,60 meter boven maaiveld, in combinatie met de garantie dat in het stiltegebied, dat loopt tot 250 meter uit de berm, het niveau van het verkeersgeluid niet meer bedraagt dan 40 dB(A).

Uit de planstudie Westland-Hoek van Holland van de provincie Zuid-Holland blijkt dat in deze regio diverse geluidknelpunten tengevolge van het wegverkeer voorkomen. Ook in delen van het stiltegebied ten zuiden van Kwintseveld en het natuur- en recreatiegebied ten noordoosten van De Lier worden de betreffende grenswaarden voor geluidshinder overschreden.

- Luchtkwaliteit

Wegverkeer is een bron van luchtverontreiniging. Er wordt onderscheid gemaakt in:

- emissie van stoffen, dat wil zeggen: de bijdrage van het wegverkeer aan grootschalige milieuproblemen, zoals het broeikaseffect en verzuring (o.a. NO_x, CO, CO₂);
- immissie ofwel concentraties van stoffen, dat wil zeggen: effecten van het wegverkeer op de directe omgeving (o.a. NO₂, fijn stof).

Op basis van zonekaarten van de provincie Zuid-Holland kan worden geconcludeerd dat in het Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Delft is de luchtkwaliteit onvoldoende. Toetsing van de huidige situatie aan het Besluit Luchtkwaliteit voorziet dat de grenswaarde voor NO₂ (stikstofdioxide) in 2010 niet gehaald zal worden in delen van Rotterdam en Schiedam, met name in de wijken Overschie, Groenord en Nieuwland, hoewel door schonere motoren in de toekomst de emissie van deze stoffen zal afnemen. Op de A13 ter hoogte van Overschie is sinds mei 2002 de maximumsnelheid verlaagd om de immissie van verontreinigende stoffen te verminderen.

In het gebied rond de Veilingroute is de invloed van het wegverkeer op de luchtkwaliteit ten opzichte van de achtergrondconcentraties beperkt. Er heeft nog geen toetsing aan het Besluit Luchtkwaliteit plaatsgevonden. Uit toetsing aan 'oude' normen blijkt dat grenswaarden niet worden overschreden.

Uiterlijk 1 mei 2004 zullen gemeenten in Nederland een plan van aanpak gereed moeten hebben met maatregelen om in 2010 aan de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit te voldoen. Knelpunten daarbij zijn locaties langs (rijks)wegen, zoals bovengenoemde.

- **Externe veiligheid**

Onder externe veiligheid verstaat men de overlijdenskans die een individu en/of groep personen heeft als gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen. Er wordt onderscheid gemaakt in Plaatsgebonden Risico (PR) en Groepsrisico (GR). Binnen het studiegebied vindt in de huidige situatie geen overschrijding van de PR-contour plaats. De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden langs A13 vanaf Ypenburg tot en met het Kleinpolderplein..

In de omgeving van de Veilingroute worden thans de grenswaarden voor PR en GR nergens overschreden. Er vindt weliswaar transport van gevaarlijke stoffen plaats (vooral op het traject Westerlee-Hoek van Holland), maar dit levert nergens knelpunten op.

- **Sociale aspecten**

Onder sociale aspecten wordt verstaan:

- subjectieve verkeersveiligheid (gevoel van veiligheid in het verkeer);
- sociale veiligheid;
- bereikbaarheid;
- barrièrewerking;
- visuele hinder;
- gedwongen vertrek (verliezen van woon- of werklocatie);
- sociale integratie (onderlinge verbanden in een leefgemeenschap).

In de huidige situatie worden verschillende wegen en plaatsen in het studiegebied als (subjectief en/of sociaal) onveilig beschouwd. Barrièrewerking treedt met name op langs de A13, de Kruithuisweg in Delft, de spoorlijn Delft-Schiedam, de Schie en het weglichaam van de A4 tussen Schiedam en Vlaardingen.

In het gebied rond de Veilingroute komen voor zover bekend geen knelpunten voor.

- **Recreatie**

Midden-Delfland is een relatief open en rustig gebied midden in het stedelijk gebied en vervult een belangrijke recreatieve functie. Het gebied fungeert als groengebied voor omwonenden en deze functie zal in de toekomst sterker worden. In de huidige situatie zijn de A13, de spoorlijn Delft-Schiedam en de Schie een barrière voor recreanten.

In het Westland komen verschillende zones met een recreatieve functie voor, zoals het kustgebied, de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg en natuurgebieden. Verder komen enkele zones met een lokale of regionale functie voor, onder andere langs de Zweth, en bevat het gebied diverse fietsroutes. Er zijn enkele knelpunten in recreatieve routes.

- **Natuur**

Midden-Delfland heeft een belangrijke ecologische waarde binnen een sterk verstedelijkt gebied. Met name als weidevogelgebied is het van groot belang. De ecologische structuur van het gebied loopt via de Alkeetbuitenpolder, Vlaardinger Vlietlanden, Noord-Kethel en Akkerdijkse Plassen naar Oude Leede. Deze structuur wordt doorsneden door de noord-zuidlopende infrastructuur. Verder komen waardevolle sloot-, oever- en graslandvegetaties voor.

Voor broedvogels is Midden-Delfland een belangrijk gebied. Er komen diverse Rode-Lijstsoorten voor. Goede weidevogelgebieden komen onder andere voor binnen 500 meter van het zandlichaam van het A4-tracé.

In natuurgebieden in Midden-Delfland komen diverse met name kleinere zoogdieren voor, waarvan er enkele zeldzaam of gevoelig voor verstoring zijn. Ook komen verschillende amfibiesoorten voor, waarvan de grote groene kikker de belangrijkste is.

De omgeving van de Veilingroute is overwegend agrarisch. De Zweth vormt een ecologische verbinding tussen het natuurcomplex van het Staelduinse Bos, Korte en Lang Bonnen, Oranjbuitenpolder en plassen van Maassluis enerzijds en de natuur- en recreatiegebieden in de stadsrand van Rijswijk anderzijds.

- **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

Het landschap van het gebied tussen Delft en Schiedam wordt gekenmerkt door een centraal open gebied met stedelijke bebouwing aan de randen, inclusief stadsrandverschijnselen (camping, volkstuinten etc.). Het open middengebied wordt doorsneden door de noord-zuidlopende infrastructuur. Het verkavelingspatroon is regelmatig en grotendeels oost-westgeoriënteerd. In het gebied komen zowel het ' slagenlandschap' als het ' droogmakerijenlandschap' voor. Beeldbepalende elementen zijn de open graslandgebieden, verspreide bebouwing met erfbeplanting, laag- en hoogbouw in de stadsranden en de A13.

De landschapstypen en de samenhang zijn nog zeer herkenbaar in het gebied aanwezig waardoor de landschappelijke waardering van het gebied hoog is. Tegelijkertijd zijn veel gebiedsvreemde (versturende) elementen aanwezig.

Met name de Zouteveense en Holierhoekse Polder en delen van de Akkerdijsche Polder, de Polder Schieveen en Delfgauw bevatten veel *cultuurhistorische* waarden. Deze waarden zijn te vinden in structuren zoals kaden, boerderijlinten en nog herkenbare ontginningswijzen van het gebied, vooral uit de twaalfde eeuw. Ook losse elementen zoals de fundering van Kasteel Keenenburg (Schipluiden) en de eendenkooi in de Zouteveense Polder zijn van belang.

Midden-Delfland is archeologisch gezien een internationaal waardevol gebied. Er bevindt zich een grote hoeveelheid goed geconserveerde vindplaatsen van vooral boerderijen uit verschillende perioden. De vindplaatsen zijn kwetsbaar voor bodemingrepen.

Tevens komen in Midden-Delfland aardkundig waardevolle elementen voor, waarvan een deel van nationale betekenis is.

In het gebied rond de Veilingroute komen verschillende landschapstypen voor, variërend van het veenlandschap, gekenmerkt door openheid, tot het kustlandschap (duinen). Het landschapsbeeld wordt echter voornamelijk bepaald door de kassen, waardoor een nieuw landschapstype, het ' glaslandschap' , is ontstaan. Andere beeldbepalende elementen zijn de dijken langs de Nieuwe Waterweg, de wegenstructuur en watergangen.

Cultuurhistorisch is vooral de lijn Zweth-Zwethkanaal-Nieuw Oranjekanaal van waarde. Waardevolle bebouwing komt voor langs ontginningslinten.

De archeologische verwachtingswaarde is in dit gebied op een aantal locaties na niet hoog.

- **Bodem en water**

In het studiegebied komen diverse soorten bodemtypen voor (klei en veen), waarvan gedeelten zijn aangemerkt als aardkundig waardevol.

Langs de A13, de A20 en in het Kethelplein komen op een aantal locaties bodemverontreinigingen voor. Minimaal één locatie in het Kethelplein dient gesaneerd te worden. Verder zijn er een aantal verdachte locaties in de gemeente Schiedam bekend.

In Midden-Delfland komen zowel kwel- als infiltratiegebieden voor; de kwelgebieden vooral in het zuidelijk deel. Het oppervlaktewater bestaat voornamelijk uit polderwateren. De kwaliteit is redelijk tot matig als gevolg van zware metalen.

De bodem in het gebied rond de Veilingroute is sterk door mensen beïnvloed. Van oorsprong komen zowel zandgronden als klei- en veengronden voor. Er komen een aantal (potentiële) verontreinigde en te saneren locaties voor, met name bij het knooppunt Westerlee en de aansluiting op de A4.

In deze regio bevinden zich kwel- en infiltratiegebieden. De grondwaterstroming wordt daarnaast beïnvloed door grondwateronttrekkingen.

Het belangrijkste oppervlaktewater is de Nieuwe Waterweg, die in open verbinding staat met de Noordzee. De Veilingroute volgt verder een groot deel van het Nieuwe Oranjekanaal, dat overgaat in het Zwethkanaal en vervolgens in de (Kromme) Zweth. De waterkwaliteit in het gebied is matig.

4.3.3 Ontwikkelingen

- **Geluid en trillingen**

Zonder maatregelen verbetert de geluidshindersituatie niet. Het wegverkeer zal weliswaar wat stiller worden door technische aanpassingen aan voertuigen en wegen, maar daar staat tegenover dat de toenemende mobiliteit van met name het (zware) vrachtverkeer de situatie verslechtert. In de autonome situatie zal het oppervlak en het aantal woningen met een te hoge geluidbelasting stijgen ten opzichte van de huidige situatie.

- **Luchtkwaliteit**

De verwachting is dat, door het gebruik van schonere motoren, de concentraties NO₂ langs wegen zullen afnemen. Ook de achtergrondconcentratie zal naar verwachting lager zijn. Toch blijkt uit berekeningen van de provincie Zuid-Holland dat vooral in woongebieden langs de A20 en de A13 de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit niet zullen worden gehaald zonder ingrijpende maatregelen. Dit heeft te maken met de relatief hoge achtergrondconcentraties van onder meer industrie en wijkgebonden activiteiten, met het intensieve gebruik van de A13 en A20 en met de filevorming aldaar.

De emissie broeikasgassen zoals CO₂ zal ook in de toekomst blijven stijgen.

- **Externe veiligheid**

Doordat de verkeersintensiteit op het totale wegennet toeneemt, zal ook het risico op een ongeval met gevaarlijke stoffen toenemen. Daardoor stijgt het aantal woningen dat geconfronteerd wordt met een te hoog plaatsgebonden risico of groepsrisico.

- **Sociale aspecten**

Door geplande aanpassingen aan bestaande wegen zal het gevoel van veiligheid in het gebied licht verbeteren. Verder verandert er weinig aan de sociale aspecten.

- **Recreatie**

Het Reconstructieplan Midden-Delfland beoogt de recreatieve functie van Midden-Delfland te verbeteren, al of niet in combinatie met natuurontwikkeling. Dit wordt bereikt door nieuwe recreatie- en natuurgebieden in te richten, bestaande en nieuwe natuurgebieden te verbinden en de toegankelijkheid van Midden-Delfland vanuit het stedelijk gebied van Schiedam en Vlaardingen te verbeteren.

In het Integraal Ontwikkelingsplan Westland 2010 (IOPW) is een visie weergegeven op de recreatieve functie van het Westland. Er is ruimte gereserveerd voor uitbreiding van recreatieve voorzieningen, vaak in combinatie met natuurontwikkeling. Daarnaast zijn er plannen voor een attractiepark gerelateerd aan de tuinbouw, in combinatie met de stormvloedkering. Aanleg van de verlengde Veilingroute zou een barrière kunnen vormen voor deze recreatieve functie.

- **Natuur**

Door de uitvoering van de reconstructie Midden-Delfland verandert langs de stadsranden het weidelandschap in moeras- en boslandschap. Planten- en diersoorten van bos en moeras nemen daardoor toe ten koste van soorten van het open weidegebied. Tegelijkertijd kunnen diersoorten uit het weidevogelgebied door optimalisatie van leefgebieden via agrarisch natuurbeheer en inrichting van weidevogelreservaten juist toenemen.

In de huidige situatie is de natuur in Midden-Delfland sterk versnipperd. Beoogd wordt bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden met elkaar te verbinden, ook door enkele passagemogelijkheden bij de A13 en de Schie aan te brengen.

In het gebied rond de Veilingroute zullen drie ecologische verbindingzones worden ontwikkeld: langs de Zweth, tussen het duingebied en de Oranjeplassen en tussen de Oranjeplassen en Midden-Delfland. Voornamelijk wordt gestreefd naar moerasvegetatie. Verder worden de Oranjbuitenpolder en de Korte Bonnen deels heringericht als recreatie- en natuurgebied.

- **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

De realisering van de Randstadgroenstructuur (RSGS) en de uitvoering van het Reconstructieplan Midden-Delfland zullen het landschap beïnvloeden. De functies landbouw, recreatie, cultuurhistorie en natuur zullen naast elkaar en met elkaar verweven het beeld bepalen.

Door herinrichting van het gebied ten behoeve van natuur en recreatie zal het karakter van het landschap veranderen. De openheid zal vooral aan de stedelijke randen verdwijnen als gevolg van bosaanplant en aanleg van recreatiegebieden. In het middengebied moeten de openheid en het agrarische karakter nadrukkelijk behouden blijven, waardoor ook een groot deel van de (cultuurhistorisch waardevolle) verkaveling gehandhaafd blijft.

Verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in het Westland zullen de landschappelijke structuur van het gebied beïnvloeden, zoals woningbouw, schaalvergroting van bedrijven en aanleg van natuur- en recreatiegebieden.

- **Bodem en water**

Door de uitvoering van het Reconstructieplan Midden-Delfland wijzigen de waterpeilen. Het Hoogheemraadschap van Delfland stelt eisen aan de waterhuishouding in het gebied. In Midden-Delfland zullen de mogelijkheden voor waterberging, in combinatie met natuurontwikkeling, vergroot moeten worden.

Ook in het Westland zal de waterbergingscapaciteit vergroot moeten worden. Er zijn plannen voor verbreding van het Nieuwe Oranjekanaal en de Zweth om hieraan tegemoet te komen.

5 Te onderzoeken effecten

De aanvulling op de Trajectnota/MER beschrijft de effecten van de verschillende oplossingen. Uiteraard gaat daarbij veel aandacht uit naar de effecten die de oplossingen hebben voor verkeer en vervoer. Daarnaast komt in beeld wat de effecten zijn voor ruimtelijke ordening en economie en voor het milieu. De beschrijving van de effecten is er vooral op gericht de belangrijkste verschillen tussen de alternatieve oplossingen zo scherp mogelijk over het voetlicht te brengen. Dat maakt het mogelijk een goede afweging te maken. Paragraaf 5.7, ten slotte, bevat een voorstel voor een 'kwalitatieve beschouwing' van de alternatieven in het licht van de ambities van het plan voor de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS). In de richtlijnen voor de MER zal het bevoegde gezag definitief vastleggen welke effecten moeten worden onderzocht. De tabel in de laatste paragraaf (5.8) laat in een oogopslag zien welke effecten bestudeerd worden, en op welke manier.

5.1 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied voor de effectbepaling kan afwijken van het in paragraaf 3.1 beschreven studiegebied. Ieder aspect heeft z'n eigen specifieke onderzoeksgebied. Voor verkeer en vervoer geldt dat de effecten in principe worden onderzocht binnen het netwerk dat begrensd wordt door de A12, de Rotte, de A16, A15, de Oranjetunnel en het Westland. Indien relevante effecten buiten dit onderzoeksgebied zullen optreden, dan zullen deze ook worden meegenomen. De leefbaarheidseffecten worden bestudeerd in het gebied waar deze voorkomen. Voor bijvoorbeeld geluid en lucht is dit gekoppeld aan de verandering van de verkeersstromen, voor aspecten als doorsnijding van natuurgebieden en landschappen geldt een veel beperkter onderzoeksgebied.

5.2 Verkeer en vervoer

De te onderzoeken effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn op te splitsen naar bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsaspecten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in het hoofdwegennet en onderliggend wegennet.

- Bereikbaarheid hoofdwegennet

Een belangrijke aanleiding voor de studie is de hoge verkeersbelasting op de A13 en A20 en de verminderde doorstroming die als gevolg daarvan plaatsvindt. De alternatieven worden dan ook beoordeeld op probleemoplossend vermogen wat betreft verkeersafwikkeling en in hoeverre ze voldoen aan de landelijke streefbeeld voor doorstroming. Onderzocht wordt in welke mate de alternatieven in het planjaar 2020 voldoen aan de minimale trajectnelheid (conform NVVP-beleid). Daarbij wordt aandacht besteed aan ruimtelijke en infrastructurele plannen in het studiegebied die het verkeer op de A4, A13 en A20 kunnen beïnvloeden.

Een ander belangrijk aspect waarop wordt vergeleken is de mate waarin een alternatief bijdraagt aan het verminderen van de kwetsbaarheid van de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam en van de bereikbaarheid van dit deel van de Randstad. De robuustheid van de alternatieven op lange termijn qua bereikbaarheid en doorstroming wordt daarbij meegenomen. Om inzicht te krijgen in invloed van de alternatieven op de totale vervoersprestaties in het studiegebied worden voor 2020 het totaal aantal personenkilometers, voertuigkilometers en de modalsplitverdeling bepaald.

