

Vergaderjaar 2010–2011

30 561

Tracé A4 Delft-Schiedam

Nr. 18

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 mei 2011

In haar brief met kenmerk (2011Z06453/2011D19417) verzoekt de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu mij om te reageren op een brief van derden over de aanleg A4 Delft–Schiedam en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) Rotterdam. Hierbij ontvang u deze reactie.

De brief waarnaar u verwijst is afkomstig van een inwoner van D., de heer v/d C..

Kort samengevat stelt hij de volgende vragen:

- Leidt de aanleg van de A4 Delft–Schiedam niet tot teveel verkeer op het Kethelplein en in de Beneluxtunnel?
- Zou de aanleg van een NWO met name het Kethelplein niet nog meer belasten?
- Had de Raad van State niet geïnformeerd moeten worden over een fout die zou zijn gemaakt inzake de bovenstaande verkeerseffecten?
- Hadden de betrokken gemeenten ook niet geïnformeerd moeten worden?

De netwerkeffecten van de aanleg van de A4 Delft–Schiedam zijn in de opeenvolgende rapporten en nota's uitgebreid aan de orde geweest. Door aanleg van de A4 komt er minder verkeer te rijden op de A13 en op het onderliggend wegennet, twee belangrijke doelen van dit project. Het Kethelplein biedt voldoende capaciteit om het verkeer, ook met de A4 Delft–Schiedam, te verwerken. Toename van het verkeer in de Beneluxtunnel is een bekend en logisch effect, dat meegewogen is bij de besluitvorming over de A4 en geen reden vormt om de A4 Delft–Schiedam niet aan te leggen. Mijn voorganger heeft dan ook op 2 september 2010 het Tracébesluit genomen dat strekt tot de aanleg van de A4 Delft–Schiedam. Het besluitvormingstraject is daarmee doorlopen en ik houd daaraan vast. De bouw start volgens planning in 2012 en de openstelling is voorzien in 2015. De beroepen tegen het Tracébesluit A4 Delft–Schiedam zijn op 20 en 21 april 2011 behandeld door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ik verwacht de uitspraak in de maand juni of juli van dit jaar.

Voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) moet het besluitvormingstraject nog beginnen. In een MIRT-verkenning worden momenteel twee tracés onderzocht: de Blankenburgtunnel bij Rozenburg en de Oranjetunnel bij de Maeslantkering. Een eventuele nieuwe tunnel is bedoeld om de bereikbaarheid van de haven van Rotterdam en Greenport Westland te verbeteren en om de verkeersdruk op de Beneluxtunnel te verlichten. Dit project beoogt dus een ánder probleem op te lossen dan de A4 Delft–Schiedam.

Er is op dit moment geen reden om aan te nemen dat een combinatie van beide verbindingen zou leiden tot onoverkomelijke nadelige netwerkeffecten. Binnenkort komen voor de NWO nieuwe verkeersgegevens beschikbaar, met 2030 als prognosejaar. Daarbij wordt uitgegaan van de aanwezigheid van de A4 Delft–Schiedam. Die gegevens maken een nadere beoordeling mogelijk van de netwerkeffecten van de NWO en zullen een belangrijke rol spelen bij de besluitvorming over dat project.

Van een fout omtrent de verkeerseffecten, waarover de Raad van State geïnformeerd had moeten worden, is kortom geen sprake.

De gemeenten in dit deel van Zuid-Holland, waaronder Schiedam, Vlaardingen, Midden Delfland, Maassluis, Westland en Rotterdam, zijn betrokken in een intensief proces. Al deze gemeenten zijn en worden zeer regelmatig en uitvoerig geïnformeerd, zowel over de A4 als over de NWO.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus