

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
16 januari 2008	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGP-2008/59	
Onderwerp	
A4 Delft-Schiedam	

Geachte voorzitter,

In de brief van 12 juni 2007, (TK 2006-2007, 30 800A, nr. 64) heb ik u geïnformeerd over het vervolg van de planstudie-procedure voor de A4 Delft-Schiedam. Ik heb in deze brief de verwachting uitgesproken u najaar 2007 te informeren over de uitkomsten van stap 1 van de trajectnota/MER- fase en de conclusies voor het vervolg van de planstudie.

De trajectnota/MER-fase in de planstudie A4 Delft-Schiedam is in twee stappen opgedeeld. In de eerste stap worden de alternatieven op hoofdlijnen onderzocht. Daar waar uit stap 1 blijkt dat alternatieven niet realistisch zijn, worden deze in stap 2 niet verder onderzocht. De alternatieven die wel naar stap 2 gaan, worden daarin gedetailleerder onderzocht. Stap 1 is eind 2007 gereed gekomen. Hierin zijn drie alternatieve oplossingen voor de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag op globaal niveau onderzocht: de A54 (met en zonder Oranjetunnel), de A4 Delft-Schiedam, en de verbrede A13 met A13/16.

Nu ligt de keuze voor welke alternatieven verder uitgewerkt gaan worden in stap 2. In deze brief meld ik u mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer welke overwegingen bij deze keuze een rol hebben gespeeld en welke keuze wij hebben gemaakt.

Overwegingen

Om zoveel mogelijk transparantie in besluitvorming te creëren, heb ik er in het algemeen voor gekozen reeds bij de start van planstudies aan te geven welk alternatief mijn voorkeur heeft. Voor dit alternatief moet dan ook voldoende budget beschikbaar zijn.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Voor de A4 Delft-Schiedam ga ik ook uit van deze voorwaarden; het A4 alternatief heeft mijn bestuurlijke voorkeur en kan rekenen op een breed bestuurlijk draagvlak in de regio. In het MIRT is hiervoor een taakstellend budget van €645 miljoen opgenomen. Dit budget is afgestemd op het A4-alternatief waarover in IODS-verband inpassingafspraken zijn gemaakt.

Mijn voorkeur baseer ik op de volgende argumenten:

- Het A4-alternatief geeft een robuuster netwerk;
- De A13+A13/16 is aanzienlijk duurder dan de A4;
- De aanleg van de A4 kan sneller dan de aanleg van de A13+A13/16. Dit scheelt minimaal enkele jaren;
- De aanleg van de A13 geeft meer verkeershinder dan de aanleg van de A4. Dit omdat bij de A13 het bestaande tracé wordt aangepakt;
- De omgevingeffecten van de A13 zijn eveneens groot;
- Over de A4 wordt al tientallen jaren gepraat. Voor dit alternatief ligt er een uitgewerkt plan waarvoor bestuurlijk draagvlak bestaat; met de IODS-partners is hiervoor een convenant afgesloten.

Om een besluit te kunnen nemen dat juridisch standhoudt, is het nodig om de vereiste procedures zorgvuldig te doorlopen. Deze zorgvuldigheid brengt met zich mee dat alternatieven alleen mogen komen te vervallen als deze aantoonbaar en evident niet realistisch zijn, en niet het risico hebben later alsnog realistisch te blijken. Als een alternatief wel realistisch is, moet het volledig in het kader van de Trajectnota/MER worden onderzocht.

Uit de Trajectnota/MER eerste fase blijkt dat zowel het A4-alternatief, als het A13+A13/16-alternatief vooralsnog realistische alternatieven zijn;

De verkeerskundige analyse geeft aan dat de alternatieven A4 en A13+A13/16 de beste oplossingen zijn voor versterking van de verkeerskundige relatie tussen Den Haag en Rotterdam¹, en daarbij vooralsnog gelijkwaardig scoren. Het alternatief A4 biedt hierbij een robuuster netwerk, maar betekent tevens een nieuwe doorsnijding van het landschap. De A54 (met en zonder Oranjetunnel) is onvoldoende probleemoplossend, en zal daarom in het vervolgtraject niet langer meegenomen worden.

De kosten van het A13+A13/16-alternatief zijn veel hoger dan die van het A4-alternatief.

De planstudie loopt echter nog, en zowel op het gebied van ontwerp, verkeer- en milieueffecten als kosten kunnen in de loop van de studie nog wijzigingen optreden. Te meer omdat er met name voor de aspecten luchtkwaliteit en tunnelveiligheid bij zowel het A4- als het A13+A13/16-alternatief nog een aantal onzekerheden en complexe ontwerpvragestukken is, die om een oplossing vragen. Deze nog bestaande onzekerheden

¹ Door de aanleg van een van deze twee alternatieven zijn niet alle problemen in de Rotterdamse regio opgelost. Daarom heb ik zoals u weet, naast de lopende planstudies A4 en A13/16/20, in het bestuurlijk MIRT-overleg van 31 oktober 2007 de afspraak gemaakt een verkenning te starten naar de Ruit van Rotterdam en aanliggende wegen.

zijn niet uitzonderlijk maar inherent aan de fase waarin dit project zich nu bevindt, de planstudie loopt immers nog.

Dat maakt dat nu alleen doorgaan met de A4 juridische risico's geeft.

Mocht in het vervolg van de procedure blijken dat ik het A13+13/16-alternatief nu onterecht laat vervallen, dan kan dit leiden tot meerdere jaren vertraging.

Beide alternatieven zullen uitgewerkt worden binnen de planning zoals ik deze in het kader van het Programma Randstad Urgent met de regio heb vastgesteld en bij brief van 7 november 2007 (Randstad Urgent 31089 en 30687, nr. 7) aan u heb gemeld:

- TN/MER en standpuntbepaling 2009
- Tracébesluit 2010
- Openstelling 2015

De Provincie Zuid-Holland heeft mij, namens de IODSplus-adviescommissie (voor samenstelling zie bijlage 1), bij brief van 5 november 2007 geadviseerd.

In bovengenoemde brief is een aantal inhoudelijke wensen en kanttekeningen geplaatst bij verbreding van de A13 dan wel aanleg van de A4. Aangedrongen wordt op een snelle en zorgvuldige besluitvorming. Tevens wordt benadrukt dat een zorgvuldig en juridisch houdbaar proces voorop moet staan.

Daarop heb ik op 16 januari 2008 mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een overleg met IODSplus-adviescommissie gehad. Deze adviescommissie heeft breed haar waardering en steun uitgesproken voor de keuze, en de zorgvuldigheid waarmee ik het vervoltraject inricht.

Conclusie

Ik heb u aangegeven dat ik alles op alles zal zetten om zo snel als mogelijk, binnen de wettelijke procedures, een besluit te nemen. Daarom had ik nu de keuze willen maken in de vervolgfase door te gaan met slechts 1 alternatief. Deze keuze mag uiteraard niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid. Uit de eerste fase trajectnota/MER blijkt dat de alternatieven A4 en A13+A13/16 qua effecten vooralsnog gelijkwaardig scoren. Als ik nu voor 1 alternatief zou kiezen, ontstaan hierdoor juridische risico's,.

De minister van VROM en ik kiezen er dan ook voor in de Trajectnota/MER zowel het A4-alternatief als het A13+A13/16-alternatief op een gelijkwaardig niveau uit te werken. In 2009 zullen we dan gefundeerd een keuze maken (standpuntbepaling).

Voorop blijft staan dat ik alles op alles zal zetten om de snelheid in de besluitvorming te houden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings