

Aan
Commissie wijk, verkeer en beheer
Van
Wethouder Anne Koning
Afschrift aan

Memo

Datum
21-06-2006
Opsteller
Jan Nederveen
Bijlage
3

Onderwerp
Convenant IODS

Aanleiding

Naar aanleiding van de bespreking stand van zaken A4 in de commissie Wijk, Verkeer en Beheer van 15 juni jl. is er toegezegd om het concept convenant en de brief met antwoorden van gedeputeerde Huls naar aanleiding van de brief van het college, indien mogelijk te bespreken in een extra commissie WVB.

Hierbij sturen wij u deze toelichtende memo, het concept convenant en de antwoord brief van gedeputeerde Huls toe voor overleg. Het college van B&W heeft op woensdag 21 juni besloten met de hieronder genoemde afwegingen om het concept convenant (versie 20 juni) te ondertekenen.

Inleiding

Op 12 mei 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een brief gestuurd naar de voorzitter van de Tweede Kamer. In deze brief meldt de minister dat stap 1 van het MER, het onderzoek naar de alternatieven (A4, A13 verbreden, A13/A16, A54), in december 2005 is afgerond. Zij heeft besloten om in stap 2 de A4-IODS, de A4-modulaire aanpak en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) verder uit te werken. Op 18 april 2005, heeft de Adviescommissie IODS het ministerie geadviseerd over de tweede fase van de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam. De Adviescommissie IODS heeft gekozen om alleen het alternatief A4-IODS verder uit te werken. Daarbij heeft de Adviescommissie IODS aangegeven dat het kwaliteitsprogramma zoals opgenomen in het rapport "Kansen benutten, impasses doorbreken" de basis is voor de inpassing van de A4 Delft - Schiedam. Gelijktijdig is besloten deze inpassingseisen terug te brengen tot zeven randvoorwaarden. Dit is een aanzienlijk versobering ten opzichte van de inpassingseisen. Ook IODS-lid Delft heeft ingestemd met dit advies.

In juni 2006 is een IODS-convenant in voorbereiding. In dit convenant bevestigen de partijen de integrale benadering van IODS waarbij kwaliteitsprojecten en de aanleg en inpassing van de A4 onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. In het convenant wordt geen uitspraak gedaan over het nut en de noodzaak van de A4. Aan de gemeente Delft is gevraagd of zij dit convenant wil ondertekenen.

In het convenant is in overweging 3 (pag. 3) mede op verzoek van de gemeente Delft opgenomen dat de ministers het besluit nemen of de A4 er al dan niet komt. De IODS partners spreken enkel met elkaar en de minister van V&W af dat als de A4 er komt, dit alleen volgens de condities mag gebeuren zoals in het convenant staat beschreven.

Zoals in het convenant staat te lezen op in artikel 4.4 (pag. 8) is er €641 miljoen beschikbaar voor de aanleg van de A4 zelf. Mocht dit budget onvoldoende blijken te zijn, is er door de gemeenten en de maatschappelijke organisaties duidelijk laten weten dat er geen sprake kan zijn van versoering van het ontwerp; er zal extra geld gevonden moeten worden. Ook is duidelijk gemaakt dat noch de gemeenten, noch de maatschappelijke organisaties hieraan uit eigen begroting zullen bijdragen. Het gehele IODS kent een budget van meer dan €700 miljoen euro.

In artikel 5.9 (pag. 9) heeft de gemeente Delft een passage laten opnemen dat Delft loyaal zal meedenken aan (de voorbereiding van) het IODS-project 'Traject A4 Delft - Schiedam' door middel van de in lid 5 bedoelde nadere overeenkomsten onder de voorwaarde dat Delft zijn standpunt over de A4 kan herzien indien verbreding en/of uitbreiding van de A13 aan de orde komt.

Op verzoek van de gemeente Delft is artikel 7.3 (pag. 10) toegevoegd, dat luidt dat het IODS-Convenant is ontbonden wanneer twee jaar na ondertekening is gebleken dat een financiële oplossing zoals genoemd in artikel 4 lid 4, niet is gevonden.

In onderstaand overzicht wordt kort ingegaan op de verschillen tussen de zeven IODS-eisen van 18 april 2005, zo nodig aangevuld met uitspraken uit het rapport "Kansen benutten..." en het concept convenant (versie 20 juni), met name de artikelen 3, 4 en 7.

Randvoorwaarde 1: Kethelplein

IODS: de ontsluiting van het Kethelplein in alle richtingen;

Convenant: gelijk, zie artikel 4 lid 1a

Randvoorwaarde 2: lucht en geluid

IODS: de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidshinder;

Convenant: net iets beter, zie artikel 4 lid 1b; toegevoegd "tunnelveiligheid",

Randvoorwaarde 3: inpassing Schiedam - Vlaardingen

IODS: een gesloten inpassing over 2,5 km in het stedelijk gebied van Vlaardingen en Schiedam met de mogelijkheid van dubbel grondgebruik, bijvoorbeeld een parkdek;

Convenant: zie artikel 4 lid c

een gesloten inpassing over 2,0 kilometer op maaiveld in het stedelijk gebied van Vlaardingen en Schiedam vanaf de Laan van Bol 'Es in noordelijke richting. Over de gehele lengte zal de constructie zodanig zijn dat een parkachtige invulling mogelijk zal zijn. In overleg tussen Verkeer & Waterstaat en Schiedam wordt uitgewerkt wat de mogelijkheden zijn voor een inrichting waarbij wordt bekeken of sportvelden doeltreffend gebruikt

kunnen worden. De exacte lengte van de overkapping wordt bepaald door de wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit en tunnelveiligheid. De Tramplus kruist de A4 bovenlangs. Gezocht zal worden naar een optimalisatie van de kruising van Tramplus en de A4. Het streven is om de hoogte van de A4 bij de passage van de Tramplus 1,0 meter onder maaiveld aan te leggen. De Tramplus wordt met maximaal 5,5 meter verhoogd ten opzichte van het huidige maaiveld;

Toelichting: Het stedelijk gebied Schiedam/Vlaardingen is ongeveer 2 km lang. De 500 meter extra tunnellen was voorgesteld om aan de normen voor luchtkwaliteit te kunnen voldoen. Het dak van de tunnel moet aan weerszijden 10 tot 20 meter verbreed worden anders passen er geen voetbalvelden bovenop. In "Kansen benutten..." was een halfverdiepte tunnel voorgesteld. Nu komt de tunnel op maaiveld te liggen, alleen ter hoogte van de tramkruising moet de tunnel zakken anders wordt de helling te steil voor de tram.

Randvoorwaarde 4: de geluid- en zichtgarantie

IODS: de geluid- en zichtgaranties in Midden Delfland. Dit betekent dat het geluid op 250 meter buiten de weg maximaal 40 dB(A) mag zijn (in het stiltegebied) en waarbij de maximale walhoogte langs de A4 is gesteld op 2,5 meter boven maaiveld;

Convenant: artikel 4 lid e

de geluid- en zichtgaranties in Midden-Delfland. Dit betekent dat het geluid in de stiltegebieden maximaal 40 dB(A) (gemiddeld) mag zijn op een afstand variërend tussen 250 - 500 meter buiten de weg en waarbij de maximale walhoogte langs de A4 is gesteld op 2,5 meter vanaf maaiveld. Door middel van innovatief aanbesteden probeert Verkeer & Waterstaat het geluidsniveau van 40 dB(A) te bereiken;

Toelichting: De zichtgarantie is gehandhaafd. Er is een concessie gedaan aan de geluidsnormen. Het stiltegebied wordt ruwweg omgrensd door de Zuidkade (noordgrens), Abtswoude (oostgrens), ten zuiden van de Oostveenseweg (zuidgrens) en de Vlaardingervaart (westgrens). Het stiltegebied ten westen van de A4 is ongeveer 2 km breed en ten oosten van de A4 ongeveer 1 km breed. Het tracé van de A4 en een strook van 250 meter aan weerszijden van de A4 maakt geen deel uit van het stiltegebied. Het variëren van de afstandsgrens (tot 500 m) maakt het stiltegebied kleiner. Als op 500 meter 40 dB(A) gemeten wordt, wordt op 250 meter ongeveer 45 dB(A) gemeten¹.

Een gemiddelde geluidbelasting van 40 dB(A) betekent dat geluidsoverschrijdingen elders gecompenseerd kunnen worden. Onduidelijk is hoe het gemiddelde wordt berekend. De gemeente Delft heeft hiertoe een rekenvoorstel gedaan dat erop neerkomt dat de 40 dB(A) grens ongeveer op 350 meter komt te liggen. Het is nog niet gelukt een betaalbaar ontwerp te maken waarmee de 40 dB(A)-eis gehaald kan worden, zelfs niet als gebruik gemaakt wordt van geluiddempend asfalt en extra geluidsschermen in de middenberm. Het is onwaarschijnlijk dat dit met innovatief aanbesteden wel zal lukken.

¹ 40 dB(A) is te vergelijken met huiskamer, slaapkamer, rustige kantoor, rustige woonbuurt, vogels bij zonopkomst, zacht geroesemoes in een klas
50 dB(A) is te vergelijken met rustig, licht autoverkeer op 30 m., eigen kantoorkamer, regen, koelkast, in het bos

Randvoorwaarde 5: de ecologische verbindingen

IODS: een ecologische verbinding over de A4 van minimaal 100 meter breed op maaiveld inclusief Zweth en Slinksloot, daarnaast nieuwe ecologische verbindingen voor de A13 en de Schie;

Convenant: artikel 4 lid d.

Het tracé van de weg daalt vanaf het Kruithuisplein zodat deze ter hoogte van de Zuidkade tot aan de Slinksloot ligt op een diepte van 1,80 meter onder maaiveld, gerekend vanuit het midden van de weg. Ter hoogte van de bestaande Slinksloot daalt de A4 zodanig dat de Oostveenseweg en de Woudweg over de A4 gaan met maximaal een hoogte van 1,50 meter, gemeten ten opzichte van aangrenzend maaiveld ter hoogte van het midden van het viaduct van de Oostveenscheweg, en zodanig dat de Zweth en Slinksloot als aquaduct over de A4 heen gaan. De diepgang van de Zweth en de Slinksloot ter plaatse van het aquaduct bedraagt voor het gehele aquaduct minimaal 1,0 meter. Het aquaduct is daarbij ingepast in een ecologische passage van minimaal 100 meter breed. Uitgangspunt hierbij is dat de huidige waterhuishoudkundige situatie niet verslechtert;

Toelichting: In de huidige situatie is de Slinksloot ter hoogte van de passage van het A4-tracé zuidwaarts verschoven. De Slinksloot gaat via een duiker onder de A4 door. In "Kansen benutten..." vormt de verlegde Slinksloot en de verlegde Oostveenseweg samen met de Zweth, en de verlegde Woudweg een ecopassage van tenminste 100 meter breed. In de nieuwe inrichting komt de ecopassage ter hoogte van de Zweth te liggen. De Oostveenseweg en de Woudweg worden niet verlegd. Deze wegen gaan met een viaduct over de A4. Die viaducthoogte (1,5 meter) is zo gekozen dat een fietser zicht houdt op het wegverloop aan de overzijde van de snelweg.

Randvoorwaarde 6: natuur en agrarisch natuurbeheer

IODS: een groenblauw lint tussen Ackerdijkse Plassen en Vlietlanden met 100 ha nieuwe natuur, vooralsnog wordt gedacht aan 250 ha zwaar agrarisch natuurbeheer en een natuurlijk waterbeheer;

Convenant: gelijk, zie artikel 7 lid a.

Randvoorwaarde 7: recreatieve routestructuur

IODS: het mogelijk maken van de recreatieve routestructuur.

Convenant: beter: zie artikel 7 lid c. Toegevoegd: artikel 4 lid f: een recreatieve verbinding van minimaal 10 meter breed over de A4 ter hoogte van de Zuidkade

Toelichting: Het tracé kan ook bij de vlak bij elkaar gelegen Oostveenseweg en Woudweg gekruist worden. In kansen benutten was de verbinding bij de Zuidkade ontworpen als een viaduct nu wordt is gekozen voor een 10 meter brede passage.

Randvoorwaarde #: inpassing ter hoogte van Tanthof

IODS: In de zeven IODS-criteria is hieraan geen aandacht besteed. Het rapport "Kansen benutten.." staat dat de A4 na het passeren van de Kruithuisweg zo snel als technisch mogelijk is daalt tot een half verdiepte ligging. Het is niet scherp vastgelegd of de geluid en zichtgarantie ook geldt voor het wegvak tussen de Kruithuisweg en de Zuidkade.

Convenant: Artikel 4 lid g:

tussen de Kruithuisweg en de Slinksloot heeft de A4 aan beide zijden een goed in het landschap ingepaste geluidswering die tevens voor recreatieve verbindingen wordt ingericht ;

Artikel 4 lid h: *bij aanleg van de A4 ter hoogte van Tanthof en Schipluiden zal Verkeer & Waterstaat zich inspannen om door middel van ‘werk met werk’, waarbij er geen extra kosten worden gemaakt², de geluidssituatie te verbeteren ten opzichte van de wettelijke normen. Delft, Midden-Delfland, provincie en Verkeer & Waterstaat geven daar uiterlijk voor de start van de aanleg van de weg uitwerking aan.*

Toelichting: Het is volgens het convenant dus toegestaan dit wegvak van de A4 op maaiveld aan te leggen en het voorzien van geluidswallen of schermen die hoger zijn dan 2,5 meter boven het maaiveld. Deze geluidswallen zullen wel goed worden ingepast. Werk met werk betekent dat de grond die nodig is voor de geluidswallen afkomstig is van het tracé. Als vanwege de wet geluidhinder hoge geluidswallen nodig zijn komt door het afgraven van tracégrond dit tracé vanzelf dieper te liggen. Hierdoor zal de geluidswal minder hoog worden dan wanneer grond van elders zou worden gebruikt.

Overige IODS projecten

Elders in het convenant (zie artikel 7) worden nog de volgende IODS projecten genoemd:

In het kader van het IODS-programma wordt afgesproken dat:

- een groenblauw lint tussen Ackerdijkse Plassen en Vlietlanden met 100 ha nieuwe natuur, 250 ha zwaar agrarisch natuurbeheer en een natuurlijk waterbeheer wordt gerealiseerd;
- nieuwe ecologische verbindingen voor de A13 en de Schie worden gerealiseerd;
- de recreatieve routestructuur wordt aangelegd;
- verspreid liggende glastuinbouw in Midden-Delfland wordt gesaneerd;
- het project Groen Ondernemen, een nieuwe landbouw, met daarbij horend een grondinstrument wordt geïmplementeerd.

Deze projecten zijn ook genoemd in het rapport “Kansen benutten...”.

Overige onderdelen van het convenant

De andere artikelen van het convenant hebben betrekking op: definities, doel van het convenant, inzet van partijen, organisatie en planning, looptijd, wijzigingen, geschillen en publicatie. De andere onderdelen van het convenant zijn

- een overzicht van ondertekende partijen;
- de overwegingen;
- een tekening met een uitwerking van de inpassingseisen voor de A4 (zie artikel 4 lid 2);
- een brief van Schiedam en Vlaardingen uit december 2004 waarin deze gemeenten hun standpunt toelichten (zie overwegingen punt 6);

² afgesproken is dat dit alleen geldt voor V&W en dat additionele middelen wel kunnen worden ingezet.

- een bijlage met per IODS-project het doel, de verantwoordelijkheden, de betrokken partijen, de planning en de financiën (zie artikel 3 lid 4);
- een bijlage met de organisatiestructuur IODS.