



provincie **HOLLAND**
ZUID

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
8 juli 2009

concept

Ons kenmerk

Aanwezig

Camiel Eurlings, Jan Hendrik Dronkers (VenW), Richard Jorissen, Folkert Post (RWS), Martin van Engelshoven-Huls *voorzitter*, Hans Kleij, Donald Broekhuizen (PZH), Yorick Haan (Schiedam), Christiaan van der Kamp (Midden-Delfland), Hans Vervat (SRR), Peter Smit (SH), Ellen Verkoelen (Milieufederatie), Bert Mooren (VNO-NCW), Hans de Rijke (Lansingerland), Jan Robberegt (Vlaardingen), Carel Kalf (Woonplus), Dick Jense (Rijswijk), Dick van Dongen sr. (deelgemeente Overschie), Anne Koning (Delft) Jaap Renkema (ANWB), Arie Verhorst (LTO-noord), Roline de Wilde (Natuurmonumenten), Adri Bom-Lemstra (Hoogheemraadschap Delfland), Kees Pleijsier (Maassluis)

Afwezig

Chris Kuijpers (VROM), Hans de Jong wegens ziekte (Pijnacker-Nootdorp)

1

1 Opening, mededelingen, ingekomen stukken en verslag

10.00 Opening

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun bereidheid op zo een korte termijn hun agenda zo te plooiën dat ze ondanks het vervroegen van de vergadering met een uur toch aanwezig konden zijn. Ook worden de heren Vervat en Renkema verwelkomd bij hun eerste IODS-vergadering. Nav. het verslag vraagt **de heer Haan** om de achtergrondinformatie en adviezen die hebben geleid tot aanpassing van de A4-tunnel bij het Kethelplein. Hierbij wil hij naast de interne RWS-adviezen ook graag het advies van de Commissie Tunnelveiligheid.

De heer Jorissen licht toe dat de Commissie Tunnelveiligheid pas in de OTB-fase een advies zal geven. Hij zegt toe dat de heer Haan inzicht kan krijgen in de aanwezige interne adviezen ten aanzien van het huidige ontwerp.

2 Advies Klankbordgroep IODS over TN/MER A4 DS stap 2

De heer Kleij licht het advies van de Klankbordgroep toe. De KBG stelt een aantal terechte vragen en heeft een kritisch positief advies opgesteld. De conclusie is dat de KBG zijn adviesrol goed heeft ingevuld en dat de specifieke vragen in de OTB-fase zullen worden beantwoord. De opmerkingen van de KBG opmerkingen over de te volgen werkwijze komen deels overeen met de bevindingen van de commissie Elverding.

Mevrouw Koning herkent zich in het advies, vooral de discussie in hoeverre de aanleg van de A4 en de aanleg van de A13/A16 gecombineerd met verbreding van de A13 vergelijkbare alternatieven zijn. De vragen en afwegingen die door de KBG naar voren zijn gebracht sluiten goed aan bij de discussie die eerder vanuit Delft naar voren is gebracht en vandaag in de Adviescommissie zal worden gevoerd.



3 Advies over alternatief op basis van TN/MER A4 DS Stap 2

Beslispunt: de Adviescommissie IODS spreekt zich uit:

Voor de aanleg van de A4;

Tegen de aanleg van de A4 en voor OV, danwel A13 verbreden icm aanleg A13/A16.

Mevrouw Verkoelen stelt voor het voorliggende beslispunt te wijzigen in: *Passend binnen de werkopdracht van het IODS zijn in het onderzoek in de trajectnota/MER stap 2 de IODS-convenant uitgangspunten voor de inpassing zoals vastgelegd in het convenant IODS onder artikel 4 meegenomen?*

Mevrouw Verkoelen zegt dat de IODS Adviescommissie over de inpassing van de A4 gaat en over de realisatie van de IODS-projecten, maar niet over de vraag of de A4 wel of niet moet worden aangelegd; daartoe heeft elke partij vanuit de eigen verantwoordelijkheid de mogelijkheid via inspraak en advies tot 11 juli.

De voorzitter resumeert dat mevrouw Verkoelen voorstelt geen keuze te maken als IODS-Adviescommissie. Hij vraagt of partijen wel een keuze willen maken net zoals de KBG IODS bij het vorige agendapunt.

De heer Mooren stelt dat het convenant helder is over de rol van de Adviescommissie en dat de TN/MER voldoende inzicht biedt om een keuze te kunnen maken; er ligt een onverbreekelijke relatie tussen het project A4 en haar inpassing in het landschap. Hij wil graag een serieus advies geven met respect voor standpunten van partijen die afwijken van het zijne.

De heer van Dongen wil graag de "Kansen benutten en Impasses doorbreken" en de kans die voorligt grijpen.

De heer Haan reageert op de heer Mooren en stelt dat het convenant helder is over de rol en taak van de Adviescommissie en die is dus niet een standpunt innemen over de A4. Maar wel adviseren over de integrale ontwikkeling en inpassing van de A4 indien daarvoor wordt gekozen.

De heer Jense ondersteunt het pleidooi van de heer Mooren.

De heer Smit wil graag de adviesrol van IODS aan de minister vormgeven en een duidelijk advies afgeven.

Mevrouw Koning zegt dat elke partij vanuit zijn of haar verantwoordelijkheid een reactie kan geven aan het Bevoegd Gezag, maar zij wil niet terecht komen in een situatie van stemmen "voor en tegen" turven.

Minister Eurlings zegt dat hij vooral met IODS praat over een goede inpassing van de A4, maar dat hij toch graag van de partijen hoort hoe zij denken over de aanleg van de A4 omdat dit hem helpt bij de inkleuring van zijn beeld over hoe de regio tegen de A4 aankijkt.

De heer van Engelshoven-Huls stelt voor dat eenieder een tipje van de sluier oplicht. Daarna kunnen kijken of er een lijn in te vinden is en eventueel een conclusie kunnen trekken.

De heer van der Kamp heeft eea op 7 juli in de gemeenteraad besproken. Hij legt het dilemma van de gemeente voor. Gemeente Midden Delfland bestaat sinds 1 januari 2004 en heeft als taak de openheid van het gebied te bewaken, met deze opdracht is de aanleg van een Rijksweg moeilijk te rijmen. Belangrijke overwegingen voor de gemeente zijn de sluipverkeerproblematiek met name op de N468 en het besef dat uitstel van de aanleg van de A4 niet automatisch afstel betekend. Waarschijnlijk zal bij uitstel van een besluit of keuze voor een alternatief over een aantal jaren de roep om de A4 toch weer gaan klinken en dan op een slechter ingepaste wijze dan het huidige voorstel. Mede om deze reden is de gemeente voor aanleg van een goed



ingepaste A4 conform IODS inclusief uitvoering en financiering van de kwaliteitsprojecten en maatregelen op het onderliggende wegennet.

De heer van Dongen noemt de situatie in Overschie het nationale voorbeeld van congestie en aantasting van leefbaarheid; er is een betere doorstroming nodig. Overschie snakt naar een robuuste oplossing, duidelijk is dat alleen de A4 maar een deel van het probleem oplost en daarom de aanleg van de A13/A16 ook een noodzaak is. Tot slot vraagt hij aandacht voor de externe veiligheid en de rol die de A4 hierin zou kunnen spelen, met name de mogelijkheid om de tunnel geschikt te maken voor cat. 0 transporten. Kortom de minister en de Adviescommissie kunnen na 40 jaar het A4-dossier weer een stap verder brengen en daarom kan wat hem betreft de vlag uit.

De heer Pleijsier steunt namens Maassluis de aanleg van de A4 conform IODS, maar de gemeente is verrast door het vervallen van de afslag Schiedam-Noord met gevolgen voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis ter plaatse, hij vindt dit een verlies van de kwaliteit die met het alternatief A4-DS wordt beoogd. Hij wil graag dat de minister zoekt naar een oplossing voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis.

De heer Renkema vindt dat de afweging tussen het zoeken naar een oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek en de kwaliteit van het landschap, natuur en recreatie goed is gelukt met IODS. Hij vraagt de minister te besluiten conform IODS en het grote draagvlak te honoreren. De maatschappij kan het zich niet permitteren geen besluit te nemen. Hij vraagt de minister met voortvarendheid te besluiten voor A4 conform IODS en het grote draagvlak te honoreren. De maatschappij kan het zich niet permitteren de onzekerheid nog langer te laten voortbestaan.

De heer Jense uit zijn waardering voor de manier waarop RWS de regio bij de uitwerking van de A4 heeft betrokken. Verder blijft voor Rijswijk het IODS-convenant het uitgangspunt. Hij wil de minister danken dat het zover gekomen is dat een besluit over de A4 aanstaande is en is evenals de heer van Dongen van mening dat de A4 en de A13/A16 hard nodig zijn. Hij beseft dat er naast de bereikbaarheidsvoordelen ook nadelen aan de A4 kleven, maar de conclusie is dat de gemeente Rijswijk de aanleg van de A4 steunt.

De heer Mooren uit namens het bedrijfsleven zijn waardering voor Rijkswaterstaat en het ministerie voor de duidelijke TN/MER rapportage die ook door de Commissie MER als van goede kwaliteit is beoordeeld. De heer Mooren spreekt zijn waardering uit voor het werk dat de afgelopen jaren is verricht. Er is een mooi ontwerp getekend er ligt een goed kwaliteitsplan voor het gebied; hij vindt dat nu het moment is gekomen om een besluit te nemen als de IODS-Adviescommissie zichzelf serieus neemt. Er ligt een rapport dat ook door onafhankelijke deskundigen goed bevonden is. Het bedrijfsleven heeft reacties uit het hele land gekregen op hun pro-A4 initiatief. Uit de reacties blijkt dat niet alleen het bedrijfsleven, maar de hele samenleving snakt naar een besluit over de A4. Het IODS-convenant is een overeenkomst waar iedereen aan tafel trots op kan zijn. Een mooi moment komt eraan nu na de zomer een besluit wordt genomen om de A4 definitief aan te leggen.

De heer Verhorst geeft aan dat de LTO om een aantal redenen waaronder sluipverkeer de aanleg van de A4 steunt hoewel dat niet altijd in het belang is van de individuele agrariër. LTO steunt A4 IODS vanuit het algemene belang, uiteraard met inachtneming van persoonlijke belangen.

Mevrouw Bom-Lemstra heeft vooral gelet op het deelaspect waterbeheer en vanuit die context zijn er geen bezwaren tegen de aanleg van de A4 conform IODS.

De heer de Rijke plaatst de aanleg van de A4 in de context van "Rotterdam Vooruit", daar blijkt dat zelfs de aanleg van de A4 en A13/A16 niet alle bereikbaarheidsproblemen oplost. Hij



beschouwt de aanleg van de A4 als een eerste stap en is blij dat hij de ervaring van IODS ook kan inzetten bij de planvorming van de A13/A16. Bij de A4 bestaat al committent en overeenstemming over de inpassing en hij is namens Lansingerland vóór de aanleg van de A4. **De heer Smit** sluit zich namens het Stadsgebied en de gemeente Den Haag aan bij de heren van der Kamp en Jense; hij is voor aanleg van de A4 met inpassing conform IODS en realisatie van de IODS-projecten.

De heer Vervat is blij met de voortvarendheid van het proces en de kwaliteit van de huidige inpassing. Hij herkent de woorden van de heer van Dongen, want bij Overschie kunnen de omwonenden de problematiek letterlijk opsnuiven. Hij is er van overtuigd dat de A4 met een hoge kwaliteit wordt aangelegd en besluit met de woorden van een Chinese delegatie "Always walk on two legs" waarmee ze bedoelen dat een twee noord-zuidverbinding een noodzaak is. De A4 is de hoeksteen van de bereikbaarheid van Rotterdam. Uiteraard onder voorwaarde van een goede inpassing.

