

Vergaderjaar 2008–2009

30 561

Tracé A4 Delft–Schiedam

Nr. 13

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 oktober 2008

Op verzoek van uw Kamer bij de regelingen werkzaamheden van 28 oktober 2008 informeer ik u over de variant «A4 met vaart».

Tijdens het Algemeen Overleg van 26 juni 2008 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 200, A94) heb ik u toegezegd een nieuwe variant voor de A4 Delft–Schiedam, genoemd «A4 met vaart», apart te zullen bekijken. Ik heb daarbij aangegeven een bestuurlijke voorkeur te hebben voor de A4 Delft–Schiedam. Dit naar aanleiding van vragen van mevrouw Wiegman van Meppelen Scheppink (zie pagina 19, Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 200, A94).

Ik begrijp uw vraag geïnformeerd te worden over deze toezegging. Ik hecht eraan deze toezegging gestand te doen. Het door mij toegezegde onderzoek bevindt zich op dit moment in een afrondende fase. Ik was voornemens u hierover voor de MIRT-behandeling in uw Kamer te informeren. Naar aanleiding van uw verzoek, en naar aanleiding van opmerkingen in pers, informeer ik u nu over de resultaten van dit onderzoek. Een second opinion op dit onderzoek wordt op dit moment nog uitgevoerd. Deze zult u voor de MIRT-behandeling in uw Kamer van mij ontvangen.

Naar aanleiding van mijn boven genoemde toezegging aan u heeft Rijkswaterstaat een quick scan uitgevoerd naar de variant «A4 met vaart». Deze variant behelst de aanleg van de A4 in een tunnel, waarbij de ruimte op de tunnel ingenomen zal worden door water in de vorm, van een vaart.

Deze variant is in de quick scan bekeken op technische uitvoerbaarheid en financiële haalbaarheid. Ook is gekeken naar de procedurele gevolgen.

Ik ga hierna in op de resultaten van de quick scan «A4 met vaart».

De variant «A4 met vaart»

Technische uitvoerbaarheid

Uit de quick scan kwam een aantal beperkingen naar voren:

- *Een vaart over de gehele lengte van het traject is niet mogelijk.* Van het totale A4 traject van 7 km, zal 2750 meter daadwerkelijk bestaan uit een tunnel met vaart. Dit vanwege de noodzakelijke aansluitingen op (de landtunnel naar) het Kethelplein aan de zuidzijde, en op de Kruithuisweg aan de noordzijde. De A4 zal op deze locaties op maaiveld moeten liggen.
- *De tunnel zal in zijn geheel uitgevoerd moeten worden met 4x2 rijstroken.* Dit vanwege eisen die de wet tunnelveiligheid aan de tunnel stelt. Invoegen direct voor of in de tunnel is niet toegestaan, waardoor de invoegstroken bij het Terbregtse plein doorgetrokken moeten worden tot het eind van de tunnel. Ter vergelijking: de variant A4 IODS gaat voor dit deel van het nieuwe tracé uit van 2x2 rijstroken met een ruimtereservering voor één extra rijstrook. De oostelijke tunnelbuis van de landtunnel bij Schiedam zal uitgevoerd worden met 3 rijstroken. Door de extra breedte wordt de variant A4 met vaart duurder dan de variant «A4 IODS».

Financiële consequenties

Op basis van de op dit moment beschikbare concept-ramingen blijkt dat de variant «A4 met vaart» niet binnen het beschikbaar gestelde budget van € 655 mln. uitvoerbaar is.

De minimale extra kosten van deze variant, ten opzichte van dit budget, zijn circa € 150 mln. (met een marge van +/- 25%, uitgaande van een *niet volledige aansluiting* van de A4 op het Kethelplein), oplopend tot € 500 mln. (met een marge van +/- 25%, bij een *wel volledige aansluiting* van de A4 op het Kethelplein).

In de komende 3 weken zal een second opinion voor de ramingen uitgevoerd worden. Over de resultaten hiervan zal ik u informeren.

Procedurele gevolgen

Vanuit projectvoortgang bezien is het ook ongewenst deze variant in de TN/MER verder te onderzoeken. Het onderzoeken van deze variant op Trajectnota/MER niveau zal enkele jaren *extra* doorlooptijd vergen. Deze extra doorlooptijd is zo ruim omdat we in de lopende studie de processen, het opstellen van de Trajectnota/MER, het opstellen van het OntwerpTracéBesluit (OTB) en de marktbenadering zo veel als mogelijk parallel schakelen. Hiermee kan de doorlooptijd van de lopende studie beperkt blijven. Met de uitwerking van een extra variant, zoals de «A4 met vaart», kan deze parallelle planning minder effectief plaatsvinden, waardoor de totale doorlooptijd van het project fors toe zal nemen.

De variant «A4 IODS»

Met de variant «A4 IODS» is in nauwe samenwerking met de regio zwaar geïnvesteerd in een kwalitatief hoogwaardige inpassing. Een sobere variant A4 op maaiveld zou circa € 250 mln. kosten, voor de variant «A4 IODS» is een budget van € 655 mln. beschikbaar gesteld.

De variant «A4 IODS» bestaat uit:

- 2000 meter landtunnel,
- 1400 meter verdiepte ligging, alsmede een aquaduct,
- 2700 meter halfverdiepte ligging,
- 800 meter aansluitingen op maaiveld of hoger op bestaande wegen.

De ruimte op de landtunnel zal als openbare ruimte worden ingericht. In nauwe samenwerking met de gemeenten in de regio zal hiervoor een inrichting worden ontworpen. Hiertegen afgezet heeft de variant «A4 met vaart» geen ruimtelijke meerwaarde.

Mijn conclusie

Op basis van het bovenstaande concludeer ik dat de variant «A4 met vaart», ten opzichte van de variant «A4 IODS», enkele jaren extra doorlooptijd zal kosten, duurder zal zijn en bovendien weinig inhoudelijke meerwaarde kan bieden.

Ik heb u toegezegd deze kabinetsperiode een besluit te zullen nemen over de A4 Delft–Schiedam. Het project is onderdeel van het RandstadUrgent-programma van dit kabinet. Zoals al eerder met u afgesproken ben ik nog steeds voornemens om in 2009 een standpunt in te nemen. Hiervoor is het noodzakelijk dat alle energie wordt ingezet op het tijdig volgens de afgesproken planning afronden van de lopende onderzoeken ten behoeve van de Trajectnota/MER. Het toevoegen van extra onderzoeken, leidend tot enkele jaren extra procedure tijd, moet daarbij voorkomen worden. Alles afwegende heb ik daarom besloten de variant «A4 met vaart» in het kader van de Trajectnota/MER niet verder uit te werken.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

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