Toetsingscriteria voor bereikbaarheid zullen conform het vigerende beleid worden bepaald; in het NVVP dat in ontwikkeling is wordt voor het hoofdwegennet voorsnog uitgegaan van de trajectnelheid als criterium.

- Bereikbaarheid onderliggend wegennet

Door de structurele congestie op de A13 worden de parallelle routes op het onderliggende wegennet regelmatig als alternatief gebruikt. Het probleemoplossende vermogen van de

alternatieven voor deze sluiproutes is dan ook onderdeel van het onderzoek. Daarbij worden situaties met en zonder sluiptverkeerderende maatregelen onderzocht. Bovendien zullen door de extra wegcapaciteit in het plangebied verschuivingen (wellicht zelfs nieuwe knelpunten) kunnen ontstaan op omliggende wegen. De effecten op doorstroming en verkeersafwikkeling voor de relevante wegen in het onderliggende wegennet worden in kaart gebracht voor de situatie in 2020.

- **Verkeersveiligheid hoofdwegennet en onderliggend wegennet**

Het effect van de verschillende alternatieven op de verkeersveiligheid wordt onderzocht. Indien relevant wordt naast de hoofdwegen ook het onderliggende wegennet meegenomen. Dit onderzoek gebeurt op basis van kengetallen en streefriscowaarden. Voor dit laatste wordt een inschatting gemaakt van het aantal slachtoffers, waarna op basis van het voertuigkilometrage een risicocijfer wordt berekend. Uiteraard wordt een relatie gelegd met de landelijke doelstellingen.

- **Openbaar vervoer**

Openbaar vervoer is reeds uitgebreid in de Trajectnota/MER van 1996 onderzocht. Als aanvulling daarop wordt openbaar vervoer in de aanvulling op de Trajectnota/MER als volgt meegenomen:

- De geplande uitbreidingen van het openbare vervoer zijn (zoals gebruikelijk) inbegrepen in de studies van de referentiesituatie en van de alternatieven. In de modelberekening voor de referentiesituatie en de alternatieven wordt het OV meegenomen, en wordt inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage van OV is aan de mobiliteit in het studiegebied (modal split).
- In aanvulling op deze modelstudies wordt voor de referentiesituatie de beschikbare kennis uit bestaande studies naar OV-verbindingen benut om tot een nog beter inzicht in wederzijdse beïnvloeding van OV en wegverkeer te verkrijgen. Hierbij wordt beschouwd welke potentie maatregelen voor openbaar vervoer en wegverkeer hebben voor het oplossen van de geconstateerde problemen. Denk hierbij aan maatregelen als onderlinge afstemming van verschillende typen openbaar vervoer, aan verbetering van de sociale veiligheid, aan verbetering van mogelijkheden voor multimodaal vervoer, aan verkeersmanagement etcetera. De uitkomst van deze analyse is van belang voor de nut- en noodzaakdiscussie.
- Bij de evaluatie van de alternatieven wordt OV ook meegenomen, met aandacht voor het effect van de aanleg van weginfrastructuur op openbaar vervoer (modal split).

5.3 Ruimtelijke ordening en economie

De te onderzoeken effecten op het gebied van ruimtelijke ordening en economie zijn op te splitsen naar directe en indirecte effecten.

Directe effecten

Door realisatie van een alternatief/variant wordt het ruimtegebruik in meer of mindere mate veranderd omdat het alternatief zelf ook ruimte inneemt (ruimtebeslag) of doordat restzones ontstaan. Dit zijn zones van beperkte omvang die daardoor voor weinig functies bruikbaar zijn. Daarnaast kunnen alternatieven of varianten invloed hebben op bestaande verkeersverbindingen en ecologische verbindingen. Deze effecten worden in kaart gebracht.

Directe economische effecten komen voort uit een verbeterde bereikbaarheid tussen Den Haag en Rotterdam. Dit kan tot uitdrukking worden gebracht door voertuigverliesuren van de verschillende varianten te vergelijken.

Indirecte effecten

Bij de indirecte effecten gaat om de effecten die in tweede instanties ontstaan. Door het aantasten van een functie kan een bedrijf in zijn bedrijfsvoering zodanig worden aangetast dat deze ophoudt te bestaan. Hierdoor kan de economische structuur van een gebied veranderen. Ook door het ontstaan van nieuwe verbindingen of veranderingen in bestaande verbindingen kunnen nieuwe verplaatsingspatronen ontstaan. Hierdoor kunnen bepaalde locaties aantrekkelijker of minder aantrekkelijk worden om te wonen of werken. Bereikbaarheid is één van de aspecten die bepalend zijn voor het vestigingsklimaat. Verschillen in de bereikbaarheid van de alternatieven worden in beeld gebracht.

5.4 Milieu: woon en leefomgeving

Bij de effectbeschrijving zal naast de tijdelijke effecten vooral de nadruk liggen op de gevolgen met een onomkeerbaar en permanent karakter voor de woon- en leefomgeving. De aanleg, de aanwezigheid en het gebruik van de weg heeft gevolgen voor de mate waarin de omgeving te maken krijgt met geluid- en visuele hinder, luchtverontreinigende stoffen, ongevalrisico's en (gevoelens van) onveiligheid. De oplossingen hebben mogelijk ook gevolgen voor de kwaliteit van de recreatiegebieden.

Als er maatregelen mogelijk zijn om de effecten te voorkomen of te verzachten (mitigeren) dan zal dat worden aangegeven. De mitigerende maatregelen en de effecten daarvan worden kwantitatief bepaald.

Vervolgens worden de toetsingscriteria aangegeven. De toetsingscriteria zijn gebaseerd op wettelijke regels en landelijke en provinciale (milieubeleid)doelstellingen.

De analyse van de effecten gebeurt aan de hand van de toetsingscriteria.

5.4.1 Geluid en trillingen

Geluidhinder is een lokaal probleem dat van invloed is op de gezondheid van mens en dier. De effecten worden uitgedrukt in geluidbelastingen op woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing en op de 40 dB(A) -contour in de stiltegebieden in Midden-Delfland en Pijnacker.

Het deelonderzoek geluid zal de effecten bepalen in vier fasen, te weten:

1. de bestaande situatie;
2. autonome ontwikkelingen;
3. het effect van de aanleg van de weg en de daarbij behorende reconstructie van de aansluitende infrastructuur;
4. de toekomstige situatie, 10 jaar na de openstelling van de weg c.q. 10 jaar na het gereed zijn van de reconstructie.

In de berekening van de toekomstige situatie komen de effecten van mitigerende maatregelen aan de orde. Onder mitigerende maatregelen vallen bijvoorbeeld geluidsschermen of -wallen, toepassing van zeer stil asfalt en maatregelen aan de gevel.

De toetsingscriteria zijn afkomstig uit de Wet Geluidhinder, de Tracéwet, de Wet Milieubeheer en het milieubeleid in relatie tot verkeer en vervoer zoals dat is vastgelegd in het NMP3 en het NMP4. Verder zal per juli 2004 de EU-richtlijn omgevingslawaaï met directe inwerkingtreding worden geïmplementeerd.

Naast geluidshinder kan als gevolg van het verkeer trillingshinder optreden als woningen dicht bij de weg staan. Ook deze effecten zullen worden onderzocht en worden getoetst aan de daarvoor geldende NEN-norm.

5.4.2 Luchtkwaliteit

De aanleg of de reconstructie van een wegverbinding zal de luchtkwaliteit in de omgeving van deze weg en langs het overige wegennet beïnvloeden. Deze beïnvloeding kan zowel positief als negatief zijn. De aanleg van de A4 zou invloed op de luchtkwaliteit langs de A13 in Overschie moeten hebben. Dit moet nader onderzocht worden. Volgens het Besluit Luchtkwaliteit mogen de normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Daarbij is met name de grenswaarde voor NO₂ (40 µg/m³) van belang. Mocht dit toch tot overschrijding leiden dan zullen maatregelen genomen moeten worden. Dit kunnen verkeerskundige, stedenbouwkundige en ruimtelijke maatregelen zijn, welke onderdeel zullen uitmaken van het betreffende alternatief.

In het Besluit Luchtkwaliteit van 19 juli 2001 zijn grenswaarden aangegeven voor NO₂, SO₂, fijn stof (zwevende deeltjes), CO, Pb en benzeen. Voor de *immissie* van luchtverontreiniging zullen modelberekeningen en analyses zich richten op de aantallen bewoners die als gevolg van de alternatieven worden blootgesteld aan te hoge concentraties van met name NO₂. De bijdrage aan de totale emissie van CO₂, NO_x en koolwaterstoffen wordt niet nader onderzocht in de MER-procedure. De invloed van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam dan wel de verlengde Veilingroute zal zeer beperkt zijn en niet onderscheidend voor de alternatieven. Maatgevend is vooral de totale hoeveelheid verkeer op landelijke schaal.

5.4.3 Externe veiligheid

De aanleg van een nieuwe weg leidt tot veranderingen in het gebruik van het wegennet en mogelijk in het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daardoor ontstaan effecten op de externe veiligheidssituatie langs nieuwe en bestaande wegen.

Voor de huidige situatie, de referentiesituatie en voor ieder alternatief wordt op basis van ongevalcijfers en berekeningen een analyse uitgevoerd, zodat de effecten voor externe veiligheid kunnen worden beschreven. Dit geldt voor zowel het groeps- als het plaatsgebonden risico (GR en PR).

Interne veiligheid wordt als ontwerpeis meegenomen in een alternatief als sprake is van een overkapping. Dit is het geval bij twee varianten van de A4: de IODS-basisvariant (paragraaf 3.3.1) en de tussenvariant (paragraaf 3.3.3) alsmede bij de variant Verlengde Veilingroute met Oranjetunnel (paragraaf 3.4.2).

5.4.4 Sociale aspecten

De aan te leggen en de bestaande infrastructuur doorsnijdt woon- en leefgebieden en vormt op die manier een barrière. De aanleg of reconstructie van een wegverbinding kan tot gevolg hebben dat het aantal kruisende verbindingen toeneemt (bij aanleg) of dat een bestaande barrièrewerking wordt vergroot (bij verbreding). De alternatieven hebben ook gevolgen voor het woon- en leefgebied in de omgeving van de A20 (Schiedam, Vlaardingen, Schipluiden).

In de vormgeving bij de aanleg of de aanpassing van verbindingen wordt rekening gehouden met deze aspecten en kunnen de gevolgen van de fysieke ingreep worden verzacht. De waardering van de sociale effecten komt tot stand door de beoordeling van hoe men de subjectieve verkeersveiligheid ervaart, de sociale veiligheid, de bereikbaarheid van voorzieningen, de visuele hinder en gedwongen vertrek. Dit vindt plaats door middel van een (kwantitatieve) beoordeling van de genoemde aspecten op grond van geobjectiverde toetsingscriteria.

5.4.5 Recreatie

Het Reconstructieplan Midden-Delfland voorziet in de aanleg en inrichting van nieuwe recreatieve voorzieningen. Aanleg van nieuwe infrastructuur of verbreding van reeds bestaande wegen betekent een directe aantasting van recreatieve mogelijkheden van dit nog steeds rustige en open gebied. De effecten van aanleg en verbreding zoals verlies van recreatiegebied, doorkruising van fiets- en wandelroutes en visuele hinder door het aanleggen van geluidswallen of –schermen worden in kaart gebracht. Meer verkeer kan ook meer verstoring betekenen. Onderzocht zal worden of er sprake is van (toename van) geluidshinder in recreatiegebieden.

5.5 Milieu: natuurlijke omgeving

De aanleg van een nieuwe weg heeft ook grote gevolgen voor de natuurlijke omgeving. Bestaande waarden kunnen vernietigd of verstoord worden. De effecten kunnen worden getoetst aan Europese of nationale wetgeving en nationaal en regionaal beleid (zie hoofdstuk 3). Naast beschrijving en beoordeling van effecten zal in de Trajectnota/MER ook aandacht worden besteed aan de mogelijkheden om effecten te voorkomen, verzachten (mitigeren) of – indien nodig – te compenseren. Deze maatregelen maken onderdeel uit van de alternatieven en zullen dan ook worden meegenomen in de effectenafweging.

5.5.1 Natuur

Voor de effectbepaling op de natuur wordt onderscheid gemaakt in een aantal deelaspecten. Deze deelaspecten worden hieronder toegelicht.

- Vernietiging (ruimtebeslag)

De effecten van de vernietiging van natuurgebieden en overige gebieden met natuurwaarden worden kwantitatief beschreven. Wanneer uit inventarisaties blijkt dat er aandachtsoorten in het kader van de Flora- en Faunawet (en/of Rode-Lijstsoorten) voorkomen, worden de effecten op deze soorten kwalitatief onderzocht.

De mogelijkheden om effecten te voorkomen of te beperken, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen.

- **Verstoring**

De effecten van verstoring op natuurgebied of overig gebied met natuurwaarden en beschermde soorten worden globaal en kwalitatief beschreven. Aangezien bij de diverse alternatieven geluidseffecten zijn te verwachten op broedvogels, wordt deze verstoring met behulp van modelgegevens kwantitatief onderzocht. Daarnaast worden de effecten van wegverlichting onderzocht.

De mogelijkheden om effecten te voorkomen of te beperken, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen.

- **Versnippering**

Om de versnippering van natuurgebieden en de barrièrewerking van de aanleg van de weg tegen te gaan, wordt onderzocht waar mitigerende maatregelen nodig zijn. De maatregelen zullen bestaan uit ecologische passages die voornamelijk gebonden zijn aan watergangen in het gebied.

- **Verdroging**

Door het onttrekken van grondwater bij de aanleg van de weg kunnen de hydrologische condities voor flora en fauna zodanig veranderen dat deze bedreigd worden. Door de aanleg kunnen kwelstromen veranderen en kan de kwaliteit van het oppervlaktewater beïnvloed worden. Hierdoor kunnen effecten op de natuur optreden. Kwalitatief wordt onderzocht wat de effecten zijn en op welke manier deze voorkomen of beperkt kunnen worden.

Bij natuur wordt expliciet gekeken naar de compensatieplichtige gebieden. Verder worden ook maatregelen om de effecten te verzachten uitgewerkt. Indien er compenserende maatregelen noodzakelijk zijn, worden deze nader worden uitgewerkt in de OTB-fase. Het streven is compenserende maatregelen tijdig te nemen. Overigens is het voor gebieden en soorten die beschermd worden door de Europese Vogel- en/of Habitatrichtlijn verplicht dit te doen *voorafgaand* aan de realisatie van de wegaanpassing.

5.5.2 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Aan de hand van een inventarisatie van landschap, cultuurhistorie, archeologisch en aardkundige waarden wordt verkend waar bijzondere en/of waardevolle objecten en gebieden liggen. Per alternatief wordt de aantasting of vernietiging van deze landschappelijk waardevolle gebieden en elementen in kaart gebracht. Ook wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke barrièrewerking van de weg. In dit verband zijn met name de hoogteligging en de aanwezigheid en hoogte van geluidsschermen en geluidswallen van belang. Bij de studie wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van reeds beschikbare gegevens uit de Trajectnota/MER 1996.

5.5.3 Bodem en water

De aspecten oppervlaktewater en waterhuishouding spelen een belangrijke rol in het ontwerpproces.

In de aanvulling op de Trajectnota/MER wordt de Watertoets uitgevoerd, waarbij de betrokken waterbeheerders een belangrijke rol spelen. Hierbij wordt bekeken wat de effecten van de (bouw)plannen zijn (zoals een verdiepte ligging) voor bescherming van bewoners en bebouwing tegen mogelijke wateroverlast, de waterkwaliteit en –kwantiteit en verdroging. Centraal staat de vraag of hiermee voldoende rekening is gehouden.

Door de aanleg van een oppervlakte asfalt neemt de infiltratiecapaciteit in het gebied af en moet Rijkswaterstaat zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder bepaalt welk percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. De door Rijkswaterstaat te treffen maatregelen (bijvoorbeeld bredere bermsloten) worden in het ontwerpproces meegenomen.

Aangezien alle ontwerpen aan de eisen moeten voldoen, is het aspect waterberging niet onderscheidend en worden de effecten niet beschreven. Indirect zijn er wel effecten omdat extra waterberging leidt tot extra ruimtebeslag.

Omdat het studiegebied niet in een grondwaterbeschermingsgebied ligt, wordt de kwaliteit van het afstromend wegwater in de aanvulling op de Trajectnota/MER niet onderzocht. Ook de

bodemkwaliteit is niet relevant omdat het gaat om zeer beperkte effecten van afstromend wegwater, waarbij de alternatieven niet wezenlijk verschillen.

De saneringen van locaties met ernstige bodemverontreiniging worden meegenomen in de kostenraming en worden verder uitgewerkt in de fase voor het Ontwerp-Tracébesluit (OTB-fase). In de effectbeschrijving komen deze niet terug.

5.6 Tolheffing

In afwachting van een uitwerking van het beleid voor beprijzing zullen de effecten van tol worden verkend in een gevoeligheidsanalyse van het alternatief of de alternatieven die in de aanvulling op de Trajectnota/MER worden uitgewerkt en waarvoor tol als een geschikte maatregel wordt gezien. De effecten van tolheffing die zullen worden onderzocht zijn primair de verkeerseffecten (zie paragraaf 5.1) en voor zover significant ook de effecten op geluid en luchtkwaliteit. Naast het in beeld brengen van de verkeerskundige effecten wordt onderzocht wat de potentie is van tol als financieringsbron.

5.7 A4 Delft-Schiedam en IODS: een kwalitatieve beschouwing

Zoals reeds in hoofdstuk 2 is aangegeven wordt in de aanvulling op de Trajectnota/MER aangegeven hoe en in welke mate elk alternatief voor de A4 Delft-Schiedam strookt met de ambities in IODS-verband: waar en hoe brengen de alternatieve oplossingen voor de A4 Delft-Schiedam het streefbeeld van de IODS dichterbij, en op welke punten wordt afgeweken.

Voorgesteld wordt om in overleg met IODS-partijen een aanvullend toetsingskader op te stellen dat inzichtelijk maakt wat de belangrijkste sterke en zwakke punten zijn van de onderscheiden alternatieven in het licht van de IODS-ambities. Een dergelijke aanvullende toetsing op basis van de IODS-ambities naast de gebruikelijke normen, streefwaarden en uitgangspunten van beleid en wet- en regelgeving heeft naar verwachting een toegevoegde waarde voor insprekers en bestuurders.

Bij het opstellen van de richtlijnen voor de inhoud van de aanvulling op de Trajectnota/MER kunnen de betrokken partijen desgewenst aangeven welke thema's in de genoemde kwalitatieve beschouwing aan de orde zouden moeten komen.

De nut-en-noodzaakdiscussie voor de A4 Delft-Schiedam zal worden onderbouwd met een kosten-batenanalyse in een vorm die nog nader gestalte moet krijgen. Overleg met de IODS-partijen speelt hierbij een belangrijke rol.

Een tweede facet bij de nut-en-noodzaakdiscussie is de gevoeligheid van de milieueffecten voor een hoog groeiscenario van het verkeer op de A4 Delft-Schiedam. Ook hierbij zal nog in overleg met de IODS-partijen worden bepaald hoe dit zal worden onderzocht.

5.8 Overzichtstabel met te onderzoeken aspecten

aspect	wijze van beoordeling	methode van onderzoek	toetsingscriterium en kader
bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mate van congestie ▪ kwetsbaarheid van het netwerk 	kwantitatief kwalitatief	rijnsnelheid en filelengte (SVV II of NVVP)
veerkracht	<ul style="list-style-type: none"> ▪ aantal slachtoffers 	kwantitatief	Risicocijfer (SVV II of NVVP)
openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ modal split ▪ potentie maatregelen bij referentievariant 	kwantitatief kwalitatief	Effect op bereikbaarheid (SVV II of NVVP)
ruimtegebruik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ruimtebeslag ▪ gebied dat functioneel wordt beperkt door de weg (geluid, externe veiligheid, lucht) ▪ ontstaan van restgebieden ▪ verlies aantal woningen, bedrijven, landbouwbedrijven ▪ ontstaan van nieuwe woon-werkrelaties 	kwantitatief kwalitatief kwantitatief kwalitatief	Hectares ruimtebeslag en restgebied Aantallen woning, bedrijven etc. (Nota RO)
economie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ reistijdwinsten 	kwantitatief	waardering van de afname reistijd t.a.v. referentiealternatief in 2020
geluid en trillingen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geluidbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen ▪ geluidbelasting in stiltegebieden ▪ trillingshinder 	kwantitatief	Aantal/hectares woningen, bestemmingen en stiltegebied met normoverschrijding (Wet Geluidhinder) Aantal woningen met normoverschrijding (vernieuwde SBR-richtlijn)
luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ immissie van No₂, So₂, fijn stof (PM₁₀), CO, Pb en benzeen 	kwantitatief	Aantal woningen en kwetsbare bestemmingen met normoverschrijding (Besluit Luchtkwaliteit)
externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ plaatsgebonden risico (PR) ▪ groepsrisico (GR) 	kwalitatief, indien nodig kwantitatief	Aantal woningen en kwetsbare objecten binnen de contour of met normoverschrijding (nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen)
sociale aspecten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sociale effecten 	kwalitatief	
recreatie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ aantasting recreatieve mogelijkheden ▪ verstoring door geluidshinder 	kwalitatief	(NBL21, SGR, reconstructiewet Midden-Delfland, regionaal beleid)
natuur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vernietiging van natuurgebieden en beschermde soorten ▪ verstoring van natuurgebieden en beschermde soorten ▪ verstoring van broedvogels ▪ versnippering van natuurgebieden ▪ verdroging 	kwantitatief kwalitatief kwantitatief kwalitatief	Vernietiging en/of verstoring van aantal hectares, soorten en broedparen (flora- en faunawet, SGR2, NBL21, regionaal beleid)
landschap, cultuurhistorie, archeologie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vernietiging of aantasting van waarden ▪ visuele hinder/-barrièrewerking 	kwalitatief	(o.b.v. nota RO, nota Belvédère, verdrag van Valetta, regionaal beleid, reconstructiewet Midden-Delfland)
bodem en water	effecten op kwantiteit en kwaliteit van grond- en oppervlaktewater	kwalitatief, watertoets	NW4
tol	verkeersintensiteit	kwantitatief	
kosten	life-cycle kosten	kwantitatief	Aanlegkosten moeten binnen taakstellend VenW-budget vallen Maatschappelijke kosten-batenanalyse

6 Procedure en planning

De Tracéwetprocedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat wil gaan onderzoeken. Tot en met 16 april 2004 kunt u schriftelijk reageren op dit onderzoeksvoorstel. Nogmaals: in dit stadium van de procedure gaat het niet om de vraag aan welke oplossing u persoonlijk de voorkeur geeft. Op dit moment is vooral van belang dat u met een schriftelijke reactie kenbaar maakt of volgens u het onderzoeksvoorstel van Rijkswaterstaat de juiste onderwerpen aansnijdt.

6.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De Tracéwetprocedure is erop ingericht dat de besluitvorming zorgvuldig verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook wordt op verschillende momenten advies gevraagd aan (onafhankelijke) deskundigen.

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen op de procedure afgestemd:

- de regeling voor het opstellen van een milieueffectrapportage uit de Wet milieubeheer;
- de regeling voor het nemen van een planologisch besluit over de feitelijke uitvoering van een tracé; dit hangt nauw samen met de Wet op de ruimtelijke ordening.

Verder bepaalt de Tracéwet de gevolgen van het Tracébesluit, dat wil zeggen wat wel en niet in het Tracébesluit wordt geregeld en wat dit betekent voor vergunningen, ontheffingen, enzovoort.

Het bevoegde gezag wordt gevormd door de minister van VenW en de minister van VROM. Provincies, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken omdat het project raakvlakken heeft met hun bevoegdheden en belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken.

Is de Trajectnota/MER voor de A4 Delft-Schiedam eenmaal aangevuld en geactualiseerd, dan nemen de ministers van VenW en van VROM een besluit. Uiteraard gebeurt dit in nauw overleg met de provincie, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen. Ook zij zijn immers gebaat bij een zorgvuldig, goed afgewogen besluit.

6.2 Stappen in de tracé/m.e.r.-procedure voor de A4 Delft-Schiedam

Hieronder volgt, stap voor stap, een overzicht van de te doorlopen procedure.

- **Stap 1: Startnotitie voor de aanvulling op de Trajectnota/MER uit 1996**

De Startnotitie is namens de minister van Verkeer en Waterstaat opgesteld door de initiatiefnemer van het project. Dat is de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat. De Startnotitie ligt 4 weken ter inzage.

- **Stap 2: inspraak, advies, richtlijnen voor de aanvulling op de Trajectnota/MER**

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijk op dit onderzoeksvoorstel reageren. De termijnen die hierbij van belang zijn, zijn in deze Startnotitie vermeld. Praktische informatie over uw inspraakmogelijkheden – tot wanneer kunt u reageren, waar kunt u de Startnotitie bekijken, waar moet u uw reactie naartoe sturen? – krijgt u tijdig aangereikt, bijvoorbeeld via advertenties in huis-aan-huisbladen.

Wat gebeurt er met uw reactie? Om te beginnen worden alle reacties gebundeld en overhandigd aan de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie

stelt een advies op met richtlijnen voor de inhoud van de aanvulling op de Trajectnota/MER. Het bevoegde gezag – de minister van VenW samen met de minister van VROM – stelt vervolgens de definitieve richtlijnen voor de studie vast. Ook daarbij spelen de inspraakreacties een rol. Daarna gaat de studie van start.

- **Stap 3: opstellen van de aanvulling op de Trajectnota/MER**

De directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat maakt de aanvulling en actualisatie van de Trajectnota/MER. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in de aanvulling op de Trajectnota/MER zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke alternatieven en varianten, met inbegrip van nieuwe oplossingen die sinds 1996 in de discussie over de A4 Delft-Schiedam in beeld zijn gekomen;
- een overzicht van de onderscheidende effecten van elk van de kansrijke alternatieven voor onder meer verkeer en milieu.

Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER wordt regelmatig overlegd met verschillende partijen: provincie, gemeenten, waterschappen, enzovoort. Is de Trajectnota/MER gereed en akkoord bevonden door het bevoegde gezag, dan wordt het document ter inzage gelegd.

- **Stap 4: inspraak, advies en toetsing**

De Trajectnota/MER ligt acht weken ter inzage. Gedurende deze periode worden informatiebijeenkomsten gehouden om u over de belangrijkste onderzoeksresultaten te informeren. Voorts kunt u opnieuw inspreken, zowel schriftelijk als mondeling (tijdens een speciaal daartoe georganiseerde hoorzitting). De centrale vragen tijdens deze tweede inspraakronde zijn:

- Is de milieu-informatie in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg om er een verantwoord besluit op te kunnen baseren?
- Welk van de beschreven alternatieve oplossingen heeft uw voorkeur? En welke argumenten zijn daarvoor van belang?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken overheidsinstanties.

Daarbij draait het om de vragen:

- welke alternatieven binnen het ruimtelijke beleid passen;
- naar welk alternatief de voorkeur uitgaat.

Direct na de inspraakronde toetst de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage of de milieu-informatie in de Trajectnota/MER inderdaad correct en volledig genoeg is om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van Bevindingen uit. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van VenW over nieuwe infrastructuurprojecten kritisch beoordeeld worden.

- **Stap 5: besluitvorming (Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit)**

Op basis van de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen stelt de minister van VenW samen met de minister van VROM een standpunt voor een voorkeursalternatief op. Dit wordt aan de Tweede Kamer toegezonden. Het standpunt wordt uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit. De provincie, de waterschappen en de gemeenten kunnen hierop reageren. Ook is er op dat moment opnieuw een inspraakronde. Na afweging van alle reacties stellen de ministers van VenW en VROM het definitieve Tracébesluit vast.

- **Stap 6: beroep**

Tegen het besluit van de ministers is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

- **Stap 7: planologische inpassing en vergunningverlening**

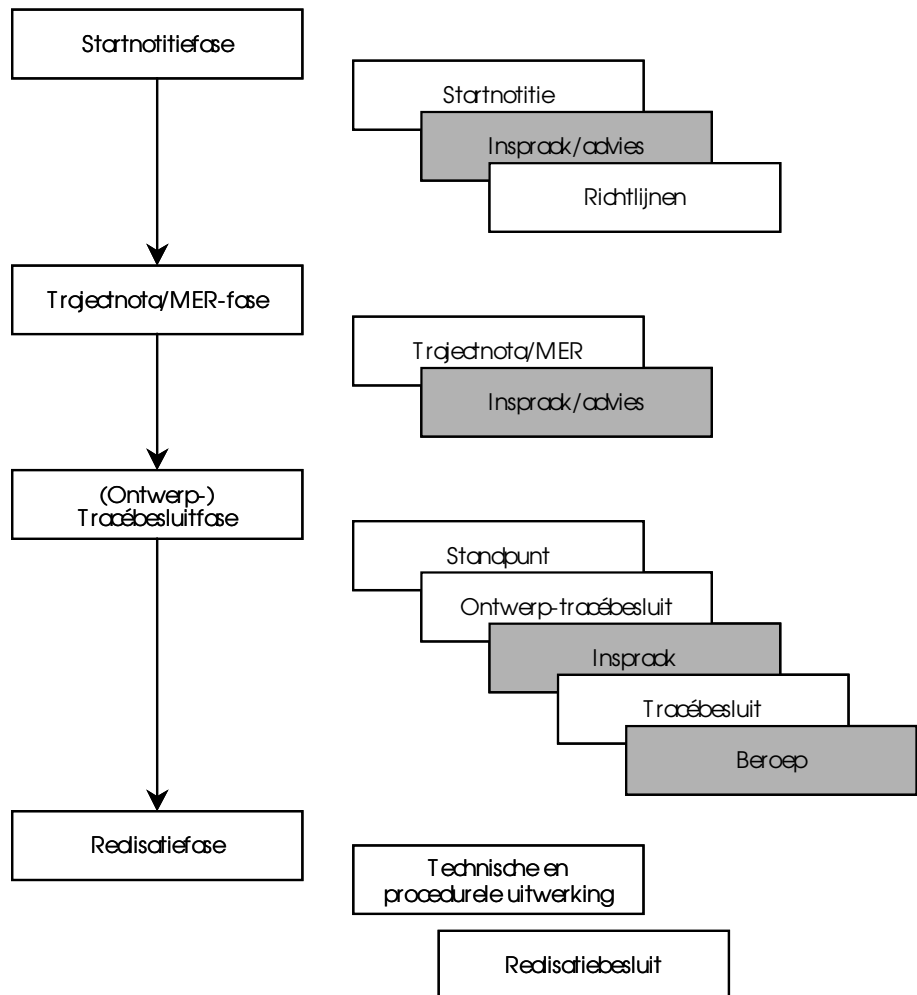
De zevende stap houdt in dat de betrokken overheidsinstanties de uitverkoren oplossing planologisch moeten inpassen in hun ruimtelijke plannen. Ook moeten er vergunningen verleend worden.

Voor eventuele aanvullende uitvoeringswerkzaamheden komen de benodigde vergunningen door middel van en vanwege de minister van VenW tot stand. Tegen verlening van deze vergunningen is ook inspraak en beroep mogelijk, maar er zijn geen bedenkingen meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers reeds in stap 5 plaatsgevonden.

- **Stap 8: realisatie en evaluatie**

Na de voorafgaande stappen kan de uitvoering van de werkzaamheden van start gaan. Na verloop van tijd moet geëvalueerd worden wat er in de praktijk terecht komt van de effectvoorspellingen uit de Trajectnota/MER. Zijn de gevolgen in de praktijk ernstiger dan aanvankelijk voorspeld, dan kunnen de verantwoordelijke ministers besluiten aanvullende maatregelen te nemen.

6.3 Overzicht Tracéwetprocedure



6.4 Planning

In onderstaand schema wordt de planning weergegeven.

BG = bevoegd gezag, in dit geval de minister van VenW en de minister van VROM

IN = initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland

Commissie m.e.r. = commissie voor de milieueffectrapportage

MER = milieueffectrapport

Fase	Activiteiten	Planning
Fase 1	BG maakt de Startnotitie openbaar	maart 2004
Startnotitie	VOORLICHTING EN INSPRAAK over de te onderzoeken alternatieven en effecten	maart-april 2004
	Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen voor MER	juni 2004
	BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	juni 2004
Fase 2	IN stelt Trajectnota/MER op	1 ^e kwartaal 2005
Trajectnota/ MER	BG publiceert Trajectnota/MER	2 ^e kwartaal 2005
	VOORLICHTING, INSPRAAK EN HOORZITTINGEN over de inhoud van de Trajectnota/MER, mogelijkheid om voorkeur aan te geven	2 ^e kwartaal 2005
	Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER	2 ^e kwartaal 2005
	Besturen adviseren over Trajectnota/MER	3 ^e kwartaal 2005
	Standpunt	3 ^e kwartaal 2005
Fase 3	BG neemt Ontwerp-Tracébesluit en legt het ter inzage	2 ^e kwartaal 2006
Ontwerp-Tracébesluit	VOORLICHTING EN INSPRAAK over de Keuze en invulling van het besluit	2 ^e kwartaal 2006
	Besturen adviseren over Ontwerp-Tracébesluit	2 ^e kwartaal 2006
Fase 4	BG neemt Tracébesluit	3 ^e kwartaal 2006
Tracébesluit	BEROEPSPROCEDURE	
Fase 5	Project wordt uitgevoerd	2007-2010
Uitvoering en evaluatie	Milieugevolgen worden geëvalueerd	2011

Literatuur

Regelingen	
Tracéwet	2000
Wet Geluidhinder	1993
Besluit Luchtkwaliteit	2001
Wet Milieubeheer	1999
Besluit MER	1999
Natuurbeschermingswet	1998
Flora- en Faunawet	2002
Verdrag van Valletta (Malta)	1992
Rijksnota's	
Nationaal Milieubeleidsplan 3	1998
Nationaal Milieubeleidsplan 4	2001
Natuurbeleidsplan	1990
Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen	2000
Nota Natuur, Bos en Landschap in 21e eeuw (Natuur voor mensen, mensen voor natuur)	2000
Ruimtelijk Economisch Beleid	1990
Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	1996
Structuurschema Groene Ruimte	1995
Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer	1990
Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)	1991
Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC)	1996
Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, kabinetsstandpunt	2002
Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid, Kabinet	2002
Nota Belvédère	1999
Bestuurlijke notitie Watertoets	2001
Regionale plannen	
Bedrijfsterreinen in Zuid-Holland per 1 januari 1999	
Ecologische verbindingzones in Zuid-Holland	1996
Mobiliteitsplan Zuid-Holland (deel 1 en 2)	1992/1996
Randstadgroenstructuur	1988
Streekplan Zuid-Holland West	2003
Regionaal Structuurplan Haaglanden	2002
Rapportage stuurgroep Integrale ontwikkeling tussen Delft en Schiedam ("Kansen benutten, impasses doorbreken")	2001
Nota planbeoordeling provincie Zuid-Holland	1998
Integraal Ontwikkelingsplan Westland 2010	1999
Ontwerp Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan ("beheerst groeien")	2002
Milieueffectrapporten	
Trajectnota/MER Rijksweg A4 Delft-Schiedam	1996

Woordenlijst

Akoestisch ruimtebeslag	Het oppervlak dat belast wordt met een bepaald geluidsniveau
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke variant vormt
Archeologie	Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen
Barrièrewerking	Doorsnijding van landschappen en natuur door infrastructuur (wegen, spoorlijnen)
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is
Bestemmingsplan	Plan waarin de ruimtelijke inrichting van gemeenten is vastgelegd
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In dit geval de minister van VenW en de minister van VROM
BOR	BereikbaarheidsOffensief Randstad
Broeikasewffect	Het oplopen van de temperatuur als gevolg van luchtvervuiling
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren, waarbij sprake is van een veilige verkeersafwikkeling
CO	Koolmonoxide, voor de mens giftige stof
CO ₂	Kooldioxide, stof die bijdraagt aan het groter worden van het broeikasewffect
Commissie m.e.r.	Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid in het rapport
Compenserende maatregel	Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren
Convenant	Niet bindende overeenkomst
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de relictten die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen
dB(A)	Decibel. Maat voor het geluidsdrukkniveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor
Diffuse bronnen	Verspreid liggende bronnen
Ecologie	Wetenschap die zich bezighoudt met levende systemen (planten, dieren, e.d.) en hun omgeving
Ecologische verbindingzone	(Ecologisch) gebied of structuur die verbreding, migratie en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt
EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid
Emissie	Uitstoot of lozing van stoffen
Externe veiligheid	Het risico dat mensen op en rond de weg lopen voor de kans op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg
Fauna	Alle diersoorten

