

Vergaderjaar 2008–2009

**30 561**

**Tracé A4 Delft–Schiedam**

**Nr. 16**

**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

Met deze brief informeer ik u over het Standpunt over de aanleg van de A4 Delft–Schiedam dat ik, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), heb ingenomen.

In de komende jaren wordt fors geïnvesteerd in verbetering van de bereikbaarheid van de zuidelijke randstad. Met de aanleg van het project A4 Delft–Schiedam wordt een noodzakelijke stap gezet voor het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg. De aanleg van de A4 maakt onderdeel uit van een breed pakket aan maatregelen op het gebied van regionaal openbaar vervoer, spoor en weginfrastructuur om de bereikbaarheid in de zuidelijke randstad te verbeteren. Over dit brede pakket van maatregelen, nodig om de mobiliteit in de regio te verbeteren, en de context van het Standpunt A4 Delft–Schiedam hierin, informeer ik u in een separate brief, die u gelijk met het Standpunt van mij zult ontvangen.

**Standpunt**

Van 7 mei tot 18 juni 2009 heeft de Trajectnota/MER A4 Delft–Schiedam ter inzage gelegen. Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER (TN/MER), de ontvangen inspraakreacties, de adviezen van wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage), de adviezen van de betrokken bestuursorganen en een analyse van de kosten en baten van de alternatieven kom ik, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, tot een keuze voor *het alternatief A4 Delft–Schiedam, variant 1B*. Deze variant zal worden geoptimaliseerd in het Ontwerptractébesluit (OTB).

De belangrijkste overwegingen daarbij hebben betrekking op de bereikbaarheid tussen de regio's Den Haag en Rotterdam, de verkeershinder gedurende de aanleg, de effecten voor de omgeving en de ruimtelijke ontwikkelingen, de kosten, de baten/kostenverhouding en het draagvlak in

de regio. Mijn overwegingen bij deze keuze worden in het vervolg van deze brief toegelicht. Ik ga achtereenvolgens in op het tot nu toe doorlopen proces, nut en noodzaak van het project, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de nadere motivering van de keuze voor het A4-alternatief en variant 1B, het in het OTB uit te werken tracé, de kosten, financiering en het vervolgproces.

### **Proces tot nu toe**

#### **Tracé/m.e.r.-procedure 1993–1996**

De Tracé/m.e.r.-procedure voor de A4 Delft–Schiedam is gestart in 1993. In 1996 is een TN/MER uitgebracht. Op basis van deze TN/MER nam de minister van Verkeer en Waterstaat (VenW), in overleg met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) in november 1996 het standpunt in, dat de A4 Delft–Schiedam als een snelweg op maaiveld moest worden aangelegd. Uitgangspunt daarbij was een weg met 2x2 rijstroken, waarbij ruimte werd gereserveerd voor 2x3 rijstroken. In de TN/MER 1996 bleek dat openbaar vervoer verkeerskundig gezien onvoldoende probleemoplossend is voor het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg tussen de regio's Den Haag en Rotterdam. In 1998 besloot de Tweede Kamer het budget voor de weg naar andere infrastructuurprojecten te verschuiven. Het project A4DS kwam stil te liggen.

#### **Tracé/m.e.r.-procedure 2004–2009**

##### *Startnotitie*

In maart 2004 is een nieuwe Startnotitie uitgebracht. Hiermee werd de in 1993 gestarte Tracé/m.e.r.-procedure hervat. In deze Startnotitie is een aantal varianten afgevalen: de A14, de A24 en doelgroepsystemen. De A14 is een nieuwe verbinding tussen de A16 bij Terbregseplein en de A4 bij Leidschendam. Deze verbinding is niet verder onderzocht vanwege met name de hoge aanlegkosten (aanleg in relatief dichtbebouwd gebied vergt hoge inpassingskosten) en de verkeerskundige eigenschappen (de reistijd op de A13 tussen Den Haag en Rotterdam neemt slechts in beperkte mate af). De A24 (gecombineerd met verbreding van de A13) is niet verder onderzocht vanwege de hoge aanlegkosten en de doorsnijding van een gebied met landschappelijke waarden. Wat betreft de doelgroepen is gekeken naar de A4 met doelgroepsysteem, de A4 met vrachstroken en de A13 (met aanleg A13/16) met doelgroepsysteem. In de Startnotie uit 2004 is geconcludeerd dat het doelgroepenbeleid inmiddels was verlaten. Daarnaast was in de TN/MER 1996 gebleken dat het doelgroepsysteem verkeerskundig geen meerwaarde biedt.

De ministers van VenW en VROM hebben op advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage besloten om de TN/MER in twee stappen tot stand te laten komen. Dit is vastgelegd in de Richtlijnen. In Stap 1 zijn de verschillende alternatieven globaal onderzocht. In Stap 2 zijn de twee resterende alternatieven meer gedetailleerd uitgewerkt en onderzocht.

##### *TN/MER Stap 1*

In Stap 1 zijn drie oplossingen voor de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag onderzocht: de A54 (met en zonder Oranjetunnel), de A4 Delft–Schiedam en de verbrede A13 met A13/16. Uit dit onderzoek bleek dat de A54, met of zonder Oranjetunnel, de verkeersproblemen tussen Den Haag en Rotterdam slechts in beperkte mate oplost. Daarom is besloten het alternatief A54 niet verder uit te werken in Stap 2. Ook de

Commissie-m.e.r. constateert dat Stap 1 de essentiële informatie bevat voor de beslissing om de A54 niet verder te onderzoeken in Stap 2.

#### *IODS-convenant*

Op 23 juni 2006 heeft mijn voorganger met mijn bestuurlijke partners in de regio een convenant afgesloten voor de A4 Delft–Schiedam. In dit convenant (het IODS-convenant, Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam) zijn inpassingafspraken gemaakt voor een eventueel A4-alternatief. Ook zijn hierin afspraken gemaakt over de financiële bijdrage door de betrokken decentrale overheden, indien in een vervolgfase van het project voor het A4-alternatief zou worden gekozen. Daarnaast zijn in dit convenant afspraken gemaakt over de ontwikkeling van projecten gericht op versterking van natuur, waterhuishouding en recreatie in Midden-Delfland. Deze vijf IODS-kwaliteitsprojecten zijn Groenblauw Lint, Recreatieve routestructuur, Sanering verspreid liggende glastuinbouw, Groen ondernemen en Stedelijke inpassing Vlaardingen-Schiedam.

#### *TN/MER Stap 2*

In januari 2008 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 30 561, nr. 8) heb ik u, samen met de minister van VROM, geïnformeerd over de uitkomsten van Stap 1 van de TN/MER en de conclusies voor het vervolg van de planstudie. Toen is ervoor gekozen om in Stap 2 van de TN/MER de twee alternatieven, de A4 Delft–Schiedam en de A13+A13/16, meer gedetailleerd uit te werken en te onderzoeken.

Voor alternatief A4DS zijn drie varianten ontworpen. Deze varianten hebben betrekking op de vormgeving van de aansluiting van de land-tunnel op het Kethelplein. Dit om te voldoen aan de eisen op het gebied van tunnelveiligheid.

In het IODS-convenant uit 2006 werd reeds vermeld, dat het project A4DS te maken kon krijgen met nieuwe of aangescherpte regelgeving op het gebied van bijvoorbeeld tunnelveiligheid.

Voor alternatief A13+A13/16 zijn twee varianten ontworpen. De aanpassingen (verbreding) van de bestaande A13 is voor beide varianten gelijk. Het verschil zit in het wegdeel A13/16. Variant 2A heeft hier geen aansluitingen op het onderliggend wegennet, variant 2B wel.

Voor beide alternatieven is een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) opgesteld, met bovenwettelijke inpassingsmaatregelen.

Voor de twee alternatieven en de varianten is tevens een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) uitgevoerd.

De planstudie A4 Delft–Schiedam hangt samen met een andere planstudie, de A13/A16/A20. Beide studies onderzoeken namelijk het traject A13/16. Eén van de uitgangspunten van de planstudie A13/16/20 is, dat het alternatief A4DS is aangelegd. Om inzicht te krijgen in de mogelijke eindsituatie A4 + A13/16/20, zijn de cumulatieve effecten in kaart gebracht (deelrapport Cumulatiemeta van de TN/MER Stap 2).

#### *A4 met vaart*

In oktober 2008 heb ik met uw Kamer gesproken over de «A4 met vaart», die in juni 2008 is ingebracht door de gemeente Schiedam en een architect, de heer T. Poot. Dit is een variatie op de drie varianten binnen het A4-alternatief die zijn uitgewerkt in de TN/MER Stap 2, waarbij de tunnel onder maaiveld ligt en verder doorloopt in noordelijke richting. Op het tunneltracé ligt een vaart met water. Een quick scan naar de «A4 met vaart» en een second opinion hierop laten zien, dat de meerkosten ten

opzichte van de in de TN/MER onderzochte varianten voor het A4-alternatief € 230 tot € 525 mln bedragen. Deze meerkosten wegen niet op tegen de beperkte meerwaarde. De «A4 met vaart» zorgt waarschijnlijk voor een iets betere milieuscore dan de A4-varianten uit de TN/MER, maar de aansluiting op het Kethelplein en de Kruithuisweg is hetzelfde. Daarbij komt, dat een volwaardige opname van de «A4 met vaart» als variant in de Trajectnota/MER het project zou hebben vertraagd. Om bovengenoemde redenen heb ik besloten de «A4 met vaart» niet mee te nemen in de TN/MER. Hiermee is uw Kamer akkoord gegaan (Spoeddebat A4 Delft-Schiedam, 29 oktober 2008, Handelingen 2008–2009, nr. 17, 1255–1273).

### **Nut en noodzaak project A4 Delft–Schiedam**

Dagelijks maken meer dan 160 000 voertuigen gebruik van de A13. Er staan vaak files, de A13 is een van de grootste fileknelpunten van Nederland. Verreweg de meeste files (96 procent) hebben een oorzaak die samenhangt met een structureel tekort aan wegcapaciteit in verhouding met het verkeersaanbod. Anders gezegd: er maken meer auto's gebruik van de A13 dan de weg aankan. Indien de wegcapaciteit in de regio ongewijzigd blijft, zal de situatie de komende jaren verder verslechteren.

Dit staat haaks op het kabinetbeleid dat, zoals aangegeven in de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak, inzet op versterking van de twee met elkaar samenhangende vleugels binnen de Randstad (noordelijke Randstad: Amsterdam-Almere-Utrecht en zuidelijke Randstad: Rotterdam-Den Haag). De Randstad moet in 2040 in een concurrerende en duurzame topregio vormen. Om deze verdere economische en sociale ontwikkeling mogelijk te maken en om de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken, is mobiliteit een randvoorwaarde. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel. De ambitie is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd over de gehele reis.

In de afgelopen decennia is de mobiliteit sterk gegroeid. Zowel het personenals het goederenvervoer is toegenomen. De landelijke netwerken zijn in deze regio in onvoldoende mate meegegroeid met de mobiliteitsontwikkeling, waardoor een structureel capaciteitstekort is ontstaan, vooral rond de stedelijke netwerken. Het mobiliteitssysteem is bovendien niet flexibel genoeg om de wisselende vraag over de dag aan te kunnen en om te kunnen reageren op incidenten. Door gebrek aan capaciteit en flexibiliteit is er sprake van een systeem met een hoge kwetsbaarheid. Die kwetsbaarheid is zeker ook aan de orde tussen de regio's Den Haag en Rotterdam, waar het wegverkeer afhankelijk is van één hoofdwegverbinding, de A13. Zoals in de Mobiliteitsaanpak is aangegeven is het doel om sterke verbindingen te realiseren. Parallelliteit in het wegsysteem draagt hieraan bij.

Het project A4 Delft–Schiedam richt zich daarom in de eerste plaats op het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg tussen Den Haag en Rotterdam.

Het project heeft de volgende doelstellingen, die zijn vastgelegd in de Startnotitie:

1. Verbetering of oplossing van het probleem van een adequate en betrouwbare verkeersafwikkeling op de autosnelwegverbinding tussen Den Haag en Rotterdam (A13).
2. Verbetering of oplossing van de leefbaarheidsproblemen langs de A13 en A20 (Overschie, Schiedam Groenord, Delft).

3. Verbetering of oplossing van het probleem van de overschrijding van de normen voor externe veiligheid.
4. Verbetering van de verkeersveiligheid op de A13 en A20 Kethelplein-Terbregseplein, mede op basis van de doelstelling voor verkeersveiligheid.
5. Verbetering van de bereikbaarheid op provinciale en gemeentelijke wegen (OWN) in Midden-Delfland, Lansingerland en het Westland, en daarmee verbetering van de afgeleide problemen voor leefbaarheid en veiligheid.

### *Beprijzing*

In de Nota Mobiliteit zijn de ambities voor de kwaliteit van het wegennet in 2020 vastgelegd. Om deze ambities te verwezenlijken is voor het wegennetwerk gekozen voor een combinatie van bouwen, benutten en beprijzen. Op dit moment is het instrument beprijzen nog niet beschikbaar en kan voor het verwezenlijken van ambities alleen worden uitgegaan van bouwen en benutten. Voor het project A4 Delft – Schiedam is aan de hand van vuistregels bekeken wat de effecten zijn van prijsbeleid op de referentiesituatie en op de alternatieven. Daaruit volgt dat, ook in een situatie met beprijzing, de aanleg van extra infrastructuur nodig blijft.

### *Maatschappelijke baten:*

De uitgevoerde maatschappelijke kostenbatenanalyse geeft voor variant 1B een baten/kostenverhouding van circa 3. Deze variant is daarmee een zeer kosteneffectieve investering.

### **Inspraak en advies**

Op de TN/MER heb ik inspraakreacties ontvangen. Daarnaast heb ik adviezen ontvangen van betrokken bestuursorganen, leden van de IODS-Adviescommissie en van twee wettelijke adviseurs (Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en de Commissie voor de m.e.r.).

### **Inspraak**

Op de TN/MER zijn 10 945 inspraakreacties ontvangen. In onderstaande tabel is het soort inspraakreacties weergegeven:

**Tabel 1 – Soort inspraakreacties**

	Aantal reacties
Unieke inspraakreacties	959
Stichting Vrienden van de A4	9 706
GroenLinks, S. Poppe en andere collectieve acties <sup>1</sup>	156
«Mede namens» (mede namens huisgenoten, burens etc.)	124
<b>Totaal</b>	<b>10 945</b>

<sup>1</sup> Er zijn in totaal 14 standaardreacties, die door 156 insprekers zijn gebruikt om hun zienswijze te geven. Insprekers die het standaardformulier van GroenLinks invulden, staan in deze categorie. Insprekers die dit formulier aanvulden met eigen overwegingen, staan bij de «unieke inspraakreacties».

Onderstaande tabel schetst de voorkeuren van de insprekers.

**Tabel 2 – Voorkeuren insprekers<sup>1</sup>**

Voor alternatief A4	10 027
Tegen alternatief A4	376
Voor alternatief A13 + A13/16	37
Tegen alternatief A13 + A13/16	407
Voor beide alternatieven	10
Tegen beide alternatieven	25

<sup>1</sup> Insprekers die verklaren dat zij voor alternatief X zijn en tegen alternatief Y, staan tweemaal vermeld. Insprekers die geen voorkeur uitspreken, staan niet vermeld.

Insprekers die aangeven een voorkeur te hebben voor het alternatief A4, noemen de volgende argumenten:

- De voorbereiding heeft al veel te lang geduurd. Insprekers roepen op door te pakken.
- De A4 verbetert de doorstroming en bespaart reistijd; dat is goed voor de economie. De weg vormt de ruggengraat van de Randstad en ontsluit mainports, greenports en grote steden.
- De A4 loopt door minder dichtbevolkt gebied dan de A13 en verdeelt de overlast van het verkeer over de regio.
- De A4 ontlast de omliggende wegen, bijvoorbeeld Giessenbrug A20 en sluipverkeer door Maasland. De A4 vormt een alternatieve route bij calamiteiten op de A13.
- De weg is goedkoper, sneller en met minder overlast uit te voeren dan het A13-alternatief.
- De weg wordt verantwoord ingepast in Midden-Delfland; dit is geborgd in het IODS convenant.

Er zijn voorstanders voor de A4, maar er zijn ook tegenstanders. De tegenstanders van de A4 noemen de volgende argumenten:

- De A4 is geen oplossing voor het fileprobleem. Insprekers verwachten dat de weg nieuw verkeer zal aantrekken en dat de files daarom blijven bestaan, evenals het sluipverkeer door Midden-Delfland. De robuustheid van de weg vinden sommigen te positief gewaardeerd. Bovendien verwacht men dat de weg andere delen van het netwerk zal overbelasten: Kethelplein, Beneluxtunnel, A20, Kleinpolderplein, Terbregseplein, Kruithuisweg (Delft).
- De A4 vermindert de leefbaarheid en het woongenot. De milieudruk op de regio is al groot en de aanleg van de A4 zorgt voor luchtverontreiniging, geluidsoverlast, fijn stof, stank, vermindering groen en hiermee samenhangende gezondheidsproblemen. Dit met name in de woonwijken Ypenburg (Den Haag), Tanthof en Buitenhof (Delft), Den Hoorn, Schipluiden (Midden-Delfland), Woudberg, Groenoord, Schiedam-West en Oostwijk (Schiedam), Holy Zuid-Oost (Vlaardingen) en Overschie (Rotterdam).
- De aanleg van de A4 tast de kwaliteiten van Midden-Delfland aan; het stiltegebied, de «groene long», de vogelpopulaties, de agrarische functie, de cultuurhistorische, recreatieve en archeologische waarden.
- Daarnaast vragen insprekers aandacht voor een aantal specifieke punten. Voorbeelden hiervan zijn een daling van de huizenprijzen, overlast van bouwwerkzaamheden, de onvolledige aansluiting Schiedam-Noord, bereikbaarheid Vlietlandziekenhuis, de leefbaarheid bij de tunnelmonden, Kethelplein en A20 (lucht, geluid, sociale veiligheid), en Midden-Delfland; fietsverbindingen, aanzien landschap, kans op verzakkingen, mogelijke cumulatieve effecten van hoogspanningsverbindingen in de nabijheid van de snelweg (geïoniseerd fijn stof), de inpassing van de weg bij Tanthof (Delft), drukte op de Kruithuisweg in

relatie tot de bereikbaarheid van Tanthof en lucht- en geluidmaatregelen voor de A4 tussen Rijswijk en Delft.

- Diverse insprekers vragen om een diepere ligging van het tracé (onder meer de «A4 met vaart») of verlenging van de landtunnel in noordelijke richting.

Ook voor het alternatief A13+A13/16 zijn inspraakreacties ontvangen. Insprekers die aangeven een voorkeur te hebben voor het alternatief A13 + A13/16, noemen de volgende argumenten:

- De aanleg van de A13+A13/16 betekent dat de bestaande A13 beter wordt ingepast. Genoemd worden: de landtunnel bij Delft en de verdiepte ligging bij Ackerdijkse plassen.
- De A13+A13/16 ontlast natuur en landschap van Midden-Delfland.
- De A13/16 ontlast de Molenlaan, Overschie (Rotterdam) en Kleinpolderplein.

Insprekers die aangeven tegen het alternatief A13 + A13/16 te zijn, noemen de volgende argumenten:

- De A13+A13/16 is geen robuuste verkeersoplossing bij calamiteiten. Verder verwachten insprekers verkeersproblemen bij de aansluiting van de weg op het omliggende wegennet.
- De bestaande leefbaarheidsproblemen langs de A13 zullen groter worden. Insprekers noemen: luchtverontreiniging, geluidsoverlast, lichtvervuiling, trillingen, externe veiligheid, (ultra)fijn stof en hiermee samenhangende gezondheidsproblemen. De volgende woonwijken worden genoemd: Ypenburg (Den Haag), Indische Buurt, wijken langs de Kruithuisweg, Wippolder (Delft), Delfgauw, Emerald (Pijnacker-Nootdorp), Hilligersberg, Ommoord (Rotterdam). Diverse scholen liggen naast de weg.
- De A13+A13/16 betekent een aantasting van het woongenot. Insprekers noemen: bedorven uitzicht (geluidschermen), het verdwijnen van vele met name recreatieve functies die nu nog langs de A13 liggen, onteigeningen, daling huizenprijzen, zettingen, wijziging grondwater en overlast tijdens de aanleg (zand, bouwverkeer, sluisverkeer). Draagkrachtige bewoners zullen de regio verlaten.
- De A13+A13/16 tast groene gebieden aan en sluit woonwijken daarvan af. Insprekers noemen: «Het Joris» (Delft), Delftse Hout, Vlinderstrik, Lage Bergsche Bos, Rotte en Rottemeren.
- De A13+A13/16 is zeer duur en de aanleg zal lang duren.
- Diverse insprekers vragen om een betere bescherming van de woonwijken, bijvoorbeeld door het verlengen van de landtunnel bij Delft of ondertunneling van het tracé.

Naast de insprekers die voor- of tegenstander zijn van een alternatief, pleiten sommige insprekers voor het in het geheel afzien van nieuwe infrastructuur. Zij bestrijden de omvang van de bereikbaarheidsproblemen en/of vinden nieuwe infrastructuur geen duurzame oplossing. Ook zijn er diverse insprekers die vragen om aandacht voor andere alternatieven dan A4DS en A13+A13/16.

### **Adviezen van betrokken bestuursorganen**

Achttien betrokken bestuursorganen hebben advies uitgebracht over de TN/MER. Het gaat om de provincie Zuid-Holland, de regio's Rotterdam en Haaglanden, elf gemeenten (Delft, Den Haag, Lansingerland, Maassluis, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Westland), twee hoogheemraadschappen en twee recreatieschappen.



Negen bestuursorganen hebben mij geadviseerd om een standpunt vóór het alternatief A4DS in te nemen. Dit zijn de provincie, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, de gemeenten Den Haag, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Rotterdam en Westland. Deze voorstanders van het A4-alternatief noemen daarbij als argumenten: reistijdwinst en alternatieve route bij calamiteiten op de A13, een evenwichtiger belasting van de Internationale Ring Den Haag en Ruit Rotterdam, een verbeterde ontsluiting van het Westland, vermindering van sluipverkeer door Midden-Delfland en het Westland, de weg is goedkoper, sneller en met minder overlast uit te voeren dan het A13-alternatief en de weg biedt ruimte voor economische ontwikkeling (kennisboulevard A13, Rijswijk).

Twee gemeenten (Schiedam en Vlaardingen) hebben zich tegen het A4-alternatief uitgesproken. Zij noemen hierbij de volgende argumenten:

- De A4 verbetert de bereikbaarheid niet en voldoet dus niet aan de hoofddoelstelling;
- De A4 sluit niet aan bij de ruimtelijke ontwikkeling en opbouw van het verkeersnetwerk op (boven)regionaal niveau;
- De A4 heeft negatieve milieueffecten: leefbaarheid bij Kethelplein en A20, geen vermindering van de problemen in Overschie, verkeerslawaaï, luchtkwaliteit, gezondheid;
- De A4 heeft negatieve effecten op Midden-Delfland: verstoring landschap, verstoring ecologische hoofdstructuur, beperking recreatie, aantasting archeologische vindplaatsen, aantasting stiltegebied.
- Het ontwerp van de weg is volgens deze gemeenten niet conform het IODS-convenant.

De overige zeven bestuursorganen hebben geen keuze aangegeven voor één van de alternatieven, maar geven wel opmerkingen of aanbevelingen bij de Trajectnota/MER.

Zes bestuursorganen gaan in op de variantkeuze binnen het A4-alternatief. Diverse bestuursorganen spreken zich uit tegen variant 1C, omdat het Kethelplein niet volledig is (provincie, stadsgewest Haaglanden, Maassluis, Midden-Delfland, Rotterdam). Schiedam constateert dat geen van de varianten voldoet aan het IODS-convenant. De provincie heeft een voorkeur voor variant 1B en Maassluis voor variant 1A.

Door de bestuursorganen worden aandachtspunten voor het A4-alternatief genoemd:

- Milieu: graag hoger ambitieniveau dan alleen voldoen aan wettelijke geluidsnormen (Den Haag), milieueffecten op Rijswijk (Rijswijk), geluidsproblemen Tanthof-west, geluidsbelasting landelijk gebied (provincie), effecten nabij tunnelmonden (Rotterdam), luchtmaatregelen bij de tunnelmonden, geluidsmaatregelen bij de A20 afslag Vlaardingen (Vlaardingen).
- Inpassing: inpassing conform IODS convenant (Stadsgewest Haaglanden, Delft, Maassluis), inpassing 380 kV (Delft), suggesties voor vormgeving van de weg (Rotterdam).
- Verkeer: aandacht voor de bereikbaarheid in de corridor Den Haag–Rotterdam in de toekomst, in het bijzonder knooppunt Ypenburg en Prins Clausplein (Den Haag, Rijswijk, Stadsgewest Haaglanden).
- Onderliggend wegennet: extra ongelijkvloerse oversteekmogelijkheden op de Kruithuisweg (Delft), aansluitingen op onderliggend wegennet (Rijswijk), aansluiting Schiedam-Noord aan A20 vanuit Maassluis bereikbaar (Maassluis).
- Externe veiligheid: diverse aandachtspunten (gemeente Midden-Delfland), wens om landtunnel categorie 0 te maken (Rotterdam).



- Bodem en water: diverse aandachtspunten (Rotterdam, Vlaardingen, Hoogheemraadschappen Delfland en Schieland/Krimpenerwaard).
- Recreatie: diverse aandachtspunten (Recreatieschappen Midden-Delfland en Rottemeren).

Geen van de bestuursorganen spreekt zich uit voor het alternatief A13 + A13/16. Pijnacker-Nootdorp spreekt zich uit tegen het alternatief A13 + A13/16. Wat betreft de varianten binnen dit alternatief, spreekt Lansingerland zich uit tegen de doorstroomvariant (2a), omdat zij dan geen goede verbinding heeft met het rijkswegennet in zuidelijke richting.

Bij alternatief A13+A13/16 noemen de bestuursorganen de volgende aandachtspunten:

- Milieu: handhaven bestaande kwaliteiten van het gebied: leefbaarheid Emerald, luchtkwaliteit, geluidsbelasting (Pijnacker-Nootdorp)
- Inpassing: indien gekozen wordt voor de A13+13/16 afspraken bestuurlijke inpassingsafspraken vastleggen conform de IODS-convenant voor de A4, handhaven bestaande functies langs de A13, goede landschappelijke inpassing (Pijnacker-Nootdorp), verdiepte ligging bij Delft-Noord, diverse vragen over de vormgeving van de verbrede A13 (Delft), goede inpassing bij groengebieden, kruising met de HSL, bebouwde omgeving bij de Rotte (Lansingerland).
- Onderliggend wegennet: voldoende doorstroomcapaciteit op N470 (Pijnacker-Nootdorp), aandacht voor aansluiting bij Ankie Verbeek-Ohrlaan (Lansingerland).

Enkele bestuursorganen bekritisieren de doelstellingen van het project. Schiedam, Vlaardingen en Maassluis vinden dat de studie verbreed moet worden en ook aandacht moet besteden aan: problemen op de A20, andere (combinaties van) alternatieven, derde oeververbinding en openbaar vervoer (Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid). Schiedam en Vlaardingen plaatsen kritische kanttekeningen bij de deelonderzoeken (verkeer, verkeersveiligheid, lucht, geluid) en stellen voor de TN/MER aan te vullen. Delft vindt dat de TN/MER niet rijp is voor besluitvorming, omdat er nog veel vragen leven bij de bevolking.

### **IODS-Adviescommissie**

De IODS-Adviescommissie is ingesteld om te adviseren over de inpassing van het A4-alternatief, uitgaand van de situatie dat dit alternatief wordt gerealiseerd. Het uitbrengen van advies over de vraag voor welk van de twee alternatieven gekozen moet worden, is hiervan geen onderdeel. Toch heeft een meerderheid van de leden van de IODS-Adviescommissie een voorkeur uitgesproken voor het A4-alternatief.

### **Adviezen wettelijke adviseurs**

#### *Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed*

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed merkt namens het ministerie van OCW op, dat het aspect archeologie in de TN/MER goed in beeld is gebracht.

#### *Commissie voor de milieueffectrapportage*

Op 2 juli 2009 heeft de Commissie voor de m.e.r. op mijn verzoek haar advies uitgebracht. De Commissie voor de m.e.r. is van oordeel dat:

- Het MER stap 1 de essentiële informatie bevat voor de keuze om het alternatief A54 niet verder te onderzoeken in het MER stap 2;
- Het MER stap 2, samen met de tussentijds gegeven aanvullende infor-

matie, voldoende kwantitatieve informatie bevat om een keuze te kunnen maken tussen het alternatief A4 Delft-Schiedam en het alternatief A13+A13/A16.

