

25.1 Rijksweg A4 Delft Schiedam: zijn de geraamde kosten geheel gedekt?

In 2006 is voor het A4 alternatief met de IODS-partners een overeenkomst gesloten waarin een budget is vastgesteld voor dit project van €645 miljoen (inclusief €60 miljoen van de regio). Dit budget is vervolgens opgenomen in het MIRT 2008. Of dit budget te zijner tijd voldoende is voor dekking van het uiteindelijk te kiezen alternatief is van een aantal factoren afhankelijk. De belangrijkste zijn hierna genoemd:

- De keuze die ik bij de standpuntbepaling in 2009 zal maken over het aan te leggen alternatief is hierbij bepalend. Het budget is afgestemd op het A4 –alternatief waarover in IODS-verband inpassingafspraken zijn gemaakt. Andere alternatieven, die in de eerste fase van de Trajectnota/MER zijn onderzocht (A54 en A13+A13/16) zijn een orde grootte duurder;
- De planstudie loopt nog. Alternatieven en varianten nog zullen nog verder worden onderzocht en geoptimaliseerd. Op basis van effectbepaling wordt de omvang van de mitigerende maatregelen vastgesteld, nodig om aan wet- en regelgeving te voldoen. Met name benodigde maatregelen voor lucht en tunnelveiligheid kunnen hierbij nog kostenverhogend werken. Deze nog bestaande onzekerheden zijn niet uitzonderlijk maar inherent aan de fase waarin dit project zich nu bevindt, de planstudie loopt immers nog.

25.2 Wanneer start de aanleg?

De aanleg zal starten zo spoedig mogelijk na het onherroepelijk worden van het in 2010 te nemen Tracébesluit. Indien een beroep wordt ingesteld bij de Raad van State, is het tracébesluit (bij verwerping van dit beroep) 14 maanden na vaststelling onherroepelijk. Dat betekent dat de aanleg dan start in 2011.

25.3 Wat zijn de problemen op dit moment?

In de eerste fase Trajectnota/MER (eerste fase TN/MER) uit 2005 zijn drie alternatieve oplossingen voor de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag op globaal niveau onderzocht: de A54 met Oranjetunnel, de A4 Delft-Schiedam, en de verbrede A13 met A13/16. Eind 2005 heeft mijn voorganger op basis van deze nota besloten in de tweede fase verder te gaan met alleen het alternatief A4. In augustus 2006 is, zoals u weet, een fout gevonden in de invoergegevens van knooppunt Ypenburg in het verkeersmodel. Na herstel van de fout blijkt dat het alternatief verbrede A13+A13/16 wellicht toch een reële oplossing is. Dit noodzaakt tot heroverweging van de keuze van mijn voorganger, voor een alternatief A4 IODS. De herstelde eerste fase TN/MER is thans gereed. De hoofdkeuze die nu dus voorligt is:

- doorgaan met alleen een A4-alternatief of
- zowel het A4-alternatief als het verbrede A13+A13/16-alternatief meenemen in de tweede ronde.

In de komende weken zal ik van mijn regiopartners een advies voor deze keuze ontvangen, en op basis van de eerste fase TN/MER, juridische adviezen en het advies van mijn regiopartners een keuze maken voor het vervoltraject. Deze zal ik dan aan u mededelen.

In de volgende fase worden, afhankelijk van mijn keuze, 1 of 2 alternatieven nader uitgewerkt. Zoals dat in vrijwel elke planstudie het geval is zijn er nog een aantal ontwerpvragestukken die opgelost moeten worden. De verwachting is dat, afhankelijk van de keuze die ik nog ga maken, de belangrijkste zijn de inpassing van het verbrede A13+A13/16 alternatief en het voldoen aan de regels voor tunnelveiligheid en de normen voor luchtkwaliteit. Verder is de planning om de hiervoor genoemde mijlpalen te halen krap. Met risicomangement zal alles op alles gezet worden om deze planning daadwerkelijk te realiseren.

25.4 Welke besturen zijn betrokken bij de besluitvorming? Hoe is hun positie?

Sinds 2006 stem ik de voortgang en strategische keuzen binnen het project A4 Delft-Schiedam intensief af met 16 verschillende partijen in de omgeving, gebundeld in het programma Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS) onder voorzitterschap van de gedeputeerde Dhr. M. Huls van Zuid-Holland. Deze gedeputeerde is ook mijn duo-partner in UPR-verband voor dit project. Zoals in het antwoord op de vorige vraag aangegeven, zal het IODS mij adviseren bij het maken van belangrijke keuzen in dit traject.

25.5 Hoe lang bestaan er al plannen voor dit traject?

Het traject wordt voor het eerst vermeld in het Rijkswegenplan 1958). Het tracébesluit daarvoor is genomen in 1965. Het gedeelte Ypenburg- Delft Zuid is ook aangelegd en is in 1999 volledig opengesteld. Voor het gedeelte Delft - Schiedam kwam veel weerstand uit de regio. Na een motie van de Tweede kamer heeft mijn voorganger in 1976 besloten de aanleg te staken. In 1993 is een nieuwe Tracéprocedure voor dit deel gestart, maar in 1996 weer stilgelegd na een kamerdebat naar aanleiding van het Standpunt. In 2004 werd de planvorming hervat met een aanvullende startnotitie op basis van het in 2001 ontwikkelde IODS -plan.

25.6 Zijn er voorbereidingen getroffen voor aanleg van het project sinds dit traject gepland is?

Vanaf 1968 is reeds een zandlichaam aangelegd voor de realisatie van het ontbrekende stuk A4. Voordat overgegaan kan worden tot het uitvoeren van verdere fysieke maatregelen zal een tracébesluit genomen moeten zijn.

25.7 Wat was de oorspronkelijke opleverdatum?

Zonder maatschappelijke weerstand zou de weg medio jaren '70 opgeleverd zijn. Wanneer het Standpunt in 1996 in de Tweede Kamer overleefd zou zijn gebleven, zou de weg zijn opgeleverd omstreeks 2003. De huidige geplande opleverdatum is 2015, zoals opgenomen in het MIRT projectenboek 2008.

25.8 Wat heeft het uitstel tot nu toe gekost?

Uitstel van de aanleg heeft tot gevolg dat de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag minder snel verbetert dan gewenst is. Daarnaast zorgt de grote verkeersdruk op de A13 voor leefbaarheidsproblemen in Overschie. Deze gevolgen zijn niet gemonetariseerd.

25.9 Wie is eigenaar van de ondergrond en sinds wanneer?

Het Rijk is sinds eind jaren 60, begin jaren 70 in het bezit van de gronden van het tracé A4 Delft – Schiedam. Rondom het Kethelplein is zeer waarschijnlijk nog grondverwerving nodig.

25.10 Hoe is renteverlies ingeboekt?

De begrotingssystematiek van het rijk werkt met een kasstelsel. Renteverliezen worden hierbij niet ingeboekt.

25.11 Welke voorbereidingskosten zijn er tot nu toe gemaakt voor dit stukje weg?

Behalve het aanbrengen van het zandlichaam en de grondverwerving (1968-1972), heeft het Rijk planstudie-kosten gemaakt. De kosten van grondverwerving en aanbrengen van het zandlichaam eind jaren 60/begin jaren 70 zijn niet aan te geven, even als de planstudiekosten van voor 1992. Voor de planstudiekosten vanaf 1992 (de afgelopen 15 jaar) is de schatting tussen de €15-20 mln.