Flora	Alle plantensoorten
Filezwaarte	Aanduiding van de ernst van de file, uitgedrukt in filelengte x fileduur (eenheid: kilometerminuten)
Geleiderail	Vangrail
Geluidgehinderden	Mensen die last hebben van het geluid. Het aantal wordt berekend uit een gegeven verhouding tussen ernstig gehinderden, gehinderden en matig gehinderden- per geluidsbelastingklasse van 5 dB(A)
Geluidsbelasting	De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats(afkomstig van bepaalde geluidsbronnen)
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd
Hoofdverbinding	Autosnelweg die deel uitmaakt van het hoofdwegennet
Hydrologie	Wetenschap die zicht bezighoudt met de eigenschappen van het water op aarde
Immissie	Het binnendringen van een verontreinigende stof
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst
Inspraakpunt	Overheidsinstelling waar inspraakreacties worden verzameld
Invloedsgebied	Het gebied waarbinnen de effecten kunnen optreden als gevolg van een wegverbinding
Koolmonoxide	Koolmonoxide, voor de mens giftige stof
Kwalitatief	In woorden onderbouwd
Kwantitatief	Met cijfers onderbouwd
m.e.r.-procedure	Procedure om te komen tot een milieueffectrapportage; bestaat uit het maken van het milieueffectrapport, beoordelen en gebruiken van het milieueffectrapport in de besluitvorming
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren
MER; Milieueffectrapport	Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven zijn geïnventariseerd
Ministerie van VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie van VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen
NBL21	Beleidsnota Natuur, bos en landschap in de 21 ^e eeuw, natuur voor mensen, mensen voor natuur
NEN-norm	Adviserende norm van het Nederlands Normalisatie Instituut
NVVP	Nationaal Verkeer en Vervoerplan
NO _x	Stikstofoxiden, veroorzaken onder meer verzuring
Onderliggend wegennet	Alle niet rijkswegen
Ontsnippering	Het tegengaan van versnippering van natuurwaarden
Ontwerprijlijnen	Regelgeving voor het ontwerp/de ontwerpers van de weg
Ontwerp-Tracébesluit (OTB)	Globale vaststelling van de ligging van het tracé OVI Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur

Open bak constructie	Constructie zonder dag ten behoeve van een verdiepte ligging (bijvoorbeeld voor een weg)
PPS	Publiek-Private Samenwerking
Raad van state	Rechtscollege die onder meer het beroep tegen het besluit van de minister in de tracé/m.e.r.-procedure behandelt
Referentiesituatie	De situatie voor een toekomstig jaar als er, naast het voorgenomen beleid, geen probleemoplossende activiteiten worden uitgevoerd
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag
Rijbaan	Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer en begrensd wordt door een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard
Rijstrook	Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor een rij van het voor dat gedeelte bestemde verkeer
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de inpassing van een alternatief / variant
Ruimtelijk-orderingsbeleid	Regeling voor het gebruik van de ruimte voor wonen, werken, land en tuinbouw en recreatie
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
SGR	Structuurschema Groene Ruimte, beleidsnota
SO ₂	Zwaveloxide, veroorzaken onder meer verzuring
Stadsgewest	Gewest dat gevormd wordt door een aantal samenwerkende gemeenten, bestuurd door een raad die wordt samengesteld door en I uit leden van de afzonderlijke gemeenten
Startnotitie	Een notitie als deze waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure
Stikstofdioxide	Stikstofoxiden, veroorzaken onder meer verzuring
Streekplan	Een door de provincie opgesteld plan voor een deel van de provincie waarin de ruimtelijke ordening is vastgelegd
SVV (I en II)	Eerste en tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Een in 1990 verschenen rijksnota over het beleid op gebied van Verkeer en Vervoer in Nederland
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein
Tracé/m.e.r.-procedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure is hierin opgenomen
Tracé/m.e.r.-studie	Studie waarin van alternatieve alternatieven de milieu- en andere effecten als verkeer en vervoer en economie worden onderzocht; wordt uitgevoerd als onderdeel van de tracé/m.e.r.-procedure
Tracébesluit	Vaststelling van de exacte ligging van het tracé
Tracéwet	Wet omtrent de besluitvorming over grote infrastructuur projecten Traject Geheel van wegvakken
Trajectnota	Document waarin de studieresultaten van de infrastructuurproject zijn vastgelegd
Trajectnota/MER	Rapport waarin de resultaten van de tracé/m.e.r.-studie zijn vastgelegd (het milieueffectrapport is hierin verwerkt)
Trajectsnelheid	Gemiddelde snelheid op autosnelwegen in de spits van een bepaald traject
U-polder	Constructie met damwanden en folie ten behoeve van een verdiepte ligging van een weg waarbinnen een afwijkende waterstand wordt gehandhaafd
VenW	Verkeer en Waterstaat

Verkeersintensiteit	Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert
Versnippering	Milieuthema gericht op de effecten van doorsnijdingen van de (natuurlijke) ruimte
Verstoring	Milieuthema gericht op de effecten van verstoring van ecosystemen en woon- en leefmilieu als gevolg van de emissie van geluid, licht en trillingen
Verzuring	Proces waarbij zuurvormende stoffen, afkomstig van industrie, verkeer en landbouw invloed uitoefenen op ecosystemen
VINAC	Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Wegvak	Een deel van een weg tussen een oprit en een afrit
Zandcunet	Met zand gevulde ingraving in natuurlijke ondergrond als fundering van een wegverharding
ZOAB	Zeer open asfaltbeton

De historie van rijksweg 4 (Rijswijk-Schiedam) gaat terug tot de jaren '50. De weg heeft sindsdien bekendgestaan als Zoomweg, Beneluxweg, rijksweg 19 en uiteindelijk als onderdeel van rijksweg 4 of A4. Omdat de weg voor een groot deel geprojecteerd is in het gebied 'Midden-Delfland' tussen Delft en Schiedam/Vlaardingen, wordt het betreffende weggedeelte ook wel aangeduid met 'rijksweg 4 Midden-Delfland'.

1965: Tracébesluit

Teneinde ook in de toekomst de relaties Haagse agglomeratie Delft/Rijnmond adequaat te kunnen bedienen werd in de jaren vijftig provincie Zuid-Holland bij het rijk aangedrongen op een tweede rijksweg tussen Den Haag en Rotterdam. Daarbij werd een voorkeur uitgesproken voor een tracé ten westen van Delft. Uiteindelijk werd in 1962/1964 een tracénota voorbereid en na de inspraak- en adviesprocedure werd in 1965 door de minister van Verkeer en Waterstaat het tracé vastgesteld, vrijwel overeenkomstig het voorgestelde tracé. Ten slotte werd de weg in het Rijkswegenplan 1968 opgenomen als rijksweg 19.

1968: ontwikkelingsplan voor Midden-Delfland

Inmiddels werden, overeenkomstig de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening (1966), ideeën ontwikkeld voor het behoud van de groene enclave van Midden-Delfland. In 1968 verscheen het rapport 'Ontwikkelingsplan voor de open ruimte'. Dit plan voorzag in een herinrichting van Midden-Delfland ten behoeve van intensieve recreatie en behoud van de agrarische functie. In dit plan werd rijksweg 4 als een gegeven beschouwd.

1968-1972: gedeeltelijke uitvoering

Nadat hiertoe reeds in 1965 door de gemeente Schiedam een aanlegvergunning was verstrekt, werd eind 1968 begonnen met de aanleg van het zandlichaam tussen het Kethelplein en de noordelijke grens van de gemeenten Schiedam en Vlaardingen. Voorts werd de weg opgenomen in het uitvoeringsprogramma rijkswegen 1971-1975 behorende bij de begroting van het Rijkswegenfonds 1971. Aansluitend op de grondverwerving werd in 1972 in Midden-Delfland vanuit het zuiden uit begonnen met de opspuiting van het zandlichaam.

1972: begin maatschappelijk protest

Vrijwel tegelijkertijd met de aanleg van de weg uitten actiegroepen uit de streek bezwaren tegen verdere aanleg van rijksweg 4 in verband met de aantasting van natuurlijke waarden en de te verwachten geluidshinder. De acties hadden tot gevolg dat van de zijde van enkele gemeenten werd aangedrongen op een heroverweging van de noodzaak tot realisering van rijksweg 4. Ook werd verzocht grote omzichtigheid te betrachten bij de landschappelijke inpassing van de eventuele weg.

1976: opschorting werkzaamheden

Bij de behandeling van het wetsontwerp Reconstructie Midden-Delfland in het najaar van 1976 werd door de Tweede Kamer de motie Voortman aangenomen. Daarbij werd gevraagd de werken aan rijksweg 4 stop te zetten tot een heroverweging van de noodzaak tot realisering zou hebben plaatsgevonden. De regering heeft daarop toegezegd dat de noodzaak van aanleg van rijksweg 4 in het kader van het (eerste) Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) nader zou worden bezien. De werken aan rijksweg 4 werden voor onbepaalde tijd opgeschort.

1977: Reconstructiewet Midden-Delfland

In maart 1977 werd de Reconstructiewet Midden-Delfland door de Eerste Kamer aanvaard. Deze wet maakt het mogelijk een gedeelte van het gebied te onteigenen en ' ter behartiging van de belangen van de landbouw, van natuur en landschap en van de openluchtrecreatie' te reconstrueren. De leiding van de reconstructie is op grond van deze wet opgedragen aan de Reconstructiecommissie.

1977-1981: heroverweging en beslissing

De aangekondigde heroverweging van rijksweg 4 vond plaats, en werd als zodanig opgenomen als bijlage in de regeringsbeslissing (deel d) van het (eerste) Structuurschema Verkeer en Vervoer (1978-1979). Op basis van die heroverweging werd door de Tweede Kamer in november 1980 ingestemd met voltooiing van rijksweg 4. Zij stelde echter daarbij als voorwaarde dat de weg in het kader van de reconstructie Midden-Delfland op aanvaardbare wijze in het landschap zou moeten worden ingepast.

1981: Structuurschema Verkeer en Vervoer

Bij de vaststelling van het (eerste) Structuurschema Verkeer en Vervoer (1981) werd rijksweg 4 als hoofdverbinding opgenomen en werd bepaald dat de verdere aanleg in de eerste fase (tot 1990) diende plaats te vinden. Daarbij werd door de minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd dat de weg op een aanvaardbare wijze in het landschap zou worden ingepast. De Reconstructiecommissie werd daarop verzocht bij de verdere planvorming voor Midden-Delfland rekening te blijven houden met de verdere aanleg van rijksweg 4.

1982-1989: inpassingsstudie en overleg

Door de Reconstructiecommissie werd inzake de inpassing van de weg een programma van eisen opgesteld. Dit betrof met name de hoogte van de weg en van de geluidswallen en een norm voor het toelaatbare geluidsniveau. Bij de behandeling van de Rijksbegroting eind 1985 zijn door de kamercommissie vragen gesteld over de rijksweg. Naar aanleiding hiervan is door de minister een breed samengestelde projectgroep geluidshinder ingesteld die voor het gehele traject een akoestisch onderzoek heeft uitgevoerd. Over de uitkomsten van het onderzoek werd verschillende keren bestuurlijk overleg gevoerd tussen de Reconstructiecommissie, de ministers van VenW en VROM, provincie en gemeenten. Dit resulteerde in een aanpassing van de oorspronkelijke inpassingsmaatregelen van de Reconstructiecommissie. In het streekplan Rijnmond van januari 1986 werd rijksweg 4 Midden-Delfland met de aanduiding ' ontworpen wegverbinding' gehandhaafd. Voorts werd rijksweg 4 opgenomen in het streekplan Zuid-Holland West (januari, 1987). In beide plannen wordt een goede inpassing van deze weg in verband met landschappelijke en milieuhygiënische effecten als voorwaarde genoemd.

1989: kamerbehandeling

Begin 1989 heeft de Tweede Kamer desgevraagd bevestigd dat met de voorgestelde inpassingsmaatregelen – naar het oordeel van de Kamer – werd voldaan aan de eisen van de Reconstructiecommissie. Bij die gelegenheid werd door de Tweede Kamer tevens bevestigd dat de aanleg van de weg voortgang moest vinden en werd ingestemd met het voorgestelde pakket inpassingsmaatregelen. Vanwege budgettaire problemen en lopende procedures kon de verdere aanleg van rijksweg 4 toch niet meteen worden voortgezet.

1990: Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

Eind 1990 werd in de Tweede Kamer beraadslaagd over het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d: regeringsbeslissing. Bij die gelegenheid werd een motie verworpen waarin de regering werd voorgesteld de rijksweg 4 Rijswijk-Schiedam, van het hoofdwegennet af te voeren. Rijksweg 4 werd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel d: regeringsbeslissing, 1990) gehandhaafd en tevens aangewezen als achterlandverbinding.

1992: hervatting werkzaamheden

Op 13 februari 1992 werd door de Raad van State een beroep verworpen dat was ingesteld in het kader van Art. 96 van de Wet Geluidshinder. Dit beroep betrof een door de provincie Zuid-Holland afgegeven verklaring van geen bezwaar tegen de aanleg van het gedeelte Den Dulder-Gaag in Schipluiden van rijksweg 4. Vervolgens werd door Rijkswaterstaat de uitvoering van het gedeelte Rijswijk (Beatrixlaan) -Delft (Kruithuisweg) hervat. Spoedig daarna werd bekend dat inzake de inpassing in enkele bestemmingsplannen betreffende het gedeelte Kruithuisweg-Kethelplein alsnog de MER-procedure moet worden doorlopen.

1996: Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam

Op 3 april 1996 werd de Trajectnota/MER gepubliceerd. Hierin werden naast de aanleg van de A4 op maaiveld (voorkeursalternatief), verdiept en verdiept met dak (MMA) ook de verbreding van de A13 (in combinatie met aanleg van de A16 of de A24) en een sneltram tussen Delft en Schiedam onderzocht. De minister van Verkeer en Waterstaat nam op 21 november 1996 een standpunt in voor de aanleg van de A4 op maaiveld. De Tweede Kamer stond niet achter dit standpunt minister. Tegelijkertijd was echter niet meer geld beschikbaar voor duurdere alternatieven en aanvullende inpassingsmaatregelen.

1997-2000: verkennen mogelijkheden private financiering

Na discussies in de politiek over de inpassing van de A4 en aanvullende financiering wordt de A4 als kansrijk project voor publiekprivate samenwerking (pps) bestempeld. Twee consortia doen een voorstel voor de aanleg van overkapte A4 inclusief de ontwikkeling van het tunneldak (woningen/bedrijven). In 1998 besluit de Tweede Kamer het budget van de A4 aan de spoortunnel in Delft en de inpassing van het spoor bij Abcoude te besteden. Rijkswaterstaat start een marktconsultatie naar pps-mogelijkheden. De conclusie luidt dat private financiering in principe mogelijk is door toelopen te benutten en stedelijke ontwikkeling te realiseren boven de weg tussen Schiedam en Vlaardingen.

2001: Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS)

In 2001 bestaat een breed draagvlak voor het concept van de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam, van de stuurgroep IODS, waarin een inpassingsvariant voor de A4 wordt uitgewerkt en een pakket aan maatregelen voor kwaliteitsverbetering in de regio wordt voorgesteld. Naar aanleiding van deze rapportage wordt de motie Dijsselbloem in de Tweede Kamer aangenomen, die de minister van Verkeer en Waterstaat oproept de tracé/m.e.r.-procedure te hervatten met inbegrip van de basisvariant IODS. In 2002 wordt de motie Giskes in de Tweede Kamer aangenomen. In deze motie wordt de minister van VenW verzocht de verlengde veilingroute met en zonder Oranjetunnel te betrekken in het onderzoek (zie de volledige tekst van beide genoemde moties in bijlage 2).

MOTIE VAN HET LID DIJSSELBLOEM C.S.

Voorgesteld in het Nota-overleg van 10 december 2001

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de knelpunten ten aanzien van de bereikbaarheid van Rotterdam vanuit het noorden, alsmede ten aanzien van veiligheid en leefkwaliteit in Rotterdam-Overschie besluitvorming over nut, noodzaak en wijze van aanleg van de A4 Delft-Schiedam urgent maken;

constaterende, dat er een breed draagvlak is voor de integrale aanpak van het plan-Norder voor de inpassing van de A4 Delft-Schiedam alsmede de versterking van de kwaliteit van het gehele gebied Midden-Delfland;

constaterende, dat het plan-Norder nog een aantal vragen formuleert, waarvoor aanvullende milieu-effectrapportage noodzakelijk is;

spreekt uit, dat tussen de eventuele aanleg van de A4 Delft-Schiedam en het geheel, gelijktijdig en gelijkwaardig realiseren van het plan-Norder een onverbreekelijke band bestaat;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk de Tracéwetprocedure (vanaf stap 3) voor de A4 Delft-Schiedam te herstarten, op basis van een aanvullende milieu-effectrapportage, het plan-Norder maatgevend te laten zijn voor de Startnotitie en de Stuurgroep Norder het kwaliteitsprogramma verder te laten uitwerken,

en gaat over tot de orde van de dag.

Dijsselbloem
Giskes
Van der Steenhoven

MOTIE VAN HET LID GISKES

Voorgesteld in het Nota-overleg van 9 december 2002

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

draagt de regering op bij de tracé-MER-studie voor de A4 Midden-Delfland expliciet te betrekken de veilingroute met en zonder Oranjetunnel,

en gaat over tot de orde van de dag.

Giskes