De heer Robberegt, stelt dat Vlaardingen het IODS-convenant heeft getekend en daaraan de TN/MER heeft getoetst. De conclusie is dat geen enkele A4-variant voldoet aan IODS, ook niet 1a. Verder wordt de bereikbaarheid minder, de leefbaarheid slechter incl. de luchtkwaliteit; allemaal negatieve gevolgen voor Vlaardingen. Daarnaast is afgesproken dat de landtunnel op maaiveld wordt aangelegd en nu blijkt deze ca. 15 meter hoog te worden. Dit leidt tot de Vlaardingse conclusie dat geen van de gepresenteerde A4-varianten acceptabel is.

Mevrouw de Wilde heeft waardering voor het proces, maar heeft namens Natuurmonumenten vooral gekeken naar de impact op natuur en landschap. Hun conclusie is dat de aanleg van de A13/A16 icm de verbreding van de A13 minder negatief scoort dan de aanleg van de A4; zij adviseren de A4 Delft-Schiedam niet aan te leggen.

De heer Kalf wil namens Woonplus opmerken dat het voor de omwonenden, huurders van Woonplus van belang is dat zij snel duidelijkheid krijgen. Met de aanleg van de A4 conform IODS komt deze duidelijkheid er wat Woonplus betreft snel.

Op verzoek geven partijen een toelichting op de (ingediende) reactie van hun organisatie op de TN/MER A4 Delft-Schiedam.

Mevrouw Koning zegt dat Delft als gemeente tussen de twee alternatieven in ligt. Zij constateert dat het A13+A13/A16-alternatief is meegenomen om de juridische kwaliteit te borgen. Zij herinnert zich een bijeenkomst bij de Ackerdijkse Plassen waar tot een uitgangspunt voor voor een ontwerp is gekomen voor de verbreding van de A13 op een gelijkwaardige wijze als het ontwerp voor de A4 DS die in de TN/MER-rapportage niet is gebruikt als basisvariant; het behelst een verdiepte ligging, in de TN/MER is dit een landtunnel geworden. Delft wil geen verbreding van de A13 conform het voorgestelde ontwerp, maar ook bij de A4 ontbreken er elementen die in IODS zijn afgesproken. Dit zou mogelijk worden veroorzaakt door nieuwe inzichten vanuit wet- en regelgeving, met name Tunnelveiligheid. Daarnaast heeft zij zorgen over de inpassing bij Tanthof, de 380 kV-leiding naast het wegtracé en naast de impact op het landschap ook de combinatie van de hoogspanning met de fijnstofdeeltjes die worden uitgestoten door het verkeer op de A4. Ook is er zorg over de impact van de A4 op de Kruithuisweg ten aanzien van de calamiteitenroute en oversteekbaarheid. Tot slot constateert ook de Commissie MER dat de combinatie A4 en A13/A16 zeer waarschijnlijk is. Delft wil adviseren de twee TN/MER studies (TN/MER A4 TN/MER A13/A16) tegelijk te behandelen en dus even een paar maanden te wachten en de



discussie over de twee studies in samenhang te voeren. Haar antwoord op het beslispunt is dat Delft op dit moment nog geen keuze maken.

De heer Haan verwijst naar de Schiedamse zienswijze: deze is een advies om de A4 niet aan te leggen. De weg zorgt niet voor oplossingen en voldoet niet aan de hoofddoelstellingen van het Rijk. Verder is de trajectnota MER volgens hem onvolledig en niet juist. Schiedam is tot dit advies gekomen wegens de schade die de aanleg met zich meebrengt voor de leefbaarheid, natuur en landschap. Het feit dat de geconstateerde problemen waaronder die bij Overschie niet worden opgelost, ook niet in een situatie waarbij ook tot aanleg van de A13/A16 wordt overgegaan. Schiedam is van mening dat de oplossing ligt in een combinatie van OV, beprijzen en mobiliteitsmanagement. Tot slot vindt Schiedam de A4 niet passen bij de ruimtelijke structuur van het wegennet. In het advies zijn tevens 12 leemten in kennis benoemd. Volgens Schiedam voldoet geen van de varianten aan IODS. Indien de minister dan toch kiest voor de aanleg van de A4 is Schiedam van mening dat variant 1a icm het behoud van de aansluiting Schiedam-Noord de optie is die IODS het dichtst nadert.

