

## **Geschiedenis A4 Delft - Schiedam**

De historie van rijksweg 4 (Rijswijk-Schiedam) gaat terug tot de jaren '50. De weg heeft sindsdien bekendgestaan als Zoomweg, Beneluxweg, rijksweg 19 en uiteindelijk als onderdeel van rijksweg 4 of A4. Omdat de weg voor een groot deel geprojecteerd is in het gebied 'Midden-Delfland' tussen Delft en Schiedam/Vlaardingen, wordt het betreffende weggedeelte ook wel aangeduid met 'rijksweg 4 Midden-Delfland'.

### **1965: Tracébesluit**

Teneinde ook in de toekomst de relaties Haagse agglomeratie Delft/Rijnmond adequaat te kunnen bedienen werd in de jaren vijftig door de provincie Zuid-Holland bij het Rijk aangedrongen op een tweede rijksweg tussen Den Haag en Rotterdam. Daarbij werd een voorkeur uitgesproken voor een tracé ten westen van Delft. Uiteindelijk werd in 1962/1964 een tracénota voorbereid en na de inspraak- en adviesprocedure werd in 1965 door de minister van Verkeer en Waterstaat het tracé vastgesteld, vrijwel overeenkomstig het voorgestelde tracé. Ten slotte werd de weg in het Rijkswegenplan 1968 opgenomen als rijksweg 19.

### **1968: ontwikkelingsplan voor Midden-Delfland**

Inmiddels werden, overeenkomstig de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening (1966), ideeën ontwikkeld voor het behoud van de groene enclave van Midden-Delfland. In 1968 verscheen het rapport 'Ontwikkelingsplan voor de open ruimte'. Dit plan voorzag in een herinrichting van Midden-Delfland ten behoeve van intensieve recreatie en behoud van de agrarische functie. In dit plan werd rijksweg 4 als een gegeven beschouwd.

### **1968-1972: gedeeltelijke uitvoering**

Nadat hiertoe reeds in 1965 door de gemeente Schiedam een aanlegvergunning was verstrekt, werd eind 1968 begonnen met de aanleg van het zandlichaam tussen het Kethelplein en de noordelijke grens van de gemeenten Schiedam en Vlaardingen. Voorts werd de weg opgenomen in het uitvoeringsprogramma rijkswegen 1971-1975 behorende bij de begroting van het Rijkswegenfonds 1971. Aansluitend op de grondverwerving werd in 1972 in Midden-Delfland vanuit het zuiden uit begonnen met de opspuiting van het zandlichaam.

### **1972: begin maatschappelijk protest**

Vrijwel tegelijkertijd met de aanleg van de weg uitten actiegroepen uit de streek bezwaren tegen verdere aanleg van rijksweg 4 in verband met de aantasting van natuurlijke waarden en de te verwachten geluidshinder. De acties hadden tot gevolg dat van de zijde van enkele gemeenten werd aangedrongen op een heroverweging van de noodzaak tot realisering van rijksweg 4. Ook werd verzocht grote omzichtigheid te betrachten bij de landschappelijke inpassing van de eventuele weg.

### **1976: opschorting werkzaamheden**

Bij de behandeling van het wetsontwerp Reconstructie Midden-Delfland in het najaar van 1976 werd door de Tweede Kamer de motie Voortman aangenomen. Daarbij werd gevraagd de werken aan rijksweg 4 stop te zetten tot een heroverweging van de noodzaak tot realisering zou hebben plaatsgevonden. De regering heeft daarop toegezegd dat de noodzaak van aanleg van rijksweg 4 in het kader van het (eerste) Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) nader zou worden bezien. De werken aan rijksweg 4 werden voor onbepaalde tijd opgeschort.

### **1977: Reconstructiewet Midden-Delfland**

In maart 1977 werd de Reconstructiewet Midden-Delfland door de Eerste Kamer aanvaard. Deze wet maakt het mogelijk een gedeelte van het gebied te onteigenen en 'ter behartiging van de belangen van de landbouw, van natuur en landschap en van de openluchtrecreatie' te reconstrueren. De leiding van de reconstructie is op grond van deze wet opgedragen aan de Reconstructiecommissie.

### **1977-1981: heroverweging en beslissing**

De aangekondigde heroverweging van rijksweg 4 vond plaats, en werd als zodanig opgenomen als bijlage in de regeringsbeslissing (deel d) van het (eerste) Structuurschema Verkeer en Vervoer (1978-1979). Op basis van die heroverweging werd door de Tweede Kamer in november 1980 ingestemd met voltooiing van rijksweg 4. Zij stelde echter daarbij als voorwaarde dat de weg in het kader van de reconstructie Midden-Delfland op aanvaardbare wijze in het landschap zou moeten worden ingepast.

### **1981: Structuurschema Verkeer en Vervoer**

Bij de vaststelling van het (eerste) Structuurschema Verkeer en Vervoer (1981) werd rijksweg 4 als hoofdverbinding opgenomen en werd bepaald dat de verdere aanleg in de eerste fase (tot 1990) diende plaats te vinden. Daarbij werd door de minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd dat de weg op een aanvaardbare wijze in het landschap zou worden ingepast. De Reconstructiecommissie werd daarop verzocht bij de verdere planvorming voor Midden-Delfland rekening te blijven houden met de verdere aanleg van rijksweg 4.

### **1982-1989: inpassingsstudie en overleg**

Door de Reconstructiecommissie werd inzake de inpassing van de weg een programma van eisen opgesteld. Dit betrof met name de hoogte van de weg en van de geluidswallen en een norm voor het toelaatbare geluidsniveau. Bij de behandeling van de Rijksbegroting eind 1985 zijn door de kamercommissie vragen gesteld over de rijksweg. Naar aanleiding hiervan is door de minister een breed samengestelde projectgroep geluidshinder ingesteld die voor het gehele traject een akoestisch onderzoek heeft uitgevoerd. Over de uitkomsten van het onderzoek werd verschillende keren bestuurlijk overleg gevoerd tussen de Reconstructiecommissie, de ministers van VenW en VROM, provincie en gemeenten. Dit resulteerde in een aanpassing van de oorspronkelijke inpassingsmaatregelen van de Reconstructiecommissie.

In het streekplan Rijnmond van januari 1986 werd rijksweg 4 Midden-Delfland met de aanduiding 'ontworpen wegverbinding' gehandhaafd. Voorts werd rijksweg 4 opgenomen in het streekplan Zuid-Holland West (januari, 1987). In beide plannen wordt een goede inpassing van deze weg in verband met landschappelijke en milieuhygiënische effecten als voorwaarde genoemd.

### **1989: kamerbehandeling**

Begin 1989 heeft de Tweede Kamer desgevraagd bevestigd dat met de voorgestelde inpassingsmaatregelen – naar het oordeel van de Kamer – werd voldaan aan de eisen van de Reconstructiecommissie.

Bij die gelegenheid werd door de Tweede Kamer tevens bevestigd dat de aanleg van de weg voortgang moest vinden en werd ingestemd met het voorgestelde pakket inpassingsmaatregelen. Vanwege budgettaire problemen en lopende procedures kon de verdere aanleg van rijksweg 4 toch niet meteen worden voortgezet.

### **1990: Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer**

Eind 1990 werd in de Tweede Kamer beraadslaagd over het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d: regeringsbeslissing. Bij die gelegenheid werd een motie verworpen waarin de regering werd voorgesteld de rijksweg 4 Rijswijk-Schiedam, van het hoofdwegennet af te voeren. Rijksweg 4 werd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel d: regeringsbeslissing, 1990) gehandhaafd en tevens aangewezen als achterlandverbinding.

### **1992: hervatting werkzaamheden**

Op 13 februari 1992 werd door de Raad van State een beroep verworpen dat was ingesteld in het kader van Art. 96 van de Wet Geluidshinder. Dit beroep betrof een door de provincie Zuid-Holland afgegeven verklaring van geen bezwaar tegen de aanleg van het gedeelte Den Dulder-Gaag in Schipluiden van rijksweg 4. Vervolgens werd door Rijkswaterstaat de uitvoering van het gedeelte Rijswijk (Beatrixlaan) -Delft (Kruithuisweg) hervat. Spoedig daarna werd bekend dat inzake de inpassing in enkele bestemmingsplannen betreffende het gedeelte Kruithuisweg-Kethelplein alsnog de MER-procedure moet worden doorlopen.

### **Witteveen+Bos RW1489-1 Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam Deelonderzoek Natuurlijke Omgeving concept d.d. 6 juni 2006**

#### **1996: Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam**

Op 3 april 1996 werd de Trajectnota/MER gepubliceerd. Hierin werden naast de aanleg van de A4 op maaiveld (voorkeursalternatief), verdiept en verdiept met dak (MMA) ook de verbreding van de A13 (in combinatie met aanleg van de A16 of de A24) en een sneltram tussen Delft en Schiedam onderzocht. De minister van Verkeer en Waterstaat nam op 21 november 1996 een standpunt in voor de aanleg van de A4 op maaiveld. De Tweede Kamer stond niet achter dit standpunt van de minister. Tegelijkertijd was echter niet meer geld beschikbaar voor duurdere alternatieven en aanvullende inpassingsmaatregelen.

### **1997-2000: verkennen mogelijkheden private financiering**

Na discussies in de politiek over de inpassing van de A4 en aanvullende financiering wordt de A4 als kansrijk project voor publiekprivate samenwerking (pps) bestempeld. Twee consortia doen een voorstel voor de aanleg van overkapte A4 inclusief de ontwikkeling van het tunneldak (woningen/bedrijven). In 1998 besluit de Tweede Kamer het budget van de A4 aan de spoortunnel in Delft en de inpassing van het spoor bij Abcoude te besteden. Rijkswaterstaat start een marktconsultatie naar pps-mogelijkheden. De conclusie luidt dat private financiering in principe mogelijk is door tolopbrengsten te benutten en stedelijke ontwikkeling te realiseren boven de weg tussen Schiedam en Vlaardingen.

### **2001: Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS)**

In 2001 bestaat een breed draagvlak voor het concept van de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam, van de stuurgroep IODS, waarin een inpassingsvariant voor de A4 wordt uitgewerkt en een pakket aan maatregelen voor kwaliteitsverbetering in de regio wordt voorgesteld. Naar aanleiding van deze rapportage wordt de motie Dijsselbloem in de Tweede Kamer aangenomen, die de minister van Verkeer en Waterstaat oproept de tracé/m.e.r.-procedure te hervatten met inbegrip van de basisvariant IODS. In 2002 wordt de motie Giskes in de Tweede Kamer aangenomen. In deze motie wordt de minister van VenW verzocht de verlengde veilingroute met en zonder Oranjetunnel te betrekken in het onderzoek.