



Retouradres : Wijk- en Stadszaken, Postbus 340, 2600 AH Delft

Fractie D66
t.a.v. dhr. L.P. Vokurka
Hovenierstraat 3
2613 RM Delft

VERZONDEN 12 MEI 2006

Datum 02-05-2006
Onderwerp Schriftelijke vragen A4 Delft - Schiedam
Ons kenmerk 20054521
Uw brief van 19-03-2006
Uw kenmerk

Bijlage

Geachte heer Vokurka,

In antwoord op uw vragen delen wij u het volgende mede:

1. Heeft het College kennis genomen van het artikel in de Delftse Post van 1 maart 2006 en het vervolg van 15 maart 2006 met als titel "Delft is misleid over de A4"?

Ja, het college heeft kennis genomen van dit artikel.

1.1. Is het juist dat bij aanleg van de A4 Delft – Schiedam er tussen de door Rijkswaterstaat gehanteerde referentie jaren 2002 en 2020 15 procent méér verkeer komt op de A13 tussen Delft en Delft Noord? En zelfs 22 procent in geval van combinatie met de aanleg van de A13/A16 (2x2 rijstroken)?

Ja, deze percentages zijn juist, afgezien van afrondingsverschillen. De onderstaande gegevens zijn ook terug te vinden in het Delftse LVVP van juni 2005. In de alternatieven MER A4 Delft - Schiedam van december 2005 zijn geen cijfers opgenomen van het relevante wegvak. Ze staan wel op de CD met verkeersplots uit de tussenrapportage na fase 4, Modelberekeningen TN-MER A4 Delft - Schiedam, november 2004.

Verkeersintensiteiten A13 tussen Delft-noord en Delft-centrum in 2020				
variant	rijstroken A4	rijstroken A13	rijstroken A13/A16	etmaal-intensiteit
referentie	geen	2 x 3	geen	202.400
A4 IODS	2 x 2	2 x 3	geen	186.000
A13 + A13/A16	geen	2 x 5	2 x 2	254.300
A4 + A13/A16	2 x 2	2 x 3	2 x 2	198.100
Bron: Ministerie van V&W, DG Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland				

In de alternatieven MER staan geen gegevens over de referentiesituatie 2002. In een telrapport 2002 van Rijkswaterstaat wordt de volgende intensiteit genoemd:

- verkeerstelling Rijkswaterstaat 161.100 voertuigen per etmaal

Toename verkeer op de A13 tussen Delft-noord en Delft-centrum in 2020 ten opzichte van referentie-variant 2002:

- referentie 2020 + 26 %
- A4 IODS + 15 %
- A13 + A13/A16 + 58 %
- A4 + A13/A16 + 23 %

Dus welke variant uit de nota ook gekozen wordt, de A13 zal in 2020 altijd drukker zijn dan in 2002.

1.2. Is het juist dat bij aanleg van de A4 Delft - Schiedam in de ochtend- en avondspits ernstige files ontstaan op de A4 Delft – Schiedam zelf, op de gehele A13, op de A15 van Beneluxster – Vaanplein tot knooppunt Ridderkerk en A20 van knooppunt Gouwe – Terbregseplein tot Kleinpolderplein en in de ochtendspits ook op de A12 van knooppunt Gouwe tot het Prins Clausplein?

In onderstaande tabel is een korte impressie gegeven van de I/C verhoudingen op enkele rijkswegen. Hierbij is de volgende indeling gebruikt:

- geen file = bijna alle wegvakken hebben een I/C kleiner dan 0,8;
- files = de meeste wegvakken hebben een I/C tussen 0,8 en 1,0;
- ernstige files = enkele wegvakken hebben een I/C groter dan 1,0.

Intensiteit/capaciteitsverhoudingen variant 7: aanleg A4 2 x 2 rijstroken, A13 2 x 3 rijstroken, A13/A16 2 x 2 rijstroken		
wegvak	ochtendspits	avondspits
A4, Harnasch-knoop <> Delft zuid	ernstige files	files
A4, Delft-zuid <> Beneluxster	ernstige files	files
A13, Delft-noord <> Delft-zuid	ernstige files	files
A13, Delft-zuid <> Zestienhoven	ernstige files	ernstige files
A13 Overschie	filevrij	filevrij
A13/A16	file	filevrij
A20, Beneluxster <> Terbregseplein	gemengd	file
A15 Vaanplein <> Ridderkruis	file	file

Bron: Ministerie van V&W, DG Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland, bewerking gemeente Delft

1.3. Is het juist dat deze gegevens blijken uit het rapport van Rijkswaterstaat / DHV over Modelberekeningen “variant 7” van 24 januari 2005 en Modelberekeningen “A4” van 26 januari 2005 (o.a. blz. 55)?

Het antwoord op vraag 1.2 is gebaseerd op de gegevens uit bovengenoemde nota.

1.4. Is het juist dat de gegevens vermeld bij 1.1. en 1.2. (behoudens het optreden van files op de A4 Delft-Schiedam bij aanleg hiervan) niet vermeld zijn in de Trajectnota A4 van april 2005, die aan de Commissie m.e.r. en aan de Adviescommissie IODS is voorgelegd voor advies?

Variant 7 (aanleg van A4 + aanleg van A13/A16 + verbreding A13) is niet opgenomen in de alternatieven MER. Van de andere alternatieven zijn de I/C-gegevens ook niet opgenomen in de trajectnota. Er is gekozen om in algemene termen (goed, matig, slecht) een algemeen oordeel te geven over drie wegvakken van de A13, namelijk:

A13 Den Haag - Delft

A13 Delft - Berkel en Rodenrijs

A13 Berkel en Rodenrijs - Rotterdam

Over de effecten op de A4 zijn in de nota geen gegevens gepubliceerd.

1.5. Is het juist dat de gemeente Delft lid is van deze Adviescommissie en dat gebaseerd op deze Trajectnota de gemeenteraadsleden van Delft hadden besloten dat in de vervolgstudie de A4 Delft - Schiedam verder zou worden uitgewerkt en geen andere alternatieven?

In de commissievergadering Duurzaamheid van 3 februari 2005 is de A4 Delft - Schiedam besproken. De commissie heeft in meerderheid uitgesproken de A4 IODS verder uit te laten werken.

1.6. Is het college van mening dat een procentuele toename van het verkeer van 15 resp. 22 procent zorgt voor een nog veel grotere toename van de congestie en daarmee voor onaanvaardbare verslechtering van de Delftse bereikbaarheid en luchtkwaliteit?

Elke extra auto op de snelweg die al overbelast is, leidt tot een meer dan evenredige vergroting van de congestie. Dit leidt tot een afname van de Delftse autobereikbaarheid tijdens de spitsuren en een verslechtering van de luchtkwaliteit.

2. Heeft het College kennis genomen van het artikel in Delft op Zondag van 12 maart 2006 met als titel "A4"?

Ja, het college heeft kennis genomen van dit artikel.

2.1. Is het juist dat ernstige files die ontstaan op de A4, A13, A20, A12 en A15 bij aanleg van de A4 Delft - Schiedam reeds bleken uit het door Rijkswaterstaat geheim gehouden rapport "Eindrapportage Modelberekeningen" van Rijkswaterstaat / DHV van juni 2003, dat pas in 2005 openbaar werd door Kamervragen van de Christenunie?

In hoeverre er een rapport uit 2003 zou zijn "geheimgehouden" kan door ons niet worden beoordeeld. Bij de afweging in 2005 waren deze gegevens (zie tabel bij antwoord op vraag 1.1) bekend en zijn vermeld in de notitie zoals 3 februari 2005 besproken is in de raadscommissie.

2.2. Is het juist dat de Commissie m.e.r. in haar Definitief Toetsingsadvies van 24 januari 2006 aangeeft de in 1.3 genoemde rapporten van Rijkswaterstaat / DHV wel te hebben gebruikt bij haar beoordeling van die Trajectnota?

Het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. is gepubliceerd op 24 januari 2006. In het overzicht van de gebruikte bronnen is het DHV-rapport uit 2003 niet vermeld. Wel gebruikt zijn de volgende rapporten met modelgegevens:

- modelberekeningen, DHV, januari 2005;
- modelberekeningen, variant 6A; DHV, januari 2005;
- modelberekeningen, variant 7; DHV, januari 2005;
- CD-Rom behorende bij het rapport modelberekeningen.

2.3. Is het juist dat de Commissie m.e.r. in haar Tussentijds Toetsingsadvies van 22 november 2005 heeft meegedeeld dat de Trajectnota A4 van april 2005 tekortkomingen vertoonde en dat zij op blz. 1 in de 2^e alinea adviseerde “een aanvulling [...] op te stellen, voordat de keuze tussen de alternatieven wordt gemaakt”? Tevens dat deze aanvulling (een nieuwe Trajectnota gedateerd september 2005) weliswaar door de Commissie m.e.r. is ontvangen maar dat op blz. 1 in de 4^e alinea van haar Tussentijds Advies over deze nieuwe Trajectnota wordt meegedeeld dat voor een goede keuze tussen de A4-varianten en de verbreding van de A13 plus de aanleg van de A13/A16 nog steeds essentiële informatie ontbreekt?
Het is juist dat de MER-commissie om een aanvulling heeft gevraagd, welke in het definitieve rapport van januari is opgenomen.

3. Is het College van mening, met het Tweede Kamerlid Slob, dat het genoemde advies van de Adviescommissie geen betekenis heeft aangezien dit was gebaseerd op de onjuiste en onvolledige Trajectnota van april 2005? En dat dit daarmee ook geldt voor het genoemde advies gegeven door de gemeenteraadsleden van de gemeente Delft?

Nee. De gevolgen waren in essentie bekend. Er waren geen verrassingen.

4. Heeft het College kennis genomen van het antwoord van het demissionaire College van Vlaardingen op vragen van de heer Tsang (zie bijlage), dat tijdens de bijeenkomst van de Provinciale Statencommissie MKE van 15 maart 2006 is uitgedeeld en waarin de gemeente Delft op meerdere plaatsen wordt genoemd? En is het College bereid de in dit schrijven gestelde vragen eveneens te beantwoorden?

Het college is bereid die vragen te beantwoorden maar zij heeft de antwoorden van het college van Vlaardingen nog niet in haar bezit.

4.1. Wat is dit alles overwegende uw inzet richting de vergadering van de Statencommissie MKE van 26 april aanstaande?



Geen. Naar oordeel van het college is er thans geen wezenlijk nieuwe informatie op basis waarvan een raadsdiscussie zou moeten worden gevoerd.

4.2. Bent u voornemens deze overwegingen op zeer korte termijn met de gemeenteraad te bediscussiëren, en zo ja wanneer?

Uiteraard bepaalt de Raad zijn eigen agenda.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Delft,

 burgemeester
mr. drs. G.A.A. Verkerk
, secretaris
drs. M.A.C. Vermeulen I.s.