Mevrouw Verkoelen is blij met de mogelijkheid het gesprek aan te gaan en heeft ervaren dat bij de Tweede Maasvlakte discussie en ook bij IODS de discussie over voor en tegen is doorbroken. Ze vindt het jammer dat de Adviescommissie niet gaat over nut- en noodzaak van de A4, want zoals zij het ziet is het oplossend vermogen van de A4 voor de bereikbaarheidsproblemen nog niet overtuigend aangetoond. Het bevreemd haar dat er al 40 jaar geleden een probleem is geconstateerd en dat de oplossing nog steeds wordt gezocht in de aanleg van de A4. Wat de Milieufederatie betreft wordt de leefbaarheid en leefomgevingskwaliteit geschaad af, wordt de bereikbaarheid niet beter, wordt niet voldaan aan de geluid- en zichtgarantie. Uit deze opsomming blijkt dat de A4 niet de oplossing is die zij pretendeert te zijn. Mevrouw Verkoelen stelt voor de integrale afweging van de MIRT-studie Rotterdam Vooruit af te wachten.

De heer van Engelshoven-Huls vat de provinciale reactie samen met het oordeel dat het huidige voorstel recht doet aan het kwetsbare Midden-Delflandgebied. Met het IODS-convenant zijn er voldoende middelen beschikbaar gekomen voor de A4 en de overige IODS-projecten. Wel wil hij zeggen dat de aanleg van de A4 niet de enige oplossing is voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Ook de A13/A16 is noodzakelijk evenals het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio. Tot slot vraagt hij aandacht voor de bereikbaarheid van de ambulance in de nieuwe verkeerssituatie.

De heer Eurlings dankt de IODS-partijen voor hun openhartige visie op de TN/MER A4 DS. De meerwaarde van de reacties zit hem niet in het tellen van de voors en tegens, maar het geeft een beeld van de overwegingen, vragen, kennisleemten en de onderzoeksopgaven. De Minister vindt dat Nederland toe is aan het nemen van besluiten, het uitstellen van besluitvorming kent alleen verliezers; de Randstad loopt letterlijk vast. Hij herkent de vraag van mevrouw Verkoelen en erkent dat de oplossingen niet alleen liggen in de aanleg van de A4, maar vooral moeten voortvloeien uit de Verkenningen Rotterdam Vooruit en Haaglanden, die kijken naar de bereikbaarheid van de gehele dubbelstad Rotterdam Den Haag. Uit de Landelijke Capaciteitsanalyse blijkt dat het nergens zo vastloopt als in de regio Rotterdam, een economische motor waar we het in Nederland van moeten hebben en waarvan we het ons niet kunnen veroorloven die te laten vastlopen. Ook de heer Eurlings heeft een Chinese delegatie op bezoek gehad en kreeg de historie en de moeizame besluitvorming rond de A4 niet uitgelegd; in China hebben ze andere manieren om tot besluiten te komen.

De heer Dronkers licht op verzoek van de minister nog het ontwerp voor de tunnel in de verbrede A13 toe. In de TN/MER is ook gekeken naar een ontwerp met verdiepte ligging van de



A13 beschikbaar. Uit de vragen rondom de 380 kV-leiding blijkt dat er in 3 jaar veel verandert. Ten tijde van ondertekening van het convenant was er nog geen sprake van een stijg-daalstation, nu in 2009 zijn er vele nieuwe inzichten die tot aanpassing van het ontwerp uit 2006 hebben geleid. Verder heeft de Commissie MER geconstateerd dat er sprake is van een duidelijke TN/MER rapportage.

Mevrouw Koning wil benadrukken dat het belangrijk is dat we als IODS in gesprek blijven met elkaar. Verder had ze graag gezien dat een verdiepte ligging van de A13 (bij verbreding) als basisvariant werd benoemd, vraagt ze aandacht voor het werk-met-werk maken voor de geluidswering bij Tanthof en erkent de nieuwe opgaven om de 380 kV-leidingen in te passen.

De heer van Engelsehoven-Huls constateert dat eenieder zijn "tipje van de sluier" heeft opgelicht en stelt voor het gezegde middels het verslag zsm ter beschikking te stellen aan het bevoegd gezag. Het verslag wordt rondgestuurd ter accordering. In verband met naderende vakanties wordt de behoefte benadrukt het verslag te zien alvorens het goed te keuren.

4 Beslispunten

De heer van Engelsehoven-Huls stelt voor eerst de voorzitters van de stuurgroepen inpassing het woord te geven.

De heer Haan wil als voorzitter van de stuurgroep inpassing het gezegde van de vorige vergadering niet herhalen maar wel de conclusie trekken dat we niet moeten gaan voor de duurste variant, maar indien mogelijk voor kwaliteit die ook besparingen kan opleveren. Als vertegenwoordiger van Schiedam constateert hij dat hij onvoldoende informatie heeft gekregen om de noodzaak van eventuele aanpassingen in het ontwerp te kunnen goedkeuren.

De heer van der Kamp dankt de minister voor de betrokkenheid van de IODS-partners bij het OTB-ontwerp. Hij constateert dat uit de historie blijkt dat we met tekeningen sneller tot elkaar komen dan met teksten. Tot slot vraagt hij voor *beslispunt F* ook aandacht voor de geluidswering aan de andere zijde van de A4 en niet alleen de Tanthofzijde.

Beslispunt A Keuze voor variant 1B

De heer Haan vindt variant 1a beter passen bij IODS mits de aansluiting Schiedam-Noord behouden blijft.

De heer Robberegt sluit zich bij de vorige spreker aan.

Mevrouw Verkoelen vindt variant 1a de beste variant van de A4-varianten, 1b voldoet in ieder geval niet aan IODS.

De heer van der Kamp sluit aan bij mevrouw Koning en vindt dat met in achtneming van nieuwe wet- en regelgeving we moeten zoeken naar oplossingen die bij IODS blijven, wat hem betreft is deze variant 1b. Er liggen nog zware ontwerp-opgaven, die worden in een vervolg uitgewerkt.

De heer Pleijsier vindt dat indien wordt gekozen voor variant 1b, de optimalisatie van de 1b-variant niet ten koste mag gaan van de IODS-afspraken.

De heer Kalf kiest voor variant 1b, maar vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis; het ziekenhuis is in het verleden verplaatst van Vlaardingen naar Schiedam omdat het daar beter bereikbaar zou zijn via de A20.

Mevrouw Koning beoordeelt oplossing 1a als het beste passend bij IODS van de varianten in de TN/MER, deze variant voldoet ook aan de regelgeving voor tunnelveiligheid.

De heer Smit sluit zich aan bij de gemeente Midden Delfland.

De heer Vervat sluit zich aan bij de benadering van de heer Van der Kamp in zijn keuze voor variant 1b.



De heer van Engelshoven-Huls is van mening dat de vragen over bereikbaarheid van ziekenhuis en door ambulance oplosbaar zijn. Verder beseft hij dat de provincie en de IODS-commissie een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om ook naar de ontwerpvarianten te kijken vanuit kostenoverwegingen.

De heer Jorissen stelt dat variant 1a inderdaad voldoet aan wet- en regelgeving (zoals alle varianten in de TN/MER). De afweging die gemaakt is, is goed kijken naar de gevolgen van bv. Tunnelveiligheid- en luchtkwaliteitseisen, naar afspraken uit IODS, maar ook naar de impact op het gebied. Variant 1a heeft bijvoorbeeld ingrijpende gevolgen voor het gebied rond afslag Schiedam-Noord. Verder zijn varianten 1a en 1b verkeerskundig gelijk (wat betreft de aansluitingen en verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet) en wordt nog nauwkeuriger onderzocht wat de impact zal zijn van de gerealiseerde A4 op het onderliggende wegennet van "Harnasch tot Harga". Een idee zou kunnen zijn de Hargalaan, nu al 2*2 intensiever te gebruiken.

De heer Dronkers heeft een ronde gemaakt langs de gemeenten en duidelijk moet zijn dat de discussie over het ontwerp is ontstaan door aangescherpte eisen vanuit de regelgeving voor tunnelveiligheid. Een ander uitgangspunt is geweest, zo min mogelijk sloop in het stedelijk gebied.

De heer Renkema kan namens de ANWB goed leven met de 1a of 1b variant maar wijst de 1c-variant duidelijk af.

De heer van Engelshoven-Huls constateert dat geen enkele partij de 1c-variant accepteert. Verder realiseert hij zich dat een verdere afweging over de variant en de kosten bij het Bevoegd Gezag ligt.

Mevrouw Koning stelt duidelijk dat zij geen mandaat van de gemeenteraad heeft om uit kostenoverwegingen flexibel om te gaan met de IODS-afspraken.

De heer Jorissen De heer Jorissen verduidelijkt dat de 1b-variant niet alleen vanuit kosten- en inpassingsoverwegingen de voorkeur verdient. Ook is tijdens de MER gebleken dat een 3+1-rijbanenconfiguratie noodzakelijk is (ipv een 2+2). De 3+1-configuratie is wel mogelijk bij variant 1b en niet bij variant 1a.

De heer Dronkers onderkent dat IODS spreekt over een start van de tunnel bij de Laan van Bol'es, maar wil ook duidelijk maken dat de noodzakelijke wijzigingen als gevolg van de wetgeving op gebied tunnelveiligheid gelden voor beide varianten, en dat dit bij 1a niet meer of minder is dan bij 1b. Daarbij is de wereld sinds IODS drie jaar verder en hebben we op sommige punten nieuwe inzichten die leiden tot andere ontwerpkeuzes, zoals bijvoorbeeld uit de 380 kV-leiding blijkt.

Beslispunt B Aanpassen tunnelmond bij Kethelplein

Mevrouw Verkoelen wil de discussie onder beslispunt B niet herhalen en staat open voor een gesprek als er duidelijkheid komt over nieuwe inzichten die leiden tot een keuze voor 1b.

Beslispunt C Betreedbaarheid tunneldak / Beslispunt D Hoogte trampassage

De heer Haan heeft geen mandaat van de gemeenteraad om hier uitspraken over te doen anders dan conform het IODS-convenant.

De heer van Engelshoven-Huls vraagt of de heer Haan als voorzitter van de stedelijke inpassing wel wat meer vrijheid heeft.

De heer Haan wil eerst praten met de gemeenteraad.

Mevrouw Verkoelen wil dat indien wordt gekozen voor 1b, het tunneldak overal betreedbaar wordt, omdat dat juist de winst is van IODS voor de omwonenden.



De heer Renkema ondersteunt het pleidooi van mevrouw Verkoelen voor betreedbaarheid van het tunneldak met kracht. Er is een grote meerwaarde voor recreëren in het groen en de kwaliteit van de directe leefomgeving. Hij wenst een maximale betreedbaarheid van het tunneldak en uitgezonderd daar waar dit vanwege veiligheidsredenen onwenselijk is.

De heer Eurlings heeft interessante opmerkingen gehoord en vertelt dat hij in het Standpunt rond september een aantal keuzes zal vastleggen. Er ligt wel een financieel vraagstuk op tafel, maar hij wil graag vasthouden aan het draagvlak vanuit het IODS-convenant uiteraard rekening houdend met nieuwe inzichten.

Beslispunten E Poort van Midden Delfland bij tunnelmond Noord en F maatregelen bij de A4 bij Tanthof

De heer van der Kamp vertelt over de resultaten van de burgerraadpleging waar vooral met plaatjes is gewerkt. Dit heeft weinig input geboden voor beslispunt E. Met betrekking tot F wil hij graag genoemd hebben dat de geluidsmaatregelen bij Tanthof aan beide zijden van de A4 moeten worden genomen en hij doet een klemmend beroep op de minister om het 380 kV-station nog enkele honderden meters op te schuiven.

