

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3227

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de *A4 Passage en Poorters & Inprikkers (A4 PPI)* (ingezonden 13 juli 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 augustus 2012).

Vraag 1

Kunt u aangeven hoe groot de verkeersintensiteiten en de concrete I/C verhoudingen (Intensiteit/Capaciteit) zijn op alle te onderscheiden wegvakken en bijbehorende knooppunten als de A4 poorters en inprikkers gerealiseerd zijn, waarbij in het model ook de A13-A16, de Blankenburgtunnel, de Rotterdamsebaan en de Rijnlandroute zijn gerealiseerd?

- a) De A4 van Schiedam t/m Leiden (hoofdbaan en parallelbaan).
- b) De A13 van Rotterdam t/m Prins Clausplein met knooppunten bij Delft en aansluiting op de A13/A16 ; op de Kruithuisweg in Delft en op de aansluitingen van Kruithuisweg en op de A4 Delft -Schiedam.
- c) Knooppunt Ypenburg.
- d) Knooppunt Prins Clausplein.
- e) De dubbele T-kruising Neherkade.
- f) De Laan van Delftvliet.
- g) De Laan van Hoornwijck (op e, f en g komt Rotterdamsebaan uit).
- h) De Rotterdamseweg en Haagweg (komen uit op f).
- i) De Prinses Beatrixlaan.

Antwoord 1

In de MIRT-Verkenning Haaglanden, die heeft geleid tot het Voorkeursbesluit A4 Passage en Poorten & Inprikkers, is een groot aantal mogelijke maatregelen bekeken. Ik verwijs u hiervoor graag naar de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl/documenten/MIRT_NRD_rapport-def-LR2.pdf).

Daaruit zijn kansrijke maatregelen geselecteerd, waarvoor verkeerskundige analyses zijn gemaakt. De resultaten ervan staan in het achtergrondrapport bij de ontwerp Rijksstructuurvisie van de MIRT-Verkenning Haaglanden: «MIRT Verkenning Haaglanden; verkeerskundige analyse NRM West 2011» (http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl/documenten/MIRTVerkenningHaaglanden_VerkeerskundigeAnalyseNRMWest2011.pdf).

Op pagina 49 van deze rapportage staan de etmaalintensiteiten. Op pagina 51 en 52 staan de I/C-gegevens (voor GE-scenario) in een kaart gevisualiseerd.

Bij deze berekeningen is uitgegaan van een infrastructuurnetwerk waarin aanpassingen zijn gerealiseerd waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden.

De Blankenburgtunnel/Oranjetunnel en Rijnlandroute behoren hier niet toe. Dit zijn maatregelen die buiten het kader van de MIRT-Verkenning Haaglanden vallen, maar die wel van invloed kunnen zijn op het functioneren van het wegennet in de regio Haaglanden.

Om inzicht in het effect van deze projecten op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers te krijgen, zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor deze projecten. De resultaten van deze gevoeligheidsanalyses voor de Blankenburgtunnel en de Rijnlandroute staan op blz. 69 en 70 van de verkeerskundige analyse NRM West 2011.

Om efficiënt om te gaan met de onderzoeksmiddelen zijn maatregelen en combinaties van maatregelen, waarvan al bij globale analyse is gebleken dat deze niet effectief zijn, niet in deze verkeerskundige analyse meegenomen. Dit betreft onder andere de A/N54 en de A/N14.

De A/N54 is in de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit onderzocht en is geen kansrijke maatregel gebleken. Hiervoor verwijst ik u graag naar de concept Ontwerp-Rijkstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO (<http://www.rotterdamvooruit.nl/viewer/file.aspx?fileinfolD=332>).

De N14/A14 is niet kansrijk gebleken vanwege het ongewenste effect op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Haaglanden, de aanzienlijke aantasting van natuurwaarden, de negatieve effecten op luchtkwaliteit en geluidshinder, en de hoge kosten (€ 2,1 miljard bij ligging op maaiveld tot € 4,8 miljard bij ondertunneling).

Naar aanleiding van vragen in het Algemeen Overleg MIRT van 28 juni jl. heb ik voor 1 september 2012 een integrale verkeersanalyse toegezegd.

In deze analyse zal worden ingegaan op de geschatte verkeerseffecten op het wegennet in de Zuidvleugel van een A/N54 en een A/N14.

Vraag 2

Kunt u daarbij rekening houden met het feit dat hier met «concrete» I/C wordt bedoeld op de waarde in één getal en niet met een omschrijving van bijvoorbeeld: I/C ligt tussen 0,8 en 0,95?

Antwoord 2

De I/C-verhoudingen zijn in 4 klassen onderverdeeld:

I/C < 0,8: ruim voldoende restcapaciteit;

I/C > 0,8: druk, voldoende capaciteit, lagere snelheden;

I/C > 0,9: kans op congestie en wachttijd door stilstand;

I/C = 1,0: wegvak is overbelast, structurele congestie.

Bij een I/C < 0,9 is geen sprake van structurele congestie.

Exacte I/C-cijfers zouden een schijnnaauwkeurigheid suggereren.

Vraag 3

Kunt u aangeven hoe groot de verkeersintensiteiten en de concrete I/C verhoudingen (Intensiteit/Capaciteit) zijn op alle te onderscheiden wegvakken als de A4 poorters en inprikkers niet worden gerealiseerd, waarbij in het model wel de Oranjetunnel, de A54, de Rijnlandroute, de A14 (verbinding tussen Terbregseplein met A4 iets ten noorden van Leidschenveen, bekend van de aangenomen motie (Kamerstuk 31 200 A, nr. 61)) en een verbindingsweg tussen A54 en N211 zijn opgenomen en waarin de N211 en N14 kruisingsvrij zijn gemaakt en verbeterd conform alternatief 2 van de studie A4 Passage?

- De A4 van Schiedam t/m Leiden (hoofd baan en parallelbaan).
- De A13 van Rotterdam t/m Prins Clausplein met knooppunten bij Delft en aansluiting op de A13/A16 ; op de Kruithuisweg in Delft en op de aansluitingen van Kruithuisweg en op de A4 Delft -Schiedam.
- Het Knooppunt Ypenburg.
- Het Prins Clausplein.
- De dubbele T-kruising Neherkade.
- De Laan van Delftvlief.
- De Laan van Hoornwijck (op e, f en g komt Rotterdamsebaan uit).
- De Rotterdamseweg en Haagweg (komen uit op f).
- De Prinses Beatrixlaan.

Antwoord 3

Zie mijn antwoord op vraag 1.

Vraag 4

Kunt u garanderen dat alle weefvakken die benodigd zijn voor een veilige en goede inpassing van de A4 poorters en inprikkers daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden binnen het gestelde budget en volgens de geldende normen? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 4

Voor de (Ontwerp) Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers is een schetsontwerp voor de maatregelen gemaakt. Hierbij is uitgegaan van de richtlijnen die aan een veilige en goede inpassing van weefvakken worden gesteld. In de ontwerpverantwoording is in tabel 2, pagina 13 beschreven dat in het huidige schetsontwerp voor de korte structuur nog 2 weefvakken niet voldoen aan de richtlijn voor turbulentieafstanden. In de planuitwerkingsfase zal het meer globale schetsontwerp worden uitgewerkt in een gedetailleerd ontwerp waar rekening gehouden zal worden met een voldoende veilige en goed inpassing.

Op basis van het schetsontwerp is een kostenraming met een bandbreedte (onzekerheid 25%) opgesteld. De maatregelen van het schetsontwerp, zoals beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie, zijn in deze kostenraming meegenomen. In de planuitwerkingsfase wordt de kostenraming verder aangescherpt en de bandbreedte verkleind.

Vraag 5

Kunt u aangeven wat de verkeersgevolgen zijn op alle te onderscheiden wegvakken van de in vraag 1 a) t/m i) vermelde verbindingen als er zich een calamiteit voordoet waardoor het Prins Clausplein en/of Knooppunt Ypenburg worden afgesloten in westelijke oostelijke, noordelijke en/of zuidelijke richting en al dat verkeer noodgedwongen via de A4, Utrechtsebaan en A4 poorters en inprikkers haar weg moet vinden? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 5

In de verkenningfase is gezocht naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblemen, met als doel tot een keuze voor een oplossing te komen. Een vergaande analyse van de gevolgen van calamiteiten maakt geen deel uit van de verkenning. Tijdens de Planuitwerking vindt een calamiteitenanalyse plaats en wordt in overleg met de hulpdiensten een calamiteitenplan gemaakt.

Vraag 6

Kunt u toelichten op welke wijze het systeem robuuster gemaakt kan worden door minder nieuwe snelwegen uit te laten komen op de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein?

Antwoord 6

Binnen de MIRT-Verkenning zijn geen nieuwe autosnelwegen opgenomen, die uitkomen op de knooppunten Ypenburg en/of Prins Clausplein.

Vraag 7

Kunt u, mede omdat de studie «Ontwerpverantwoording» van A4 PPI in tabel 2 vermeldt dat bij de verkozen «korte variant» de beschikbare lengte van twee weefvakken kleiner is dan de benodigde lengte en bij twee weefvakken daar (nagenoeg) gelijk aan is, aangeven of er fysiek voldoende ruimte is voor de geplande weefvakken bij de aanleg van de Rotterdamse Baan en de A4 PPI, en toelichten of dit technisch haalbaar is?

Antwoord 7

Zie mijn antwoord op vraag 4.

Vraag 8

Kunt u de antwoorden op het gevraagde bij 1) en 2) ook geven met de getelde verkeersintensiteiten en de bijbehorende I/C waarden in 2006, die zijn gebruikt in de studie A4 Delft-Schiedam?

Antwoord 8

Ik ga ervan uit dat u hiermee doelt op de verkeersintensiteiten uit 2006, zoals opgenomen in het Deelrapport Verkeer van de Trajectnota/MER A4 Delft – Schiedam Stap 2 uit april 2009.

De op pagina 14 van dit rapport vermelde intensiteiten uit 2006 zijn bepaald aan de hand van meetgegevens van Rijkswaterstaat. Deze meetgegevens zijn specifiek gemeten voor de in het rapport opgenomen wegvakken. Ik verwijs u graag naar de website (http://www.rijkswaterstaat.nl/images/TNMER%20Stap%202%20-%20Deelrapport%20Verkeer_tcm174-250727.pdf). Er zijn geen gegevens van andere wegvakken voor dit jaar beschikbaar. Buiten deze wegvakken kan ik dus geen informatie over verkeersintensiteiten en I/C-waarden uit 2006 geven.

Vraag 9

Sluiten de uitkomsten van het rekenmodel Haaglanden, dat gebruikt is bij de studies Rotterdamsebaan en A4 PPI, aan op het rekenmodel dat is gebruikt bij de studie Blankenburgtunnel? Zo nee, zijn deze verschillen relevant?

Antwoord 9

Voor zowel de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (met als mogelijke maatregel realisatie van een Blankenburgtunnel) als A4 Passage en Poorten & Inprikkers is gebruik gemaakt van het NRM West 2011. Het NRM West 2011 is gebruikt voor prognoses op het hoofdwegennet en de aansluitingen op het stedelijke en regionaal wegennet.

De in het NRM West 2011 gehanteerde uitgangspunten voor de prognoses voor de NWO en de A4 Passage en Poorten & Inprikkers zijn volledig identiek. Om uitspraken te kunnen doen over de verkeerskundige en milieueffecten op wegen in het stedelijk gebied van de agglomeratie Den Haag is voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers gebruik gemaakt van het voor dit stedelijk gebied gemaakte Haaglandenmodel. Gebleken is dat de prognoses van beide modellen voor 2 030 goed op elkaar aansluiten.

Het Haaglandenmodel is ook gebruikt voor eerdere verkeersprognoses voor de Rotterdamsebaan. De uitkomsten hiervan verschillen niet significant van de aansluitende prognoses met het NRM West 2011.