



Aanwezig

Camiel Eurlings, Jan Hendrik Dronkers (VenW), Klaas Kosters (RWS-ZH), Martin Huls *voorzitter*, Hans Kleij, Donald Broekhuizen (PZH), Jan Robberegt (Vlaardingen), Saskia Bolten (Delft vervangt Anne Koning), Yorick Haan (Schiedam), Christiaan van der Kamp (Midden-Delfland), Roel Bouman (SRR vervangt Jeannette Baljeu), Peter Smit, Egbert Visser (SH), Tineke Ruijgh-van der Ploeg (Delfland), Ellen Verkoelen (Milieufederatie), Bert Mooren (VNONCW), Hans ten Velden (VROM vervangt Chris Kuijpers), Antoine Willemsens (LTO vervangt), Jaap Renkema (ANWB), Karin van Dreven (Woonplus), Joop Gardien (Westland als *gast*)

Afwezig met afmelding

Juun de Boer (Natuurmonumenten) en Arnold Keijzer (Maassluis)¹

Kopie aan

Roland Auburger, Harold Koster, Karel Schaafsma

1 Opening, mededelingen en ingekomen stukken

De voorzitter opent de vergadering om 13.40 uur.

De voorzitter neemt de wijzigingen in de leden van de Adviescommissie sinds de laatste vergadering van vorig jaar door. Naast de ingekomen stukken wordt een brief van Natuurmonumenten uitgedeeld. Een schrijven van de heer Van der Chijs wordt naar de Adviescommissie opgestuurd.

Gezien de beperkte tijd wordt besloten eerst agendapunt 5 te behandelen.

5 Stand van zaken en planning Trajectnota/mer A4 Delft- Schiedam

Zie ook brieven d.d. 25 oktober 2006, 21 december 2006, 12 juni 2006

Minister van Verkeer en Waterstaat de heer C. Eurlings

De Minister geeft aan dat de A4 Delft-Schiedam is opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad (UPR). Uitgangspunt van het UPR is dat de projecten zo snel mogelijk moeten worden uitgevoerd, hierbij wordt in geval van oneigenlijke tegenwerking gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de nieuwe Wet RO biedt.

Vervolgens geeft de minister een toelichting op het proces van de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam. Omdat knooppunt Ypenburg geen knelpunt meer is bij het verbreden van de A13, moet het alternatief A13 plus A13/A16 alsnog worden meegenomen in de verdere procedure. Om zo snel mogelijk een besluit te kunnen nemen worden twee sporen gevolgd:

1 het maken van een ontwerp met kostenraming voor een goede inpassing van de verbrede A13, waarbij medio september duidelijk wordt hoeveel duurder de verbreding van de A13 is in vergelijking met de aanleg van de A4 conform het convenant. Indien de kosten voldoende onderscheidend blijken te zijn kan de minister ervoor kiezen het A13-alternatief af te laten vallen in de verdere procedure.



2 er is gestart met een volledig onderzoek naar het A13-alternatief en hierbij is alles-op-alles gezet om de doorlooptijd te verkorten van twee naar één jaar, waarbij de zorgvuldigheid uiteraard voorop staat.

De minister beklemtoont dat de A4 Delft-Schiedam absolute topprioriteit heeft bij het ministerie, waarbij hijzelf de laatste minister wil zijn die zich bezig houdt met deze weg (*zonder tot een besluit te komen*), anders beschouwt hij zichzelf als hebbende gefaald in deze kabinetsperiode. De voorzitter reageert hierop door te stellen dat er binnen de Adviescommissie draagvlak is voor de inpassing van de A4 Delft-Schiedam (*conform IODS-afspraken*) en voor het snel nemen van een besluit. Verder concludeert hij dat het A13-alternatief mogelijk een "oplossing" zou kunnen zijn.

De minister bevestigt dat het IODS-convenant "leading" is indien de keuze valt op de A4.

De voorzitter geeft aan de leden van de Adviescommissie de gelegenheid om vragen te stellen.

