



## 1. A4 DELFT-SCHIEDAM

### DOEL

Doel van het project A4 Delft-Schiedam is de problemen rond bereikbaarheid, leefbaarheid (inclusief externe veiligheid) en verkeersveiligheid tussen Rotterdam en Den Haag zo veel mogelijk op te lossen rekening houdend met de afspraken in het IODS-convenant.

**Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat en**

**Martin van Engelshoven - Huls, lid van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland**

**Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen genomen worden:**

- |   |      |
|---|------|
| 1. Standpunt Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW)<br>n.a.v. Trajectnota/MER | 2009 |
| 2. Tracébesluit door Bevoegd Gezag  | 2010 |

**De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:**

- in te spannen de planstudie volgens planning uit te voeren
- de kabinetsbesluitvorming over A4 Delft Schiedam te initiëren
- de afstemming met de andere ministeries te verzorgen
- financiële bijdragen te reserveren

**De gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland verbindt zich daartoe:**

- voor afstemming met en draagvlak binnen de betrokken gemeenten, regio's, maatschappelijke organisaties en provincie te zorgen
- een eensluidend standpunt vanuit de regio over de inpassing van het gekozen alternatief te verzorgen
- de procedurele paragraaf in het IODS-convenant voor de lokale en regionale overheden te bewaken te weten de toezegging dat partijen hun meewerking verlenen aan de uitvoering van het IODS-convenant inclusief de aanleg van een ingepaste A4 Delft-Schiedam
- de financiële paragraaf in het IODS-convenant v.w.b. de regio te effectueren.

**De ambassadeur van dit project is Bernard Wientjes.**

### PROJECTOMSCHRIJVING

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

### AANLEIDING

De A13 tussen Den Haag en Rotterdam wordt zwaar belast en kan het aangeboden autoverkeer niet op een adequate en betrouwbare manier verwerken. De verwachte groei van het autoverkeer zal dit probleem versterken. De bereikbaarheid van dit deel van de Randstad en de Haagse en Rotterdamse agglomeraties in het bijzonder komt daardoor steeds verder onder druk te staan.

De beschreven situatie levert knelpunten op het gebied van leefbaarheid. Belangrijke aspecten zijn hierbij luchtkwaliteit en geluid. Onder meer bij Overschie, Groenoord en Delft bestaan momenteel reeds knelpunten. De problemen in de verkeersafwikkeling leiden tot overschrijding van normen voor externe veiligheid en

verkeersveiligheid ter plaatse van de A13 en A20.

De dagelijkse files op de A13 en de A20 leiden tot problemen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op het onderliggende wegennet in Midden Delfland, de B-driehoek en het Westland.

In de motie Dijsselbloem uit 2001 werd de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd de TN/MER-procedure voor de A4 Delft Schiedam te hervatten conform IODS, de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam.

In de adviescommissie IODS is onder voorzitterschap van de provincie Zuid-Holland een kwaliteitsprogramma ontwikkeld voor Midden Delfland met daarin een beeld van een ingepaste A4. Dit heeft geleid tot ondertekening van het IODS-convenant op 23 juni 2006 tussen de (regionale) IODS-partijen en de minister van Verkeer en Waterstaat, namens het rijk. Dit Randstad Urgentcontract is mede gebaseerd op de afspraken uit het IODS-convenant.

## **DOEL**

Het doel van deze planstudie voor de A4 Delft-Schiedam is de problemen rond bereikbaarheid, leefbaarheid (inclusief externe veiligheid) en verkeersveiligheid zo veel mogelijk op te lossen. Het gaat om vijf punten:

- Vermindering of oplossing van het probleem van een adequate en betrouwbare verkeersafwikkeling op de autosnelwegverbinding tussen Den Haag en Rotterdam (A13);
- Vermindering en/of oplossing van de leefbaarheidsproblemen langs de A13 en A20 (Overschie, Groenoord, Delft);
- Vermindering of oplossing van het probleem van de overschrijding van de normen voor externe veiligheid;
- Verbetering van de verkeersveiligheid op de A13 en A20 Kethelplein-Terbregseplein, mede op basis van de doelstelling voor verkeersveiligheid;
- Verbetering van de bereikbaarheid op provinciale en gemeentelijke wegen in Midden-Delfland, B-driehoek en het Westland, en daarmee verbetering van de afgeleide problemen voor leefbaarheid en veiligheid.

## **SCOPE**

Ten behoeve van het onderzoek naar de mogelijkheden voor een betere verbinding - met oog op de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing - tussen Rotterdam en Den Haag is de Trajectnota/MER in twee stappen opgesteld voor drie alternatieven, te weten:

- A4: De aanleg van een nieuwe snelweg A4 (2x2 rijstroken) tussen Delft en Schiedam
- A13 + A13/16: De verbreding van de A13 tot 2x5 rijstroken tussen Ypenburg en Doenkade en de aanleg van de A13/16 (2x3 rijstroken).
- A54: De aanleg van de A54 (2x2 rijstroken) tussen Harnasch en Westerlee

In 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten het alternatief A54 evenals het A13-alternatief af te laten vallen. In 2005 had de commissie m.e.r. al geconcludeerd dat er voldoende informatie aanwezig was om de A54 in de tweede fase te laten vallen. Door een fout in de verkeerskundige modellering is in oktober 2006 besloten opnieuw te kijken naar het A13-alternatief.

Het studiegebied is de regio tussen Rotterdam en Den Haag en wordt begrensd door de A12 in het noorden, de B-driehoek (het gebied tussen Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk) tot de Rotte in het oosten, de Nieuwe Waterweg en de Maas in het zuiden en de lijn Den Haag-Poeldijk-Hoek van Holland in het Westen.

Het project is gelegen in provincie Zuid-Holland in of nabij de gemeenten Delft, Pijnacker-Nootdorp, Midden-Delfland, Rijswijk, Den Haag, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Lansingerland.

## **SAMENHANG**

Afhankelijk van de te kiezen verbinding bestaat de volgende samenhang tussen de planstudie A4 Delft-Schiedam en de planstudie Rijksweg 13/16 Rotterdam

- Het Bevoegd Gezag zal eerst voor de A4 Delft-Schiedam een keuze maken, alvorens de

Trajectnota/MER van Rijksweg 13/16 Rotterdam te publiceren om zo duidelijkheid te verschaffen over de samenhang.

- Indien in het kader van het project A4 Delft-Schiedam voor het alternatief verbreding A13 en A13/A16 gekozen wordt, worden de uitgangspunten voor de planstudie Rijksweg 13/16 Rotterdam heroverwogen. Binnen het project A4 Delft-Schiedam zelf ontstaat er in dat geval een nieuwe situatie, die overleg tussen de contractpartners nodig maakt.

Door een aantal projecten in het programma Randstad Urgent, gelegen in de Zuidvleugel wordt de werkgelegenheid versterkt en woningen gebouwd. De bereikbaarheid van deze werk- en woongebieden wordt mede door de (verbeterde) verbinding tussen Rotterdam en Den Haag verbeterd (o.a. samenhang met Den Haag Internationale Stad, Transitie Greenports, Rotterdam Stadshavens, Hoeksche Waard en PMR). Daarnaast zijn er ook relaties met wegen in het omliggende netwerk, zoals de A15, tweede ontsluiting Haven Rotterdam en zuidelijk deel van de A4 (PMZ).

Over de inpassing van het alternatief A4 Delft-Schiedam in het landschap van Midden Delfland en het stedelijke gebied tussen Vlaardingen en Schiedam zijn afspraken gemaakt in het kader van het IODS-convenant. Hierdoor is er samenhang met het Randstad Urgentprojecten Mooi en Vitaal Delfland. Voor een aantal projecten in Midden-Delfland is afgesproken dat deze gelijktijdig en gelijkwaardig in uitvoering komen met de A4 Delft-Schiedam.

Indien de minister kiest voor het A13-alternatief dienen op basis van de bestuurlijke ronde in het kader van IODS-plus uit 2007 verdere afspraken te worden gemaakt met de regio over inpassing en financiering van de kwaliteitsprojecten.

Besluitvorming in het kader van de 380 KV verbinding is onderdeel van de PKB procedure en de daaropvolgende rijksprojectenprocedure.

## **RESULTAAT**

Het uiteindelijke resultaat zal zijn een uitbreiding van de weginfrastructuur in het plangebied, waardoor de bereikbaarheid, betrouwbaarheid en de doorstroming tussen Den Haag en Rotterdam wordt verbeterd, en de kwaliteit van het gebied voor wonen, recreatie, natuur en waterhuishouding op peil blijft of wordt verbeterd. Dit verbetert het economisch functioneren van het zuidelijk deel van de Randstad.

## **DIENSTREGELING EN TE NEMEN BESLUITEN**

Mijlpaal 1:	Standpunt Bevoegd Gezag (ministers VROM en VenW)	2009
Mijlpaal 2:	Tracébesluit door Bevoegd Gezag	2010
Mijlpaal 3:	Oplevering	2015

## **NB**

In de voortgang van de afspraken wordt rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Voortvloeiend uit deze uitspraak ontwikkelt VenW i.s.m. de planbureaus een uniforme methode voor de afbakening van het onderzoeksgebied waarbinnen de luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Na het vaststellen van de uniforme methode kan het luchtkwaliteitsonderzoek worden hervat. Vanaf dat moment zullen de precieze gevolgen van deze situatie voor de planning van de wegenprojecten in beeld worden gebracht en bekend worden gemaakt.

## **WETTELIJKE PROCEDURE**

De wegbuitbreiding volgt de Tracéwet-procedure. De Tracéwet stelt de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

Regionale overheden zijn bevoegd gezag voor wat betreft diverse vergunningen, ontheffingen en toestemmingen. In het IODS-convenant hebben partijen zich onder voorwaarden gebonden hiervoor actieve medewerking te verlenen aan het IODS-project A4 Delft-Schiedam. Voor verbreding van de A13 en de aanleg van de A13/A16 zijn nog geen afspraken gemaakt met regionale partijen.

## **FINANCIERING**

### **Budget**

Het totale budget voor de verbetering van de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam wordt aan de hand van het alternatief A4 Delft-Schiedam gesteld op € 641 miljoen, inclusief BTW en de BLD-bijdrage voor 2006 (MIRT). Daarnaast zijn voor de Rijksweg 13/16 Rotterdam financiële afspraken gemaakt. Zie hiervoor het desbetreffende Randstad Urgentcontract.

### **Dekking vanuit het rijk**

De bijdrage vanuit het rijk voor de verbetering van de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam in de vorm van het alternatief A4 Delft-Schiedam bedraagt € 581 miljoen. Dit bedrag is gereserveerd in het MIRT.

### **Dekking vanuit de regio**

De regio draagt een bedrag ter grootte van € 60 miljoen bij aan de inpassing van het alternatief A4 Delft-Schiedam. De bijdrage is vastgelegd in het IODS-convenant.

Indien het aanbestedingsresultaat (het verschil tussen beschikbaar budget en de contractsom inclusief achtergebleven risico's) resulteert in een positief saldo, zal dit tot een maximum van € 15 miljoen worden besteed aan (in het IODS-convenant genoemd) projecten 2 'Sanering verspreid liggende glastuin' en 4 'Groen ondernemen, een nieuwe landbouw, inclusief grondinstrument'. Indien hierna nog een positief aanbestedingsresultaat resteert zal dit verdeeld worden naar rato van de financiële inbreng van Partijen (in het IODS-convenant).

## **ORGANISATIE**

Bevoegd Gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM.

Deze twee ministers nemen het Tracébesluit.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland is initiatiefnemer.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland voert de studie uit in samenwerking met de IODS-partners.

Provincie Zuid-Holland is voorzitter van de Adviescommissie IODS, waarin de bestuurlijke vertegenwoordiging zit van alle IODS-partners, de Adviescommissie IODS adviseert het Bevoegd Gezag voor alle zes IODS-projecten, waarbij is afgesproken dat het Bevoegd Gezag pas een besluit neemt nadat de Adviescommissie IODS hierover heeft geadviseerd. De organisaties die aan IODS werken zijn de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Schiedam, Vlaardingen, Midden-Delfland, Delft, Maassluis, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, VNO-NCW West, Vereniging Natuurmonumenten, Milieufederatie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap van Delfland, LTO Noord, ANWB en Stichting Woonplus Schiedam. Met het opnieuw betrekken van het A13-alternatief in de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam is de Adviescommissie IODS uitgebreid met gemeenten langs de A13, zijnde Den Haag, Rotterdam, Rijswijk, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland en deelgemeente Overschie tot de zogeheten Adviescommissie IODS-plus. Op 23 juni 2006 is het IODS-convenant ondertekend door alle partijen. Hiermee is overeenstemming bereikt over de inpassing van de A4 Delft-Schiedam en financiering van alle IODS-projecten.

De Adviescommissie IODS wordt mede geadviseerd door de Klankbordgroep IODS.

Marktpartijen en burgers worden betrokken bij het project tijdens informatieavonden. Deze worden georganiseerd binnen en buiten het kader van inspraak.

## **SLOTBEPALINGEN**

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

**De minister van Verkeer en Waterstaat**

**Lid van het College van Gedeputeerde Staten  
van Zuid-Holland**

**Camiel Eurlings**

**Martin van Engelshoven - Huls**

*Vastgesteld op 29 oktober 2007*