

Vergaderjaar 2008–2009

30 561

Tracé A4 Delft–Schiedam

Nr. 14

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 december 2008

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.¹

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.¹

Tevens zal ik de door u gestelde vragen beantwoorden (Zie Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 1013).

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, 30 561, 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».
- *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 gehouden worden met circa € 500 miljoen meerkosten ten opzichte van de variant «A4 IODS» (genoemde bedragen hebben een variatiecoëfficiënt van circa 25%).

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

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.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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