

## Het nut van vertraging.

**De weg die na zestig jaar werd aangelegd. Een kleine geschiedenis van de A4 door Midden-Delfland en de rol van de ANWB / Hans Buiten / 16 december 2015.**

Binnenkort opent het laatste stuk van de A4, zeven km autosnelweg tussen Delft en Schiedam. Sinds de jaren vijftig en zestig zijn hier plannen voor gemaakt. Rijkswaterstaat startte in 1972 met de aanleg van een zandlichaam hiervoor, een aanleg die in 1976 werd stopgezet om het landschap te sparen. In 2010 de besloot de minister alsnog de weg aan te leggen, zij het niet verhoogd op een zandlichaam, maar verdiept en ingepast in het landschap. Binnenkort opent de verbinding.

De weg behoorde niet tot de oorspronkelijke rijkswegen zoals die in de jaren twintig en dertig werden gepland om Nederland te voorzien van een wegennet geschikt voor de auto, maar werd in 1953 op het programma gezet door de provincie Zuid-Holland als parallelverbinding tussen Den Haag en Rotterdam, parallel aan rijksweg 13. De minister van Verkeer en Waterstaat zette het in het Rijkswegenplan 1958. In de jaren zestig werd het tracé voor de weg vastgesteld. Toen Rijkswaterstaat in het begin van de jaren zeventig echter grond kocht voor de weg en een zandlichaam voor de weg aanlegde, protesteerden lokale actiegroepen tegen de aanleg vanwege de aantasting van het veenweidelandschap en de geluidshinder die ze verwachtten. De oppositie werd versterkt door het voor de weg benodigde vijftien meter hoge geluidsscherm, zeer zichtbaar in het vlakke landschap. Om de oppositie te bundelen, werd in 1972 de werkgroep Stop Rijksweg 19 opgericht.

De protesten kregen extra kracht door de aanwijzing in 1968 van Midden-Delfland, het gebied tussen Rotterdam / Schiedam en Delft, als Rijksbuffergebied. Het gebied moest open en agrarisch blijven om de bebouwde kommen van Rotterdam en Delft van elkaar te scheiden. Om dit te garanderen moest de agrarische sector worden verstrekt, diende de natuur in het gebied te worden beschermd en zouden recreatiegebieden en nieuwe ruit-, voet- en fietspaden worden aangelegd. Om dit mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen te voorkomen, kondigde het Rijk voor het gebied zelfs een speciale wet af: de reconstructiewet Midden-Delfland. De wet maakte het mogelijk Midden-Delfland beter te beschermen en in te richten als agrarisch, recreatief en natuurlijk gebied. Het was een duidelijk signaal hoe belangrijk de Rijksoverheid het behoud van het open landschap tussen Rotterdam / Schiedam en Delft vond. Tegen deze achtergrond besloot de Tweede Kamer in 1976 de werkzaamheden aan de weg stil te leggen en in plaats daarvan rijksweg 13 te verbreden en het openbaar vervoer te verbeteren.

De minister van Verkeer en Waterstaat handhaafde de wegverbinding echter en studeerde op een aangepaste uitvoering. Rijkswaterstaat, het openbaar lichaam Rijnmond en de provincie Zuid-Holland vonden de aanleg verantwoord wanneer de weg milieutechnisch goed in het gebied zou worden ingepast. Een motie van kamerlid Rob van Gijzel uit 1990 om de weg af te voeren van het hoofdwegennet werd verworpen. Terwijl tijdens de MER- en andere wettelijk voorgeschreven procedures bleek dat de weerstand van omwonenden, milieugroepen en plaatselijke overheden nog steeds groot was. Het bleef onzeker of de weg aangelegd zou kunnen worden.

De stimulans om de weg aan te leggen, was dat het verkeer op de parallelverbinding A 13 vastliep door de groei van het autoverkeer in de jaren negentig. Daarom nam eind jaren negentig de provincie het initiatief om de weg alsnog aan te leggen. Gedeputeerde Marnix Norder (PvdA), later wethouder van stedenbouw in Den Haag, wilde de weg graag, maar wel met behoud van het

omringende landschap. Zijn uitgangspunt was de aanleg van een weg die je niet rook, zag of hoorde. Dit betekende dat de weg verdiept zou moeten worden aangelegd in plaats van op maaiveldniveau zoals in de jaren negentig overwogen was of op een dijklichaam zoals in de jaren zeventig de bedoeling geweest was. Norder wilde alle relevante partijen bij het ontwerp van de aanleg van de weg te betrekken om het besluitvormingsproces vlot te trekken en de weg zo goed mogelijk ingepast in het landschap te krijgen. Norder formeerde een stuurgroep met daarin vertegenwoordigers van de provincie, de stadsregio Rotterdam, het Stadsgewest Haaglanden, de gemeente Delft, Schipluiden, Vlaardingen, Schiedam, Maassluis, Pijnakker, Maasland en De Lier, Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap Delfland. De Stuurgroep publiceerde in 2001 de notitie 'Kansen benutten. Impasses doorbreken' waarin het de eisen formuleerde die aan de weg zouden moeten worden gesteld. Naast eisen ten aanzien van de geluidshinder, de luchtkwaliteit en de veiligheid in de aan te leggen tunnels, poneerde de stuurgroep dat de weg niet storend mocht zijn in het landschap: 'Dat betekent geen (licht)hinder van bewegwijzering of wegverlichting en maximaal 2,5 meter hoge groen dijkes als geluids- en zichtwerende voorziening.' De stuurgroep greep de weg aan om de recreatieve en ecologische verbindingen in het gebied te versterken en agrarische en recreatieve voorzieningen meer te mengen. Bij de uitwerking van de plannen tussen 2001 en 2006 wekte de stuurgroep samen met werkgevers, agrarische organisaties, Natuurmonumenten, de Provinciale Milieufederatie, een Schiedamse Woningbouwvereniging en de ANWB. Voor de ANWB was aanleg van de weg belangrijk vanwege de verbetering van de verbinding tussen Rotterdam en Den Haag. De bestaande A13 was één van de aller drukste autosnelwegen van Neerland. Daarnaast vond de ANWB dat de belangen van de recreanten aanvankelijk onvoldoende in het proces opgenomen waren. De ANWB maakte zich met name sterk voor recreatieve routes voor fietsers en wandelaars. De rol van de ANWB was doorslaggevend om dergelijke recreatieve routes aangelegd te krijgen. De rond de weg aangelegde routes sluiten mooi aan bij de eerder in Midden-Delfland aangelegde routes. Het ontwerp van de routes besteedde de ANWB uit aan het recreatieschap Midden-Delfland. Dat ging de routes ook beheren.

In 2010 werd een bestuurlijke overeenkomst gesloten om de weg volgens de ideeën van de stuurgroep en haar gesprekspartners aan te leggen. De weg is verdiept gebouwd. Rijkswaterstaat heeft hiervoor technieken gebruikt die elders al hun nut bewezen hadden, waaronder de beproefde damwandtechniek om het grondwater buiten de sleuven en tunnel te houden. De weg is zo aangelegd dat alle benodigde objecten niet boven het maaiveld uitkomen. De geluidsdijken rond de weg zijn niet hoger dan de dijken die vanouds in het gebied voorkomen. Ook de portalen en de verlichting komen niet boven het maaiveld uit. Bij de aanleg was het permanente afweging tussen de kosten en de opbrengsten. Ieder tien cm die je dieper graaft, doet de kosten oplopen.

Paradepaardje van de weg is de gerealiseerde twee kilometer lange tunnel bij Schiedam. Op de tunnel zijn sportvelden aangelegd. De weg is daardoor een niet alleen een verrijking van Midden-Delfland, maar ook van het stedelijk gebied van Schiedam, dat wel een impuls kon gebruiken.

De ANWB pleitte vooral ook voor een veiliger aanleg met voldoende brede rijstroken. De kosten werden gedeeld door de drie ministeries (LNV, EZ en V en W), de provincie en de gemeenten.

De methode van aanleg met de integrale gebiedsontwikkeling wordt op dit moment ook toegepast op de verbreding van de A27 bij Amelisseweerd.

*Samenvattend* kan je stellen dat de weg door de gekozen integrale aanpak en de gekozen overlegmethodes zeer veel beter in het landschap en de samenleving is ingepast dan wanneer deze volgens de ideeën uit de jaren zeventig en de jaren negentig zou zijn uitgevoerd. De betrokkenheid van de ANWB had een duidelijk meerwaarde gezien de op initiatief van de bond aanlegde recreatieve voorzieningen.