

Vergaderjaar 2007–2008

30 561

Tracé A4 Delft–Schiedam

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 7

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 november 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Verkeer en Waterstaat bij brief van 6 november 2007 (07-VW-B-100) over het artikel «Beter alternatief A4 Midden-Delfland». De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 november 2007.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Roland Kortenhorst

De waarnemend griffie van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Vacature (PvdA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

Inleiding

In uw brief van 6 november 2007 verzoekt u mij om een reactie op het artikel, dat in de Cobouw verscheen op 31 oktober 2007, met de titel «Beter alternatief voor A4 blijft in de la liggen». U verzoekt mij een zestal kamervragen daarbij te betrekken.

Reactie op artikel in de Cobouw van 31 oktober 2007:

De heer Winsemius heeft, naar ik uit de Cobouw vernomen heb, op de Ruimteconferentie 2007 van het Ruimtelijk Planbureau gemeld dat er een jaar geleden binnen mijn ministerie een idee is uitgewerkt voor de Zuidvleugel, waarbij naar een grootschaliger oplossing gekeken is voor het effectief oplossen van de problemen in de Zuidvleugel.

Eind 2006, begin 2007, heeft mijn ministerie samen met dhr. Winsemius, die toen eerst verantwoordelijke minister was voor het ruimtelijk programma Zuidvleugel, diverse ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de Zuidvleugel tegen het licht gehouden. Op potloodstreepniveau is een aantal nieuwe infrastructuur-verbindingen getekend. Deze potloodschetsen zijn toen door minister Winsemius besproken met de regionale bestuurders. Hij heeft hiervoor geen steun gevonden. Zeker op de korte en middellange termijn waren dit geen te verkiezen opties; ze zouden ruimtelijk zeer ingrijpend zijn en derhalve bestuurlijk niet aanvaardbaar, erg kostbaar en pas op de zeer lange termijn uitvoerbaar.

Het nieuwe kabinet heeft met het Programma Randstad Urgent ervoor gekozen niet nu alle energie te steken in het steeds weer opnieuw studeren, maar allereerst in te zetten op het snel oplossen van bereikbaarheidsproblemen in de Randstad. Daarom wordt in deze kabinetsperiode over de projecten A4 Delft-Schiedam en A13/A16/A20 besloten.

Onlangs heb ik een landelijke lange termijn capaciteitsanalyse uitgevoerd. Uit deze analyse komt, zoals al langer bekend was, naar voren dat er na het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen tussen Den Haag en Rotterdam en de aanleg van een A13/16 nog een aantal bereikbaarheidsknelpunten in de Rotterdamse regio over blijven. Dit concludeert dhr. Winsemius ook in zijn lezing. Om de bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio voor de lange termijn aan te pakken, heb ik op 31 oktober in het kader van de bestuurlijke MIRT-overleggen met mijn regionale partners en met mijn collega van VROM afgesproken een verkenning te starten voor de Ruit Rotterdam en de aanliggende wegen. Hiervoor wordt voorjaar 2008 een startconvenant met de regio gesloten. De strategische lange termijnvisies van dhr. Winsemius zijn in dat kader waardevol en zullen daarin ook een plaats krijgen.

De notitie met de potloodschetsen, zoals deze door dhr. Winsemius samen met mijn ministerie zijn ontwikkeld, heb ik ter informatie bijgevoegd (bijlage 1)¹. Bij de beoordeling van deze informatie verzoek ik u de hiervoor al gemaakte kanttekeningen te betrekken: het betreft globale, eerste potloodschetsen. De ideeën worden meegenomen in de verkenning die van start gaat voor de Ruit van Rotterdam.

Vragen en antwoorden

1

Is er door uw ministerie en het ministerie van VROM een alternatief voor de A4 Midden-Delfland (Bosvariant) uitgewerkt? Is er door anderen een dergelijk alternatief uitgewerkt?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De Bosvariant was een alternatieve verbinding die dhr. Bos in het verleden voorgesteld heeft als alternatief tracé voor de HLS-Zuid. Een dergelijk tracé, maar dan als weginfrastructuur, is door RWS niet als alternatieve verbinding ter ontlasting van de A13 (doelstelling A4 Delft-Schiedam) onderzocht. Van dit wegtracé zijn mij ook geen onderzoeken uitgevoerd door derden bekend.

In het krantenartikel wordt tevens het alternatief «via Naaldwijk langs de kust en de Tweede Maasvlakte naar het zuiden» genoemd. Dit alternatief, zoals beschreven in het artikel, lijkt op het alternatief dat in de eerste fase van de TN/MER van de planstudie A4 Delft-Schiedam is onderzocht, namelijk het alternatief A54 met Oranjetunnel, ook wel de Veilingroute genoemd. Dit is onderzocht in de eerste fase TrajectNota/MER.

2

Kan de Kamer het onderzoek naar de «Bosvariant» tegemoet zien? Zo nee, waarom niet? Waarom heeft de Kamer tot dusverre geen kennis van dit alternatief kunnen nemen?

Gezien het antwoord op vraag 1 kan ik u een onderzoek naar «de Bosvariant» niet doen toekomen. Wel zal ik u binnenkort de definitieve onderzoeken van een A54 doen toekomen.

3

Is het waar dat deze weg een veel betere oplossing zou bieden voor de bereikbaarheidsproblemen bij Den Haag en Rotterdam dan de A4 Delft-Schiedam? Wat zijn uw overwegingen geweest om de Bosvariant niet verder te onderzoeken?

Zie antwoord onder 1.

4

Zijn er door u en uw ambtsgenoten van VROM meer alternatieven voor de A4 Midden-Delfland onderzocht? Zo ja welke? Zijn er ook alternatieven uitgewerkt waarbij het openbaar vervoer als volwaardig alternatief is meegenomen? Kunt u al deze andere onderzoeken aan de Kamer doen toekomen? Zo neen, waarop niet?

Voor de potloodschetsen op netwerkniveau die dhr. Winsemius samen met mijn ministerie heeft uitgevoerd, verwijs ik naar hiervoor gegeven algemene reactie.

In het kader van de nu lopende Tracéwetprocedure worden de volgende alternatieven onderzocht:

- A54, met en zonder Oranjetunnel;
- A4 Delft-Schiedam, met verschillende inpassingsvarianten;
- Verbrede A13+ A13/16 met verschillende inpassingsvarianten.

De discussie over een A4 Delft-Schiedam loopt al circa 50 jaar. In het verleden zijn op diverse momenten, diverse alternatieven tegen het licht gehouden. In de startnotitie A4 Delft-Schiedam van 2004 is aangegeven welke alternatieven, die in het kader van de TN/MER van 1996 wel zijn onderzocht, in de startnotitie van 2004 niet meer onderzocht worden, en waarom.

Als interne check is in de afgelopen maanden een aantal, door diverse insprekers in het verleden genoemde, alternatieven voor een A4 nog eens verkeerskundig tegen het licht gehouden. Dit is als quick scan gebeurd,

met een zeer grofmazig verkeersmodel. Deze verkeerskundige quick scan heb ik als bijlage 2¹ bijgevoegd.

In de startnotitie van 2004 wordt voorgesteld het OV-alternatief niet als zelfstandig alternatief te onderzoeken. Hiertoe is vervolgens, met instemming van de Commissie MER, in de Richtlijnen besloten. Reden hiervoor is de volgende: in de studie wordt voor de referentiesituatie 2020 uitgegaan van een forse investering in OV (investeringen in Randstadrail, spoorverdubbeling in Delft en de ZoRo-lijn tussen Zoetermeer en Rotterdam). Zelfs een alternatief met meer OV dan in de referentiesituatie wordt voorzien, is onvoldoende probleemoplossend. Daarmee is een OV-alternatief geen realistisch alternatief. Dit is de conclusie in de startnotitie van 2004. In de TN/MER zal deze conclusie ook met nieuwe, actuele verkeerscijfers onderbouwd worden. Een tussentijds deelonderzoek hiernaar is inmiddels afgerond (bijlage 3 Openbaar vervoer onderzoek A4 Delft-Schiedam, 18 april 2006)¹. Dit deelonderzoek zal in de tweede Fase Trajectnota/MER worden geactualiseerd.

5

Bent u bereid alsnog onderzoek te laten doen naar de Bosvariant. Zo nee, waarom niet?

Ik ken de «Bosvariant» niet, en kan deze dus niet onderzoeken. De potloodschetsen van Dhr. Winsemius worden betrokken bij de verkenning Ruit Rotterdam en aanliggende wegen.

6

Kunt u inzake de bereikbaarheidsprognoses van Den Haag en Rotterdam, waarvoor de A4 Midden-Delfland een oplossing zou lijken, aangeven op welk tijdstip welke onderzoeken zijn gestart, wanneer deze onderzoeken zijn afgerond en wat de precieze uitkomsten hiervan waren?

Hiervoor wil ik verwijzen naar vraag 4.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.