

Vergaderjaar 2008–2009

30 561

Tracé A4 Delft–Schiedam

Nr. 17

**BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT, EN
VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU-
BEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 september 2009

In mijn brief met kenmerk (kamerstuk 30 561, nr. 16), heb ik u mede namens mijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) geïnformeerd over het ingenomen Standpunt voor de A4 Delft–Schiedam. Ik heb u toegezegd in een separate brief de context te schetsen van dit besluit, in relatie tot het brede pakket van maatregelen op het gebied van mobiliteit in de regio.

De aanleg van het project A4 Delft–Schiedam is, zoals aangegeven in het Standpunt, een noodzakelijke stap voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de zuidelijke Randstad. Met de aanleg van een A4 worden echter niet alle bereikbaarheidsproblemen in de zuidvleugel opgelost. Om dit te bereiken zijn de komende jaren forse investeringen nodig. Dit betreft niet alleen weginfrastructuur, maar nadrukkelijk ook het spoor en het regionaal openbaar vervoer.

Om de bereikbaarheid over de weg in deze regio verder te versterken, zal ik naast het Standpunt voor de A4, naar verwachting op korte termijn een Tracébesluit nemen voor de planstudie A15 Maasvlakte-Vaanplein en een Standpunt voor de A13/16/20.

De bereikbaarheid van de Zuidvleugel wordt verder versterkt door diverse spoorprojecten. Het betreft:

- Het uitvoeringsproject spoortunnel Delft;
- De uitvoering van de Nieuwe Sleutelprojecten Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal. Op de corridor Den Haag -Rotterdam spelen tegelijkertijd de aanleg Station Schiedam Kethel/Spaland en de afkoppeling van de Hoekse Lijn;
- Ondersteuning van het Stedenbaan-concept. Dit initiatief van de regionale overheden in de Zuidvleugel is gericht op een duurzame verstedelijking door stationslocaties te verdichten en het rail-openbaar vervoer

te intensiveren (De afgelopen jaren was er een jaarlijkse groei op dit traject van 7 procent).

Om ook voor de lange termijn (2020 -2040) het mobiliteitsnetwerk te versterken worden nu de brede gebiedsgerichte verkenningen voor de Rotterdamse regio en Haaglanden uitgevoerd. Deze verkenningen bieden een gezamenlijke visie voor de lange termijn. Daarbij gaat het om ruimtelijk-economische ontwikkelingen in deze gebieden en de verwachte mobiliteitsbehoefte die daarbij hoort. Op basis van integrale analyses wordt een daarbij passend pakket van maatregelen overwogen op het terrein van openbaar vervoer en vervoer over de weg. De eerste resultaten van de verkenning Rotterdam VooRuit zal ik u eind 2009 melden en eind 2010 ten aanzien van de verkenning Haaglanden.

Op het gebied van Spoor heeft het kabinet de ambitie om de kwaliteit van het vervoer op het spoor op een hoger plan te brengen. Voor de korte termijn loopt het actieplan Groei op het Spoor. Daarnaast wordt er gewerkt aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Voor het verbeteren van de kwaliteit van het personenvervoer en het verwerken van meer goederenvervoer over het spoor zijn in de Beleidsbrief Netwerkaanpak van 19 november 2007 vier speerpunten genoemd:

1. Hoogfrequent spoorvervoer waarin toegewerkt wordt en naar zes intercity's en zes stoptreinen per uur tussen Rotterdam en Den Haag;
2. Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinter – de «backbone» vormt, met goede aansluitingen in de keten op het vervoer per bus, tram en metro;
3. Kwaliteit reistijden naar de landsdelen;
4. Een toekomstvastе routestrategie goederenvervoer per spoor.

Om invulling te geven aan deze vier speerpunten, is in de beleidsbrief Netwerkaanpak van 19 november 2007 het PHS aangekondigd. Maatregelen worden onderzocht voor frequentieverhoging op drie drukke corridors in de brede Randstad en voor toekomstvastе routing van het spoorgoederenvervoer, in relatie daarmee. In de Rijksbegroting 2009 is vastgelegd dat voor PHS een budget beschikbaar is van € 4,5 miljard. Een van de corridors betreft de corridor Den Haag–Rotterdam. In het MER voor de A4 Delft–Schiedam is in de referentiesituatie uitgegaan van hoogfrequent spoorvervoer tussen Den Haag en Rotterdam. Het kabinet heeft besloten op het traject Den Haag–Rotterdam metro-achtig hoog frequent spoorvervoer te realiseren. Hiertoe zal extra railcapaciteit worden aangelegd. Met de planstudie PHS voor deze corridor, die medio 2010 wordt afgerond, zal duidelijk worden wat ervoor nodig is deze ambitie te realiseren.

De verkenningen Rotterdam VooRuit en Haaglanden en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zullen een lange termijn perspectief bieden voor de mobiliteitsbehoefte en economische- en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

Alles overziende ontstaat met deze aanpak een samenhangend pakket van maatregelen voor het openbaar vervoer en de weg voor de korte en langere termijn. Een aanpak die perspectief biedt om vraagstukken waarvoor rijk en regio gesteld staan integraal en in samenwerking op te pakken.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer