

Vergaderjaar 2005–2006

**30 561**

## **Tracé A4 Delft–Schiedam**

**Nr. 1**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 mei 2006

Mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, wil ik u hierbij informeren over de voortgang bij de planstudie A4 Delft–Schiedam.

De Trajectnota/MER is in twee stappen opgedeeld. In de eerste stap zijn de alternatieven op hoofdlijnen onderzocht. Deze stap is nu voltooid. In de tweede stap zal een beperkt aantal alternatieven meer in detail worden uitgewerkt. Nu stap 1 is afgerond ligt nu de keuze voor welke alternatieven in stap 2 nader zullen worden onderzocht.

In overeenstemming met de Minister van VROM, heb ik besloten om de A4 Delft–Schiedam en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) verder te uit te werken in stap 2 van de Trajectnota/MER.

#### **1. Voorgeschiedenis**

De tracé/m.e.r.-procedure voor de A4 Delft–Schiedam kent een lange voorgeschiedenis. Na jarenlang debat en onderzoek werd de tracé/m.e.r.-procedure voor de A4 Delft–Schiedam opgeschort<sup>1</sup>. In 2000 verzocht de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat de gedeputeerde van de Provincie Zuid-Holland, de heer Norder, een programma te ontwikkelen waarin een mogelijke aanleg van de A4 Delft–Schiedam en de inpassing ervan zou worden gecombineerd met een kwaliteitsimpuls voor de gehele regio. Zo ontstond het programma Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS).

In 2004 verscheen een nieuwe Startnotitie voor de aanvulling en actualisatie van de Trajectnota/MER uit 1996. Dit was nodig omdat er inmiddels alternatieven en varianten naar voren waren gekomen die nog niet waren onderzocht, waaronder de IODS-basis-variant. Voor een zorgvuldige procedure was tevens een actualisatie van de andere onderzoeksgegevens noodzakelijk. De Trajectnota/MER A4 Delft–Schiedam (stap 1) is nu gereed en stelt mij in staat een keuze te maken, welke van de onderzochte alternatieven verder dienen te worden uitgewerkt in stap 2 van de Trajectnota/MER.

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 263, nr. 46.

## **2. Onderzochte alternatieven in Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam stap 1**

In stap 1 van de Trajectnota/MER zijn de volgende alternatieven onderzocht:

- De aanleg van een nieuwe snelweg A4 (2x2 rijstroken) tussen Delft en Schiedam met twee varianten: A4 IODS basisvariant en een A4 modulaire variant met een sobere invulling (hierna A4 sober genoemd).
- De verbreding van de A13 tot 2x5 rijstroken tussen Ypenburg en Doenkade en de aanleg van de A13/16 (2x3 rijstroken).
- De aanleg van de A54 (2x2 rijstroken) tussen Harnasch en Westerlee met twee varianten: de A54 met en zonder Oranjetunnel.
- Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Dit alternatief krijgt pas in stap 2 vorm, als duidelijk is welk van de bovenstaande alternatieven daarvoor de basis zou kunnen zijn.

Op voorstel van de Commissie m.e.r. is besloten de alternatieven eerst op hoofdlijnen te onderzoeken en te toetsen aan de doelstellingen van deze tracé/m.e.r.-procedure:

- een betere en meer betrouwbare bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag;
- een verbetering van de leefbaarheid en veiligheid op en langs de A13 en A20;
- een betere bereikbaarheid op het onderliggende wegennet, en daarmee betere veiligheid en leefbaarheid in Midden Delfland, de B-driehoek (Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Bergschenhoek) en het Westland.

Daarnaast is gekeken of de voorliggende alternatieven te realiseren zijn binnen het in het MIT gereserveerde budget van € 511 mln voor dit project.

Op basis van de uitkomsten van stap 1 van de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam laat ik u weten, in overeenstemming met de Minister van VROM, te hebben besloten in het vervolg van de planstudie de A4 Delft-Schiedam en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) verder te uit te werken. Dit besluit is tot stand gekomen op basis van de nota Trajectnota/MER (stap 1 Alternatieven MER), het advies van de Adviescommissie Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS) van 21 april 2005, en het advies van de Commissie m.e.r. van 24 januari 2006. Hieronder licht ik mijn besluit nader toe.

## **3. Keuze voor het verder uitwerken van het alternatief A4 Delft-Schiedam**

De tracé/m.e.r.-procedure wordt voortgezet met alleen het alternatief voor aanleg van een nieuwe snelweg A4 Delft-Schiedam (2x2 rijstroken met ruimtelijke reservering voor een derde rijstrook). Dit alternatief draagt het meest bij aan een betere bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag. Bij realisatie van dit alternatief profiteren in 2020, ten opzichte van de andere alternatieven, verreweg de meeste motorvoertuigen van een betere reistijd in de spits. De reistijd op de A13 tussen Den Haag en Rotterdam verbetert met circa 30% ten opzichte van de situatie zonder A4 Delft-Schiedam. Daarmee wordt voor de A13 voldaan aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit<sup>1</sup>.

Het alternatief lost niet alle bereikbaarheidsproblemen van Zuid-Holland op. Er blijft een autonome groei van automobiliteit en met de aanleg van een kleine schakel is het niet mogelijk alle problemen op te lossen. Het is echter een belangrijke en onmisbare schakel die zorgt voor een substantiële verbetering van het netwerk.

<sup>1</sup> Streefwaarde Nota Mobiliteit is een reistijd in de spits van maximaal 1,5 maal de reistijd buiten de spits, of maximaal 2 maal op stedelijke ringwegen.

De aanleg van de A4 Delft–Schiedam zorgt voor een daling van het aantal leefbaarheidsknelpunten (lucht en geluid) langs de A13 en A20.

De A4 Delft–Schiedam verbetert daarnaast de bereikbaarheid op het onderliggende wegennet. Er is minder sluipverkeer. Het alternatief scoort ook hierop duidelijk beter dan de andere alternatieven.

De A4 Delft–Schiedam (met een volledig Kethelplein) is het beste alternatief voor de betrouwbaarheid van het wegennet omdat het een tweede, directe verbinding is tussen Rotterdam en Den Haag.

De kosten van de A4-varianten variëren van 150 tot 800 mln euro, afhankelijk van de mate van inpassing en vormgeving van het Kethelplein. De varianten sluiten daarmee het best aan bij het beschikbare budget van € 511 mln euro.

Ik ben mij ervan bewust dat de aanleg van de A4 Delft–Schiedam, net als de mogelijk andere alternatieven, een forse ingreep betekent op de omgeving van de weg. Daarom is nader onderzoek nodig om te kunnen bepalen in hoeverre maatregelen deze negatieve effecten kunnen verzachten en/of compenseren. U kunt hierbij onder andere denken aan ecologische passages en geluidsbeperkende maatregelen. Uitgangspunt daarbij is dat wordt voldaan aan vigerende beleid- en regelgeving, zoals bijvoorbeeld ten aanzien van de luchtkwaliteit. Conform de Richtlijnen voor deze tracé/m.e.r.-procedure zijn deze maatregelen in de Alternatieven MER nog niet uitgewerkt; uitgezonderd de IODS-basisvariant, die in aansluiting op het programma IODS al een reeks inpassingsmaatregelen omvat. Voor de andere varianten gebeurt dat in de volgende stap van de procedure.

#### **4. Alternatieven die niet verder worden onderzocht**

Het alternatief A54 valt af. Het alternatief ging uit van 2x2 rijstroken met ruimtelijke reservering voor een derde rijstrook tussen de knooppunten Harnasch en Westerlee met twee varianten: de A54 met en zonder Oranjetunnel. De A54 heeft een gering effect op de verkeersafwikkeling op de A13 en betekent daardoor weinig voor een betere bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag, leefbaarheid en veiligheid langs de A13 en de A20, of in Midden Delfland, de B-driehoek (Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Bergschenhoek) en het Westland.

De kosten voor de A54 zonder Oranjetunnel variëren van 400 tot 650 mln euro, en met een Oranjetunnel van 1000 tot 1550 miljoen. Met het onderzoek van dit alternatief in de Trajectnota/MER is uitvoering gegeven aan de motie Giskes (28 600 A nr. 31).

Ook het alternatief verbreding van de A13 tot 2x5 rijstroken tussen Ypenburg en Doenkade in combinatie met de aanleg van de A13/16 (2x3 rijstroken) valt af. Op het eerste gezicht lijkt het alternatief te zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag. Uit nadere analyse blijkt dit alternatief te zorgen voor overbelasting van knooppunt Ypenburg. De verbrede A13 wordt hierdoor niet volledig benut. Er is hierdoor relatief weinig verkeer in de spits op de A13. Het verkeer op de A13 profiteert hiervan: de reistijd tussen Prins Clausplein en Kleinpolderplein verbetert met 30%. Om de verbrede A13 beter te kunnen benutten, is een fysiek ingrijpende en dure aanpassing van het knooppunt Ypenburg noodzakelijk. Doordat er dan meer verkeer over de A13 kan worden afgewikkeld heeft dit negatieve effecten op de doorstroming en de leefbaarheid langs dit tracé. Dit alternatief levert geen bijdrage aan het verminderen van de kwetsbaarheid van het hoofdwegennet bij incidenten en het verminderen van het sluipverkeer in Midden-Delfland.

Aanleg van de A13/16<sup>1</sup> zorgt wel voor een afname van de leefbaarheidsknelpunten bij Overschie, maar door de verbreding van de A13 is er een toename van de leefbaarheidsknelpunten bij Ypenburg en bij Delft. Realisatie van dit alternatief in 2015 is zeker niet haalbaar. De kosten voor de

---

<sup>1</sup> Inmiddels is de trace-mer-studie voor de A13/16 opgestart. In combinatie met de A4 Delft–Schiedam zal deze weg er voor zorgen dat de bereikbaarheid van het noordelijke deel van de Rotterdamse regio en daarmee ook de doorgaande route van Hoek van Holland naar Gouda/Utrecht en die van het centrum van Rotterdam zal worden verbeterd.

verbreding van de A13 in combinatie met de A13/16 en inclusief een aanpassing van het knooppunt Ypenburg bedragen tussen de € 1100 tot € 2200 mln euro. Deze kosten liggen ver boven het beschikbare budget. De aanleg van de verbreding van de A13, zonder aanleg van de A13/16, maar inclusief de aanpassing van het knooppunt Ypenburg, kost tussen de € 550 tot 1000 mln euro.

## 5. Commissie m.e.r. en Adviescommissie IODS

### *Commissie m.e.r.*

De Trajectnota/MER is uit twee stappen opgebouwd. De eerste stap, de keuze uit de alternatieven is belangrijk en vraagt grote zorgvuldigheid. Toetsing van de Alternatieven-MER (stap 1) door de Commissie m.e.r., hoewel niet verplicht, lag daarom voor de hand. Op 24 januari 2006 heb ik het definitieve toetsingsadvies van de Commissie ontvangen<sup>1</sup>. De Commissie m.e.r. concludeert dat de Alternatieven MER de essentiële informatie bevat om voor het vervolg uit de alternatieven een keuze te maken.

### *Adviescommissie IODS*

Op 21 april 2005 heeft de Adviescommissie IODS mij in de context van het integrale IODS-programma eenduidig geadviseerd om in de 2e stap van de Trajectnota/MER het alternatief A4-IODS tussen Delft en Schiedam verder uit te werken. Basis voor de inpassing van de A4 Delft-Schiedam vormt, naar de opvatting van de Adviescommissie, het kwaliteitsprogramma zoals opgenomen in het Rapport *Kansen benutten, impasses doorbreken*. De Adviescommissie heeft dit teruggebracht tot zeven condities waaraan de inpassing zou moeten voldoen.

Uit het advies van de Adviescommissie IODS blijkt bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak om in de 2e stap van de Trajectnota/MER door te gaan met het onderzoek naar het A4-alternatief.

In hetzelfde advies geeft de Adviescommissie IODS aan de intentie te hebben om voor de zomer 2005 te komen tot een eerste aanzet voor een IODS-convenant. In dit convenant wil de Adviescommissie IODS overeenstemming met het Rijk bereiken over de uitgangspunten van het ontwerp van de A4 en de kwalitatieve inpassing. Dit is helaas tot nu toe niet gelukt.

## 6. Vervolg procedure

In het vervolg van de planstudie, stap 2 van de Trajectnota/MER, onderzoekt Rijkswaterstaat drie varianten van de A4 Delft-Schiedam: de IODS basisvariant, de modulaire aanpak, en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Het gaat om een meer gedetailleerd onderzoek voor verkeers- en milieueffecten van de verschillende varianten. Ook krijgt het wegontwerp verder vorm en komen de kosten van de verschillende varianten duidelijker in beeld. Daarnaast worden de mitigerende en compenserende maatregelen uitgewerkt. Hierbij is ook nadrukkelijk aandacht voor de aantasting van landschappelijke waarden. Het resultaat van stap 2 is de Inrichtings-MER.

Naast de IODS-basisvariant zal worden gewerkt met een modulaire aanpak. Daartoe is het traject Delft-Schiedam in vier deeltrajecten opgedeeld. Per deeltraject zal van een aantal opties de effecten worden onderzocht. Door de verschillende opties van de deeltrajecten bij elkaar te voegen, ontstaan verschillende varianten. Doel daarvan is om uiteindelijk te komen tot een variant die goed is ingepast, maximaal tegemoet komt aan de wensen vanuit de omgeving (de zeven uitgangspunten van het

<sup>1</sup> Commissie voor de Milieueffectrapportage, Definitief toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1e fase, 24 januari 2006, rapportnummer 1420/277.

IODS-Advies), en te realiseren is binnen het beschikbare budget van de IODS-partners.

In reactie op het advies van de IODS-Adviescommissie<sup>1</sup> heb ik gesteld dat het een gemeenschappelijke uitdaging is om te komen tot een maximaal maatschappelijk rendement van beoogde investeringen. Ook heb ik hen verzocht om nog in 2005 tot onderling bindende afspraken te komen die een verantwoorde uitvraag naar de markt ondersteunen. Dit is helaas nog niet gelukt.

Ik zal binnenkort, samen met de nieuwe gedeputeerde M. Huls van de provincie Zuid-Holland, met de regio in overleg treden om te bezien of partijen alsnog bereid zijn om met de beschikbare financiële middelen te komen tot een overeenkomst over een goed ingepaste A4 Delft–Schiedam. Na vier decennia praten wil ik nog één keer bezien of Rijk en regio samen op kunnen trekken. Het is mijn inzet én die van de provincie om nog vóór de zomer een bestuursakkoord te sluiten om de planning van een (O)TB nog deze kabinetsperiode gezamenlijk te bereiken. Voor wat betreft de rijksbijdrage aan de A4 Delft–Schiedam is in het MIT budget van € 511 mln gereserveerd. Ik zal een taskforce in het leven roepen, die dit besluit gaat voorbereiden.

Ik zal u zo spoedig mogelijk na afloop van het bestuurlijke regiorondje informeren over de uitkomsten ervan. Tevens zal ik u dan het proces schetsen hoe ik denk dat voor mei 2007 gekomen kan worden tot een (ontwerp) tracebesluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

---

<sup>1</sup> Brief van Minister van Verkeer en Waterstaat aan IODS Adviescommissie d.d. 28 juni 2005.