



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## Concept-Verslag

Directie Ruimte en Mobiliteit  
Afdeling Verkeer en Vervoer  
Contact  
drs. ing. D. Broekhuizen  
T 070 - 441 64 59  
d.broekhuizen@pzh.nl

Vergadering van  
IODS-Adviescommissie  
Vergaderdatum  
18 maart 2009

### Aanwezig

Camiel Eurlings, Jan Hendrik Dronkers (VenW), Richard Jorissen, Folkert Post (RWS), Martin van Engelshoven-Huls *voorzitter*, Donald Broekhuizen (PZH), Anne Koning (Delft), Yorick Haan (Schiedam), Christiaan van der Kamp (Midden-Delfland), Jeanette Baljeu (SRR), Peter Smit (SH + Den Haag), Ellen Verkoelen (Milieufederatie), Bert Mooren (VNO-NCW), Ko Droogers (ANWB), Hans de Rijke (Lansingerland), Jan Robberegt (Vlaardingen), Arnold Keijzer (Maassluis), Dick Jense (Rijswijk), Carel Kalf (Woonplus), Arie Verhorst (LTO-noord), Adri Bom-Lemstra (Delfland),

### Afwezig

Chris Kuijpers (VROM), Dick van Dongen sr. (deelgemeente Overschie) Roline de Wilde (Natuurmonumenten), Hans de Jong <sup>1</sup> (Pijnacker-Nootdorp)

Vastgesteld

----

Ons kenmerk

### 1 Opening, mededelingen, verslag

9.20 Personele wisselingen en afwezigen worden gemeld. Minister komt binnen.

### 2 Verslag en ingekomen stukken

Nav. een opmerking van de heer Haan over de A13/A16/A20 ipv. de A13/A16, is een toelichting aan het vorige verslag toegevoegd (*A13/A16 is onderdeel van het alternatief voor de A4 en de A13/A16/A20 is de verbindingsweg die ook in planstudie is en uitgaat van een gerealiseerde A4 DS*).

Nav. de bij de vergaderstukken gevoegde brief van Stichting Stop RW19-A4, en andere te verwachte brieven gericht aan de Adviescie zal de voorzitter volgende vergadering een procedurevoorstel doen over hoe om te gaan met de verspreiding en beantwoording van deze brieven. Omdat de heer Haan inzage in deze stukken op prijs stelt wordt meteen een praktische voorstel gedaan over publicatie van deze brieven op de IODS-website waar alle leden kennis van de stukken kunnen nemen. De beantwoording van de brieven zal afhankelijk zijn van het onderwerp en de "natuurlijk aangewezen partij" om deze te beantwoorden.

### 3 Terugkoppeling Stuurgroep Inpassing "Jaap Wolf"

De heer Wolf heeft de Stuurgroep inpassing bij elkaar geroepen, niet in zijn hoedanigheid als bestuurder namens de Stadsregio, maar als onafhankelijke voorzitter. Gezien de huidige onzekerheden in onderdelen van het ontwerp, o.a. breedte tunnel en tunnelmond constateert de voorzitter dat de Stuurgroep Inpassing een lastige opgave heeft gekregen. De voorzitter stelt voor dat de heer Wolf de volgende keren aanschuift om zelf de terugkoppeling te verzorgen. Op een



vraag van de heer Haan antwoordt de voorzitter dat het verslag van de Stuurgroep Wolf na goedkeuring door de stuurgroep wordt verspreid onder de IODS-leden.

4 Voortgang en ontwerp A4 Delft-Schiedam, R. Jorissen projectdirecteur A4 DS

De voorzitter vraagt de heer Jorissen in zijn presentatie in te gaan op het Advies dat IODS zal gaan uitbrengen aan de minister.

*De heer Jorissen geeft een presentatie over planning, kostenramingen en mogelijke versoberingen. Zie bijlage*

De heer van Engelshoven-Huls verduidelijkt dat het IODS-convenant geen Taakstellend budget kent en hoewel de minister en Rijkswaterstaat het budget beschouwen als Taakstellend is dit in IODS expliciet niet zo benoemd.

De heer Eurlings geeft toe dat er keuzes gemaakt moeten worden en dat financiële ruimte in deze tijd moeilijk is te vinden. Het is al de duurste snelweg van Nederland, zijn voorganger mevrouw Peijs heeft indertijd (2006) gezegd dat er geen euro meer bij zou komen, maar deze uitspraak is gedaan voor de ingrijpende consequenties van de tunnelveiligheidsregelgeving en de eisen aan luchtkwaliteitsonderzoek duidelijk werden. Dit dossier is in een spannende fase terecht gekomen, maar dat het hoogwaardige ontwerp overeind moet blijven staat voor hem vast, hierom is hij bereid het huidige beschikbare budget van 650 M€ los te laten. Het zou hem in discussie met kabinet en parlement helpen als in de Adviescie een proces gaande is om serieus het gesprek aan te gaan over versobering van het ontwerp. De budgetaire opgave voor het A13-alternatief ligt nog weer hoger en hij wil graag na 50 jaar de A4-discussie afronden. De A4 is de eerste prioriteit bij Rijkswaterstaat en hij wil graag een open discussie voeren waarbij hij wil vermijden dat omwonenden en gebruikers van het gebied het gevoel krijgen dat de bezuinigingen ten koste van hen zijn gegaan. De Minister wil ook geen afbreuk doen aan het convenant, maar hij vraagt IODS zorgvuldig te kijken naar mogelijke besparingen.

De voorzitter vraagt eerst om toelichtende vragen op de presentatie en de oproep van de minister en bewaart de meningen voor een volgend rondje.

De heer Haan wil als eerste weten hoe de kosten voor het A13 plus A13/A16 alternatief zijn toe te delen aan respectievelijk de verbreding van de A13 en de aanleg van de A13/A16. Dit zodat hij de kosten van een toekomstige situatie met A4 en A13/A16 kan vergelijken met de verbrede A13 en A13/A16. Het taakstellend budget van 1 miljard euro in het MIRT geeft een antwoord op deze vraag.

Mevrouw Verkoelen vraagt om dit ook duidelijk in de TN/MER-rapportage op te nemen, omdat anders de vergelijking misschien wel procedureel juist, maar praktisch oneerlijk is. Graag een zuivere evenwichtige presentatie.

Duidelijk moet zijn dat alléén de verbreding van de A13 niets oplost en nooit aan de orde zal zijn. Dat moet ook duidelijk zijn als men de kosten van de A4 met de kosten van alléén de verbreding wil vergelijken aldus de voorzitter.

De gemeente Delft bij monde van mevrouw Koning wil niet alleen de kosten maar ook de (milieu-)effecten van de verbreding van de A13 en de aanleg van de A13/A16 uit elkaar trekken om zo voor Delft inzichtelijk te maken wat de gevolgen zouden zijn van een situatie van A4 en A13/A13. De heer Jorissen antwoordt dat het een logische vraag is en dat eea is te organiseren.



In de TN/MER-studie A13/A16(/20) wordt deze situatie beschreven, aldus mevrouw Baljeu. De heer Dronkers poogt eea te verhelderen door te verwijzen naar de situatie in de MIRT-studie Ruit Rotterdam waarbij de A4 en de A13/A16(/A20) als uitgangspunt zijn opgenomen. Hij stelt voor drie situaties in beeld te brengen:

1. alléén aanleg A4;
2. verbreding A13 en aanleg van doorstromingsvariant A13/A16;
3. aanleg A4 en aanleg ontsluitingsvariant A13/A16.

De heer Haan komt heeft als tweede vraag of een situatie met beprijzing in de referentiesituatie (niets aanleggen) in beeld wordt gebracht. Hij is verder benieuwd naar verkeers- en milieucijfers over de situatie met A4 en A13/A16.

De heer Dronkers vertelt dat er iig een eerlijk beeld van een referentiesituatie met beprijzing zal worden opgenomen in de TN/MER.

De heer Droogers vraagt naar het nut voor de omgeving van een sedumdak en naar de logica om maatregelen voor luchtkwaliteit aan de Beneluxtunnel mee te tellen in de A4 DS raming.

Een antwoord van de heer Jorissen is dat een sedumdak behalve een visuele kwaliteit geen gebruikswaarde toevoegt en deelt mee dat de 40 M€ voor luchtkwaliteit wordt bekostigd uit het NSL-budget (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

De heer Dronkers antwoordt positief op de vraag van Schiedam over het in beeld brengen van beprijzing, maar deelt mee dat er nog wel een discussie speelt tussen de cie MER en het ministerie over hoe beprijzing in alle planstudies moet worden meegenomen.

#### REFLECTIERONDE

De heer van Engelshoven-Huls memoreert het optreden van de minister in de Tweede Kamer waarbij hij het convenant toonde en aandacht vestigde op de handtekening van Schiedam, maar ook de handtekening van de minister siert het convenant. In het convenant hebben we afspraken gemaakt over inpassing en geld. Ook zouden de IODS-partners niet kunnen worden aangesproken op te maken kosten ten gevolge van tunnelveiligheid en andere Rijksregelgeving. Dat nieuwe (juridische) eisen technische wijzigingen in het ontwerp noodzaken is begrijpelijk, verontrustend is dat de term Taakstellend Budget weer wordt gebruikt, deze term hebben we als IODS expliciet uit het convenant gehouden. Voor hem is het lastig om in het kader van Randstad Urgent voor het regionale draagvlak te zorgen als wordt afgedaan aan de afspraken uit het convenant.

De minister stemt in met het voorgaande en deelt mee dat hij afstapt van het in het MIRT genoemde Taakstellend Budget, hij wil vasthouden aan IODS en is bereid hiervoor een ruim gebaar te maken. Hij vraagt de IODS-partners wel onderling de discussie aan te gaan. De minister gaat voor IODS, zal de andere partijen niet financieel aanspreken en wil graag mogelijke aanpassingen onderzoeken die het brede draagvlak niet aantasten.

De heer Mooren denkt terug aan het mooie jaar 2001 toen IODS geformaliseerd is. Dit betekent dat we al 8 jaar over IODS praten. In die acht jaar is veel veranderd, deels door het voortschrijden der tijd en deels door veranderde wet- en regelgeving. In deze tijd van recessie en economische neergang moeten wij de aangereikte handschoen oppakken met behoud van de bestaande afspraken. We moeten voorkomen het IODS-convenant in beton te gieten, het komt nu neer op onze gezamenlijke wijskracht. Hij stelt voor op 27 april nadere afspraken te maken over mogelijke aanpassingen zonder te verzanden in discussies waardoor de volgende minister zich weer kan gaan bezig houden met dit dossier.

Portefeuillehouder Smit benadrukt het belang van een goede vergelijking. De regelgeving over tunnelveiligheid en indexatie zorgen voor nieuwe kostenramingen. We moeten goed kijken naar



de kern van IODS en met behoudt van de kern zoeken naar mogelijkheden. Op basis van zo'n discussie kunnen we als Adviescommissie advies geven aan de minister.

De wethouder van Midden-Delfland is verheugd over de geboden opening door de minister. Het is wenselijk de opgave in het kader van de ontwerp-opgave van de stuurgroep inpassing te bezien en van hieruit de minister te voorzien van mogelijke plaatjes. Hij wil benadrukken dat ook in 2006 zorgvuldig is gekeken naar besparingen door twee stuurgroepen en dat op basis hiervan het convenant is gesloten. 27 april is wat hem betreft te vroeg, maar in juni moet het zeker lukken. Mevrouw Koning kan zich niet vinden in de bewering van de heer Smit dat er een kern is van het convenant dat behouden moet blijven, waarbij het overige bespreekbaar wordt. Voor Delft en de gemeenteraad is het gehele convenant de kern.

Mevrouw Baljeu roept op eerst binnen IODS goed te kijken naar de mogelijkheden voordat we de raden er bij betrekken. Dit komt pas aan de orde als we het convenant willen wijzigen.

Mevrouw Koning kan zich hierin vinden, maar zal zeker de raad betrekken bij het afwijken van het convenant.

De heer Dronkers roept op eea in de juiste proportie te bezien en de problemen niet op te blazen. De heer van Engelshoven-Huls heeft zich al meerdere malen hoeder van het convenant getoond. Hij stelt voor mogelijke versoeringen in kaart te brengen en visueel uit te werken in een rapportage en hierover met elkaar het gesprek aan te gaan.

De heer Jense roept op tot snelheid, want Rijswijk kan niet wachten op de de A4.

De heer Verhorst stelt een besparing voor door de 100 ha natuur zijn agrarische functie te laten behouden.

Mevrouw Verkoelen dient de heer Mooren van repliek door te wijzen op het convenant uit 2006 dat invulling gaf aan de start van IODS uit 2001 dus we praten niet al 8 jaar over het ontwerp. Verder roept ze eenieder op zijn of haar huiswerk te maken, maar wel binnen IODS, dus niet tornen aan andere afspraken.

De heer Droogers zegt dat we bijna zover zijn dat de aanleg in zicht komt, hij roept alle aanwezigen op binnen het convenant naar slimme oplossingen te kijken.

De heer Robberegt wil graag meedenken, maar ziet weinig speelruimte.

De heer van der Kamp wil graag 27 april op basis van tekeningen verder praten.

