

A4 Delft-Schiedam heroverwegen

Hansen, I.A.
TU Delft
i.a.hansen@tudelft.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

A4 Delft-Schiedam heroverwegen

Demissionair minister van Verkeer en Waterstaat Eurlings heeft het voornemen de A4 Delft-Schiedam 40 jaar na het eerste regeringsbesluit uiteindelijk aan te leggen ten einde de bereikbaarheid van de Zuidvleugel te verbeteren en de congestie op de hoofdwegen te bestrijden. Daartoe heeft Rijkswaterstaat in de afgelopen jaren achtereenvolgens een nieuwe Startnotitie gemaakt, een convenant met de lagere overheden en een aantal maatschappelijke organisaties gesloten, de Trajectnota/MER-studie gepubliceerd en onlangs het Ontwerp Tracébesluit genomen. Helaas hebben de huidige (demissionair) minister en RWS de zienswijzen van de betrokken gemeentes Delft, Schiedam, Vlaardingen en Midden-Delfland, alsmede de adviezen van eigen en onafhankelijke deskundigen (nog) niet serieus genomen, die waarschuwen voor de gevolgen van de toename van structurele files op het hoofdwegenet en ernstige veiligheids- en milieuproblemen door de aanleg van het traject Delft-Schiedam en met name de tunnel ten noorden van het Kethelplein.

Het door minister Eurlings genomen besluit voor de A4 Delft-Schiedam is gebaseerd op een beoordeling van de verkeers- en milieueffecten, alsmede de kosten van het alternatief en ontwerpvarianten voor de verbreding van de A13 en de aanleg van de A13 Doenkade/A16 Terbregseplein nadat het alternatief via de A54 Harnaschknoop-Westerlee met of zonder Oranjetunnel in een vroege fase was afgefallen. Onlangs zijn in opdracht van het stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam toch aanvullende verkeersstudies gemaakt naar de verknoping van de A4 met het stedelijke wegennet in Den Haag en naar de inpassing van een nieuwe oeververbinding voor het Noord-Zuidverkeer via de A54-Oranjetunnel-A15 of via de A20-Blankenburgtunnel-A15, terwijl de resultaten van een eerder studie naar de effecten van de A14-Leidschenveen-Terbregseplein-A16 door VenW nog steeds geheim wordt gehouden. Enkele gekozen uitgangspunten en parameters van het vervoermodel voor de Trajectnota/MER studie zijn echter niet robuust en de resultaten benadrukken de structurele overbelasting van de A4, A13 en A20. Daarnaast blijken het voorgestelde ontwerp en de inpassing van het knooppunt A4/A20 Kethelplein niet te voldoen aan de eisen van RWS en van de commissie Tunnelveiligheid. Bovendien zou door het toekomstig op de A4 te verwachten verkeer de geluidsbelasting bij vijfhonderd appartementen langs de A4 zeer sterk toenemen, waardoor omvangrijke geluidsreducerende maatregelen onoverkoombaar zijn.

Aanbevolen wordt het besluit door minister Eurlings voor de A4 Delft-Schiedam te heroverwegen en degelijk onafhankelijk onderzoek uit te voeren naar de effecten van daadwerkelijk alternatieve netwerkverbindingen gecombineerd met stevig dynamisch verkeersmanagement en beprijzing.

1. Inleiding

Demissionair minister van Verkeer en Waterstaat (VenW) Eurlings heeft eind maart 2010 het Ontwerp Tracébesluit A4 Delft-Schiedam genomen [1] nadat hij zijn standpunt reeds in september 2009 aan de Tweede Kamer had meegedeeld en de betrokken gemeentes hun zienswijze hadden duidelijk gemaakt. Dit is 40 jaar na het besluit van de toenmalige minister van VenW voor een tweede verbinding tussen Den Haag en Rotterdam ten westen van de A13, 30 jaar nadat een zandlichaam tussen Delft Zuid en Schiedam Kethelplein was aangebracht en de werkzaamheden na veel protest waren stilgelegd. In 1992 werd de aanleg van het gedeelte Ypenburg-Kruithuisweg na een positieve uitspraak van de Raad van State hervat, terwijl voor het gedeelte Delft-Schiedam in 1993 de Tracé/MER-procedure is gestart en in 1996 een Trajectnota/MER is verschenen. De Tweede Kamer besloot echter in 1998 het budget voor de weg naar andere infrastructuurprojecten te verschuiven, zodat het project opnieuw stil kwam te liggen. In 2004 is de procedure hervat met de publicatie van een Startnotitie en in 2006 hebben zestien partijen (waaronder provincie ZH, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden, gemeenten Midden-Delfland, Delft, Vlaardingen, Schiedam, Maassluis, Ministerie VenW) een convenant voor nadere inpassingsmaatregelen gesloten.

Stap 1 van de Trajectnota/MER, waarin de alternatieven op hoofdlijnen zijn getoetst, is in november 2007 en stap 2 met de meer gedetailleerde uitwerking en het onderzoek van resterende alternatieven en hun inpassing in de omgeving is in april 2009 openbaar gemaakt [RWS, 2009]. Doordat de A4 Delft-Schiedam in de lijst van projecten van de in maart 2010 in werking getreden Crisis- en herstelwet is opgenomen, kunnen de lagere overheden het besluitvormingsproces niet meer via een klacht bij de Raad van State tegenhouden. Na de val van het kabinet CDA-PvDA-CU heeft de meerderheid van de Tweede Kamer de voortzetting van het project door het demissionaire kabinet goedgekeurd, zodat het voorgenomen Tracébesluit eind 2010 nog steeds mogelijk is.

In de Trajectnota worden de volgende doelen van de planstudie genoemd:

1. Verbetering of oplossing van het probleem van een adequate en betrouwbare verkeersafwikkeling op de autosnelwegverbinding tussen Den Haag en Rotterdam.
2. Verbetering of oplossing van de leefbaarheidsproblemen langs de A13 en A20.
3. Verbetering of oplossing van het probleem van de overschrijding van de normen voor externe veiligheid.
4. Verbetering van de verkeersveiligheid op de A13 en A20.
5. Verbetering van de bereikbaarheid op provinciale en gemeentelijke wegen.

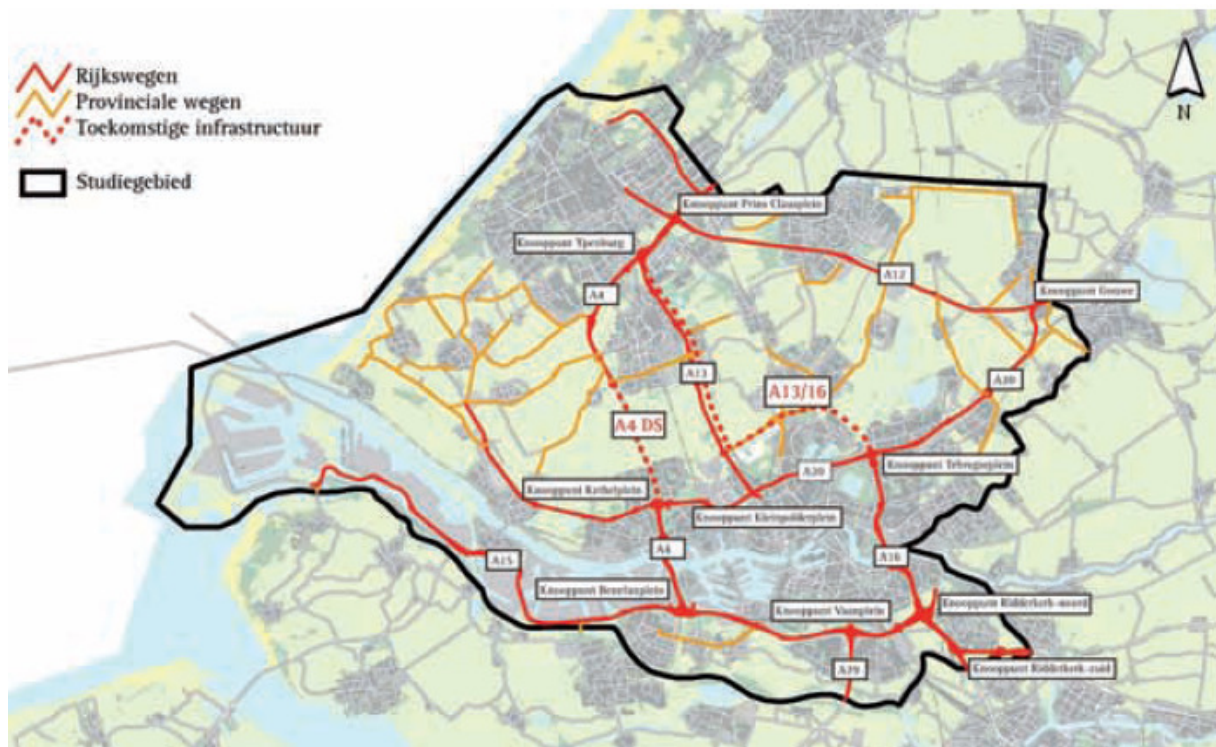
De Trajectnota en het Ontwerp Tracébesluit voor de A4 Delft-Schiedam bevatten enkele belangrijke planologische, verkeers- en milieukundige problemen en methodische inconsistenties. Dit betreft ten eerste een onvolledige, niet-transparante keuze van de onderzochte netwerkalternatieven, ten tweede een betwistbare input voor de vervoermodellering en tegenstrijdige beoordeling van de modeluitkomsten, alsmede onvoldoende inachtneming van de eisen aan veiligheid en bescherming van het milieu.

