

Aanleg A4 Delft-Schiedam (Midden Delfland)

**Definitief toetsingsadvies over het
milieueffectrapport 1^e fase**

24 januari 2006 / rapportnummer 1420-277



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/WV/u.06.00239

uw brief
16 januari 2006

ons kenmerk
1420-279/vB/eh

onderwerp
Definitief toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1e fase Aanleg A4 Delft-Schiedam (Midden Delfland)

doorkiesnummer
(030) 234 76 51

Utrecht,
24 januari 2006

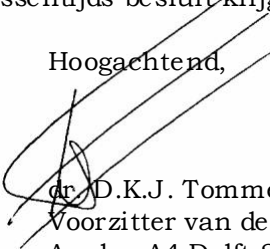
Geachte minister,

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over 1e fase Aanleg A4 Delft-Schiedam (Midden Delfland).

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het tussentijds besluit krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,


dr. D.K.J. Tommel
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Aanleg A4 Delft-Schiedam (Midden Delfland)

Cc Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Definitief toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1^e fase Aanleg A4 Delft-Schiedam (Midden Delfland)

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport 1^e fase Aanleg A4 Delft-Schiedam (Midden Delfland),

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

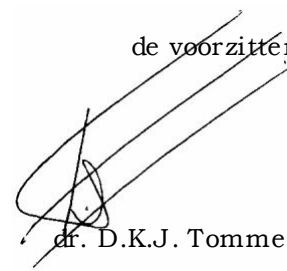
Aanleg A4 Delft-Schiedam (Midden Delfland),

de secretaris

N.v. Buren

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop followed by a smaller loop and a vertical stroke, positioned above the name dr. D.K.J. Tommel.

dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 24 januari 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET AANGEPASTE MER EERSTE FASE	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	3
2.2.1 Ontwerp van het knooppunt Ypenburg bij het A13- alternatief.....	3
2.2.2 Mitigerende maatregelen.....	3
2.2.3 Bepaling en beoordeling van effecten op natuur en verkeer.	4
2.2.4 Toetsing aan de doelstellingen.....	5
2.2.5 Passend binnen het taakstellend budget.....	6
2.2.6 Samenvatting.....	7
3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR KEUZE VAN EERSTE FASE EN MER TWEEDE FASE	8
3.1 Natuur	8
3.2 Landschap.....	8
3.3 Referentiesituatie en zeezoutcorrectie	8
3.4 Geluid.....	9
3.5 Trillingen	9
3.6 Tunnelveiligheid.....	9
3.7 Presentatie.....	9

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 16 januari 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Projectgegevens

1. INLEIDING

Voor de aanleg van de snelweg A4 tussen de Kruithuisweg in Delft en het Kethelplein in Schiedam is in 1996 een milieueffectrapport (MER) gemaakt. In dat jaar hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) ook hun standpunt aangaande deze weg bekend gemaakt. Eind 2002 is besloten de trajectnota/MER aan te vullen en te actualiseren. Daarvoor is opnieuw milieueffectrapportage (m.e.r.) gestart. Er is voor gekozen om het m.e.r. in twee stappen te doorlopen. Een tracé-alternatievenMER in de eerste fase en een inrichtings-MER in de tweede fase. Beide MER'en zullen tezamen ter visie worden gelegd.

Het eerste fase MER is op 3 mei 2005 aan de Commissie aangeboden ter toetsing. Tijdens deze toetsing is naar aanleiding van een reactie van de Commissie, waarin werd aangegeven dat het MER een aantal tekortkomingen had, een aanvulling opgesteld. De tekortkomingen hadden betrekking op de onderzoeksgegevens/verkeersanalyses en de alternatieven en hun effecten. Op 22 november 2005 heeft de Commissie een tussentijds advies over het eerste fase MER en de aanvulling uitgebracht. Daarin gaf zij aan dat het MER eerste fase en de aanvulling tezamen de essentiële informatie bevatten voor het laten vallen van de A54-alternatieven in de tweede fase. Ondanks het feit dat op enkele punten de effecten voor deze alternatieven niet juist werden weergegeven, maakte de verkeerskundige analyse duidelijk dat deze alternatieven geen zinvolle oplossing bieden voor de gestelde problemen. Om een goede keuze te kunnen maken tussen de A4-varianten en het A13-alternatief¹ ontbrak echter nog essentiële informatie. Derhalve heeft de initiatiefnemer besloten een aangepast MER eerste fase te maken.

Bij brief van 16 januari 2006² heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om een uiteindelijk advies uit te brengen over het aangepaste MER voor de eerste fase. Het MER voor de eerste fase is niet ter inzage gelegd. In dit advies heeft de Commissie daarom geen inspraakreacties kunnen meenemen.

De Commissie heeft de volgende documenten bij haar beoordeling betrokken:

- Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam, concept 1e fase alternatieven MER, december 2005;
- Eindrapportage Trajectnota MER-A4 Delft Schiedam, modelberekeningen, januari 2005, DHV Ruimte en Mobiliteit BV;
- Deelrapportage Milieu, Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam, Alternatieven-MER, Royal Haskoning, 30 maart 2005;
- Aanvullende rapportage Trajectnota MER-A4 Delft Schiedam, Modelberekeningen variant 6A, januari 2005, DHV Ruimte en Mobiliteit BV;
- CDROM behorende bij rapport Modelberekeningen;
- Aanvullende rapportage Trajectnota MER-A4 Delft Schiedam, Modelberekeningen variant 7, januari 2005, DHV Ruimte en Mobiliteit BV;
- Kostennota Alternatieven Topniveau A4 Delft-Schiedam, 16 december 2004, zonder kostencijfers;

¹ Dit alternatief omvat de verbreding van de A13 plus de aanleg van de A13/16.

² Zie bijlage 1.

- Deelrapport Verkeersveiligheid Trajectnota/MER A4 Delft Schiedam, 1e fase alternatievenkeuze, april 2005, RWS Zuid-Holland;
- Deelrapportage Milieu, bijlage kaarten Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam, Alternatieven-MER, 30 maart 2005, Royal Haskoning;
- Aanvulling deelrapportage Milieu, Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam, Alternatieven-MER, 2 december 2005, Rijkswaterstaat Zuid-Holland;
- Project A4 Delft-Schiedam, aspect luchtkwaliteit, Advies Commissie Van den Hout, 2 februari 2005, Ministerie Verkeer en Waterstaat.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

2. OORDEEL OVER HET AANGEPASTE MER EERSTE FASE

2.1 Algemeen

Het MER eerste fase moet de milieu-informatie bevatten die het mogelijk maakt een keuze te maken tussen de tracéalternatieven. Het aangepaste MER eerste fase maakt dit nu mogelijk. De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het aangepaste MER eerste fase aanwezig** is. Het aangepaste MER is inzichtelijk en prettig leesbaar.

De informatie, die op bij de tussentijdse toetsing ontbrak of onjuist werd weergegeven om een keuze te maken tussen de A4-varianten en het A13-alternatief, betrof de onderdelen⁴:

- ontwerp van het knooppunt Ypenburg bij het A13-alternatief;
- mitigerende maatregelen;
- bepaling en beoordeling van de effecten op natuur en verkeer;
- toetsing aan de doelstellingen;
- taakstellend budget;
- samenvatting.

In de volgende paragrafen zal per onderdeel een toelichting worden gegeven. Tevens zal worden aangegeven hoe het aangepaste MER wel in deze informatie voorziet. In hoofdstuk 3 worden nog aanbevelingen gegeven voor de verdere besluitvorming.

Het aangepaste MER maakt voor de keuze tussen de alternatieven duidelijk dat:

- indien gelijke hoeveelheden verkeer op de A4-varianten en het A13-alternatief moeten worden afgewikkeld een ingrijpende en dure aanpassing van het knooppunt Ypenburg vereist is voor het A13-alternatief;
- de vernietiging van de PEHS het grootste is bij de A4-varianten;
- er geen verschillen van betekenis zijn tussen de alternatieven bij toetsing aan de leefbaarheidsdoelstelling;
- er op dit moment geen uitspraken te doen zijn over de verschillen tussen de alternatieven ten aanzien van verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet;

³ Zie bijlage 2 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ In het tussentijds toetsingsadvies over de eerste fase zijn deze 6 punten samengevat in 3 punten.

- naar de mening van de Commissie de relatief grote aantasting van de landschappelijke waarden bij de A4-varianten nadrukkelijker in beeld had moeten komen;
- de kosten van mitigerende maatregelen in een latere fase nog moeten worden uitgewerkt en dat deze een belangrijk aandeel kunnen vormen van de uiteindelijke kosten.

2.2 Toelichting op het oordeel

In de volgende paragrafen zal elke essentiële tekortkoming in het MER eerste fase en aanvulling⁵ nader worden toegelicht. Daarna zal worden aangegeven welke informatie het aangepaste MER⁶ heeft verstrekt.

2.2.1 Ontwerp van het knooppunt Ypenburg bij het A13-alternatief

MER eerste fase en aanvulling

Voor de A4-varianten en het A13 alternatief was een verkeerskundige vergelijking niet mogelijk. Het knooppunt Ypenburg is ontworpen op de aanleg van de A4 en levert voor deze varianten geen verkeerskundige knelpunten op. Echter voor de verbreding van de A13 geldt dit niet. Uit het MER werd duidelijk dat de verbreding van de A13 verkeerskundig niet volledig kan worden benut door congestievorming op het knooppunt Ypenburg. Of dit knooppunt fysiek kon worden aangepast bleef onduidelijk. Indien deze aanpassing mogelijk was, zou het A13-alternatief dezelfde hoeveelheid als of mogelijk zelfs meer verkeer kunnen afwikkelen dan de A4-varianten. Dit kon ook van invloed zijn op sommige milieueffecten.

Indien knooppunt Ypenburg niet kan worden aangepast en voor een van de A4-varianten wordt gekozen, blijkt dat bij een toekomstige aanleg van de A13/16-verbinding⁷ de A13 een I/C-verhouding krijgt die slecht tot zeer slecht is als gevolg van de verkeersoriëntaties in het studiegebied. Met andere woorden bij aanleg van een A4 en later een A13/16 ontstaan dezelfde problemen op de A13, gedeelte Delft-Doenkade, ten aanzien van leefbaarheid en congestievorming dan nu aanwezig zijn.

Aangepaste MER eerste fase

In het aangepaste MER is inzichtelijk gemaakt dat aanpassing van knooppunt Ypenburg/Prins Clausplein technisch mogelijk, maar erg ingewikkeld en kostbaar is. Ook wordt aangegeven wat deze fysieke aanpassing globaal inhoudt, wat de problemen zijn en de effecten op de berekende prestaties voor de A13 (intensiteit, geluidproductie). Dit betekent dat het faciliteren van gelijke hoeveelheden verkeer op de A4-varianten en op het A13-alternatief voor de A13 grote kosten en fysieke aanpassingen met zich mee brengt.

2.2.2 Mitigerende maatregelen

MER eerste fase en aanvulling

Bij de alternatieven was verschillend omgegaan met mitigerende maatregelen. Daardoor waren de alternatieven niet goed vergelijkbaar. Zo is de IODS-variant gebaseerd op een breed scala aan mitigerende maatregelen. Bij de A4-

⁵ Dit betrof: Aanvulling deelrapportage Milieu, Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam, Alternatieven-MER, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, 15 augustus 2005 en de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam, concept 1^e fase Alternatieven MER, september 2005.

⁶ Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam, concept 1e fase alternatieven MER, december 2005

⁷ Zie tabel 7.4.1 van het MER en tabel 8.5.1 van het aangepaste MER waarin de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie in 2020 zijn weergegeven voor het aspect verkeer.

sober was uitgegaan van 4 meter hoge geluidwallen⁸ en geluidschermen in het stedelijk gebied Schiedam/Vlaardingen⁹. Bij de andere alternatieven leken geen mitigerende maatregelen te zijn meegenomen. Terwijl dit in de praktijk wel mogelijk is. Uit de effectbepaling bleek dat de mitigerende maatregelen van de A4 sober wel zijn meegenomen. Dit maakte de vergelijking op ondermeer effecten voor natuur en geluidbelasting onjuist en onevenwichtig.

Aangepaste MER eerste fase

In het MER eerste fase gaven de figuren aan dat geluidwallen en schermen waren meegenomen in de berekening. Deze figuren zijn in het aangepaste MER gewijzigd. In de niet aangepaste deelrapportage Milieu¹⁰ wordt echter aangegeven dat voor de A4-alternatieven ook rekening is gehouden met de hoogteligging en met geluidwallen¹¹. Ook in de kaartenbijlage bij dit rapport bestaat nog steeds de onduidelijkheid over fig. 2.2 waar de contour voor de A4 overal gelijk blijft en zelfs in het stedelijk gebied iets smaller wordt. De Commissie zou juist een iets hogere geluidbelasting in het stedelijk gebied verwachten.

- De Commissie adviseert in de tweede fase de deelrapportage met bijlage aan te passen of een verklaring te geven voor deze onduidelijkheid.

2.2.3 Bepaling en beoordeling van effecten op natuur en verkeer

MER eerste fase en aanvulling

De effecten op de aspecten natuur en verkeer waren niet of niet juist weergegeven. Hierdoor hebben de alternatieven niet altijd de juiste scores gekregen. Dit kan leiden tot een verandering in de rangvolgorde van de alternatieven.

Beoordeling kwantitatieve gegevens natuur

MER eerste fase en aanvulling

Polder Schieveen werd als waardevol weidevogelgebied meegenomen in de beoordeling. Terwijl deze polder in de autonome ontwikkeling deze status zal kwijtraken omdat het voor 50% een Rotterdams bedrijventerrein en voor 50% moerasnatuur wordt. Het weidevogelgebied langs het tracé van de A13/16 zal daardoor verdwijnen. Derhalve dient de 382 ha weide vogelaantasting in het A13+ A13/15 alternatief te worden aangepast.

Aangepaste MER eerste fase

In de aanvullende rapportage milieu is aangegeven dat inderdaad een fout is gemaakt met de invulling van Polder Schieveen. De fout is te niet gedaan en de scores zijn aangepast. Ook komt dit terug bij de beoordeling verstoring PEHS. Hiermee is goed inzichtelijk gemaakt waar de verschillen in alternatieven aanwezig zijn. De individuele scores voor de alternatieven veranderen hierdoor, de uiteindelijke rangvolgorde van de alternatieven niet.

Beoordeling kwalitatieve gegevens natuur

MER eerste fase en aanvulling

In het MER en de aanvullende rapportage milieu waren een aantal fouten gemaakt in de scores in de tabellen. Tevens klopte op sommige plaatsen de tekst niet met de inhoud van de tabellen.

⁸ Zie blz. 78 van de deelrapportage Milieu.

⁹ Zie kaart 3 op blz. 35 van het MER: de aanwezigheid van wallen/schermen is ook af te leiden uit de omvang van de geluidcontouren.

¹⁰ Zie blz. 8.

¹¹ Zie ook voetnoot 3 op deze blz. die hier verder op ingaat en aangeeft dat zowel bij de sobere A4-variant als de IODS-variant walhoogtes zijn meegenomen.

Aangepaste MER eerste fase

In de tabel van effecten op natuur (tabel 6.5.2) worden deels andere scores gepresenteerd die tegemoet komen aan de kritiek van de Commissie. Ook zijn foute getallen in de tekst veranderd. Verder valt op dat de klassenindeling (zie bijlage E) niet meer zo strikt wordt gevolgd. Dit is positief omdat men zich mede laat leiden door de kwaliteitsverschillen. Op blz. 79 wordt dit beschreven en wordt aangegeven dat bij de beoordeling de aantasting van bijzondere natuurgebieden zwaarder wordt gewogen. Hierdoor is de rangvolgorde voor vernietiging van de PEHS veranderd. Het A13-alternatief en de A54-alternatieven scoren nu het beste. De A4-varianten het slechtste.

Verkeer

MER eerste fase en aanvulling

In tabel 5.1.1. ontbraken de verkeerseffecten. Hierdoor werd via tabel 6.1.1. alleen inzicht in de effecten op een beperkt deel van het studiegebied verkregen (m.n. A13, deel van A20 en onderliggend wegennet (OWN)). Daardoor ontstond geen goed beeld van de verkeerseffecten op het niveau van het studiegebied als geheel¹².

Aangepaste MER eerste fase

In het aangepaste MER geeft hoofdstuk 5 inzicht in de verkeerseffecten. Daarmee is voldoende inzicht gegeven in deze effecten voor de besluitvorming. Wel heeft de Commissie de volgende opmerkingen:

- score op betrouwbaarheid: er wordt alleen gescoord op “ligt er een tweede route”. De scores hiervoor zijn juist. Echter deze scores geven geen inzicht in wat er met deze tweede route gebeurt als de andere gestremd raakt. Zo kan het zijn dat ook deze tweede route meteen gestremd raakt;
- de hoogste verkeersintensiteit wordt als beste gewaardeerd, dit betekent ook hoe hoger de verkeersintensiteit in de ochtendspits hoe beter;
- de ‘oude’ bijlage F is samengevat in blz. 49-50 van het aangepaste MER. De tekst in bijlage F gaf een helder beeld van de verkeersanalyse op zuidvleugelniveau;
 - De Commissie adviseert in de volgende fase blz. 49-50 verder te verduidelijken door het opnemen van tabellen 1 en 2 uit bijlage F en ter verduidelijking tevens de relevante verkeersplots erbij te geven
- er wordt geen inzicht gegeven in de toegangscapaciteit van de stedelijke gebieden van Den Haag en Rotterdam. Het overgrote deel van het verkeer op de A13 heeft hier zijn herkomst en/of bestemming. Naar de mening van de Commissie zouden deze capaciteiten in de toekomst in hoge mate bepalend kunnen zijn op de geboden afwikkelingskwaliteit door de alternatieven.
 - De Commissie adviseert de invloed van de toegangscapaciteiten van de stedelijke gebieden van Den Haag en Rotterdam in de volgende fase nader te onderzoeken.

2.2.4

Toetsing aan de doelstellingen

MER eerste fase en aanvulling

In het MER worden de volgende doelstellingen gehanteerd:
doelstelling 1: verbetering van de verkeersafwikkeling tussen Rotterdam en Den Haag;
doelstelling 2: verbetering van de leefbaarheid langs de A13 en de A20;

¹² Het betreft hier het netwerk van snelwegen, zoals genoemd op blz. 17 van het MER: A4, A12, A13, A15, A16, A20 en A44.

doelstelling 3: verbetering van de externe veiligheid langs de A13;
doelstelling 4: verbetering van de verkeersveiligheid op de A13 en de A20;
doelstelling 5: verbetering van de bereikbaarheid op het onderliggende wegennet en daarmee de verbetering van veiligheid en leefbaarheid

Afhankelijk van de uitkomsten uit de analyse van het knooppunt Ypenburg zal de toetsing aan doelstelling 1 moeten worden aangepast.

Voor doelstelling 2 geldt dat naar de mening van de Commissie er geen verschillen zijn tussen de alternatieven. Immers verschillen tot 1 dB(A), die voor de mens niet waarneembaar zijn, worden met het criterium 'aantal woningen > 65dB(A)' vertaald in --- tot +++. Hierdoor lijkt het of de verschillen tussen de alternatieven groot zijn, maar in de praktijk stellen deze verschillen weinig voor. De leefbaarheid wordt op dit punt niet merkbaar verbeterd bij de verschillende alternatieven.

De Commissie adviseerde in de aanvulling bij de beschrijving van de effecten op de verkeersveiligheid in het studiegebied (doelstelling 5) de grote onzekerheid tot uitdrukking te brengen, die beschreven is in het achterliggend rapport over verkeersveiligheid. In de aanvulling is deze onzekerheid duidelijk in beeld gebracht. Dit is echter niet vertaald in de overzichtstabel: daar had zeker ten aanzien van het OWN bij verbetering verkeersveiligheid een pm-score moeten worden aangegeven.

Ten aanzien van de doelstellingen 3 en 4 had de Commissie geen essentiële opmerkingen.

Aangepaste MER eerste fase

De toetsing aan doelstelling 1 hoeft niet te worden aangepast. Indien alleen op hoeveelheid af te wikkelen verkeer mede in verband met verbetering van de reistijd wordt gescoord, dan scoren de A4-alternatieven het hoogste.

Het aangepaste MER maakt duidelijk dat er geen verschillen van betekenis zijn tussen de alternatieven bij toetsing aan de leefbaarheidsdoelstelling (doelstelling 2).

De informatie voor de verkeersveiligheid is in het aangepaste MER goed weergegeven (doelstelling 5). Op dit moment zijn over de scores voor verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet geen uitspraken te doen.

2.2.5 Passend binnen het taakstellend budget

MER eerste fase en aanvulling

Het begrip kosteneffectiviteit was niet geoperationaliseerd. Toch werd er geconcludeerd dat de A4 varianten het kosteneffectiefst zijn. De Commissie kon deze conclusie niet verifiëren.

De Commissie constateerde dat bij de doelstelling "passend binnen het taakstellend budget" de initiatiefnemer er al vanuit ging dat het budget met 100% mag worden overschreden¹³.

In de eerste fase zijn mitigerende maatregelen nog niet meegewogen, behalve bij de IODS-variant (en de wallen bij de A4 sober). De kosten voor mitigerende maatregelen kunnen echter nog een flinke verhoging tot gevolg hebben van de thans gepresenteerde kostenramingen. Het gaat dan bijvoorbeeld om maatregelen die nodig zijn om de luchtkwaliteit (bijvoorbeeld door tunnels of overkluizingsconstructies) te verbeteren.

¹³ Zie tabel 6.7.2 waarin wordt uitgegaan van een beoordeling op basis van maximaal 2x het taakstellend budget.

Tevens constateerde de Commissie dat bij alle alternatieven geen kosten voor compensatie zijn meegenomen. Op grond van het Structuurschema Groene Ruimte zal compensatie moeten plaatsvinden, waarvan de omvang per alternatief fors kan verschillen.

De kosten van de vereiste tunnelveiligheid kan nog een belangrijke kostenpost opleveren. Dit geldt vooral bij het A4 IODS-variant.

Aangepaste MER eerste fase

In het aangepaste MER wordt nu inzicht gegeven hoe is omgegaan met de verschillende kostenaspecten.

De kosteneffectiviteit lijkt met name te worden bepaald door de hoeveelheid te accommoderen verkeer. Milieueffecten (zoals weergegeven in tabel 6.1.1) spelen in de praktijk geen merkbare rol.

Aangegeven wordt dat er nu alleen een globale kostenraming kan worden gemaakt. Daarom is ervoor gekozen om als kostencriterium uit te gaan van een 2x taakstellend budget.

In het aangepaste MER wordt aangegeven hoe om is gegaan met de kosten van mitigerende maatregelen. Aangegeven is dat hiervoor een zeer globale indicatie van kosten is opgenomen. Dit betekent dat de uiteindelijke kosten (bijvoorbeeld voor lucht of compensatie EHS) nog een belangrijk aandeel kunnen gaan vormen van de kosten.

2.2.6

Samenvatting

MER eerste fase en aanvulling

De samenvatting was ontoereikend. De samenvatting was opgesteld als een samenvatting voor een trajectnota. Echter de samenvatting gaf niet de inhoud van het MER weer. De samenvatting gaf inzicht in het bereiken van de doelstellingen. In deze samenvatting zijn de aanpassingen van het MER naar aanleiding van de aanvulling niet verwerkt. Als voorbeeld: de Commissie adviseerde in de aanvulling bij de beschrijving van de effecten op de verkeersveiligheid in het studiegebied de grote onzekerheid tot uitdrukking te brengen die beschreven is in het achterliggend rapport over verkeersveiligheid. In de aanvulling is deze onzekerheid duidelijk in beeld gebracht. Echter de samenvatting geeft nog de oude situatie weer, die niet overeenkomt met het achterliggende rapport.

De samenvatting geeft nauwelijks tot geen informatie die nodig is voor een MER. Dit betreft met name inzicht in de milieueffecten.

Aangepaste MER eerste fase

De samenvatting is nu adequaat en juist van opzet. Het geeft een goede weergave van het hoofdrapport.

- De Commissie adviseert in fase 2 de tabel op blz. 127 van het aangepast MER op te nemen in de samenvatting. Deze geeft aanvullend inzicht in de kosten van de verschillende alternatieven.

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR KEUZE VAN EERSTE FASE EN MER TWEEDE FASE

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit voor de keuze van de eerste fase of aanbevelingen voor de tweede fase, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen in de eerste fase.

3.1 Natuur

De Commissie constateert dat in het huidige MER niet expliciet de beschermingsformule van het Structuurschema Groene Ruimte wordt doorlopen. Voordat de keuze wordt gemaakt welk alternatief (of alternatieven) nader zal (zullen) worden uitgewerkt zal dit moeten gebeuren.

- De Commissie adviseert bij de keuze van de nadere uitwerking van alternatieven expliciet de beschermingsformule van het SGR te doorlopen.

3.2 Landschap.

Bij de oordeling van de effecten op het landschap zijn vrij algemene en abstracte criteria als “aantasting karakteristiek” en “aantasting samenhang eenheden” gebruikt en weinig gebiedseigen kenmerken die een meer specifieke weerslag vormen van de bijzondere landschapstypen in de regio. De Commissie meent dat daardoor in de beoordeling de verschillen tussen de alternatieven kleiner uitvallen dan werkelijk het geval is. De beide A4-alternatieven tasten bijvoorbeeld voor de regio een van de laatste bijzondere open polderlandschappen (Midden Delfland) aan, terwijl de andere alternatieven A54 en de A13 - A13/A16 perifeer van dergelijke open gebieden liggen en daarmee een veel geringere aantasting geven. Dit belangrijke verschil vindt de Commissie in het MER slechts zeer afgezwakt in de beoordeling van effecten op het landschap terug.

- De Commissie adviseert bij de keuze van alternatieven rekening te houden met de relatief grote aantasting van Midden Delfland door de beide A4-alternatieven.

3.3 Referentiesituatie en zeezoutcorrectie

De referentiesituatie voor geluid en lucht is inmiddels veranderd. De rijsnelheid op de A20 is deels 80 km/uur geworden en op de A13 100 km/uur (buiten Overschie, waar 80 km/uur als maximum geldt). Deze snelheden zijn lager dan waar in het MER vanuit is gegaan.

Voor PM₁₀ heeft men niet de zeezoutcorrectie toegepast. Het aantal overschrijdingen zal dus lager zijn. Dit is van belang voor de saldobenadering.

Beide zaken zullen niet tot verschillen leiden in de rangorde van de alternatieven en zijn derhalve niet essentieel voor fase 1. Voor de inpassingvraagstukken in fase 2 zijn deze aspecten wel relevant.

- De Commissie adviseert de referentiesituatie en de zeezoutcorrectie op een onderbouwde manier te verwerken in fase 2.

3.4 Geluid

In de huidige situatie is er langs de A13 in Overschie en Delft sprake van overschrijding van geluidgrenswaarden¹⁴. Onduidelijk is of dit het gevolg is van de autonome groei na het oplossen van de saneringssituatie (peiljaar 1986) of dat er sprake is van een achterstallige saneringssituatie. Als het laatste het geval is dan moet worden nagegaan of een van de alternatieven dit probleem kan oplossen.

Uit het MER en onderliggende stukken wordt niet duidelijk welke typen wegdekverharding zijn of worden toegepast. Zeker voor de geluidemissie van rijkswegen maakt het uit of er DAB of dubbellaags ZOAB wordt toegepast.

- De Commissie adviseert beide aspecten in fase 2 nader uit te werken.

3.5 Trillingen

Gezien de toegepaste onderzoeksmethodiek om trillingshinder te voorspellen, die uiterst indicatief¹⁵ is en niet de werkelijkheid kan beschrijven, wordt aanbevolen om het volgende toe te passen:

- Geef in fase 2 aan of en zo ja, in welke mate er in de huidige situatie sprake is van voelbare trillingen die hinder in of zelfs schade aan woningen kunnen veroorzaken. Beargumenteer of er alternatieven/varianten zijn die een oplossing voor de mogelijke trillingproblematiek kunnen geven.

3.6 Tunnelveiligheid

In het MER en de aanvulling of de onderliggende rapporten wordt geen informatie gegeven over tunnelveiligheid. Dit is in tegenspraak met de Beleidsnota Tunnelveiligheid deel A 2003. Deze nota geeft gedetailleerd een reeks van processtappen weer die doorlopen moeten worden.

- De Commissie adviseert zo snel mogelijk te starten met het meenemen van tunnelveiligheid in het planproces.

3.7 Presentatie

In het huidige MER en aanvulling is weinig kaartmateriaal aanwezig. Juist vanwege de complexe analyse en afweging kunnen kaart- en ander illustratiemateriaal verhelderend werken.

- De Commissie adviseert in de tweede fase zorgvuldig en veelvuldig gebruik te maken van kaartmateriaal waardoor teksten en tabellen verhelderd kunnen worden.

¹⁴ Zie blz. 45 van de Deelrapportage Milieu.

¹⁵ Alleen de mogelijke trillingen op maaiveld worden geprognoseerd, terwijl de mate van opslinging of demping van trillingen in woningen juist bepaald wordt door de opbouw van de woningen zelf.






BIJLAGEN

bij het definitief toetsingsadvies over het milieueffectrapport
1^e fase Aanleg A4 Delft-Schiedam (Midden Delfland)

(bijlagen 1 t/m 2)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 16 januari 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

		Ministerie van Verkeer en Waterstaat															
		Personenvervoer															
De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-effectenrapportage t.a.v. ir. N.G. Ketting Postbus 2345 3500 GH Utrecht		<table border="1"><tr><td colspan="2" style="text-align: center;"></td><td style="text-align: right;">Commissie voor de milieu-effectenrapportage</td></tr><tr><td colspan="3">Ingekomen op: 24 JAN. 2006</td></tr><tr><td colspan="3">Nummer</td></tr><tr><td colspan="3">Zoosier 1420-278</td></tr><tr><td colspan="3">Aan: v B</td></tr></table>			Commissie voor de milieu-effectenrapportage	Ingekomen op: 24 JAN. 2006			Nummer			Zoosier 1420-278			Aan: v B		
		Commissie voor de milieu-effectenrapportage															
Ingekomen op: 24 JAN. 2006																	
Nummer																	
Zoosier 1420-278																	
Aan: v B																	
Contactpersoon ir. J.H. Gispen Datum 16 januari 2006 Ons kenmerk DGP/WV/u.06.00239 Onderwerp Advies inzake Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam (1e fase)	Doorkiesnummer 070-3516748 Bijlage(n) - Uw kenmerk -																
Geachte heer Ketting,																	
Hierbij wil ik u verzoeken om het definitieve toetsingsadvies inzake de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam (1 ^e fase) voor 1 februari 2006 uit te brengen.																	
Ik verzoek u het advies te sturen aan:																	
Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Personenvervoer t.a.v. de heer J.H. Gispen Postbus 20901 2500 EX Den Haag																	
Hoogachtend,																	
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze, DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,																	
																	
mr. ing. J.H. Dronkers																	
Directoraat-Generaal Personenvervoer Wegen en Verkeersveiligheid Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6	Telefoon : 070 - 351 6554 Fax : 070 - 351 6007 Internet : www.minvenw.nl																
Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS																	

BIJLAGE 2

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat en Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.1