De heer Haan wil gaarne tegemoet komen aan de oproep van de heer Mooren het convenant niet in beton te gieten. Hij wil zijn best doen voor IODS, alhoewel de gemeente Schiedam het liever allemaal niet ziet doorgaan. Hij realiseert zich dat wijzigingen in wet- en regelgeving grote financiële consequenties kunnen hebben, maar hij wil af van de term taakstellend budget. De heer Haan heeft waardering voor het ruimhartige gebaar van de minister. Het is terecht dat nieuwe regelgeving over tunnelveiligheid en luchtkwaliteit wordt meegenomen in het ontwerp, dit is uit te leggen in Schiedam. Maar bezuinigen op essentiële kwaliteiten zoals tunneldak en trampassage is onaanvaardbaar. Hij wil vasthouden aan IODS, maar zal helpen zoeken naar mogelijkheden. Hij is blij dat er extra geld is en wil tegemoet komen aan eisen vanuit wet- en regelgeving, maar accepteert geen versoeringen.

Mevrouw Verkoelen sluit zich hierbij aan, zij denkt aan het moeizame proces om te komen tot het convenant en ook nu ligt er weer een lastige opgave. Zij stelt voor volgende keer wat langer bij elkaar te komen, maar houdt vast aan IODS.

De heer de Rijke is blij dat er toch voorgang blijft zitten in dit complexe proces.

De voorzitter constateert dat er verschillende geluiden zijn te horen, die van de rekkelijken en die van de preciezen. Hij voelt zelf meer voor de precieze interpretatie, maar begrijpt uiteraard dat we allemaal als bestuurder ook een brede maatschappelijke verantwoordelijkheid delen, voor een



zorgvuldige kostenbatenafweging. Als we IODS loslaten zijn we allemaal verliezers, maar de vraag van de minister om in beweging te komen is een terechte.

De heer Eurlings is blij met de gevoerde discussie en wil volgende keer meer tijd in zijn agenda omdat dit dossier voor alles gaat. Hij concludeert dat we binnen IODS willen blijven en dat we op zoek moeten gaan naar slimme oplossingen en hij naar meer geld. Hij is blij dat IODS de uitdaging heeft opgepakt en waardeert de open discussie maar wil snelheid in het proces houden en vraagt iedereen ruimte te bieden in de agenda voor de A4.

De heer Dronkers stelt voor een ronde te houden langs de direct betrokkenen en de resultaten hiervan aan IODS te laten zien.

#### 5 Zandlichaam

De heer Jorissen deelt mee dat het zandlichaam moet worden weggehaald onafhankelijk of de A4 wel of niet doorgaat. Ook in de TN/MER wordt in de referentiesituatie uitgegaan van afwezigheid van het zandlichaam. Na het Standpunt van de minister in september worden hiervoor mogelijk vergunningsprocedures in gang gezet. Het gaat om circa 800.000 m3. Naar aanleiding van een opmerking over de passage in het convenant over het gebruik van het zand bij Delft lijkt het hem handig hierover in de uitvoeringsovereenkomst afspraken te maken. Wellicht hebben ook andere IODS-partners ideeën over de inzet van dit historische zand.

Het onderwerp zandlichaam brengt de heer Haan bij de, zonder kapvergunning, gekapte bomen op het dijklichaam in Schiedam. Red zie onderstaand artikel uit AD 19-03-2009

*SCHIEDAM/VLAARDINGEN - Honderden bomen, over een lengte van een halve kilometer langs het dijklichaam van de mogelijke A4, zijn gekapt. De Vlaardingse GroenLinks-fractie is woedend.*

*„Bij een eerste, tamelijk onthutste, blik op de omgezaagde bomen kwam spontaan de vraag op of de minister (Eurlings, red.) misschien nu al een zaagploeg met een natuurverwoestende act heeft ingehuurd,“ schrijft fractievoorzitter Jack Tsang aan de adviescommissie die nadenkt over de mogelijke komst en inpassing van de snelweg door Midden-Delfland.*

*De opdracht was gegeven door Rijkswaterstaat in het kader van regulier onderhoud. Door de elzen te dunnen, krijgen vogels als de rietgors meer kans. Maar in plaats van het dunnen, werden alle elzen gekapt. Een fout van de aannemer.*

*De Schiedamse wethouder Yorick Haan (SP, milieu) is bijzonder ontstemd en heeft dat ook aan minister Eurlings laten weten. Die erkent dat er een fout is gemaakt. De minister zal er nu voor zorgen dat dertig bomen die een grotere stamomtrek hadden dan vijftien centimeter worden herplant, of dat hij de schade zal vergoeden door een bedrag te storten in het Bomenfonds. De kap kwam op een bijzonder ongelukkig moment, gisteren was het nationale Boomfeestdag.*

*Eurlings heeft verder wethouder Haan toegezegd om volgend jaar in Schiedam aanwezig te zijn op de Boomfeestdag*

#### 6 Sluiting

De heer van Engelshoven-Huls sluit de vergadering.