De heer Mooren vraagt de minister rekening te houden in zijn keuze met het volgende:

IODS is méér dan het aanleggen van extra asfalt, namelijk een kwaliteitsimpuls voor het gehele gebied. De A4 heeft voor de verbinding Antwerpen -Rotterdam - Schiphol - Amsterdam een rol als economische backbone. De Zuidvleugel heeft behoefte aan een kwalitatief hoogwaardig en robuust netwerk. De A4 heeft belangrijke functie bij het realiseren van een verbetering van de leefbaarheid in Overschie, Midden Delfland en het Westland in verband met sluipverkeer en luchtkwaliteit.

De heer Mooren vraagt verder aandacht voor een alternatieve route tijdens de reconstructie van de A13 en tot slot stelt hij dat dezelfde verhouding van bouwkosten en inpassingmaatregelen als bij de A4 voor de A13 moet gelden.

Mevrouw Van Dreven vraagt verheldering over wat er zal gebeuren met het IODS-kwaliteitspakket als de minister kiest voor het A13-alternatief.

De heer Van der Kamp geeft een voorschot op het ontwerp voor het verbreden van de A13 door de wens neer te leggen dat de relatie tussen Midden-Delfland en de Ackerdijkse plassen moet worden versterkt. Hij refereert eraan dat de vijf criteria in de MER regels zijn ter toetsing en dat deze niet in de plaats moeten komen van ambitie en besluitvaardigheid. Tot slot verduidelijkt hij de opgave door te stellen dat een MER bedoeld is als toets en verankering van een zorgvuldig proces, maar niet automatisch leidt tot een keuze.

Wethouder Gardien geeft middels beeldspraak aan dat men ook in het Westland belang hecht aan een snelle oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem in de regio.

Tijdens de kabinetsperiode van mevrouw Peijs kreeg mijnheer Haan de indruk dat zij én een A4 DS én een verbrede A13 én een A13/A16 wilde aanleggen. De vraag aan de minister is of hij is afgestapt van het én-én-én-scenario?

De heer Willemsens stelt dat voor een goede vergelijking een soortgelijk complex proces moet worden georganiseerd als wat vorig jaar leidde tot het IODS-convenant.

Portefeuillehouder Smit wil snel een juridisch zorgvuldig genomen besluit om verder op weg te gaan naar een uitvoeringsbesluit voor de A4. Hij had vorig jaar de indruk dat met het tekenen van het convenant de "vogel was geland"; nu krijgt hij de indruk dat er een nieuwe vogel hoog in de lucht is ontdekt die we ook weer tot dalen moeten zien te verleiden. Zijn mening vat hij samen met de woorden dat we moeten beseffen dat de belangrijkste vijand van het goede is: het betere. De heer Bouman wil in de vergelijking tussen de alternatieven nadrukkelijk aandacht vragen voor de kwetsbaarheid van het netwerk als geheel.



De heer Renkema is van mening dat de alternatieven niet alleen op basis van simpele feiten als oplossend vermogen en kosten moet worden vergeleken, maar dat de CO2 belasting bij de verschillende alternatieven ook een plaats moet krijgen.

Wethouder Robbergt vraagt wat het draagvlak voor een én-én-én oplossing is.

Mevrouw Bolten wil graag af van de discussie over verbreding en praat liever over verdubbeling van de wegcapaciteit, die volgens haar kan bestaan uit het bouwen van een weg boven of onder de A13.

De Milieufederatie geeft bij monde van mevrouw Verkoelen aan blij te zijn dat er gepraat wordt over een A4 *indien* hiervoor wordt gekozen. Nu lijkt het soms of de A4 er moet komen om vervolgens te praten over de inpassing. Zij vraagt aandacht voor het draagvlak van elke gekozen oplossing en zegt dat goede besluitvorming een pluspunt is, en het uitblijven van een besluit slecht voor de maatschappij. Verder vraagt ze aandacht voor de informatievoorziening, vooral ook omdat zij als Milieufederatie informatie dienen te verspreiden onder de achterban.

De voorzitter wil met de pet op van voorzitter van de IODS-Adviescommissie graag duidelijkheid over de taak en rol van IODS in de komende uitwerking van de verbreding van de A13, met daarbij antwoord op de vraag wie wanneer wordt geacht wat te doen.

Als lid van het college van Gedeputeerde Staten van Zuid Holland vindt hij het slecht dat er vertraging optreedt bij het verbeteren van de bereikbaarheid in de Zuidvleugel. Als de bereikbaarheid voor motorvoertuigen schijnbaar niet snel kan worden verbeterd, dan te kiezen voor het OV? Een belangrijk knelpunt is het ontbreken van viersporigheid tussen Delft en Rotterdam; hij roept de minister op hier snel een besluit over te nemen.

De wethouder van Schiedam sluit zich hierbij aan met zijn roep om viersporigheid voor Station Schiedam Kethel.

De heer Dronkers neemt het juridische deel van de antwoorden voor de minister voor zijn rekening. Hij geeft aan dat er sprake is van besluitvorming op basis van de Tracéwet en van een afweging op basis van de tracéwet. Deze wet geeft geen ruimte om af te wegen wat beter is voor het hele gebied; bijvoorbeeld een A4 inclusief IODS of een verbreding van de A13 zonder IODS. Rijkswaterstaat moet zich beperken tot het wegtracé. In de vergelijking tussen de tracés moeten we realistisch blijven, dus niet uitgaan van een ondertunnelde A13; eventueel wel van een verdiepte ligging. Naast de technische inpassingmoeilijkheden is het wenselijk een bestuurlijke visie te krijgen op de inpassingvoorstellen, maar daarvoor is niet zoveel tijd beschikbaar als in de aanloop naar het IODS-convenant.

Minister Eurlings streeft ernaar zoveel mogelijk wensen en inzichten over het gebied en de inpassing mee te nemen, zo lang dit niet ten koste gaat van de snelheid. Hij zou graag een soortgelijk traject als dat bij IODS snel willen inzetten. De robuustheid van de verbinding speelt uiteraard een rol in de keuze tussen de alternatieven. Hij benadrukt nogmaals dat hij hecht aan een snel besluit, maar ook aan een juiste en eerlijke procedure.

De minister verduidelijkt dat zijn voorganger wel een A13/A16 procedure gestart, maar haar intentie was nooit de aanleg van de A4 samen met een verbreding van de A13. Over de viersporigheid verwijst de minister naar de LMCA-spoor waar op basis van feiten een analyse wordt gemaakt. Hierbij is gezien de urgentie van de vraag over viersporigheid in de spoortunnel Delft ruimte voor een eerste "vingeroefening", waarbij hij op basis van voorlopige conclusies een besluit kan nemen.

De heer Mooren heeft begrip voor de eisen van vergelijkbaarheid, maar dringt aan op een brede basis om de alternatieven te vergelijken, waaronder ruimtelijke en economische aspecten. Deze moeten worden betrokken in de afweging.



De heer Van der Kamp wil weten wat er met het A4-trace gebeurt indien de minister kiest voor een verbreding van de A13. Ook vraagt hij aandacht voor de N468 die in afwezigheid van de A4 nu 20.000 mvt /dag bedient.

De heer Haan vraagt aandacht voor een eerlijke afweging, waarbij varianten eerlijk en open worden vergeleken. Hij wil ook graag dat het nut en noodzaak van de alternatieven wordt toegelicht en tot slot wil hij dat de IODS-projecten ook bij een verbreding van de A13 doorgang vinden.

Mevrouw Verkoelen benadrukt dat het nu eindelijk zo moet zijn dat we een besluit nemen, waarna de discussie is afgelopen, een juiste procedure, afspraken over inpassing. We moeten niet 30 jaar blijven praten over nut en noodzaak.

De minister vindt de discussie over nut en noodzaak zeer relevant gezien de impact die een A4 zal hebben. Om niet vooruit te lopen op het besluitvormingsproces doet hij nog geen uitspraken over wat er zou moeten gebeuren met het zandlichaam als de A4 niet wordt aangelegd. Hij is het verder eens met mw. Verkoelen dat voor een eerlijke vergelijking de A13 ook netjes moet worden ingepast. Wel moet Rijkswaterstaat in een kort tijdsbestek met een krappe planning een ontwerp maken dat de procedure kan doorlopen.

De voorzitter stelt voor in september weer bij elkaar te komen, om als Adviescommissie te spreken over het ontwerp en inpassing van de A13.

Mevrouw Bolten vraagt aandacht voor de positie van Delft dat met de Spoortunnel een grote ingreep krijgt te verwerken en dan nogmaals eventueel met de A13. Zij verzoekt om spoedige besluitvorming met veel aandacht voor de leefbaarheid.

Mevrouw Verkoelen en mijnheer Vollebregt steunen dit verzoek van Delft.

Mijnheer Renkema vraagt naar de samenhang met de A13/A16 en pleit voor een snelle oplossing, bij voorkeur de aanleg van de A4.

De heer Bouman vraagt of één en ander is te organiseren in oktober.

De minister dringt aan op een versnelling van het proces, geeft aan dat men bij Rijkswaterstaat met alle macht werkt aan de Trajectnota/MER met daarin zoveel mogelijk parallelle trajecten.

De heer Huls wil zo snel mogelijk inzicht in de kosten van de inpassing.

Mijnheer Smit geeft aan mee te willen werken.

Wethouder Haan vraagt om betrokkenheid van Schiedam en neemt de gelegenheid te baat om te melden dat Schiedam nog steeds niet overtuigd is van het nut en noodzaak van de A4.

De heer vd Kamp wil graag meewerken aan een ontwerp voor inpassing.

De heer Mooren vertelt dat hij vanuit zijn positie goed kan begrijpen waarom we nu met de A13 aan de slag moeten, maar dat zijn achterban emotioneler reageert en het steeds moeilijker wordt uit te leggen waarom er nu weer vertraging is opgetreden. Hij roep de Adviescommissie op om in ieder geval te beseffen dat er met het convenant iets heel bijzonders is gerealiseerd, wat we niet op het spel moeten zetten.

Portefeuillehouder Smit is het hier mee eens.

De heer Huls concludeert dat de Adviescommissie de eerste week van september weer bij elkaar moet komen.

De heer Dronkers ondersteunt deze conclusie. De volgende vergadering moet er een realistisch ontwerp kunnen liggen voor de A13.

De heer Van der Kamp biedt vanuit zijn organisatie aan om één en ander te organiseren.

De heer Huls ziet graag dat het ontwerp wordt gebaseerd op bestaande en verwachte overlast en hinder die moet worden geminimaliseerd. Dit moet tot een globaal ontwerp leiden.



De heer Eurlings bedankt de Adviescommissie voor haar snelle reactie en bereidheid tot medewerking, wat voorwaarden zijn voor een zorgvuldig en snel resultaat.
Mijnheer Dronkers geeft aan dat Rijkswaterstaat een ronde maakt langs partijen in de regio en deze resultaten in september voorlegt aan de IODS-partijen.
Er volgt een korte discussie over andere betrokken partijen zoals Overschie en Pijnacker Nootdorp.

2 Verslag vergadering 23 juni 2006

Incl. sideletters van gemeente Schiedam, ZMF en LTO/gemeente Midden Delfland

Voorstellen van de heer Van der Kamp en mevrouw Van Dreven worden overgenomen en verslag wordt goedgekeurd.

3 Terugkoppeling Klankbordgroep IODS

Zie ook bijgevoegde brieven d.d. 22-2-07 en 14-04-07

De heer Kleij vat het advies van de Klankbordgroep samen en geeft aan dat de klankbordgroep voor september nogmaals bij elkaar moet komen, waarbij ook de twee nieuwe leden Bewoners Overleg Overschie (BOOS) en Bewonersoverleg Ypenburg van de partij zullen zijn. Hij kondigt aan dat de leden van de klankbordgroep eind van 2007 in IODS-kader zullen worden uitgenodigd voor een informeel programma.

4 Stand van zaken en planning kwaliteitsprojecten IODS

Hans Kleij, Programmadirecteur IODS

De heer Kleij geeft kort de stand van zaken weer en meldt dat in Zuidvleugel verband een en ander financieel is vastgelegd en gekoppeld aan de A4.

Mevrouw Verkoelen betwijfelt de noodzaak van de koppeling, omdat de kwaliteitsprojecten hun eigen waarde en noodzaak kennen los van de A4.

De heer Mooren reageert dat dit nu eenmaal zo is afgesproken.

6 Sluiting en rondvraag

De voorzitter sluit de vergadering.