

Vergadering van
Adviescommissie IODS

Vergaderdatum
18 april 2005

Kenmerk
AC.06.01

Status verslag
Vastgesteld 14 nov. 2005

Verslaglegging door
Thérèse van Rossum-Straatman

Telefoonnummer
6221

Aanwezig

Hulman (Stadsregio Rotterdam, voorzitter), Bot (Gemeente Vlaardingen), Meijer (Gemeente Schiedam), v.d. Kamp (Gemeente Midden-Delfland), Grashoff (gemeente Delft, later), Mooren (VNO-NCW), van Dreven (Woonplus), Aalbers (Hoogheemraadschap van Delfland), Heijkoop (WLTO, later), Kleij (PZH), Kusters (RWS), Mendlik (RWS), Veurink (verv. Bruins, Stadsgewest Haaglanden), Steekelenburg (verv. Verkoelen, ZHM), Droogers (verv. Kromhout ANWB), Vonk (verv. ten Velden min VROM), Sonnega (PZH), Bouwman (stadsregio Rotterdam), Boersma (gemeente Schiedam), den Boer (verv. de Boer Natuurmonumenten), Claessen (verv. Heijkoop, WLTO), Maric (PZH), Kikkert (PZH), v.d. Zee (PZH), Rossum-Straatman (PZH).

Afwezig

van Nieuwenhoven (PZH), de Visser (Gemeente Maassluis)

Kopie aan

Agendaleden adviescommissie IODS

1. Opening en mededelingen

De heer Hulman heet een ieder welkom en deelt mede dat mevrouw Van Nieuwenhoven afwezig is ivm ziekte en dat hij het overleg vanavond voorziet. Verder stelt hij voor agendapunt 5 voorafgaand aan 4 te behandelen.

De heer Kleij doet de volgende mededelingen:

- 11-1 heeft Cie MKE een rondetafelbijeenkomst georganiseerd, waarbij enkele leden van de adviescommissie en de klankbordgroep aanwezig waren.
- 8-2 is in Schiedam door ZHM een bijeenkomst georganiseerd.
- 4-4 is met de pers gesproken over het IODS-programma en de uitkomsten van de Trajectnota/MER.

2. Verslag adviescommissie 21 december 2005

N.a.v. p. 2, pnt 3; *de heer Steekelenburg* ziet graag toegevoegd dat hij zich niet kan herkennen in de gepresenteerde scoretabel.

N.a.v. p. 4, pnt 3; merkt *mevrouw Van Dreven* op dat zij een opmerking heeft gemaakt over het positieve draagvlak rond stedelijke herstructurering.

N.a.v. p. 6, pnt 4; *De heer Meijer* meldt dat de zinsnede 'de commissie in Schiedam bij elkaar is geweest en dat daar de 'ja mits'-redenering uit is gekomen' vervangen moeten worden door de 'de commissie in Schiedam bij elkaar is geweest en dat daar de 'ja mits'-redenering nog niet haalbaar bleek te zijn'.

De heer Hulman stelt het verslag vast.

3. Terugkoppeling Klankbordgroep

De heer Kleij meldt dat in de klankbordgroep de resultaten van de 1^e fase Trajectnota/MER uitgebreid zijn gepresenteerd door RWS en hierover discussie heeft plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot het voorliggende advies van de klankbordgroep. *De heer Hulman* stelt voor dit mee te nemen bij de afweging van de alternatieven.

Tevens verzoekt *De heer Hulman* de klankbordgroep eenduidiger te opereren en sneller te laten weten wat er is besproken in de klankbordgroep. Hij verzoekt de verslagen van de klankbordgroep bij de stukken van de volgende adviescommissie te voegen. *De heer Kleij* meldt dat er naar aanleiding van de rondetafelbijeenkomst nog een gesprek tussen de voorzitter van de klankbordgroep en mevrouw *Van Nieuwenhoven* zal plaatsvinden.

5. Vervolgproces en Bestuursovereenkomst

De heer Kleij meldt dat een overeenkomst met supplementen per project wordt opgesteld, waarvoor de direct betrokken partijen tekenen en waarin de functionele eisen zijn opgenomen. De overeenkomst is nodig voor de benadering van de marktpartijen, basis is de eerder verstuurd intentiebrief. Tijdens de adviescommissie van 29 juni komt dit aan de orde, voorafgaand wordt een bestuurlijke ronde gemaakt door een nog te benoemen bestuurlijk trekker.

4. Afweging Alternatieven Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam

De heer Mendlik presenteert de resultaten van de 1^e fase van de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam. *De heer Hulman* stelt voor eerst vragen ter verduidelijking te stellen en vervolgens een ronde met standpuntbepaling.

De heer Steekelenburg vraagt om uitleg over de verhoudingen tussen het aantal motorvoertuigen, rijtijden, terugslageffecten en de mogelijkheden van dynamisch verkeersmanagement. Verder stelt hij dat in het milieuonderzoek geen mitigerende maatregelen zijn opgenomen en verzoekt hij om een fijnmaziger studie naar luchtkwaliteit. Hij geeft aan dat een vergelijking van de verschillende varianten pas mogelijk is als men de kosten voor de inpassing mee heeft genomen. Ook is hij benieuwd naar de oplossingen voor de problemen op het Kethelplein. Verder vraagt hij naar de volgorde van de benadering van marktuitvraag en de planning van de trajectnota.

De heer Droogers vraagt in hoeverre de mitigerende maatregelen zijn mee genomen.

Mevrouw Van Dreven vraagt wat de minister in de uitgedeelde brief bedoeld met 'medefinanciers'.

De heer Bot vindt dat de schema's een vertekenend beeld voor de A4 laten zien, en wil graag een toelichting hierop.

Volgens *De heer Meijer* worden twee verschillende rekenwijzen gebruikt, graag zou hij een toelichting willen op de diverse IC-verhoudingen.

De heer Kleij vraagt waarom 2x2 A13/16 een snellere rijtijd heeft dan 2x3 en wat de effecten op het onderliggend wegennet zijn.

De heer Mooren verwijst naar de brief van de minister en constateert dat in december de adviescommissie al heeft geconcludeerd dat het om een afweging tussen de varianten A13/16 en A4 gaat. Hij wil fase 1 afsluiten en vraagt de gemeente Schiedam en Vlaardingen een start te maken met een plan voor de inpassing.

De heer Grashoff vraagt naar de luchtkwaliteit bij een verbrede A13, ook wil hij meer weten of men de geluid- en zichtgaranties kan waarmaken.

De heer v.d. Kamp vraagt naar de voertuigkilometers en voertuigverliesuren op lokale wegen bij aanleg van A13/16 en A4.

De heer Heijkoop vraagt naar de mitigerende maatregelen voor de A4 variant in relatie tot het kostenaspect.

De heer Hulman vraagt om uitleg over het % voertuigverliesuren en voertuigkilometers.

De heer Kusters geeft aan dat de mitigerende maatregelen in de 2^e fase aan de orde komen en dat nu een afweging wordt gevraagd op basis van de huidige onderzoeksresultaten. In de 1^e fase is globaal gekeken naar de kosten van de mitigerende maatregelen. Hij geeft aan dat er ruimte moet worden gelaten voor slim ontwerpen.

De heer Mendlik geeft aan dat de IC-verhoudingen zijn te beïnvloeden door dynamisch verkeersmanagement, tol e.d.; dat wil zeggen dat de intensiteit kan worden verminderd ten opzichte van de capaciteit. Op de in december uitgereikte overzichtskaarten zijn de effecten op het onderliggende verkeerwegenet zichtbaar.

De verschillen in rijtijden bij A13/16 2x2 3n de A13/16 2x3 worden veroorzaakt door de aanzuigende werking van een extra rijstrook op dat wegvak, waardoor het verkeer op de A13 zelf minder snel doorstroomt. Over de terugslageffecten is inmiddels een notitie aan de ambtelijke afstemmingsgroep gestuurd. *De heer Mendlik* geeft aan dat de kosten voor mitigerende maatregelen niet wezenlijk onderscheidend zijn voor de alternatieven A4 en verbreding A13 in combinatie met aanleg A13/16. Daarnaast moet het gesprek over mitigerende maatregelen voor dit laatste alternatief nog starten. Verder geeft hij aan dat de uitnodiging aan marktpartijen ongeveer samenvalt met afronding van de Trajectnota/MER.. In de 1^e fase is het IODS-programma aangehouden, uitwerking in juni zal dit naar functionele eisen wordt geformuleerd. *De heer Grashoff* vindt dat het niet de bedoeling is de uitgangspunten te heroverwegen.

De heer Hulman bedankt RWS voor de concrete presentaties aanzien van de verschillende alternatieven en de beantwoording van de vragen. Hij stelt voor om overgebleven vragen te stellen.

Mevrouw Van Dreven vraagt naar de financiering van herstructurering en wat bedoeld wordt met nieuwe financieringsbronnen in de uitgedeelde brief van de minister. *De heer Hulman* stelt dat we het Rijk niet alleen hiervoor aansprakelijk kunnen stellen.

De heer Steekelenburg vindt dat men onvoldoende weet van de verschillende alternatieven en dat een onjuiste voorstelling wordt gegeven rond voertuigverliesuren op hoofdwegenet, aantal motorvoertuigen, voertuigkilometers, de rijtijden en IC-verhoudingen.

Tevens vindt hij het milieuonderzoek onvoldoende en vraagt naar de spanning tussen RR2020 en de huidige afweging. *De heer Hulman* geeft aan dat er geen spanning bestaat, omdat in RR2020 nog geen keuze voor de Blankenburg of Oranjetunnel is gemaakt.

De heer Meijer meldt dat het projectplan voor de inpassing bij Schiedam en Vlaardingen klaar is en dat een afspraak met mevrouw Van Nieuwenhoven is gemaakt voor de financiering van dit plan.

De heer Grashoff had verwacht dat luchtkwaliteit meer onderscheidend zou zijn.

De heer Hulman merkt op dat hiervoor mitigerende maatregelen mogelijk zijn.

De heer Mooren vindt dat een keuze moet worden gemaakt, voor het IODS-programma is gekozen, nu moet de volgende stap worden gezet. Hij constateert dat men klaar is voor de uitwerking in 2^{de} fase.

De heer v.d. Kamp concludeert dat de A4 gunstig uit de 1^e fase van de trajectnota komt, doen we nu niks dan neemt de druk op onderliggend verkeerswegennet toe. Verder vraagt hij of de mitigerende maatregelen bij alle varianten niet zijn meegenomen.

De heer Kusters geeft aan dat de mitigerende maatregelen voor zover die nu redelijkerwijs kunnen worden ingeschat, zijn opgenomen in de ramingen. In de tweede fase worden deze echter nader uitgewerkt voor het overgebleven alternatief. Hij verwacht niet dat extra onderzoek in fase 1 zal leiden tot een fundamenteel andere conclusie. Tevens geeft hij aan dat de aanleg van de A4 de toekomstige aanleg van Oranjetunnel en Veilingroute niet belemmert.

De heer Mendlik geeft aan men voor de financiering van de kwaliteitsimpuls niet alleen naar het Rijk kan kijken, aangezien dit ook gunstig is voor de regio.

Mevrouw Van Dreven vraagt of het om medefinanciering vanuit de regio gaat.

Volgens *De heer Kusters* moet men dit als een suggestie van de minister zien. *De*

heer Mendlik geeft aan kennis te zullen nemen van de opmerkingen van de ZHM rond luchtkwaliteit, maar geeft aan dat VROM kritisch meekijkt betreffende het onderzoek rond luchtkwaliteit.

De heer Hulman stelt vast dat de vragen door de leden zijn beantwoord door RWS. Vervolgens concludeert hij dat het niet gaat om een tracé besluit en dat in de tweede fase nog veel onderzocht moet worden. Hij verzoekt de deelnemers in eerste instantie hun standpunt rond de afweging te geven en vervolgens condities mee te geven aan de minister.

De heer Droogers constateert dat de A4 een logische stap in de trechtering is en dat nu duidelijkheid over functionele eisen moet komen.

Mevrouw Van Dreven constateert dat het afgelopen proces leidt tot een keus voor de A4/IODS en ziet graag dat de sobere variant niet verder wordt uitgewerkt. Ze vraagt bijzondere aandacht voor de inpassing.

Volgens *de heer Steekelenburg* valt de A54 af, verbreding A13 leidt tot extra verkeer en de A4 scoort beter, we moeten wel een aantal openstaande vragen beantwoorden en condities aan de minister meegeven.