Activiteit: Studie naar de aanleg van de A4 Midden Delfland tussen de Kruithuisweg in Delft en het Kethelplein in Schiedam, de opgewaardeerde Veilingroute (A54 met en zonder Oranjetunnel) en de verbreding van de A13 met de aanleg van de A13/16.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 17 maart 2004

richtlijnenadvies uitgebracht: 14 mei 2004

richtlijnen vastgesteld: 9 juli 2004

adviesaanvraag voor 1^e fase: 3 mei 2005

tussentijds toetsingsadvies voor 1^e fase: 22 november 2005

adviesaanvraag definitief toetsingsadvies voor 1^e fase: 16 januari 2006

definitief toetsingsadvies 1^e fase: 24 januari 2006

Bijzonderheden:

Voor de aanleg van een snelweg A4 tussen de Kruithuisweg in Delft en het Kethelplein in Schiedam is in 1996 een milieueffectrapport (MER) gemaakt. In dat jaar hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) ook hun standpunt aangaande deze weg bekend gemaakt. Eind 2002 is besloten de trajectnota/MER aan te vullen en te actualiseren. Daarvoor is opnieuw de milieueffectrapportage(m.e.r.)procedure van start gegaan.

In het richtlijnenadvies adviseerde de Commissie de trajectnota/MER in twee stappen uit te voeren. Een alternatieven-MER en een inrichtings-MER:

- In de eerste stap wordt een serie verkeerskundige zinvolle alternatieven op hoofdlijnen op hun vervoers- en verkeerskundige effecten beoordeeld (met name beschikbare capaciteit, verdeling van vervoersstromen over netwerken, intensiteit/capaciteit verhouding op onderscheiden delen van het wegennet, verkeersveiligheid en gevolgen voor modal split). Voorts worden zij getoetst op de externe effecten m.b.t. leefbaarheid, buitengebied, externe veiligheid, beschermingsformules van het Structuurschema Groene Ruimte en haalbaarheid. Het detailniveau moet worden afgestemd op het te nemen besluit.
- Stap 2 bestaat - na een onderbouwde keuze van stap 1 - uit het beschrijven en beoordelen van de inrichtingsaspecten van het gekozen alternatief

In eerste instantie ontbrak essentiële informatie voor het MER 1^e fase. Daarop heeft de initiatiefnemer een aanvulling gemaakt. Deze heeft de Commissie meegenomen in haar advisering. In haar tussentijds toetsingsadvies gaf de Commissie aan dat het MER eerste fase en de aanvulling tezamen de essentiële informatie bevat voor het laten vallen van de A54-alternatieven voor ver-

der onderzoek in de tweede fase. Ondanks het feit dat op enkele punten de effecten voor deze alternatieven niet juist werden weergegeven, maakten de verkeerskundige effecten duidelijk dat deze alternatieven geen zinvolle oplossing boden voor de gestelde problemen. Om een goede keuze te kunnen maken tussen de A4-varianten en het A13-alternatief¹⁶ ontbrak echter nog essentiële informatie. Deze informatie is nu in het aangepaste MER gegeven. Het aangepaste MER maakt voor de keuze tussen de alternatieven duidelijk dat:

- indien gelijke hoeveelheden verkeer op de A4-varianten en het A13-alternatief moeten worden afgewikkeld ook een ingrijpende en dure aanpassing van het knooppunt Ypenburg vereist is voor het A13-alternatief;
- de vernietiging van de PEHS het grootste is bij de A4-varianten;
- er geen verschillen van betekenis zijn tussen de alternatieven bij toetsing aan de leefbaarheidsdoelstelling;
- er op dit moment geen uitspraken te doen zijn over de verschillen tussen de alternatieven ten aanzien van verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet;
- naar de mening van de Commissie de relatief grote aantasting van de landschappelijke waarden bij de A4-varianten nadrukkelijker in beeld had moeten komen;
- de kosten van mitigerende maatregelen in een latere fase nog moeten worden uitgewerkt en dat deze een belangrijk aandeel kunnen vormen van de uiteindelijke kosten.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. F.H. Everts

prof. dr. ir. R.E.C.M. van der Heijden

dr. ir. F.D. van der Hoeven (vanaf tussentijdse toetsing)

ir. J.A. Huizer

drs. A.L. de Jong

ir. W.H.A.M. Keijsers

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: dr. N.W.M. van Buren.

¹⁶ Dit alternatief omvat de verbreding van de A13 plus de aanleg van de A13/16.

**Definitief toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1^e fase
Aanleg A4 Delft-Schiedam (Midden Delfland)**

Studie naar de aanleg van de A4 Midden Delfland tussen de Kruithuisweg in Delft en het Kethelplein in Schiedam, de opgewaardeerde Veilingroute (A54 met en zonder Oranjetunnel) en de verbreding van de A13 met de aanleg van de A13/16.

ISBN 90-421-1726-5