Beslispunt G Uitvoeringsovereenkomst IODS

De heer Smit ondersteunt de ambitie voor een uitvoeringsovereenkomst en ziet daarin graag aandacht voor het sluipverkeer door het landelijk gebied.

De heer Jense heeft al eerder erkend dat de A4 niet alleen voordelen oplevert voor Rijswijk en vraagt aandacht voor het kunstwerk bij de Beatrixlaan en A4 en aandacht voor de geluids- en luchtkwaliteitssituatie na realisatie van de A4.

De heer van Engelshoven-Huls vindt de afwijkingen met IODS deels verdedigbaar doordat we drie jaar verder zijn en dus ook nieuwe inzichten hebben gekregen die hebben geleid tot een ander kostenplaatje. Hij proeft dat de beslispunten A-F in ieder geval bespreekbaar zijn en vraagt de minister in hoeverre hij bereid is de regio tegemoet te komen in het budget; de vraag is, of het ontwerp conform 1b financieel acceptabel is?

De heer Eurlings dankt de aanwezigen voor hun openheid. Het is hem duidelijk dat variant 1c af valt. Ook constateert hij dat veel partijen hun voorkeur uitspreken voor variant 1b, maar dat er ook voorstanders voor 1a zijn; in de OTB-fase vraagt dit maatwerk van Rijkswaterstaat. Uiteraard beseft hij dat er meerkosten zijn tov. 2006, terwijl ook het ministerie van VenW de komende jaren moet bezuinigen. De minister stelt dat het ministerie garant staat voor de meerkosten met betrekking tot het A4-ontwerp die voortvloeien uit de Uitvoeringsovereenkomst IODS die dit najaar het licht gaat zien, dat is een "conditio sine qua non". De minister wil en kan met tunnelveiligheid niet marchanderen, de Adviescommissie mag van hem verwachten dat hij bij het ondertekenen van een nieuwe overeenkomst deze ook financieel zal honoreren.

De voorzitter vraagt of de minister een richtbedrag kan geven.

De minister stelt dat het ministerie aan de lat staat om de financiën te regelen voor een OTB-ontwerp. (*ondertussen heeft de minister in een brief over het Standpunt A4 aan de Tweede Kamer een bedrag van 880 miljoen genoemd*)

De heer Mooren is erg blij met het statement dat vandaag is gemaakt en wil vragen nu de aandacht te focussen op de inpassing. Er is vandaag gebleken dat er nog veel is te bespreken, maar eenieder moet beseffen dat kwaliteit en snelheid centraal moeten blijven staan op weg naar de Uitvoeringsovereenkomst. Mooren is verheugd dat eventuele wijzigingen in het pakket van



inpassingsmaatregelen aan de orde zullen komen in een uitvoeringsconvenant tijdens de OTB-fase. Hierdoor hoeft er geen vertraging te ontstaan bij de keuze van de minster voor het tracé. *Hiermee is beslispunt G vastgesteld.*

De heer van der Kamp vraagt of de aanpassingen mbt. geluidsvoorzieningen bij Tanthof ook aan de overzijde worden opgenomen in de overeenkomst en hij ziet graag ook de aanpak van het sluijverkeer genoemd in de overeenkomst.

De heer van Engelshoven-Huls constateert dat in de overeenkomst nog vele vragen moeten worden beantwoord, waaronder de vraag van de LTO over de inspanningsverplichting. Hij roept de aanwezigen op hun vragen bij de heer Kleij neer te leggen.

Mevrouw Koning ziet graag de N470 opgenomen in de overeenkomst.

5 Volgende vergadering rondvraag en sluiting

De minister is van plan eind september/begin oktober zijn standpunt bekend te maken. Hij complimenteert de aanwezigen met hun inhoudelijke bijdrage en verwacht dat het historische moment er nu echt aan komt. Hij vraagt de aanwezigen om hun verdere inzet en bereidheid om te zoeken naar oplossingen. Het is in ieders belang dat er duidelijkheid ontstaat.

Geen van de aanwezigen maakt gebruik van de rondvraag en **de voorzitter** sluit de vergadering om 12.15 uur.

