

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)
12 december 2008	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGMO-2008/5431	-
Onderwerp	
A4 Delft-Schiedam, variant "A4 met vaart"	

Geachte voorzitter,

Op 29 oktober 2008 heb ik een spoeddebat over de A4 Delft-Schiedam gehad in uw Kamer. De aanleiding was de variant "A4 met vaart", en het verzoek deze te onderzoeken in de Trajectnota MER.

Ik heb u toen gemeld, dat ik heb besloten deze variant niet in de Trajectnota/MER te onderzoeken. En ik heb u de resultaten van de door mij opgestelde quick scan van deze variant toegezegd. Dit nadat ik hierop een second opinion heb laten uitvoeren door Royal Haskoning.

Daarnaast heeft u mij op 28 oktober 2008 vragen gesteld over deze variant (Kamervragen 2008-2009, vraagnr. 2080903860, Tweede Kamer).

In deze brief bericht ik u over de definitieve uitkomsten van de quick scan en de bevindingen van de second opinion. Beide stukken zijn als bijlage bij deze brief gevoegd. Tevens zal ik de door u gestelde vragen beantwoorden.

Resultaten quick scan:

Over de voorlopige resultaten van de quick scan heb ik u in mijn brief van 29 oktober 2008 (Tweede Kamer 2008-2009, 30561, nr. 13) geïnformeerd. De definitieve quick scan laat zien dat een keuze voor de variant "A4 met vaart" ten opzichte van de variant A4 IODS:

- *circa 20 maanden extra doorlooptijd kost.* Deze doorlooptijd kan nog verder toenemen als bestuurlijk niet tot overeenstemming gekomen kan worden. Dit is een risico omdat de variant "A4 met vaart" niet op het brede bestuurlijk draagvlak kan rekenen van de variant "A4 IODS".

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

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

- *duurder is*. Bij een smal tunnelprofiel (2x3 rijstroken) moet rekening worden gehouden met circa € 230 miljoen meerkosten ten opzichte van de variant "A4 IODS". Bij een breed tunnelprofiel (4x2 rijstroken) moet rekening worden gehouden met circa € 500 miljoen meerkosten ten opzichte van de variant "A4 IODS" (genoemde bedragen hebben een variatiecoëfficiënt van circa 25%). In de Trajectnota/MER ga ik voor twee varianten uit van vier rijstroken per richting voor de landtunnel bij het Kethelplein. De uitvoering van deze configuratie kan in twee tunnelbuizen (2x4) en in vier tunnelbuizen (4x2). Een uitvoering met vier tunnelbuizen maakt het weliswaar eenvoudiger om aan de eisen uit de wet tunnelveiligheid te voldoen, maar leidt ook tot aanzienlijke meerkosten. Een uitvoering met twee tunnelbuizen kan waarschijnlijk ook voldoen aan de eisen. Hierin heb ik nog geen definitieve keuze gemaakt. Om die reden heb ik in de quick scan de uitersten verkend.
- *een inhoudelijk beperkte meerwaarde bieden*. Dit vanwege het al hoge inpassingsniveau van de variant "A4 IODS". In deze variant is, in nauwe samenwerking met de regio, al zwaar geïnvesteerd in een kwalitatief hoogwaardige inpassing. Een sobere variant A4 op maaiveld zou circa € 250 miljoen kosten. Voor de variant "A4 IODS" is een budget van € 655 miljoen beschikbaar gesteld. De variant "A4 IODS" bestaat uit 2000 meter landtunnel, 1400 meter verdiepte ligging, een aquaduct, 2700 meter halfverdiepte ligging en 800 meter aansluitingen op maaiveld, of hoger, op bestaande wegen. De ruimte op de landtunnel zal als openbare ruimte worden ingericht. Hiertegen afgezet heeft de variant "A4 met vaart" slechts een beperkte ruimtelijke meerwaarde.

Resultaten second opinion

De second opinion geeft enige nuanceringen maar bevestigt op hoofdlijnen de quick scan. De second opinion geeft aan dat:

- de technische uitwerking van de ontwerpen voldoet voor het met de quick scan beoogde doel;
- Naar de mening van royal Haskoning ' zijn de investeringskosten realistisch geraamd. Hoewel de raming van investeringskosten van RWS aan de hoge kant is, valt de afwijking binnen de bandbreedte van de onnauwkeurigheid van de berekening';
- het opnemen van de variant "A4 met vaart" een vertraging oplevert van "14 maanden met een niet in te schatten extra vertraging als gevolg van bestuurlijke afstemming".

Mijn conclusie

In het debat met uw Kamer op 29 oktober 2008 heb ik u gezegd dat als wij nu de variant A4 met vaart aan het project toevoegen, dat hoe dan ook enkele jaren extra zal kosten. Dat betekent dat het A4-project zal worden vertraagd. Dat past niet bij de afspraak dat wij in deze kabinetsperiode een besluit nemen. Dat past ook niet bij de tijdsplanning die met het programma Randstad urgent is gemaakt. Bovendien blijkt uit onderzoek dat deze

variant duurder is, €150 mln. à €500 mln. Verder blijkt dat deze variant inhoudelijk weinig meerwaarde biedt.

De rapportage quick scan 'A4 met vaart en de second opinion bevestigen dit beeld.

Alles afwegende blijf ik bij mijn besluit de variant "A4 met vaart" in het kader van de Trajectnota/MER niet verder uit te werken.

Onderstaand beantwoord ik de door u gestelde vragen (Kamervragen 2008-2009, vraagnr. 2080903860, Tweede Kamer).

1 Herinnert u zich uw toezegging dat de variant A4-met-vaart voor de A4 Midden-Delfland zal worden onderzocht?

Ik heb tijdens het AO MIRT van 26 juni j.l. naar aanleiding van vragen van mevrouw Wiegman – van Meppelen Scheppink toegezegd deze variant apart te zullen bekijken.

2 Kent u het artikel "Zwevende tunnel voor A4" en het daarin gepresenteerde afstudeerverslag?

2 Ja.

3 Deelt u de mening dat een A4 tunnel-met-vaart in geheel Midden Delfland tot een aanmerkelijk betere inpassing zou leiden dan een verdiepte, open ligging?

De variant "A4 met vaart" scoort enigszins beter op milieuaspecten dan de IODS-varianten. Echter ten opzichte van de uitgangspunten van het IODS convenant biedt de "A4 met vaart" geringe meerwaarde. Immers, de huidige IODS-varianten voldoen ter hoogte van Midden - Delfland aan de eisen uit het convenant. Daarmee wordt de A4 met de IODS-varianten al uitstekend ingepast.

4 Deelt u de mening dat een verkeersprofiel van twee maal vier rijstroken in de tunnel ruim voldoende capaciteit biedt voor een vlotte verkeersafwikkeling in de tunnel aangezien deze capaciteit hoger is dan die van de IODS-variant van de A4 en voldoet aan het uitgangspunt uit de wet tunnelveiligheid, dat het aantal rijstroken in of kort voor het begin van een tunnel niet mag worden verminderd?

De Trajectnota/MER studie wordt nog uitgevoerd. De onderzoeken verkeer en tunnelveiligheid zullen begin 2009 een antwoord bieden op uw vragen. Op basis van de informatie die ik nu heb deel ik uw mening dat een verkeersprofiel van vier rijstroken per richting in de tunnel-met-vaart voldoende ruimte biedt voor een vlotte verkeersafwikkeling. Ook kan hierbinnen naar alle waarschijnlijkheid een profiel worden ontwikkeld dat voldoet aan de uitgangspunten uit de wet tunnelveiligheid.

5 Deelt u de mening dat het kostenniveau van een ontwerp met twee tunnelbuizen met vier rijstroken in noordelijke richting en drie of vier rijstroken in zuidelijke richting aansluit bij het taakstellend budget? Zo neen, wat is uw inschatting van het kostenniveau van deze variant?

Nee, de quick scan van de variant "A4-met-vaart" laat zien dat de meerkosten van de variant "A4-met-vaart" ten opzichte van de IODS-varianten € 230 tot 525 miljoen bedragen.