Daarnaast plaatst de Commissie enkele nuancerings bij de gehanteerde maatstaf voor de waardering van de kwantitatieve informatie en de daarop gebaseerde kwalitatieve vergelijking van de A4DS en de A13+A13/A16. Naar de mening van de Commissie leiden deze nuancerings ertoe dat:

- De twee alternatieven gelijkwaardiger scores op het aspect Verkeer en Vervoer dan blijkt uit het hoofd rapport van Stap 2 en de samenvatting van de TN/MER;
- Het alternatief A13+A13/A16 zich op de aspecten natuur en landschap positiever onderscheidt van de A4 dan uit het hoofd rapport en de samenvatting blijkt.

Voorts is de Commissie van mening dat, gegeven het gevorderde stadium waarin de planvoorbereiding rond de A13/A16/A20 verkeert, de aanleg van de A13/A16 een zeer realistisch scenario is. Mocht dit scenario zich voordoen, dan concludeert ze dat:

- De A4 + A13/A16/A20 zich op verkeer en vervoer positief onderscheidt van de aanleg van alleen de A4 en vergelijkbaar is met de A13+A13/A16;
- De A4+A13/A16/A20 zich op natuur en landschap negatiever onderscheidt van de A13+A13/A16.

Verder adviseert de Commissie voor de OTB-fase onderzoek te doen naar de aansluiting met OV-faciliteiten, de leefbaarheid op wijkniveau en de stikstofdepositie in Meijndel.

### **Reactie op inspraak en adviezen**

Ik heb de inspraakreacties en adviezen meegewogen bij het bepalen van mijn Standpunt. Uit het grote aantal ontvangen inspraakreacties en adviezen blijkt, dat het project A4 Delft-Schiedam op veel belangstelling kan rekenen. Ik realiseer me dat het bij een gevoelig project als de A4 Delft-Schiedam niet mogelijk is om tot een unanieme regionaal bestuurlijke voorkeur voor een oplossing te komen, noch om aan de belangen van alle betrokkenen in de omgeving tegemoet te komen.

Het overgrote deel van de insprekers en een groot aantal betrokken bestuursorganen adviseert mij om voor het A4-alternatief te kiezen. De Commissie voor de m.e.r. acht de TN/MER van voldoende kwaliteit om een keuze op te baseren.

Insprekers en de commissie voor de m.e.r. doen een aantal aanbevelingen, deze aanbevelingen zal ik betrekken bij het vervolgproces (OTB). Hierbij zal ik veel aandacht besteden aan inpassing en aan de voorbereidingen voor de aanleg van de weg. Ook zal overleg worden gevoerd met de betrokken bestuursorganen.

### **Toelichting op keuze**

Zoals hiervoor aangegeven kies ik, in overeenstemming met de minister van VROM, voor *het alternatief A4, variant 1B*. De redenen hiervoor zijn de volgende.

- Bereikbaarheid tussen de regio's Den Haag en Rotterdam
  - Robuustheid  
Zoals in de Mobiliteitsaanpak is aangegeven, is het realiseren van sterke verbindingen belangrijk. Robuustheid van de weginfra-

structuur is van belang om ook bij incidenten een basiskwaliteit en alternatieven te kunnen bieden. Parallelliteit in het wegsysteem draagt daaraan bij. Beide onderzochte alternatieven (A4DS en A13+A13/16) maken het hoofdwegennet robuuster. Bezien vanuit de projectdoelstelling om de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag te verbeteren, draagt de A4 hieraan in grotere mate bij dan de A13+A13/16. Door de aanleg van de A4 zijn er twee verbindingen tussen de regio's Rotterdam en Den Haag.

- Meer verkeer over het hoofdwegennet De A4 verwerkt meer verkeer op het hoofdwegennet op de corridor Den Haag – Rotterdam, dan de A13+A13/16: circa 300 000 (+64%) versus circa 285 000 (+53%). In beide alternatieven komt het extra verkeer ten opzichte van de referentiesituatie («niets doen») in 2020 voor ongeveer de helft van het onderliggend wegennet. Voor het resterende deel betreft het verkeer waarvan de herkomst, de bestemming en/of de keuze van de vervoerwijze is aangepast. Daarnaast zal de A4DS een belangrijke functie gaan vervullen voor het vrachtverkeer van en naar de Rotterdamse havens. Hierdoor neemt het vrachtverkeer op de A13 aanzienlijk af.
- Reistijdwinst De A4 scoort beter op het verbeteren van de reistijdwinst dan de A13+A13/16. De A4 zorgt voor reistijdwinst op de A13 en op overige trajecten op het hoofdwegennet in de regio Den Haag-Rotterdam (gekeken is naar vijf overige trajecten). De A13+A13/16 scoort ook goed, maar per saldo minder goed dan de A4.
- Aanleg  
De A4 geeft tijdens de aanleg minder verkeershinder dan de A13+A13/16. Bij verbreding van de A13 moeten ingrijpende maatregelen worden genomen op de bestaande A13, de enige hoofdwegverbinding tussen Rotterdam en Den Haag, die bovendien nu al overbelast is. Deze maatregelen zouden deze verbinding gedurende de looptijd van de realisatie (vier à vijf jaar) extra kwetsbaar maken.
- Omgevingseffecten  
Beide alternatieven zijn gelijkwaardig op het gebied van de omgevingseffecten geluid, lucht, externe veiligheid, archeologie, bodem en water. De aspecten natuur, landschap en cultuurhistorie zijn negatiever bij de A4, maar zijn gezien de hoge inpassingskwaliteit van de A4 acceptabel.
- Ruimtelijke effecten  
De ruimtelijke ontwikkeling is niet stil blijven staan de afgelopen jaren. Voor diverse projecten die nu worden uitgevoerd of die al zijn gerealiseerd, heeft men rekening gehouden met de aanleg van de A4. In sommige gevallen is de komst van deze weg zelfs randvoorwaardelijk voor een succesvolle ontwikkeling, zoals bij Technopolis.
- Kosten  
De kosten voor het A4-alternatief zijn beduidend lager dan voor het alternatief A13+A13/16. Indien hierbij de kostenramingen van het project A13/16/20 zouden worden betrokken, zijn de kosten van alternatief A13+A13/16 nog steeds aanzienlijk hoger.
- Baten/kostenverhouding  
De varianten binnen het A4-alternatief kennen alledrie een fors hogere batenkostenverhouding dan de varianten van het alternatief A13+A13/16. Bij alternatief A4DS varieert deze tussen 2,7 en 3, bij alternatief A13+A13/16 tussen 1,2 en 1,6.
- Draagvlak  
Uit de inspraakreacties en de adviezen van de betrokken bestuursorganen blijkt dat er, in vergelijking met het A13+A13/16-alternatief, een breed maatschappelijk draagvlak bestaat voor het A4-alternatief.

De keuze voor variant 1B is gebaseerd op de volgende overwegingen. Variant 1C heeft geen volledige aansluiting op het Kethelplein en presteert daardoor verkeerskundig minder. Variant 1A en 1B verschillen weinig van elkaar. Variant 1B heeft minder sloop in de omgeving tot gevolg (de huidige oprit Schiedam-Noord blijft in deze variant ongewijzigd) en is minder kostbaar. Daarnaast biedt variant 1B de meeste mogelijkheden voor een verdere verkeerskundige optimalisatie in de OTB-fase. Daarbij kan gedacht worden aan verbeteringen in de verdeling van het verkeer over de beschikbare rijstroken in de oostelijke tunnelbuis.

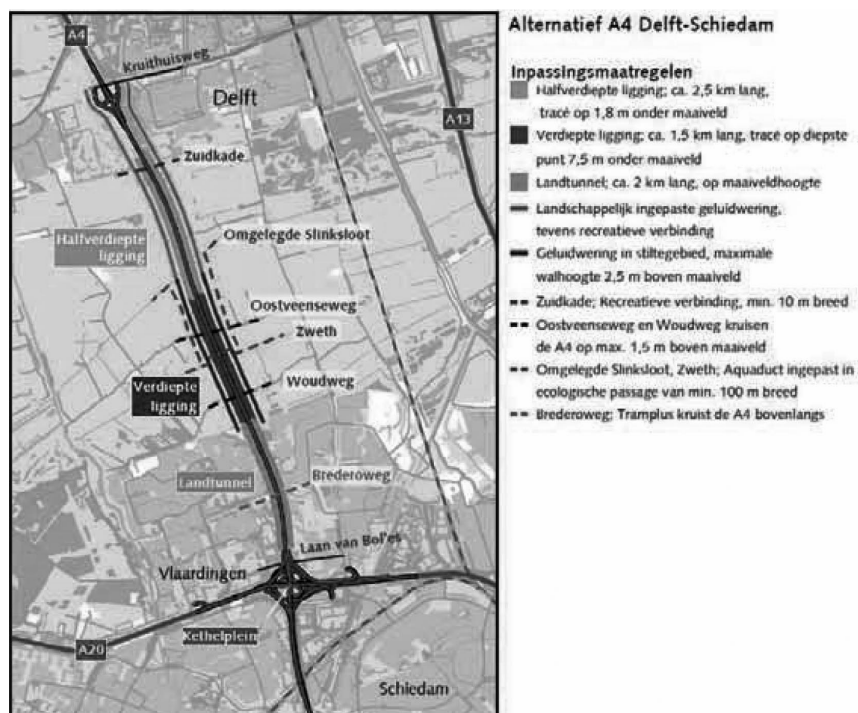
### Beschrijving van het in het OTB uit te werken tracé

De A4DS is een weg van zeven kilometer lang tussen Delft (Kruithuisweg) en Schiedam/Vlaardingen (Kethelplein).

Wegontwerp:

- Voor de westbaan (rijrichting van Delft naar Schiedam) bestaat het wegontwerp uit twee rijstroken, een ruimtereservering voor één extra strook en een vluchtstrook. In de westbuis van de tunnel ontbreekt de vluchtstrook en is er een rijstrook voor de parallelbaan voor afslaand verkeer. De ruimtereservering (ook aanwezig in de tunnel) kan op termijn eventueel worden gebruikt als derde rijstrook voor doorgaand verkeer.
- Het wegontwerp voor de oostbaan (rijrichting van Schiedam naar Delft) heeft drie rijstroken en een vluchtstrook. In de oostbuis van de tunnel ontbreekt de vluchtstrook, zijn er twee rijstroken voor de hoofdrijrichting en twee voor invoegend verkeer.

De weg loopt van noord naar zuid gezien op maaiveld, vervolgens half-verdiept, dan verdiept en tot slot in een landtunnel (een landtunnel is een tunnel op maaiveldniveau; de weg is overkluisd).



Ligging op maaiveld:

- Direct ten zuiden van Delft, bij de Kruithuisweg, sluit de weg op maaiveld aan op de al bestaande A4.
- Bij Delft worden geluidsschermen geplaatst in verband met de nabijheid van de woonwijk Tanthof.

Halfverdiepte ligging:

- Ter hoogte van het stiltegebied van Midden-Delfland ligt de weg halfverdiept. Hier ligt de weg ongeveer twee meter onder maaiveld in een open bak.
- Aan beide kanten van de weg komt een wal (circa 2,5 meter boven omliggend maaiveld) met begroeiing. Het verkeer is daardoor op afstand niet zichtbaar. Tevens dient de wal als geluidsafscherming.

Verdiepte ligging:

- Ter hoogte van het plan «Groen-Blauwe Slinger» ligt de weg verdiept.
- Op het diepste punt ligt de weg circa 7,5 meter onder het maaiveld. De wanden zijn geluidsabsorberend en de verlichting wordt aangepast om de effecten van geluid en licht op de omgeving te verminderen.

Landtunnel:

- Vlakkbij de woonwijken van Schiedam en Vlaardingen gaat de A4 Delft-Schiedam door een landtunnel die loopt tot aan de Laan van Bol'es.
- De tunnel (tunnelcategorie 1) bestaat uit twee buizen voor verkeer (één tunnelbuis per rijrichting), met daartussen een vluchtbuis ten behoeve van de veiligheid.
- De bovenkant van de tunnel wordt groen ingericht.
- De A4 Delft-Schiedam sluit aan op het Kethelplein.

Over de weg worden op meerdere plaatsen kruisende structuren aangebracht:

- Ter hoogte van de Zuidkade komt over de weg (die hier halfverdiept ligt) een recreatieve verbinding van ongeveer tien meter breed.
- Over het verdiepte deel van de weg wordt een aquaduct/ecoduct van circa 100 meter aangelegd. Hierover worden de Slinksloot en de Zweth geleid.
- Bij de verdiepte ligging wordt de A4 tevens gekruist door de Oostveenseweg en de Woudweg, op maximaal 1,5 meter boven maaiveld.
- Boven de landtunnel kruist de Trampluss de A4 ter hoogte van de Brederoweg.

In de paragraaf Vervolg is aangegeven, welke optimalisaties van variant 1B worden onderzocht tijdens de OTB-fase.

### **Kosten en financiering**

De totale geraamde kosten van de aanleg van variant 1B bedragen € 880 mln.<sup>1</sup> Een optimalisatieslag in de OTB-fase kan de kostenraming beïnvloeden.

De kosten zijn hoger dan het nu beschikbare budget. Het budget bedraagt € 655 mln.<sup>2</sup> Ik zal de extra kosten inpassen in mijn begroting. In het IODS-convenant is voor deze € 655 mln een bijdrage door de regio opgenomen van € 60 mln. (prijspeil 2006). Hiervan wordt € 25 mln. bijgedragen door de provincie en € 10 mln. door Stadsgewest Haaglanden. De Stadsregio Rotterdam draagt € 10 mln. bij voor de inpassing van de A4 en maximaal € 15 mln. voor de kruising van de A4 met de Trampluss.

<sup>1</sup> Prijspeil 2007, variatiecoëfficiënt van 10–14% bij een betrouwbaarheidsinterval van 70%

<sup>2</sup> MIRT-projectenboek 2009.

## Vervolg

### *Ontwerptracébesluit en Tracébesluit*

Mijn keuze voor het alternatief A4, variant 1B wordt uitgewerkt in het Ontwerptracébesluit (OTB). Volgens planning wordt het OTB voorjaar 2010 ter inzage gelegd. Aandachtspunten voor het OTB zijn:

- Zoals aangegeven in de TN/MER, is een optimalisatie mogelijk van de verdeling van het verkeer vanaf het Kethelplein in noordelijke richting (oostelijke tunnelbuis). Door het anders indelen van de rijstroken kan de capaciteit beter worden benut. Gedacht wordt aan drie (in plaats van twee) doorgaande rijstroken vanaf het Kethelplein in noordelijke richting. De parallelrijbaan bestaat dan uit één rijstrook in plaats van twee rijstroken. Dan wordt ook het tunneldak aangepast (geen tunneldak boven de parallelrijbaan over een lengte van circa 330 meter, in verband met eisen voor tunnelveiligheid).
- Verhoging van de kruising van de Tramplus ten opzichte van het IODS-convenant. Een hogere kruising biedt meer mogelijkheden voor een goede inpassing van de trambaan en voor een aantrekkelijke stedenbouwkundige vormgeving (combinatie met andere functies). Ook is door de verhoging een minder diepe ligging van de tunnelbuis nodig ter hoogte van de kruising van Tramplus met de A4.
- Met het oog op de gewenste verdere versterking van het openbaar vervoer in de regio, kunnen bij ingebruikname van de weg benuttingsmaatregelen worden gezien, zoals voorrang voor de bus bij aansluitingen, of bushaltes bij aansluitingen.
- In de TN/MER is een aantal mitigerende maatregelen verkend voor luchtkwaliteit. Inmiddels is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht geworden, waarin de A4 Delft-Schiedam is opgenomen. Maatregelen zullen in dat kader worden genomen.
- De stikstofdepositie-effecten van de A4DS op Natura 2000-gebied Meijndel zijn zeer klein. Dit zal nader worden onderbouwd in het OTB.

Na deze standpuntbepaling zal door de IODS-partners een uitvoeringsovereenkomst worden afgesloten, op weg naar realisatie van de A4 en de vijf overige IODS-kwaliteitsprojecten.

Na de terinzagelegging van het OTB zal ik het Tracébesluit nemen. Dit is voorzien voor najaar 2010.

Na realisatie van de A4DS is het (net)werk in de regio's Den Haag en Rotterdam nog niet af. Daarom worden verkenningen uitgevoerd voor de regio's Den Haag (Verkenning Haaglanden) en Rotterdam (Verkenning Rotterdam VooRuit). De verbetering van het openbaar vervoer in de Zuidvleugel krijgt daarbij bijzondere aandacht. Voor nadere ontwikkelingen op het gebied van versterking van de mobiliteit in de regio wil ik verwijzen naar een separate brief die ik u in de inleiding van deze brief heb toegezegd.

## Realisatie

Na het Tracébesluit wordt gestart met de aanleg van de weg. De openstelling is voorzien in 2015. Dit is conform het MIRT en de in het kader van Randstad Urgent gemaakte afspraken. Om een spoedige realisatie mogelijk te maken, wordt op dit moment de realisatiefase al voorbereid.

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

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