

Geografie

Betere leefomgeving door een snelweg

1 september 2017

Auteur: [Ilona de Ruijter](#)



FOTO: GEMMEKE VAN KEMPEN

Het wijdse landschap van de Akkerdijkse Polder in Midden-Delftland.

A4 Delft-Schiedam

Om de aanleg van de A4 Delft-Schiedam erdoor te krijgen, deed het Rijk veel concessies. Terwijl de auto's in een verdiepte bak passeren, kunnen fietsers en skaters genieten van Midden-Delfland, hebben dieren een veilige overstek en is er een natuurverbinding ontstaan. Dat heeft wel 2 miljard euro gekost. Is het die hoge prijs waard?

De discussie rondom de 7 kilometer asfalt van de A4 Delft- Schiedam begon al in de jaren 50 van de vorige eeuw. Tussen 1968 en 1972 werd zelfs al een keer begonnen met de aanleg.

Rijkswaterstaat kocht grond en legde een zandlichaam neer, maar bewoners en natuurorganisaties gingen in protest. Zij zagen de weg als bedreiging voor de natuur en voorzagen geluidshinder. Ook in de Tweede Kamer werden vragen gesteld over nut en noodzaak van de weg. De aanleg kwam stil te liggen. Vele jaren van onderzoek en discussie volgden. Er was sprake van een impasse: de A4 Delft-Schiedam was letterlijk een doodlopende weg.

Tot gedeputeerde Marnix Norder in 2001 zijn plan Kansen benutten, impasses doorbreken presenteerde. Hij stelde voor ‘het zuur’ van de weg te compenseren met ‘het zoet’ van mooie projecten die de kwaliteit van het gebied zouden versterken. Zoals de realisatie van een nieuw natuurgebied. De landbouw moet ‘groener’ gaan ondernemen: biologische producten telen en meer samenwerken met recreatie, zorg en natuurbeheer. Het rapport leidde in 2006 tot een politiek compromis, het IODS-convenant, waarin het Rijk, regionale overheden en maatschappelijke organisaties afspraken maakten over de aanleg en financiering van de A4 Delft-Schiedam en de ontwikkeling van Midden-Delfland.

Integrale ontwikkeling

De ondertekening van het convenant was een belangrijke stap, want de betrokken partijen bereikten daarmee overeenstemming over de aanleg van de weg. ‘Er was een brievenbus gevonden voor de wensen die allerlei partijen toch al hadden liggen. Dat maakte het plan acceptabel’, aldus Friso de Zeeuw, praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling aan de TU Delft. Maar de uitvoering bleek niet eenvoudig in ons land van polderen. Alle partijen moesten tevreden worden gesteld, en dat waren er nogal wat. Dikke rapporten werden geschreven en termen gebruikt als ‘integrale ontwikkeling’ en ‘gebiedsontwikkeling’.

IODS staat voor Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam. De partijen pakten het hele gebied aan – in dit geval vooral Midden-Delfland – om zo de kwaliteit van het landschap te behouden en zelfs te verbeteren. Friso de Zeeuw: ‘Gebiedsontwikkeling is de kunst van het verbinden van functies, disciplines, partijen, belangen en geldstromen, met het oog op de ontwikkeling van een gebied. Een uitgekend ontwerp speelt daarin een sleutelrol.’



©2017 GvEOGRAFIE & B.J. KÖBBEN
De IODS-projecten in Midden-Delfland

Tevreden over de IODS

Dankzij de IODS is de A4 Delft-Schiedam op 20 december 2015 opengegaan voor verkeer. Het is een weg geworden die goed in het landschap en de samenleving past door alle extra projecten. De deelnemende partijen zijn tevreden over de samenwerking binnen IODS. De meeste zijn ervan overtuigd dat het resultaat zonder integrale gebiedsontwikkeling een stuk slechter was geweest: niets meer dan een weg die het landschap doorsnijdt.

Bewoners zijn ook tevreden. ‘Ik woon een paar honderd meter van de weg af en ik hoor helemaal niets’, vertelt een omwonende aan Omroep West.

De weg is niet te zien; hij is namelijk verlaagd aangelegd. ‘Een gigantische winst ten opzichte van het plan dat er ooit lag’, vertelt Henk Tetteroo van stichting Batavier aan Delft op Zondag. Henk voerde jarenlang actie tegen de aanleg. Zijn stichting heeft de komst van de weg niet kunnen tegenhouden, maar kijkt tevreden terug op enkele gewonnen slagen.

Duur

Als de IODS zo’n succes is, waarom worden nieuwe wegen dan niet altijd via integrale gebiedsontwikkeling gerealiseerd? Het antwoord ligt voor de hand: het kost veel, heel veel geld. De A4 Delft-Schiedam is het duurste stuk snelweg van Nederland geworden: bijna een ton per meter, waar dat bij een ‘standaard’ snelweg zo’n 10 tot 50 duizend euro is.

Dat komt allereerst omdat het zo lang heeft geduurd voordat de weg er lag. Er zijn investeringen gedaan waarna het project voor jaren werd stilgelegd. Omdat het proces over zo’n lange tijd is uitgesmeerd, zijn de plankosten enorm. Daar komen nog alle extra projecten bij die rond de A4 Delft-Schiedam zijn bedacht.

Zo veel geld is nu niet meer beschikbaar voor infrastructurele projecten. De IODS is bedacht in een tijd van economische groei. De economische crisis heeft veel veranderd: de regelgeving is ingewikkeld en de overheid is gaan bezuinigen.

De A4 Delft-Schiedam was door de jarenlange discussie ook een geval apart. Omdat de impasse doorbroken moest worden, besloot het Rijk een grote investering te doen. De kans dat de overheid vaker een integraal ontwikkelingsproces van zo’n omvang gaat financieren is dus klein.



FOTO: GEMMEKE VAN KEMPEN

De knalrode Symbiobrug van staal en composiet is een nieuwe schakel in de Recreatieve Routestructuur van Midden-Delfland, een van de IODS-projecten.

Landschap is tijdloos

Nog interessanter is de vraag of IODS de grote investering uiteindelijk waard was. Dat is lastig te bepalen. 'Er staan nauwelijks financiële opbrengsten tegenover de forse uitgaven: het gaat om het maatschappelijk en algemeen economisch nut dat de weg met zich meebrengt', aldus Friso de Zeeuw. Of dat de moeite waard is, vergt uiteindelijk een politiek oordeel en daar kun je dus per definitie verschillend over denken. Donald Broekhuizen, programmacoördinator IODS van de Provincie Zuid-Holland: 'IODS heeft partijen met elkaar verbonden die elkaar eerder nooit echt spraken. Bijvoorbeeld het bedrijfsleven en milieuorganisaties, en boeren die nu beter samenwerken met het waterschap. Kassen zijn verdwenen, er wordt meer duurzame landbouw bedreven en er is honderd hectare natuur aangelegd.' 'Een mooi ingepaste weg met respect voor natuur, landschap en de sociale omgeving kost geld. Maar zo'n weg ligt er echt voor heel lang', stelt Alex Ouwehand, directeur van de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland (NMZH). 'En het landschap is natuurlijk tijdloos [...] Dat is waardevol en zal het in de toekomst nog zijn', aldus Susanne Kuijpers van dezelfde organisatie. Donald Broekhuizen is het hiermee eens: 'Midden- Delfland is ondertussen een uniek gebied; een ongerept landschap voor twee miljoen mensen die eromheen leven. Omdat steden steeds drukker worden, is het belangrijk ruimte te hebben waar je naar buiten kunt.' Als je het de NMZH en de Provincie Zuid-Holland vraagt, is de IODS de hoge prijs dus zeker waard geweest.

De effecten van de nieuwe A4 op het wegennet blijken positief. Rijkswaterstaat liet weten dat het nieuwe snelweggedeelte de A13 ontlast; zowel de ochtend- als avondspits is met 9 minuten afgenomen. De voorheen extreem drukke A13 tussen Den Haag en Rotterdam is zelfs verdwenen uit de filelijstjes. Het is wel drukker geworden op het stuk A4 tussen Den Haag en Amsterdam.

Afgezien van de effecten van het nieuwe stuk A4 op de verkeersdoorstroming is het heel bijzonder wat er gebeurd is. Het Rijk lijkt er zelfs door geïnspireerd geraakt: een voorbeeld is de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, waarbij bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en de betrokken overheden met een brede blik naar het gebied kijken. Ze willen de bereikbaarheid in de omgeving verbeteren en zoeken daarbij naar samenhang met woningbouw, natuur, landschap, energie en milieu. Het is daarbij wel de bedoeling dat andere partijen dan de overheid vooral het geld gaan leveren.

Binnen het masterprogramma Geo-Communicatie van de Universiteit Utrecht schreven studenten het afgelopen jaar een journalistiek achtergrondverhaal voor kennislink.nl of *Geografie*. In ons blad presenteren we twee artikelen van aanstormende geografen, zie ook het artikel over Transnistrië.

BRONNEN

- *Delft op Zondag*. Kosten A4: 2 miljard. Effecten: nog onbekend, 21 augustus 2016. Te raadplegen op <http://iods.nl/nieuws/kosten-a4-2-miljard-effecten-nog-onbekend>
- Ruijter, I. de 2015. *Integrale gebiedsontwikkeling: Kansen en risico's voor de A4 Zuid*. Bachelorthesis. Universiteit Utrecht. Te raadplegen op <http://docplayer.nl/12161067-Integrale-gebiedsontwikkeling-kansen-en-risico-s-voor-de-a4-zuid-juni-2015-bachelorthesis-sociale-geografie-planologie-ilona-de-ruijter.html>
- www.iods.nl