In de volgende hoofdstukken wordt eerst op de al dan niet in beschouwing genomen netwerkalternatieven ingegaan. Daarna worden de gehanteerde vervoermodelbenadering

en de verkeersprognose onder de loep genomen. Vervolgens worden de effecten van het ontwerp van het meest kritische onderdeel, te weten de tunnel ten noorden van het Kethelplein, m.b.t. veiligheid en geluid besproken. Ten slotte worden enkele conclusies getrokken over behoorlijke uitvoering van de plan- en besluitvorming van grote infrastructurele projecten zoals de A4 Delft-Schiedam.

2. Planvorming en netwerkalternatieven

Het studiegebied van de Trajectnota A4 Delft-Schiedam behelst de ruimte tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam (Fig. 1). T.a.v. het wegennet zijn slechts de bestaande en de in het MIRT opgenomen toekomstige rijks- en provinciale wegverbindingen beschouwd. De onderzochte netwerkalternatieven zijn beperkt tot de A4 Delft-Schiedam met drie varianten voor de aansluiting van het Kethelplein, de verbreding van de A13 van 2x3 naar 2x5 stroken tot de Doenkade plus 2 varianten voor de A13/A16 Doenkade-Terbregseplein (Fig. 2).



Figuur 1: Studiegebied van der Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam

Het is opmerkelijk dat "het bevoegd gezag" in mei 2006 besloten heeft de alternatieve verbinding A54 met/zonder Oranjjetunnel "niet verder te onderzoeken" [RWS, p. 37]. Volgens de toenmalige minister Winsemius is echter in een studie van de ministeries van VenW en VROM "onder leiding van topambtenaar Jan Hendrik Dronkers van Verkeer en Waterstaat een idee uitgewerkt voor een nieuwe weg in de zuidvleugel. Het tracé van dit alternatief loopt via Naaldwijk langs de kust en de Tweede Maasvlakte naar het zuiden. De weg zou in één klap een einde kunnen maken aan meerdere bereikbaarheidsproblemen bij Den Haag en Rotterdam en daarmee een veel betere

oplossing bieden dan de A4 Midden-Delfland” [Cobouw, 31-10 2007]. Deze studie is tot heden om politieke redenen achtergehouden.



Figuur 2: Netwerkvarianten volgens Trajectnota A4 Delft-Schiedam 2009

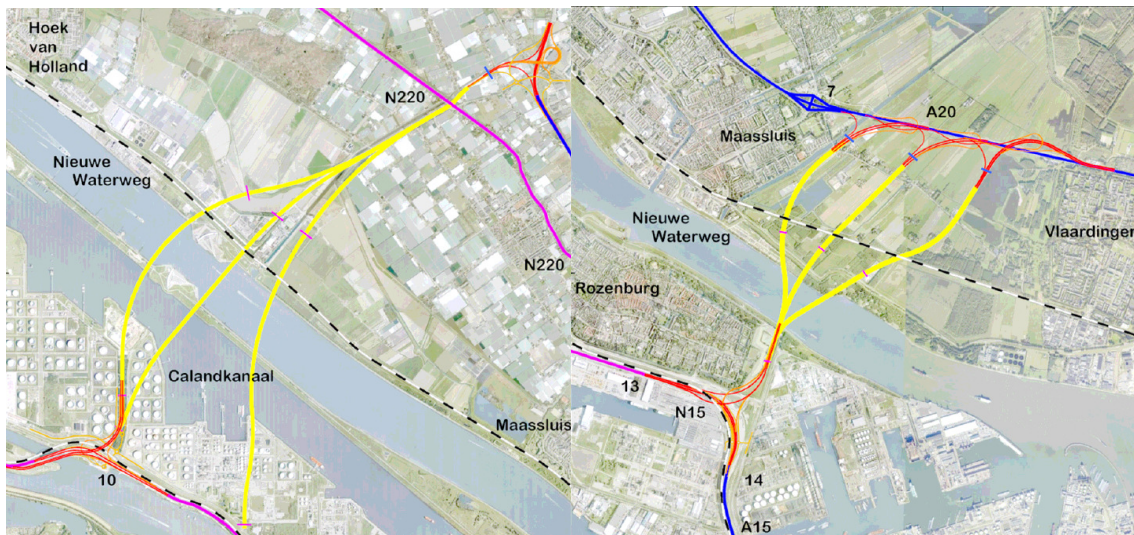
In een motie van de PVV in de Tweede Kamer met ondersteuning door CDA en PvdA is in 2007 een studie naar de A14 (A4 Leidschenveen tot A16 Terbregseplein) geëist om alternatieven te onderzoeken die het zwaar overbelaste Prins-Clausplein ontlasten. Minister Eurlings noemde de motie echter overbodig, omdat hij RWS daarvoor reeds de opdracht had gegeven. Ook deze studie is tot heden niet openbaar gemaakt. De hoogleraren Immers en Van Wee betwijfelen de onderbouwing van de A4 Delft-Schiedam en bepleiten tevens een serieus onderzoek naar het alternatief via de A14 [Cobouw, 2009].

Volgens de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam kost de uitbreiding van de capaciteit van de A13 van 2x3 naar 2x5 rijstroken tot de Doenkade (10 km) plus de aanleg van een nieuwe verbinding A13/A16 Doenkade-Terbregseplein (9 km) meer dan twee keer zoveel (2,1 Mia€) als de A4 Delft-Schiedam-variant (900 M€) [RWS, 2009 p. 131], terwijl de onderzochte alternatieven t.a.v. verkeer en vervoer, geluid en trillingen, luchtkwaliteit, natuur en landschap en overige effecten volgens RWS weinig onderscheidend zijn. De ministers Eurlings en Cramer kiezen dan ook in september 2009 voor het alternatief A4 Delft-Schiedam [VenW en VROM, 2009] en Eurlings neemt op 31 maart 2010 het Ontwerp Tracébesluit [RWS, 2010].

Onlangs zijn de inpassing en verkeerskundige effecten van een aantal tracévarianten voor een nieuwe derde oeververbinding wèl onderzocht [Rotterdam Vooruit, 2010], te weten:

- (a) een Oranjetunnel tussen de A15 en de A20 (Fig. 3) en
- (b) een Blankenburgtunnel ten oosten van Maassluis/Rozenburg (Fig. 4).

Met het Oranjetracé blijkt uitbreiding in het Westland van de Veilingroute (N222) tot 2x2 rijstroken nodig tussen knooppunt Westerlee en aansluiting A4 Harnasch, alsmede verlenging van de A20 tot knooppunt Westerlee. De verkeersintensiteiten in de Botlektunnel (A15) en de Beneluxcorridor (A4) nemen duidelijk af. Terwijl voor de Oranjetunnel een dwarsprofiel van 2x2 stroken voldoet, vergt de verbinding via de Blankenburgtunnel 2x3 stroken en maakt een verbreding nodig tot 2x3 rijstroken van de A20 ten oosten van het nieuwe knooppunt tot de aansluiting Vlaardingen West of zelfs tot en met het Kethelplein. Voor de prognose van de vervoerwaarde en verkeersintensiteiten van beide tracés is de aanwezigheid van de A4 Delft-Schiedam en de A13/A16 verondersteld.



Figuur 3: Tracévarianten Oranjetunnel Figuur 4: Tracévarianten Blankenburgtunnel

De aanleg van alleen de A54 met tunnel als derde oeververbinding naar de A15 of het alternatief via de A20 en Blankenburgtunnel helpt in deze situatie niet verder omdat het verkeer op het de A4 bij de knooppunten Prins Clausplein en Ypenburg dan wegens overbelasting niet meer kan doorstromen. Dit betekent dat voor de toekomstige groei van de verkeerstromen tussen Den Haag en Rotterdam een tweede verbinding tussen de A4 ten noorden van Den Haag en ten oosten van de A13, te weten de A14, samen met een nieuwe westelijke oeververbinding van Rotterdam noodzakelijk is. Tevens lijkt de regulering van de regionale en langeafstands-verkeersstromen via de verschillende routes A4/A14/A16, A13/A20/Beneluxtunnel en A4/A54/Oranjetunnel of Blankenburgtunnel m.b.v. dynamisch verkeersmanagement en beprijzing onoverkoombaar voor een betrouwbare en veilige verkeersafwikkeling.

3. Vervoermodellering en verkeerskundige effecten

De gekozen vervoermodelbenadering voor de Trajectnota A4 Delft-Schiedam is niet robuust t.a.v. alternatieve ontwikkelingsscenario's. De in het studiegebied door RWS geprognostiseerde 'autonome' verkeersgroei van 39% tot 2020 is gebaseerd op betwistbare aannames t.a.v. de groei van het percentage werkenden van 43,1% (2002) naar 47,05%, van het aantal arbeidsplaatsen met 11,7% en van het autobezit met 27% in Nederland [RWS, 2009, Deelrapport Verkeer, Tabel 3.1 p. 11]. In het vervoermodel wordt de ritgeneratie naar de motieven woon-werk, zakelijk, werk-woon en overig gesplitst. Door de clustering van de overige motieven in een box wordt de distributie van verplaatsingen met het motief onderwijs niet expliciet gemodelleerd, waardoor de voor het fietsverkeer en openbaar vervoer belangrijke vervoerstromen naar/van grote instellingen van het middelbare en hogere onderwijs worden gemengd met andere stromen zoals recreatie en winkelen. Deze hebben echter andere distributie/modal split-functies dan het onderwijs. Daardoor wordt de betrouwbaarheid van de geprognostiseerde vervoer- en verkeersstromen van het openbaar vervoer aangetast en zijn de effecten van belangrijke uitbreidingen van openbaarvervoerprojecten voor de Zuidvleugel 2020 op de modal split niet goed in kaart gebracht.

In de modellering van het spoornet 2020 ontbreken bijvoorbeeld de aanleg van de spoortunnel in Delft en de plannen van de spoorsector ter verhoging van de treinfrequentie naar 6 IC's en 6 Sprinters per uur en richting op het hoofdrailnet in de Randstad. De invloed van het Programma Hoogfrequent Spoor en een integrale viersporigheid van de Oude Lijn tussen Den Haag en Rotterdam op de modal split en de geprognostiseerde verkeersstromen zou echter moeten worden onderzocht voordat een keuze voor de aanleg van nieuwe weginfrastructuur wordt gemaakt. Ook het effect van de aanleg van busbanen met hoogfrequente diensten (Deltanet) zou in een duurzaam netwerkalternatief moeten worden onderzocht.

Daarnaast zijn de gekozen parameterinstellingen voor de brandstofprijs 2020 en de kilometerprijs per auto (Tabel 3.4 Deelrapport Verkeer) niet realistisch omdat zij een afname van de relatieve brandstofkosten van 9% t.o.v. 2002 veronderstellen. Het effect van een significante stijging van de brandstofprijs had moeten worden getoetst. Het uitgangspunt van de gevoeligheidsanalyse m.b.t. beprijzing, te weten een volledige afbouw van de MRB en de BPM, is niet toekomstvast. De evaluatie van de effecten van nieuwe wegverbindingen is onvolledig en niet geschikt om de invloed van mogelijke beleidswijzigingen tot 2020 i.v.m. maatregelen ter beperking van de CO₂-uitstoot in te schatten omdat een hoger basistarief en een extra spitstarief niet in de gevoeligheidsanalyse zijn getoetst.

De uitkomsten van de verkeersprognose tonen verder aan dat na de aanleg van de A4-verbinding de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de corridor Rotterdam-Den Haag tot 2020 tijdens de spitsuren slecht/zeer slecht zal blijven zoals blijkt uit de intensiteits-/capaciteitsverhouding $2020 > 0.8$ op de A13, de A4 Delft-Schiedam, de knooppunten Prins Clausplein en Ypenburg, in de Beneluxtunnel en op de A16 Van Brienoordbrug [RWS, 2009, Trajectnota Hoofdrapport Stap 2, Fig. 4.1 en Fig. 4.2 p. 60].

De oorzaak ligt in het feit dat de geprognosticeerde groei van auto- en vrachtwagenritten van 128.000 per etmaal in 2020 niet verwerkt kan worden. De verkeersintensiteit op de A13 bij Delft van 165.000 in 2020 mvt/etmaal blijft nagenoeg ongewijzigd t.o.v. de jaren 2002-2006 (Tabel 1). De congestieperiode op de A13 en de A20 zou echter groeien van nu 5 uur naar 8 uur per dag bij aanleg van de A4 totdat de verkeersintensiteit in de ochtendspits en de avondspits in elkaar overgaan [RWS, 2009, Trajectnota A13/A16 Rotterdam, Deelrapport Verkeer, Figuur 4.1 en 4.2 p. 48/49]. Tegelijkertijd zou de verkeersintensiteit door de Beneluxtunnel in beide varianten (A4 Delft-Schiedam of A13+A13/16) toenemen met 76%, respectievelijk 48% en over de Van Brienoordbrug met 14%, respectievelijk 23% t.o.v. 2006.

Tabel 1: Verkeersintensiteiten 2006-2020 (bronnen: Trajectnota Stap 2 A4 Delft-Schiedam, Deelrapport Verkeer en Cumulativenota A4 en A13/16/20)

Locatie	Gemeten 2006	Prognose 2020 zonder A4	Prognose 2020 met A4	Prognose 2020 met A13+A13/A16	Prognose 2020 met A4+A13/A16
A13 Delft Centr.-Noord	165.000 ¹⁾	163.000 ¹⁾	163.000 ¹⁾	263.000 ³⁾	165.000 ¹⁾
A13 Delft Zuid-Overschie	167.000 ¹⁾	186.000 ²⁾	177.000 ²⁾	284.000 ³⁾	185.000 ²⁾
A4 Beneluxtunnel	124.000	183.000	218.000	179.000	213.000
A20 Rotterdam Centrum	174.000	174.000	173.000	155.000	156.000
A16 Van Brienoordbrug	232.000	264.000	259.000	285.000	278.000

¹⁾ 2 x 3 rijstroken

²⁾ 1 x 3 en 1 x 4 rijstroken

³⁾ 2 x 5 rijstroken

Het in opdracht van RWS gebruikte vervoermodel kan echter alleen een statische (evenwichts)situatie per deeltraject en spitsuur bepalen en niet de dynamiek door terugslag van de file weergeven, waardoor de knooppunten Kethelplein, Kleinpolderplein, Terbregseplein en de verzadigde belangrijkste aansluitingen op het onderliggende wegennet in Delft (Delft Centrum-Noord, Delft Centrum-Zuid, Kruithuisweg), Schiedam en Rotterdam ook dichtslibben. De files in de spitsperioden op de A20 kunnen door het terugslageffect stroomopwaarts zelfs uitbreiden van het Terbregseplein naar Gouda, van het Kleinpolderplein naar Kethelplein/Westerlee en op de A4 van de Beneluxtunnel naar het Kethelplein en de A15.

De knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein zouden in de spitsperioden in 2020 overbelast raken door terugslag van de files op de A13, A4 en A20, waardoor de doorstroming op de belangrijke (inter)nationale N-Z en Z-N-verbindingroute Amsterdam-Den Haag-Rotterdam/Westland-Antwerpen zelfs na aanleg van de A4 Delft-Schiedam geblokkeerd wordt. Een verbreding van de A4 Delft-Schiedam van 2 keer 2 naar 2 keer 3 stroken helpt niet omdat de knooppunten Ypenburg en Kethelplein, alsmede de Beneluxtunnel aan beide kanten van de A4 reeds overbelast zullen zijn. De door RWS geplande nieuwe regionale route A4 tussen Den Haag en Rotterdam zou tegen de intuïtie in tot meer i.p.v. minder files leiden [zie ook Braess, 1968].

Stadsgewest Haaglanden, provincie Zuid-Holland en de Rijksoverheid constateren in het recente Eindrapport Fase A MIRT-Verkenning Haaglanden Infrastructuur en Ruimte 2020-2040 dat in 2020 ook na de realisering van de A4 Delft-Schiedam op de A4 tussen Den Haag Zuid - Kethelplein, de knooppunten Prins Clausplein en Ypenburg stremmingen en vertragingen ontstaan zodat "de A4 ter hoogte van Den Haag vanuit robuustheid een kritisch en ook kwetsbaar wegvak is" [Stadsgewest Haaglanden et al., 2010].

Het projectdoel 1 van de Trajectnota A4 Delft-Schiedam "Verbetering of oplossing van het probleem van een adequate en betrouwbare verkeersafwikkeling ... op de A13" wordt dus helemaal niet gehaald, wat zelfs in de het hoofdrapport geconstateerd wordt [RWS, 2009, p. 143]. Ook de robuustheid van een netwerk met twee autosnelwegverbindingen tussen Rotterdam en Den Haag wordt niet verbeterd omdat bij een incident of stremming op de A13 of de A4 het verkeer op de alternatieve route meteen zal vastlopen. De ambitie van het kabinet om de trajectreistijden in spitsuren te beperken tot maximaal 150% van de reistijd in daluren is een fictie die standaard wordt gebruikt om nog meer rijkswegen aan te leggen, terwijl het beoogde verkeersnut in geval van de A4 Delft-Schiedam niet overtuigend kan worden aangetoond.

4. Veiligheids- en milieueffecten

Volgens de Trajectnota A4 Delft-Schiedam zal in elk alternatief de verwachte toename van het aantal ernstige ongevallen op het hoofdwegennet i.v.m. de sterke stijging van het verkeer worden gecompenseerd met een ongeveer even grote afname van het aantal ongevallen op het onderliggend wegennet [RWS, Hoofdrapport p. 153]. De directe en indirecte veiligheid van de A4 Delft-Schiedam wordt echter bijzonder sterk beïnvloed door het ontwerp van de geplande tunnel ten noorden van het Kethelplein . De commissie Tunnelveiligheid noemt in haar reactie een aantal aanvullende condities, aan die het ontwerp zou moeten voldoen, te weten

- (a) draagvlak bij de gemeenten en hulpverleningsdiensten,
- (b) expliciete afweging van de keuze voor twee tunnelbuizen à 4 rijstroken t.o.v. het alternatief van vier buizen met elk 2 rijstroken,
- (c) voldoende ruimtereservering in de breedte t.b.v. hulpverlening,
- (d) onderzoek naar de risico's van een (grote) vrachtwagenbrand en
- (e) voorzieningen t.b.v. de kans op file te minimaliseren [Commissie Tunnelveiligheid, 2010].

Het Ontwerp Tracébesluit A4 Delft-Schiedam voorziet in de richting Delft één tunnelbuis met vier rijstroken en een 400 m lang open wegvak vanaf de kruising met de A20 [RWS, 2010]. De naar het noorden opgeschoven oostelijke tunnelbuis voldoet weliswaar aan de basiseis m.b.t. minimaal 10 s rijtijd zonder discontinuïteit voor het inrijden in de tunnel, maar er zijn geen structurele maatregelen t.a.v. de bewaking van de snelheid- en volgafstanden van de voertuigen en de fysieke scheiding tussen vrachtwagens (met gevaarlijke lading) en personenwagens voorzien. Daardoor is, in strijd is met projectdoel 3, de veiligheid in geval van congestie of een incident met (zwaar) voertuigbrand niet gewaarborgd.

Bovendien zijn er geluidsschermen van maximaal 7 m hoogte op het Kethelplein gepland teneinde de geluidimmissie onder de wettelijk toegestane 63 dB c.q. de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in stedelijk gebied te kunnen houden. De verwachte hogere geluidsbelasting dan 63 dB betreft voornamelijk circa 500 woningen, met name in Schiedam en Vlaardingen [RWS, 2010]. Voor de geluidimmissie-berekeningen is tweelaags ZOAB met de bijbehorende wegdekcorrectiefactoren [CROW, 2002] gehanteerd. De correctiefactoren zijn in 2002 bepaald en in 2004 geactualiseerd, terwijl de waarden voor tweelaags-ZOAB slechts op laboratoriumonderzoek berusten. Tweelaags-ZOAB wordt pas sinds 2005 in de praktijk toegepast. De levensduur daarvan is echter in de praktijk soms veel korter dan 5 jaar. De daadwerkelijke geluidsreductie i.v.m. slijtage zou minder dan de veronderstelde waarde van 4 dB kunnen uitkomen. De standaardmethode voor geluidsberekeningen is daarnaast slechts geschikt voor snelheden van personenauto's tussen de 50 en 130 km/uur en voor vrachtwagens tussen de 70 en 100 km/uur.

Dit betekent dat het extra geluid van personenauto's in de file (stop and go) en van vrachtwagens, die op het Kethelplein met een snelheid rijden van minder dan 70 km/uur – zeker in geval van congestie en op de klaverbladlus van de A20 West omhoog naar de A4 richting Delft – in de geluidsberekeningen van het Ontwerp Tracébesluit onvoldoende is meegenomen. Er bestaat een groot risico dat de voorkeursgrenswaarde van de geluidsbelasting voor woningen van 48 dB in de toekomst niet wordt gehaald en daardoor de leefbaarheid en de waarde van de appartementen in de buurt van het Kethelplein sterk worden verminderd.

In tegenstelling tot de in de Trajectnota/MER beweerde ongevoeligheid van de onderzochte alternatieven voor Delft en verbetering van de leefbaarheid in Overschie en Schiedam-Groenord [RWS, 2009 Hoofdrapport p. 133, 145-151] zal door de A4 Delft-Schiedam de geluidsbelasting in Delft Zuid, Schiedam en Vlaardingen sterk toe- en de luchtkwaliteit afnemen t.o.v. de huidige situatie. Het projectdoel 2 wordt dus niet gehaald. De constatering in de Trajectnota/MER "De alternatieven en bijbehorende varianten zijn onderling niet onderscheidend. Beide alternatieven geven licht negatieve effecten op het aspect geluid en trillingen" [RWS, 2009 p. 135] verwaarloost het feit dat de geluidsimmissie in 2020 t.o.v. de huidige situatie door de enorme toename van de verkeersintensiteit met 128.000 motorvoertuigen per etmaal op de A4 Delft-Schiedam zeer sterk zal stijgen.

Een betere bescherming tegen geluidsemisatie en voor veiliger weggebruik is echter mogelijk door aanleg van afzonderlijke tunnelbuizen voor de hoofdbaan van de A4, lagere ontwerpssnelheden van de verbindingsbanen van de A20 West en de A20 Oost en door hantering van een uniforme snelheidslimiet voor auto's, bussen en vrachtwagens. Dit duurzame alternatief is helaas buiten beschouwing gebleven.

5. Conclusies

Het project ter uitbreiding van de autosnelwegcapaciteit tussen Den Haag en Rotterdam A4 Delft-Schiedam is 40 jaar na het eerste besluit tot aanleg en veel maatschappelijke discussie met de publicatie van de Trajectnota/MER in april 2009 en het Ontwerp

Tracébesluit door de Nederlandse regering in maart 2010 in een beslissende fase beland. Demissionair minister van VenW Eurlings wil graag daadkracht tonen en het Tracébesluit nog dit jaar nemen ondanks een aantal belangrijke verkeers-, veiligheids- en milieukundige bezwaren.

De hoofdtekortkoming van de A4 Delft-Schiedam bestaat erin dat het project niet aan de eigen doelstellingen voldoet en geen oplossingen biedt voor de problemen m.b.t. de bereikbaarheid van de Zuidvleugel. De congestie op het hoofdwegennet zal door de aanleg van de A4 Delft-Schiedam niet verminderen, maar toenemen zoals uit verschillende vervoer- en verkeersstudies in opdracht van de rijksoverheid, het stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam blijkt. Dit is het gevolg van kortzichtig regeringsbeleid en het buiten beschouwing laten, respectievelijk terughouden van onderzoekresultaten over relevante netwerkalternatieven zoals de A14 en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, en door het opzijschuiven van onafhankelijke wetenschappelijke adviezen.

Daarnaast zou de aanleg van het meest kritische onderdeel, de tunnel ten noorden van het Kethelplein, conform aan het Ontwerp Tracébesluit zeer hoge directe en indirecte veiligheidsrisico's en geluidsbelasting voor honderden bewoners in de nabijheid met zich mee brengen, zodat de leefbaarheid en het milieu langs de A4 ernstig worden aangetast. De aanleg van de A4 Delft-Schiedam is daarom ook 40 jaar na het eerste regeringsbesluit nog steeds niet aanvaardbaar, terwijl de netwerkalternatieven in verband met innovatief verkeersmanagement nu eens serieus beschouwd dienen te worden.

Literatuur

Braess, D., Über ein Paradoxon aus der Verkehrsplanung, Verkehrsforschung, 1968, Vol. 12, 258-268

Cobouw, Beter alternatief voor A4 blijft in de la liggen, 31 oktober 2007

Cobouw, A4: goed onderbouwd besluit?, Nr. 72, 16 april 2009

Commissie Tunnelveiligheid, Definitief advies Tunnelveiligheidsplan A4 Delft Schiedam, brief aan RWS Zuid-Holland d.d. 15 januari 2010

CROW, C-wegdek, publicatie 200

Minister van Verkeer en Waterstaat en Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Brief aan de voorzitter van der Tweede Kamer, 3 september 2009

Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Nota Mobiliteit, 2004, p. 36

Rijkswaterstaat, Trajectnota/MER Stap 2 A4 Delft-Schiedam Hoofdrapport, april 2009

Rijkswaterstaat, Ontwerp Tracébesluit A4 Delft-Schiedam, 31 maart 2010

Rijkswaterstaat, Trajectnota/MER Stap 2 A4 Delft-Schiedam Cumulatie nota A4 DS en A13/16/20, 2009

Rotterdam Vooruit, Notitie Reikwijdte en Detailniveau, Plan-MER MIRT-verkenning
Rotterdam Vooruit Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Concept Definitief, 15 april 2010

Stadsgewest Haaglanden, provincie Zuid-Holland, Rijksoverheid, MIRT-Verkenning
Haaglanden Infrastructuur en ruimte 2020.2040. Inventarisatie en fasering
vraagstukken, oktober 2009