6 Klopt het dat u kiest voor een bijna twee keer zo dure uitvoering van een tunnel (als gevolg van splitsing van hoofdrijbaan en parallelbanen in aparte tunnelbuizen met elk twee rijstroken en een vluchtstrook)?

Nee, ik heb hierin nog geen keuze gemaakt. In de Trajectnota/MER ga ik voor twee varianten uit van vier rijstroken per richting voor de landtunnel bij het Kethelplein. De uitvoering van deze configuratie kan in twee tunnelbuizen en in vier tunnelbuizen. Een uitvoering met vier tunnelbuizen maakt het weliswaar eenvoudiger om aan de eisen uit de wet tunnelveiligheid te voldoen, maar leidt ook tot aanzienlijke meerkosten. Een uitvoering met twee tunnelbuizen kan waarschijnlijk ook voldoen aan de eisen.

7 Klopt het dat de door u voorgestelde uitvoering zou leiden tot een tunnel die ongeveer halverwege Midden Delfland zou eindigen omdat het verkeer van hoofdrijbaan en parallelbaan ruim voor de aansluiting Kruithuisweg bij Delft weer samen moet voegen?

De tunnel-met-vaart kan technisch niet doorgetrokken worden tot de Kruithuisweg, omdat het hoogteverschil tussen de tunnelvloer en de kruising met de Kruithuisweg overbrugd moet worden. Dit vereist al een minimale lengte van 1500 meter. Daarnaast is in de quick scan een lengte van circa 300 meter extra aangehouden voor het samenvoegen van rijstroken. Om die reden wordt de tunnel-met-vaart 1800 meter zuidelijk voor de aansluiting Kruithuisweg beëindigd.

8 Kunt u duidelijk maken of en zo ja waarom u van mening bent dat een tweemaal vierstrooks tunnel niet aan de wetgeving op het gebied van tunnelveiligheid en verkeersveiligheid of andere wetgeving zou kunnen voldoen?

Zie het antwoord op vraag 6.

9 Bent u bereid het interne advies en de onderbouwing hiervan, op basis waarvan u kiest voor de duurdere uitvoering van de tunnel, op korte termijn openbaar te maken?

Tegelijk met deze antwoorden stuur ik het RWS rapport "A4 met Vaart" en de bijbehorende Second Opinion aan de Tweede Kamer. Ik wens hier nogmaals te herhalen dat ik vooralsnog niet heb gekozen voor een duurdere uitvoering (4 x 2) van de landtunnel bij het Kethelplein.

10 Bent u bereid een qua kosten optimaal ontwerp te maken voor de tunnel met vaart-variant en deze variant (alsnog) mee te nemen in de tweede fase van de MER-procedure voor de A4 Delft-Schiedam, zodat A4-met-vaart samen met de andere A4 varianten beoordeeld wordt op alle criteria, waaronder milieu, natuur, landschap en veiligheid?

De quick scan onderzoekt de variant "A4-met-vaart" voor twee opties (2x3 en 4x2). In beide opties leidt dit tot de conclusie dat de procedure wordt vertraagd, dat de meerwaarde gering is en dat er meerkosten zijn. De second opinion bevestigt deze bevindingen. Per saldo zie ik derhalve geen reden om de "A4-met-vaart" mee te nemen in Stap 2 van de Trajectnota/MER.

11 Is de A4-met-vaart opgenomen in het programma van eisen inzake de veiligheidsproblematiek in het kader van de voorbereiding van een PPS-constructie voor het gedeelte A4 Schiedam-Vlaardingen? Zo neen, waarom niet?

De vraag verwijst mogelijk naar de website van Rijkswaterstaat. Hierop staat dat het Steunpunt Tunnelveiligheid een programma van eisen opstelt voor het wegdeel Schiedam-Vlaardingen. Het gaat om de beoogde gesloten inpassing ten noorden van het Kethelplein, gelegen tussen Schiedam en Vlaardingen. Het programma van eisen is nodig voor de aanbesteding van de aanleg van de weg. De variant A4-met-vaart is niet opgenomen in dit programma van eisen, omdat deze variant niet in Stap 2 van de Trajectnota/MER wordt meegenomen. Zie ook de beantwoording van vraag 10.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings