



Samenvatting Startnotitie A4 Delft-Schiedam

Samenvatting van het 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



Overzichtskaart met de te onderzoeken alternatieven



Startnotitie A4 Delft-Schiedam

Van 18 maart tot en met 16 april 2004 ligt de Startnotitie A4 Delft-Schiedam ter inzage. Met de publicatie van deze Startnotitie wordt de Tracéwetprocedure voor de aanleg van de rijksweg A4 Delft-Schiedam hervat. In de Startnotitie doet Rijkswaterstaat voorstellen voor onderzoek dat nodig is voor aanvulling en actualisering van de Trajectnota/MER die in 1996 is afgerond. Tijdens een inspraakronde kunt u reageren.

Voorgeschiedenis

De plannen voor de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam kennen een lange voorgeschiedenis, met veel discussie over de noodzaak van een nieuwe snelweg door Midden-Delfland, en over de wijze van uitvoering van de weg. De autosnelweg A4 Delft-Schiedam verbindt in de toekomst de bestaande A4 bij de Kruithuisweg te Delft en de A4 vanaf het Kethelplein bij Vlaardingen-Schiedam naar het zuiden. Voor het gedeelte tussen Kruithuisweg en Kethelplein is in 1993 de tracé/m.e.r.-studie gestart. Op basis van de resultaten hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) in november 1996 het standpunt ingenomen dat de A4 als een snelweg op maaiveld dient te worden aangelegd. Toch kon de Tweede Kamer zich niet in dit besluit vinden. Het budget voor de weg is daarom in 1998 naar andere infrastructuurprojecten verschoven.



Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam

In 2001 heeft een brede groep regionale partijen op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat een programma opgesteld voor de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS). Het programma bevat een reeks maatregelen op uiteenlopende gebieden: voor verbetering van het platteland en van de steden Delft, Schiedam en Vlaardingen; voor schonere lucht, voor werkgelegenheid in de zuidvleugel van de Randstad en verbetering van de mobiliteit en de bereikbaarheid. Door de projecten op elkaar af te stemmen leveren ze een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van Midden-Delfland. De aanleg van de A4, mits die goed is ingepast in het stedelijke en landelijke gebied, is een van de speerpunten.



Herstart Tracéwetprocedure

Vanwege de brede bestuurlijke instemming met het programma IODS heeft de Tweede Kamer aan de minister van VenW verzocht de Tracéwetprocedure voor de A4 Delft-Schiedam te herstarten. Daartoe is het nodig de Trajectnota/MER die in 1996 is verschenen aan te vullen en te actualiseren. Zo is het verkeer flink toegenomen en gelden er nieuwe, strengere, regels voor luchtkwaliteit en geluid. De aanvulling van de Trajectnota/MER 1996 doorloopt de gebruikelijke Tracéwetprocedure. De eerste stap daarin is deze Startnotitie. De Startnotitie beschrijft wat er onderzocht moet worden om deze Trajectnota/MER te kunnen aanvullen en actualiseren. Welke problemen spelen er bij de A4 Delft-Schiedam. En welke alternatieve oplossingen zijn het overwegen waard? En welke effecten hebben deze oplossingen? Deze drie vragen staan centraal in het komende onderzoek. Bij het onderzoek naar de effecten zijn belangrijke aandachtspunten:

- de doorstroming van het verkeer
- verkeersveiligheid
- sluipverkeer
- hinder en leefbaarheid (o.a. lucht en geluid)
- natuur en landschap
- ruimtelijke ordening en economie
- kosten per alternatief en variant



Na de Startnotitie

Deze Startnotitie bevat een actuele probleemanalyse en beschrijving van de manier waarop Rijkswaterstaat de varianten en alternatieven van de weg zal uitwerken. Het is een onderzoeksaanpak en niet het onderzoek zelf.

Het Inspraakpunt verzamelt alle reacties op de Startnotitie in de bundel 'Resultaten van de inspraak'. Deze bundel kan worden ingezien op dezelfde locaties waar eerder de Startnotitie ter inzage is gelegd. Het Inspraakpunt stelt de minister en de bij het project betrokken ambtenaren op de hoogte van alle inspraakreacties. Bovendien gaan inspraakreacties naar de Commissie voor de m.e.r. (milieueffectrapportage). Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen adviseert de minister over de inhoudelijke opzet van het onderzoek. Op de Startnotitie is inspraak mogelijk tot 16 april 2004. Op basis van de inspraakreacties, en advies van de Commissie m.e.r., beslissen de ministers van VenW en VROM over de definitieve inhoud van de studie. Die inhoud leggen zij vast in de Richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER. Hierna vindt het onderzoek plaats, wat zal resulteren in een zelfstandig document met daarin de aanvulling op en actualisatie van de Trajectnota/MER uit 1996. Ook dan volgt weer inspraak, advisering en toetsing, en nemen beide ministers een nieuw standpunt in. Vervolgens wordt het gekozen alternatief gedetailleerd uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit.

Wat is het probleem?

Op de wegen tussen Den Haag en Rotterdam staan dagelijks files. Als maatregelen achterwege blijven, zal dit probleem verergeren omdat er in de komende jaren steeds meer verkeer komt. Ook de leefbaarheid komt steeds meer onder druk te staan. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om geluidshinder en luchtverontreiniging, en om hinder van sluipverkeer.

Op dit moment is de A13 de enige snelweg tussen Den Haag en Rotterdam. Dat maakt de weg een kwetsbare schakel in het Nederlandse netwerk van autosnelwegen. Dagelijks gebruiken vele tienduizenden automobilisten deze weg. In de ochtend- en avondspits loopt het verkeer vrijwel dagelijks vast. De files worden langer en hardnekkiger: de ochtendspits eindigt steeds later en de avondspits begint steeds vroeger. Bij calamiteiten zit het verkeer op de weg helemaal vast, en zijn omleidingroutes nauwelijks mogelijk.



Verbetering van de bereikbaarheid, terwijl er steeds meer wegverkeer komt, is vanzelfsprekend een belangrijk doel. Maar er is meer, want bereikbaarheidsproblemen leiden ook tot andere knelpunten.

Zo proberen steeds meer automobilisten de files op de A13 te ontwijken door alternatieve routes te gebruiken. Dit sluipverkeer belast lokale wegen die eigenlijk helemaal niet bedoeld zijn voor doorgaand verkeer, en die daarvoor ook te krap zijn. De leefbaarheid in woonkernen in Midden-Delfland en in het gebied rondom Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk (de 'B-driehoek') komt hierdoor steeds meer onder druk te staan. Daarnaast geeft het verkeer op de overbelaste A13 hinder voor bewoners in de directe omgeving. Dit speelt bijvoorbeeld aan de oostzijde van Delft en in Rotterdam Overschie.

Drie alternatieven

Omwille van de bereikbaarheid en de leefbaarheid ligt het voor de hand te onderzoeken of een nieuwe weg de huidige en toekomstige problemen kan verlichten. Duidelijk daarbij is wél dat een nieuwe weg aan hoge eisen moet voldoen. Op dit moment is Midden-Delfland een open landschap met grote cultuurhistorische waarden voor de natuur en recreatie. Verder moet de agrarische sector hier ook in de toekomst goed uit de voeten kunnen. Bovendien hebben gemeenten als Vlaardingen en Schiedam ruimte nodig voor verdere verstedelijking. Al dit soort vragen zijn belangrijke aandachtspunten in de studie.

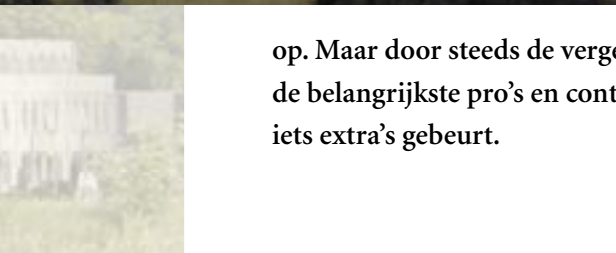


Er zijn drie soorten alternatieve oplossingen:

- de aanleg van een nieuwe snelweg tussen Delft en Schiedam
- opschalen en verlengen van de Veilingroute
- een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

De studie brengt ook in beeld wat de effecten zijn als er geen aanvullende maatregelen komen, los van maatregelen waarover reeds besloten is om deze uit te voeren. Niets extra's doen lost de problemen niet

op. Maar door steeds de vergelijking te trekken met 'niets extra's doen', wordt duidelijk wat de belangrijkste pro's en contra's zijn van alternatieve oplossingen waarin er nu juist wel iets extra's gebeurt.



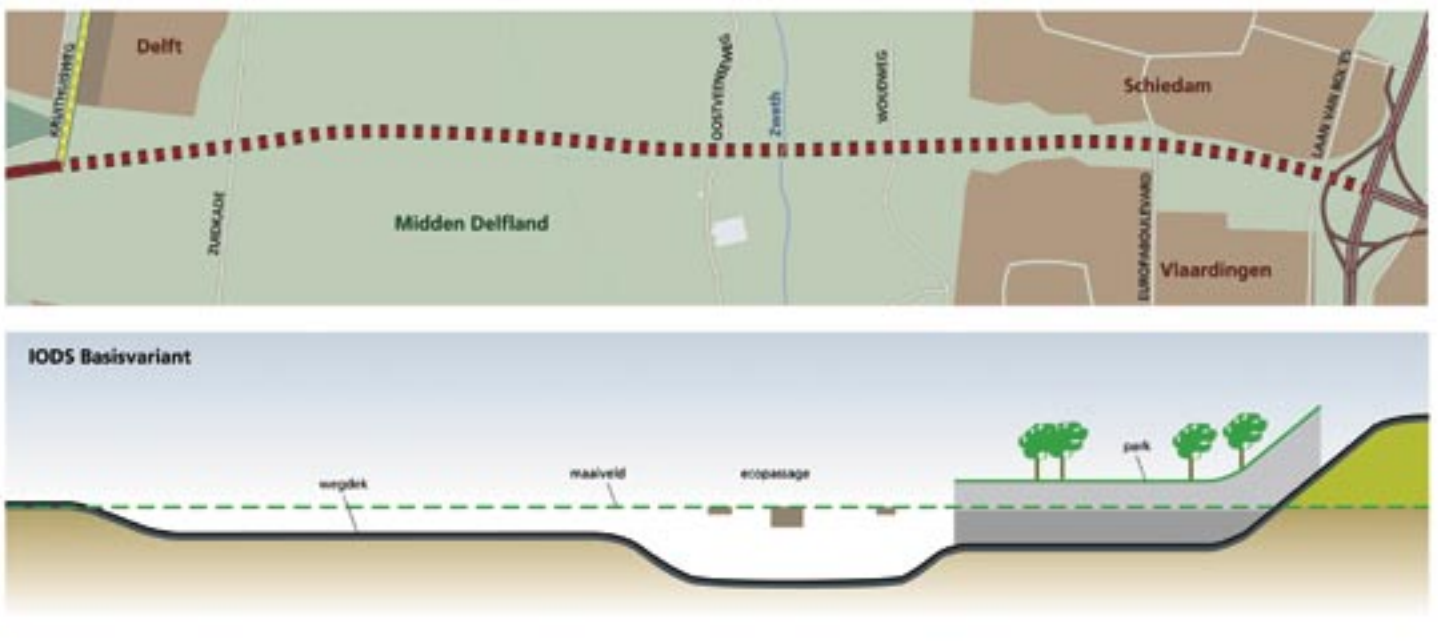
Aanleg A4 Delft-Schiedam

Dit eerste alternatief gaat uit van een nieuwe snelweg tussen Delft en Schiedam, een weg met 2x2 rijstroken (dus in beide rijrichtingen 2 rijstroken). In het ontwerp is ruimte vrijgemaakt om de weg in de toekomst eventueel te verbreden naar 2x3 rijstroken. Voor deze nieuwe weg zijn verschillende varianten mogelijk. Het Tracé is ongeveer 7 kilometer lang.

De IODS-basisvariant

Deze variant is gebaseerd op de plannen voor de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS), zoals die in oktober 2001 gepresenteerd zijn. De weg loopt in deze variant vanaf de Kruithuisweg in Delft halfverdiept ('verzonken') door Midden-Delfland. Lage dijken met een hoogte van 2,5 meter zorgen ervoor dat de openheid van het landschap in Midden-Delfland behouden blijft. Ter hoogte van De Zweth daalt de weg geleidelijk naar een volledig verdiepte ligging. Een zogenaamde ecologische passage over de weg zorgt voor een verbinding van natuur aan weerszijden.

In het stedelijke gebied bij Vlaardingen en Schiedam ligt de weg halfverdiept. Daar wordt de weg overdekt, met daarop bijvoorbeeld sportvelden, het zogenaamde parkdek. Ten zuiden van de Europaboulevard gaat de weg weer omhoog en bij het Kethelplein over de A20 heen. Een subvariant hierbij is een weg die vanaf de Kruithuisweg langer op maaiveldniveau ligt en pas circa 400 meter ten noorden van de Zuidkade afdraait naar een halfverdiepte ligging.



A4 Modulaire aanpak

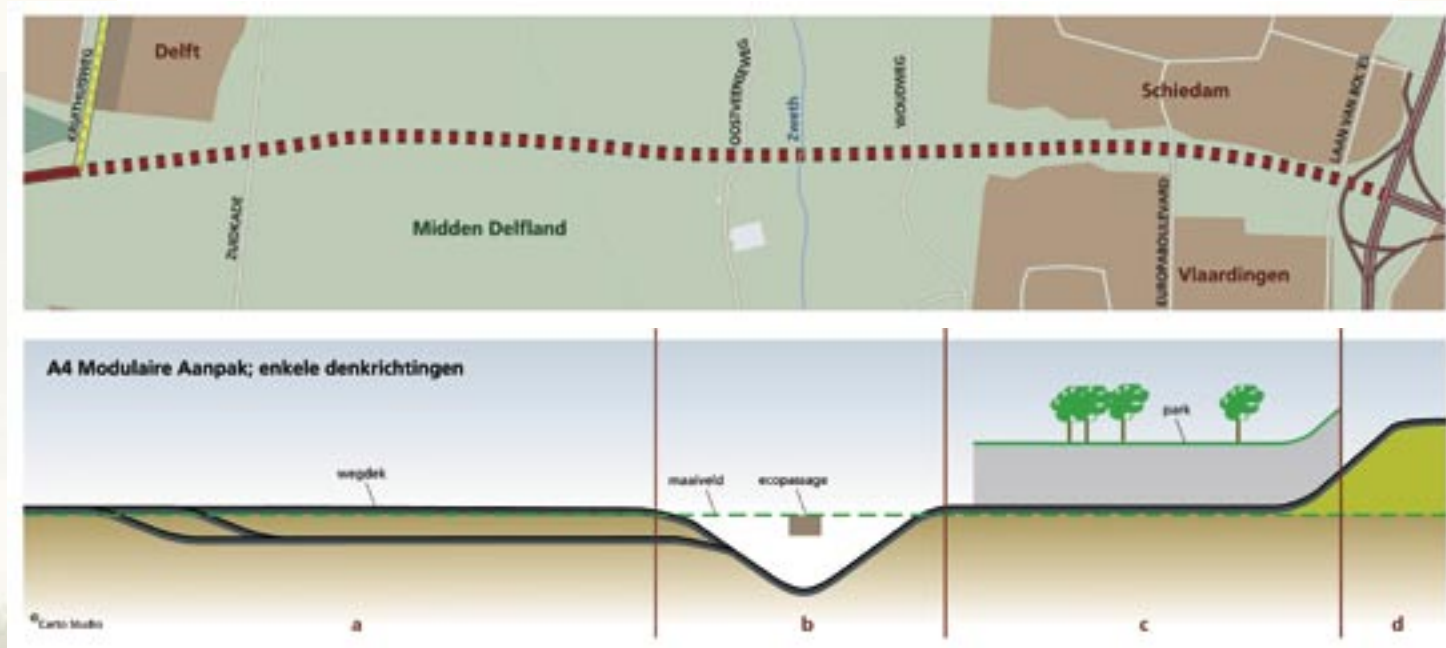
Doel van deze aanpak is te komen tot een variant die zo goed mogelijk ingepast en te realiseren is binnen het beschikbare budget van 475 miljoen euro. Voor deze aanpak wordt het traject opgedeeld in vier delen, deeltrajecten, en worden per deel mogelijke opties onderzocht. Elementen uit de voorkeursvariant uit de Trajectnota/MER van 1996 en de IODS-basisvariant kunnen als opties in deze aanpak worden meegenomen.

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

Voor het deeltraject ecopassage [b], inclusief opritten, kan de breedte en diepte van de ecopassage, en daarmee het begin van de opritten variëren.

De opties voor het stedelijke gebied [c], ook een deeltraject, kunnen bijvoorbeeld verschillen in diepteligging (bijvoorbeeld halfverdiept conform IODS), hoogteligging (bijvoorbeeld op dijklichaam conform maaiveldvariant), en de vorm van overdekking (bijvoorbeeld parkdek) en de lengte van de overdekking.

Rijkswaterstaat onderzoekt daarnaast hoe de A4 wordt aangesloten op het Kethelplein [d].



Veilingroute

In dit alternatief, toegevoegd door de Tweede Kamer, wordt de Veilingroute verlengd en uitgebouwd, 'opgeschaald'. Deze nieuwe verbinding loopt in elk geval vanaf de Harnaschknoop tot aan het knooppunt Westerlee, even voorbij De Lier. Vanaf dat punt zijn er twee varianten mogelijk.

Variant zonder Oranjetunnel

In dit geval sluit de nieuwe verbinding bij knooppunt Westerlee aan op de A20. Met het oog op de afwikkeling van het verkeer is het dan nodig bestaande kruisingen en aansluitingen aan te passen. Dat wordt in de studie nader uitgewerkt.

Variant met Oranjetunnel

Bij deze variant sluit de weg aan op de A15 via een nieuw aan te leggen Oranjetunnel. Deze tunnel ligt dan onder het Calandkanaal en de Nieuwe Waterweg. Dit betekent onder meer een aanpassing van het knooppunt Westerlee en het onderliggende wegennet. Ook is er een volledig nieuw knooppunt nodig voor de verbinding van de nieuwe autosnelweg aan de A15.



Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

In elke procedure voor de aanleg van een nieuwe weg wordt een meest milieuvriendelijke alternatief, een MMA, uitgewerkt. Dit is een oplossing die de huidige en toekomstige problemen aanpakt, maar dan op een zo milieuvriendelijk mogelijke manier. Een MMA moet realistisch zijn: het alternatief moet de problemen kunnen oplossen en praktisch uitvoerbaar zijn, ook qua kosten.

Een MMA bestaat in de praktijk meestal uit een van de andere alternatieven of een combinatie daarvan, aangevuld met extra milieumaatregelen. Bijvoorbeeld duurzaam materiaalgebruik, energiebesparing en extra maatregelen voor de natuur en de leefbaarheid. Zoals gebruikelijk in dit soort studies, wordt ook nu pas tijdens het onderzoek duidelijk wat een realistisch MMA is. Eerst moet er meer duidelijkheid komen over de effecten van de alternatieven 1 en 2, én over realistische maatregelen om nadelige effecten te voorkomen of te verzachten.

Inspraakprocedure

U kunt mondeling en schriftelijk reageren op de opzet en inhoud van de Startnotitie A4 Delft-Schiedam. Daarbij gaat het om de vraag wat volgens u moet worden onderzocht om zicht te krijgen op de beste oplossing van het bestaande probleem. Worden bij de studie dingen over het hoofd gezien? Of heeft u misschien een andere oplossing in gedachten? Door in te spreken draagt u bij aan een verantwoorde besluitvorming.

Het gaat op dit moment dus niet om de vraag welke oplossing de minister moet kiezen of welke oplossing uw voorkeur heeft. De Startnotitie geeft bovendien geen inzicht in de eventuele gevolgen van het project voor u en uw directe omgeving. Dit komt in een later stadium van de Tracéwetprocedure aan de orde, namelijk wanneer de nieuwe (aangevulde en geactualiseerde) Trajectnota/MER ter inzage komt. Er is dan een nieuwe inspraakronde.

Waar ligt de Startnotitie ter inzage?

De Startnotitie A4 Delft-Schiedam ligt van 18 maart tot en met 16 april 2004 tijdens de reguliere openingstijden ter inzage op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Midden Delfland, vestiging Schipluiden en Maasland
- de gemeentehuizen van Westland, vestiging Naaldwijk, De Lier en Wateringen
- de gemeentehuizen van Delft, Maassluis, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen
- openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten
- de bibliotheek van het Provinciehuis van Zuid-Holland in Den Haag
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland in Rotterdam
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, beide in Den Haag

Hoe kunt u inspreken?

Uw reactie kunt u uiterlijk 16 april 2004 sturen naar:

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

U kunt uw inspraakreactie ook via internet versturen: www.inspraakvenw.nl.

Als u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw gegevens.

Nadere informatie

Voor het verkrijgen van een samenvatting van de Startnotitie, het aanvragen van een exemplaar van de Startnotitie en voor meer informatie over de inhoud hiervan, kunt u contact opnemen met:

Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland
Telefoonnummer 010 402 6135

Voor een digitale versie van de Startnotitie, en voor vragen over de inspraakprocedure kunt u terecht op de website van het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat:
www.inspraakvenw.nl.

Informatiebijeenkomsten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Startnotitie worden er twee informatieavonden georganiseerd. U bent welkom tussen 19.00 uur en 21.30 uur op:

Dinsdag 30 maart 2004

De Dorpshoeve
Keenenburgweg 10 te Schipluiden

Donderdag 1 april 2004

Wijkcentrum De Blauwe Brug
Bachplein 589 te Schiedam



Colofon

Uitgave

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Zuid-Holland
Postbus 556
3000 AN Rotterdam

Cartografie

Carto Studio

Tekst

Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland

Fotografie

Eppo W. Noteboom
IODS, Provincie Zuid-Holland
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Vormgeving

Studio Daniëls BV, Den Haag

Druk

Opmeer Drukkerij, Den Haag