De heer Bot geeft aan dat de A54 onvoldoende scoort, over verbreding A13 in combinatie met aanleg A13/16 kan hij geen uitspraken doen, blijft de A4 over, hier moeten dan wel condities worden meegegeven.

De heer Meijer geeft aan loyaal mee te willen werken aan het proces en dat hij vertrouwen heeft in de uitwerking van het IODS-programma, uitwerking van A54 heeft geen zin en de sobere variant moet niet verder worden uitgewerkt, ook niet om verschil in kosten duidelijk te maken.

De heer Hulman geeft aan de A54 niet verder te willen uitwerken, aangezien deze slecht scoort op alle fronten. A13/16 biedt wel een oplossing voor een ander probleem, maar moet in een zelfstandig traject worden onderzocht. A4 scoort het beste, echter het belang van de omgeving moet goed worden meegewogen.

De heer Kleij geeft aan dat de A54 de problemen niet oplost, verbreding A13 in combinatie met aanleg A13/16 biedt wel oplossingen, maar eerst inzetten op de A4/IODS. Nog wel een discussie starten over de mitigerende maatregelen.

De heer Grashof vindt dat de twee alternatieven slecht te vergelijken zijn. In de gemeenteraad is A54 afgefallen, de sobere variant van de A4 is niet acceptabel. De verbreding van de A13 wordt vanuit Delft niet omarmd. De A4/IODS is dan de variant die verder uitgewerkt zou moeten worden, wel goed nadenken over conditionering en het taakstellend budget.

De heer Mooren vindt dat de A13/16 een zelfstandig project is met een andere timing. A4 sober moet wel als rekenvariant worden opnemen, zodat ook het kostenverhaal inzichtelijk blijft. Tevens wil hij de minister niet te veel condities meegeven.

De heer Aalbers heeft geen voorkeur voor een variant, hij is voorstander van een keuze tussen de diverse varianten, zodat voor waterkwaliteit en kwantiteit nader onderzoek kan plaatsvinden. Een keuze voor de A13 kan qua water een probleem opleveren, voor de A4 is dit niet het geval.

De heer Veurink geeft aan dat het Stadsgewest graag vasthoudt aan de A4-IODS variant en zien graag dat de A4 sober niet verder wordt uitgewerkt. Ook vraagt men aandacht voor de aansluiting bij de diverse knopen.

De heer v.d. Kamp stelt dat A54 geen oplossing biedt voor het gestelde probleem, A13/16 lost het sluipverkeer niet op. Uitwerking van A4-sober is niet wenselijk, ook niet als rekenvariant opnemen, het is van belang draagvlak te blijven creëren voor mitigerende maatregelen. Keus is voor A4-IODS-variant.

De heer Heijkoop vindt dat voldoende informatie beschikbaar is om keuzes te maken, sobere variant en A54 vallen af. Verbreding A13 in combinatie met aanleg A13/16 is duurder dan de A4/IODS. Dit laatste alternatief moeten we uitwerken en de kwaliteitseisen nader formuleren.

De heer Hulman concludeert dat op basis van de huidige resultaten de adviescommissie kiest voor verdere uitwerking van het alternatief A4, waarbij Schiedam en Vlaardingen enigszins terughoudend zijn en ZHM en Natuurmonumenten nog een aantal verkeerskundige vragen hebben.

De heer v.d. Kamp doet een voorstel voor zes condities om de minister mee te geven:

1. Kethelplein ontsloten in alle richtingen
2. 2,5 km inpassing tussen Schiedam en Vlaardingen
3. geluid- en zichtgaranties in Midden-Delfland
4. Ecologische verbinding 100 m breed
5. Groen blauw lint
6. Recreatieve routestructuur mogelijk maken

De heer Hulman constateert dat de deelnemers zich kunnen vinden in deze condities. Hij stelt voor een brief op te stellen waarin:

- geadviseerd wordt de A4 verder uit te werken,
- de condities te formuleren van het IODS-programma,
- en het probleemoplossend vermogen en de mitigerende maatregelen in fase 2 uit te werken.

Hij stelt voor in de brief aan de minister niet over de financiën en de sobere variant A4 te spreken. De adviescommissie besluit unaniem akkoord te gaan conform het voorstel van de voorzitter.

6. Rondvraag en sluiting

De heer Droogers vraagt hoe om te gaan met de pers.

De heer Mooren vraagt of er nog brieven van de verschillende organisaties uitgaan.

De heer Hulman wil één brief en persbericht versturen. Voor de benadering van de pers stelt hij voor dit pas te doen als de brief aan de minister is uitgegaan. Een concept brief wordt morgenochtend aan een ieder voorgelegd.

Toevoeging notulen van de heer Steekelenburg:

De heer Steekelenburg stelt vast dat op drie van de vier beoordelingspunten (reistijden tijdens het gemiddelde ochtendspitsuur in de hoofdrichting op relevante trajecten; doorstroming uitgedrukt in verhouding tussen intensiteit en capaciteit op relevante wegvakken van A13, A4, A20, A15, en A16/13); toename van voertuigkilometers op het Hoofdwegennet gepaard gaande met afname van voertuigverliesuren op het HWN) de A13/16 in combinatie met een verbrede A13 als beste verkeersoplossing uit de bus komt.

De heer Steekelenburg stelt vragen bij de constatering van RWS dat, gezien de screenlines, de vervoerscapaciteit tussen Rotterdam en Den Haag bij aanleg van de A4 het grootst is, en dat dit beoordelingspunt doorslaggevend moet zijn. Hij vraagt op welke wijze tot een evenwichtsituatie wordt gekomen in het gehanteerde verkeersmodel tussen wegcapaciteit en vervoersvraag. Naar zijn mening kan slechts middels een dynamisch model een betekenisvolle uitspraak gedaan worden over de feitelijke vervoerscapaciteit. Hij stelt dat de verkeersprestaties van de A4 zoals weergegeven in de huidige verkeersstudie onaanvaardbaar slecht zijn, maar is bereid voorstellen van RWS af te wachten om de feitelijke doorstroming te verbeteren.

De heer Steekelenburg vindt het milieu-onderzoek te grofstoffelijk om zinvolle uitspraken te kunnen doen. Het geleverde onderzoek biedt geen inzicht in de feitelijke te verwachten milieu-effecten op het gebied van luchtkwaliteit en geluid, en geen zicht op de technische haalbaarheid c.q. De mogelijke kosten van een dussdanige uitvoering van de wegvoorstellen dat aan alle kwaliteitseisen wordt voldaan.

Ook het kostenonderzoek is volgens de heer Steekelenburg nog zeer onvolledig en grofmazig. De A4 basis variant kan nooit aan de kwaliteitseisen voldoen, de IODS variant voldoet op dit moment gegeven de TNO studie naar luchtkwaliteit en gegeven de huidige grofmazige geluidsonderzoek nog geenszins aan de kwaliteitseisen ter zake en zal dus mogelijk aanzienlijk meer gaan kosten, maar ook de A13/16 plus verbrede A13 variant zal mogelijk nog zeer veel meer gaan kosten dan de nu opgevoerde kosten.

Op hoofdlijnen is op dit moment wel te concluderen dat de A54 weinig effecten sorteert op de belasting van de A13, en dat de A13/16 plus verbrede A13 zelfs zonder inpassingskosten al zeer ver buiten de beoogde kostenrange valt. De heer Steekelenburg vindt daarbij dat -ervan uitgaande dat diverse overheden toch op relatief korte termijn de A13/16 willen realiseren, de vergelijking zou moeten gaan tussen A4 in combinatie met die by-pass, dan wel verbrede A13 in combinatie met die bypass. Hij waarschuwt ervoor dat de A13/16 zonder verbrede A13 geen verbetering in de doorstroming te zien zal geven, en dat een eventuele verbrede A13 vergelijkbare inpassingskosten met zich zal meebrengen als de A4. Het bevoegd gezag moet zich afvragen of zij in dit gebied tweemaal dergelijke inpassingskosten wil uitgeven voor zowel A4 als verbrede A13, aldus de heer Steekelenburg.

Alles afwegende kan de heer Steekelenburg instemmen met een nadere bestudering van het A4 tracé, onder strikte voorwaarden, met betrekking tot de kwaliteit van uitvoering en inpassing van de eventuele A4, en met betrekking tot de uiteindelijke verkeersprestaties van de weg.