



BATAVIER

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

Aan Directie Participatie
OTB A4 Haaglanden - N14

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onderwerp: **Doorgaan Verkeerd** (Zienswijze op Ontwerp Tracébesluit & MER A4 Haaglanden – N14)

Schiedam, 16 juni 2020

Geachte mevrouw / mijnheer,

1. DOORGAAN VERKEERD

In december 2015 werd na een jarenlange discussie het gedeelte van de A4 tussen Delft-Zuid en Schiedam opengesteld voor autoverkeer. Het wordingsproces van dit stuk snelweg heeft meer dan 60 jaar geduurd, omdat de weg dwars door een zeer waardevol open weidegebied loopt en er duizenden woningen in Vlaardingen en Schiedam pal aan de weg liggen. De aanleg is daarom met veel en gedetailleerde afspraken ter bescherming van de leefomgeving voor mens en dier gerealiseerd.

Het plan tot verbreding van de weg (de scope-uitbreiding) werd gelanceerd in mei 2018, iets meer dan twee jaar na openstelling! Nog nauwelijks gewend aan de nieuwe situatie met een litteken dwars door het Midden-Delflandgebied, komt de volgende fase er al weer aan. De wettelijk verplichte evaluatie van de milieu-effecten van de weg heeft nog niet plaatsgevonden. Deze evaluatie (op basis van metingen) zou het vertrekpunt moeten vormen voor de MER waarin (op basis van berekeningen) de te verwachten milieueffecten in beeld worden gebracht.

Stichting Batavier ziet geen enkele toegevoegde waarde van de beoogde uitbreiding van de A4 tussen Delft en Schiedam en wijst deze af. Bovendien zal uitvoering van het project de enorme opgave om de klimaatcrisis te bestrijden nog verder bemoeilijken.

In deze zienswijze zal stichting Batavier haar standpunt nader verwoorden en twaalf bezwaren uiten.

2. STICHTING BATAVIER

De stichting Batavier (opgericht in januari 2012) stelt zich tot doel de aanleg en de effecten van de A4 Delft-Schiedam (A4DS) te bewaken. Het gaat hierbij o.a. om de afspraken over de inpassing van de weg en over de invloed van de weg op de leefomgeving. Deze afspraken zijn vastgelegd in het

IODS-convenant (2006), het tracébesluit (2010) en de bestuurlijke afspraken (2010). Het signaleren van mogelijk negatieve invloeden op de kwaliteit van de leefomgeving in het Midden-Delflandgebied en de omliggende steden met als doel die negatieve effecten te voorkomen is derhalve een van de aandachtspunten van de Stichting.

3. NUT EN NOODZAAK

In onze zienswijze van 2 juli 2018 op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau stelden wij elf inhoudelijke vragen. De beantwoording daarvan bleek teleurstellend: op de meeste van onze vragen werd twee jaar lang geen vooruitgang geboekt. Dit gold ook voor de meeste vragen die Batavier stelde bij het webinar op 26 mei jl. Terwijl het Ministerie hoog opgeeft van het doorlopen participatieproces, heeft Batavier een geheel andere ervaring. De in paragraaf 1.4 van de toelichting bij het besluit genoemde “voortdurende dialoog met de omgevingspartijen” heeft vooral bestaan uit ‘zenden’: vragen die afweken van de door Rijkswaterstaat ingeslagen weg, werden niet of met dooddoeners als “daar gaan wij niet over” en “de specialisten hebben geen tijd” beantwoord. Dit gold met name de vragen die Batavier stelde over nut en noodzaak van de weg.

Met het ondertekenen van het Klimaatverdrag van Parijs in december 2015 heeft Nederland zich verplicht te komen tot 49% reductie van de CO₂-uitstoot in 2030 t.o.v. 1990. Ook de sector ‘mobiliteit’ (internationale luchtvaart en zeescheepvaart hebben voor zichzelf een uitzondering bedongen) moet daaraan een bijdrage leveren: 22% reductie van de CO₂-uitstoot (van 32,3 naar 25 Mton). In de MER

wordt een toename van 1% van de CO₂-uitstoot voorspeld t.o.v. de referentiesituatie (de situatie zonder uitbreiding); een misleidende voorstelling van zaken, omdat er niet wordt gerefereerd aan de huidige uitstoot of die uit 2009. Er vloeit een grote opgave voor de CO₂-reductie voort uit het Nederlandse Klimaatakkoord van 2019, een opgave die zeker gelet op alle andere grote infrastructurele projecten die thans in uitvoering zijn, met dit OTB steeds minder bereikbaar wordt. Bovendien lijkt het Ministerie met het in uitvoering brengen van dit project de uitspraak in het Urgenda-klimaatproces waarin de overheid werd opgedragen de uitstoot van broeikasgassen ver te reduceren, naast zich neer te leggen.

Bezwaar 1: Het Ministerie kán en mag niet beweren dat er sinds 2012 geen wijzigingen in de omstandigheden zijn opgetreden (Reactienota oktober 2018, pag.4): door dit A4-project raken de doelen van het Nederlandse Klimaatakkoord verder uit beeld. Wij missen ieder gevoel van urgentie bij het Ministerie. Batavier vraagt het Ministerie de uitspraak van de Urgenda-klimaatzaak onverkort ook op dit project toe te passen.

4. ALTERNATIEVEN

Het OTB A4-Haaglanden-N14 is voorafgegaan door het opstellen van de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Hierin was een voorkeursbeslissing opgenomen waaruit de

ONTBREKENDE TERMEN

Op de pagina's 139 tot en met 142 van het OTB staat een overzicht met de titel 'Begrippenlijst en afkortingen'

In het overzicht ontbreken vele belangrijke begrippen. Batavier noemt hier, zonder de pretentie van volledigheid: CO₂ en CO₂-uitstoot, fijnstof en ultrafijnstof, duurzaam, duurzame mobiliteit, mobiliteitstransitie, deelmobiliteit, werkgeversaanpak.

ONTBREKENDE STUKKEN

Op de pagina's 40 en verder van het Project-MER is het Beleidskader te vinden, drie pagina's met de belangrijkste beleidsstukken.

In het overzicht ontbreken: het Klimaatverdrag van Parijs (2015), het Klimaatakkoord (2019), het Schone Lucht Akkoord (2020).

Planuitwerking A4 Haaglanden-N14 volgde. In de Rijksstructuurvisie (en het bijbehorende plan-MER) maakten maatregelen aan het deel van de A4 tussen Den Hoorn en de Ketheltunnel echter geen deel uit van de onderzochte alternatieven en dus ook niet van het studiegebied. Doordat dit nu in de OTB fase wel is toegevoegd, zijn er voor de aanpassingen aan deze infrastructuur (vergroten van het aantal rijstroken) geen alternatieven onderzocht.

Bezwaar 2: De onderbouwing van de scope-uitbreiding van 2018 schiet tekort op essentiële punten zoals het systematisch onderbouwen van nut en noodzaak en het onderzoeken van alternatieven met betrekking tot het deel van de A4 tussen Den Hoorn en de Ketheltunnel.

5. DOODLOPENDE WEG

Na de openstelling van de A4DS is het aantal motorvoertuigen per dag tussen Den Haag en Rotterdam gegroeid met 40.000. En nu al wordt geconstateerd dat er vrijwel dagelijks files staan op de A4DS. Meer asfalt lokt meer verkeer uit en dus files. Batavier ziet in de verkeersprognoses dat in 2030 de hoeveelheid verkeer op de A4 tussen Delft en Schiedam v.v. zal toenemen met 50% t.o.v. 2019. En dan heeft men de effecten van het intussen openen van de A24 en A16-Rotterdam niet in de beschouwingen betrokken. Alternatieven voor uitbreiding die mogelijk wel soelaas kunnen bieden, zoals inzetten op verbetering van het openbaar vervoer, zijn niet verkend. Men lijkt de ogen te sluiten voor maatschappelijke ontwikkelingen gericht op anders omgaan met mobiliteit in de nabije toekomst (zie ook het kader bij paragraaf 3). Nog steeds lijkt het Ministerie niet te erkennen dat doorgaan met steeds meer asfalt neerleggen een doodlopende weg is.

In de stukken bij dit OTB wordt ook geenszins ingegaan op door Batavier herhaaldelijk gestelde vraag wat de bestemming is van al het (extra) verkeer dat door de weg moet worden afgewikkeld. Aannemelijk is dat veel van dit verkeer bestemd is voor de Haagse en Rotterdamse agglomeraties. Dit heeft ontegenzeggelijk gevolgen voor het leefmilieu in die gebieden. De A4 verbreden zonder vooraf deze gevolgen erbij te betrekken is een omissie.

In het OTB wordt ten onrechte geen rekening gehouden met invloed die de huidige coronacrisis ook op lange termijn kan hebben op reisgedrag. Het is zeer de vraag of de aannames van voor de coronacrisis over de aanhoudende groei van het wegverkeer die ten grondslag liggen aan het OTB nog wel realistisch zijn. Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid liet zien dat een aanzienlijk deel van de Nederlanders verwacht dat hun reisgedrag en hun werksituatie blijvend veranderen door de coronacrisis. Een kwart van de mensen die meer zijn gaan thuiswerken en een derde van mensen die vaker op afstand vergaderen, verwacht dit in de toekomst te blijven doen. Ook denkt een op vijf Nederlanders vaker te gaan lopen of de fiets te pakken. Deze onderzoeksresultaten tonen aan dat het uiterst onzorgvuldig zou zijn om nu grote investeringen te doen in de uitbreiding van de wegcapaciteit terwijl het zeer onzeker is of er ooit nog vraag naar die extra capaciteit zal zijn.

Bezwaar 3: Op geen enkele wijze is aangetoond dat de uitbreiding van de A4DS naar 2x3 rijstroken er tot in lengte van jaren toe leidt dat de doorstroming van het verkeer goed zal zijn. Alternatieven voor uitbreiding die mogelijk wel soelaas kunnen bieden, zijn niet verkend.

Bezwaar 4: Batavier is van mening dat besluitvorming over dit A4-project niet tot stand kan komen zonder inmiddels lopende, succesvolle initiatieven vanuit maatschappij en overheid zelf daarbij nadrukkelijk te betrekken: onder andere de Coalitie Anders Reizen, Programma Duurzame Mobiliteit van de MRDH, Klimaatakkoord Mobiliteit (2019) van het Ministerie zelf en de adviezen van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur uit 2018.

Bezwaar 5: Ten onrechte is niet in beeld gebracht wat de beoogde uitbreiding van de capaciteit betekent voor het leefmilieu in de Haagse en de Rotterdamse agglomeratie.

Bezwaar 6: De langetermijengevolgen van de coronacrisis maken het nut van een grote investering in het verbreden van de A4 zeer twijfelachtig. Een pas op de plaats is noodzakelijk.

6. MIDDEN-DEFLAND

Stichting Batavier vindt het van groot belang dat de IODS-afspraken m.b.t de A4Delft-Schiedam zonder meer overeind blijven. In de Project-MER wordt de Geluid-en-zichtgarantie (GZG) expliciet en specifiek genoemd. Sinds de Trajectnota / MER uit 1996 is deze GZG 'in beton gegoten' met grote gevolgen voor de inpassing van de weg in het stiltegebied Midden-Delfland. In de betreffende hoofdstukken in de MER-rapporten wordt aangegeven dat uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting in het stiltegebied op 250-500 meter van de weg gemiddeld op 39 dB uitkomt en daarmee onder de 40 dB blijft en dat aldus voldaan wordt aan de GZG. Deze stelling wordt echter niet onderbouwd. Onduidelijk is bijvoorbeeld welke variabelen wel en niet worden meegeteld (Feitelijke snelheid? Voertuiggewicht? Effectiviteit geluidsabsorberend materiaal?) . Wel duidelijk is (voor Batavier) dat een toename van het verkeer met 50% onmogelijk tot een toename van "slechts" 1 dB kan leiden. Die 1 dB extra is voor het menselijk oor niet waarneembaar.

De hoeveelheid verkeer op de A4 tussen Delft en Schiedam v.v. zal toenemen van 94.000 voertuigbewegingen per dag in 2019 naar 140.000 in 2030: een toename van 50%. De wanden van de verdiepte ligging zijn bij de bouw voorzien van een speciale geluidsabsorberende constructie om de afgesproken maximale geluidsproductie niet te overschrijden. In 2018 moest er een omvangrijke reparatie plaatsvinden aan de wanden toen bleek dat de geluidsreductie van het materiaal niet goed meer voldeed aan de ontwerpspecificaties, nadat het steenwol in de constructie nat was geworden en uitgezakt was. Ondanks herhaalde verzoeken heeft Batavier nimmer de beoordelingsgegevens van de geluidsreducerende werking van de constructie gekregen. Met 50% méér verkeer zal het onmogelijk blijken de binnen IODS afgesproken maximale geluidsniveaus te halen. In de MER wordt hier totaal aan voorbij gegaan. Bovendien zal er over een grote afstand in de 'tunnelbak' via een constructie die aangebracht wordt vóór de wand begroeiing met planten plaatsvinden. Dit wordt terloops genoemd, maar ook hiervan is niet berekend welke gevolgen dit gaat hebben op de geluidsreductie van de wanden.

Een van de invoergegevens voor de GZG is de maximum snelheid: die is voor de A4DS vastgelegd op 100 km/uur. Eventuele verhoging van die snelheid zal leiden tot overschrijden van de geluidsgrenzen. In de teksten bij het besluit is niet ondubbelzinnig vastgelegd dat de 100 km/u ook in avond en nacht zullen blijven gelden. Bovendien zijn er zorgen bij omwonenden dat ook nu al de maximum snelheid door veel automobilisten wordt genegeerd. Er zijn echter geen instrumenten aangegeven om de snelheid op de weg te monitoren.

Bezwaar 7: Geluid en zicht in het Midden-Delfland (GZG) zijn door de ondoorzichtige manier waarop er mee omgegaan wordt in de rapporten niet langer gegarandeerd en dit is een schending van de bestuurlijke afspraken die gemaakt zijn voor aanleg van de A4DS vastgelegd in het IODS-convenant. De geluidsberekeningen zullen openbaar, helder en toetsbaar moeten zijn.

Bezwaar 8: In het OTB wordt onvoldoende (lees: niet) onderbouwd dat het geluidsabsorberende materiaal in de verdiepte ligging voldoende reductie van geluid geeft om de garantie die bij de aanleg van de weg is gegeven na te komen. Dus is uitbreiding met een rijstrook strijdig met eerder beleid.

Bezwaar 9: In de rapporten is verzuimd ondubbelzinnig vast te leggen dat de maximum snelheid op de A4DS gedurende het gehele etmaal 100 km/uur zal zijn.

Bezwaar 10: Het is een omissie dat er geen afspraken gemaakt worden in het besluit om de snelheden op de A4DS te monitoren d.m.v. bijvoorbeeld trajectcontrole en overtredingen te sanctioneren.

7. DE WEG ZELF

In het OTB is aangegeven dat de A4DS in beide richtingen drie rijstroken zal gaan tellen. Richting Schiedam zal er binnen de bestaande (half)verdiepte ligging één rijstrook bij komen. Volgens de toelichting is dit bedoeld om filevorming als gevolg van de huidige situatie waarbij de weg zich ten zuiden van Den Hoorn versmalt van drie naar twee stroken tegen te gaan. Batavier vreest dat met deze ingreep het veronderstelde knelpunt alleen maar verschuift: vlak vóór de Ketheltunnel splitst een rijstrook af van de weg (richting A20) waardoor slechts twee rijstroken beschikbaar blijven voor het doorgaande verkeer op de A4 richting Beneluxtunnel. Batavier verwacht dat hier een nieuw knelpunt wordt gecreëerd: als er meer verkeer op de A4 over drie stroken richting Ketheltunnel rijdt, zal de kans op files en ongevallen binnen de "tunnelbak" vóór de Ketheltunnel flink toenemen als gevolg van weefbewegingen en versmalling. In de spits zullen anticiperende automobilisten de weg mijden en hun weg over de polderwegen door het Midden-Delflandgebied zoeken. Het tegengaan van dit verkeer was juist een van de doelstellingen bij de aanleg van de A4DS.

Bezwaar 11: Het toevoegen van een rijbaan op de A4 tussen Delft en Schiedam veroorzaakt een nieuw knelpunt vlak voor de Ketheltunnel en bovendien aldaar een verkeersonveilige situatie door weefbewegingen. Deze toevoeging schiet derhalve aan het doel ("betere doorstroming") voorbij.

Bezwaar 12: In het deelrapport 'Geluid' wordt aangegeven dat de verbreding van de weg niet tot toename van het verkeer op het onderliggend wegennet van Schiedam en Vlaardingen zal leiden. Met onze constatering dat de files structureel zullen toenemen en er meer verkeer over de polderwegen zal rijden, is toename van het verkeer binnen die steden onvermijdelijk; met alle negatieve gevolgen voor het leefmilieu.

8. AANSLUITING BIJ ANDERE ZIENSWIJZEN

Met bovenstaande bezwaren zijn de voor Batavier meest relevante punten aangegeven. Omdat het totale probleemveld rond de voorgenomen verbreding van de A4 nog veelomvattender is, sluit Batavier zich aan bij de zienswijze van de Vereniging Milieudefensie Delft. Deze zienswijze wordt geacht integraal onderdeel van deze zienswijze van Batavier te vormen.

Batavier vertrouwt er op dat u de bezwaren in deze zienswijze 'Doorgaan Verkeerd' deelt en zult besluiten af te zien van de voorgenomen uitbreiding van de A4 tussen Delft en Schiedam naar 2x3 rijstroken.

Met vriendelijke groet, namens het bestuur van Stg Batavier,



J.J.W. Witjes, voorzitter

H.P. Tetteroo, lid

Stg Batavier
p/a Ringvaart 16
3124 PB Schiedam