

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

3035

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat de verbreding van de snelweg A4 (voorlopig) van de baan is* (ingezonden 6 juni 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 28 juni 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Verbreding snelweg A4 (voorlopig) van de baan»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

Het bericht is inhoudelijk juist, maar inmiddels ook achterhaald. Het betreft het traject A4 Knooppunt Burgerveen-N14. Er werd gewerkt aan het ontwerp-Tracébesluit voor de verbreding van dit traject en de vervanging van het Ringvaartquaduct in zuidelijke richting. Het project is een jaar geleden niet opgenomen in de lijst van de zogenoemde stikstofprioriteiten. Daarom is het project stilgelegd en heeft Rijkswaterstaat de omgeving hierover geïnformeerd. Dit is de aanleiding geweest voor dit bericht. Herstarten van de MIRT-Planuitwerking was voorzien nádat het stikstofonderzoek voor de stikstofprioriteiten (waaronder het project A4 Haaglanden-N14) is afgerond. Nadien is tijdens het BO MIRT najaar 2022 besloten om € 80 mln. toe te voegen vanuit de middelen uit het coalitieakkoord voor de ontsluiting van woningbouwlocaties aan het projectbudget voor de A4 Knooppunt Burgerveen-N14 ter dekking van het opgetreden tekort bij dit project. Dit is vanwege het belang van dit project voor de woningbouwopgave. Inmiddels is sprake van een aanzienlijke budgettaire inpassingsopgave als gevolg van excessieve prijsstijgingen, een noodzakelijke structurele budgettoevoeging voor instandhouding en de stikstofproblematiek. In dat kader is

¹ NOS, 10 augustus 2022, <https://nos.nl/artikel/2439999-verbreding-snelweg-a4-voorlopig-van-de-baan-vanwege-stikstof>.

besloten om de projecten die een bijdrage hebben gekregen vanuit de middelen uit het Coalitieakkoord voor de ontsluiting van woningbouwlocaties buiten de inpassingsopgave te plaatsen, waaronder de A4 Knooppunt Burgerveen-N14.

Helaas is het behouden van het beschikbare budget voor de A4 Haaglanden-N14 niet mogelijk gebleken (vanwege de financiële omvang van dit project). Het voorgaande betekent dat de MIRT-Planuitwerking van de A4 Knooppunt Burgerveen-N14 zo spoedig mogelijk wordt opgepakt zodra er sprake is van (zicht op) stikstofruimte en personele capaciteit bij Rijkswaterstaat. In een later stadium zal over de herstart en budgettering van de MIRT-Planuitwerking van de A4 Haaglanden-N14 besloten moeten worden.

Vraag 3

Hoe hoog scoort de A4 op traject tussen knooppunt Burgerveen en Leidschendam in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), en hoe hoog specifiek ter hoogte van Leiderdorp?

Antwoord 3

Op pagina 76 van de IMA 2021 is een kaartbeeld opgenomen van de top 50 snelwegtrajecten met de hoogste economische verlieskosten per jaar in 2040 in het Lage groeiscenario. Het traject A4 Knooppunt Burgerveen-N14 komt naar voren in de categorie EUR 25 mln. tot EUR 50 mln. per jaar.

Vraag 4

Deelt u de zorgen over de files op de A4 ter hoogte van Leiderdorp en de impact op de veiligheid en leefbaarheid van Leiderdorp en Zoeterwoude?

Antwoord 4

Ja. Het is duidelijk dat bij filevorming op de A4 ongewenste omrijdbewegingen ontstaan via het Onderliggend Wegennet, ook in Leiderdorp en Zoeterwoude.

Vraag 5

Hoe hoog zijn de variabelen in de IMA op basis waarvan u bepaalt of de A4 ter hoogte van Leiderdorp wel of niet een probleem voor de doorstroming of de veiligheid en leefbaarheid vormt?

Antwoord 5

Op basis van de IMA 2021 kan gesteld worden dat het traject een aanzienlijk doorstromingsprobleem kent. Op basis van verkeerstellingen is gebleken dat er ongewenste omrijdbewegingen plaatsvinden bij filevorming op de A4.

Vraag 6

Bent u bekend met de onveilige verkeerssituatie die ontstaat als gevolg van het niet op tijd aangeven dat er op het betreffende traject twee rijstroken eindigen richting Leiden, en auto's op het laatste moment twee rijstroken moeten invoegen?

Antwoord 6

Ja.

Vraag 7

Wat is uw reactie hierop?

Antwoord 7

In zuidelijke richting begint de splitsing van de weg in de hoofdrijbaan en de parallelbaan in de verdiepte ligging ter hoogte van Leiderdorp. Dit is aangegeven met borden en belijning. Het zogenoemde puntstuk, het punt vanaf waar niet meer van strook gewisseld kan worden, ligt enkele honderden meters na het einde van de verdiepte ligging.

Dit is geen optimale situatie. De verdiepte ligging met een open-dicht-overkapping wordt door weggebruikers ervaren als een tunnel. Het is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid gewenst dat weggebruikers in deze situatie zo min mogelijk van rijstrook wisselen. Als het wisselen van rijstrook echter pas ná het eindigen van de verdiepte ligging kan plaatsvinden, is de afstand tot het puntstuk korter dan wenselijk.

In het kader van het project A4 Knooppunt Burgerveen-N14 zal worden gewerkt aan deze situatie, door enerzijds extra capaciteit toe te voegen (in de verdiepte ligging) en anderzijds de splitsing stroomopwaarts te verplaatsten tot ruim vóór de verdiepte ligging.

Vraag 8

Bent u bereid om op een eerder moment verkeersborden te plaatsen die aangeven dat er op het betreffende traject twee rijstroken eindigen in de richting van Leiden?

Antwoord 8

Op een eerder moment verkeersborden plaatsen heeft geen toegevoegde waarde. Er staan borden op 1.100 meter (voorwegwijzer), 500 meter en 100 meter voor het begin van de afrit. Een vrachtwagen heeft voor een rijstrookwisseling circa 300 meter nodig. Een auto heeft voor een rijstrookwisseling circa 200 meter nodig. Twee rijstrookwisselingen zijn dus voor beide categorieën goed mogelijk tussen het moment van waarnemen van de voorwegwijzer en het feitelijk begin van de afrit. Het pas laat wisselen van rijstrook is vooral het gevolg van rijgedrag, niet van het gebrek aan reisinformatie.

Vraag 9

Bent u bekend met de onveilige verkeerssituatie die ontstaat als gevolg van vrachtauto's die ervoor kiezen om op het betreffende traject de parallelweg te volgen en auto's van de N11 die moeilijk kunnen invoegen op de A4 richting Amsterdam?

Antwoord 9

Ja.

Vraag 10

Wat is uw reactie hierop?

Antwoord 10

In noordelijke richting wordt de capaciteit van de weg onvolledig gebruikt. Een proef met Flitsmeister om meer doorgaande automobilisten te adviseren om de parallelstrook te gebruiken was succesvol. Met een toenemend gebruik van de parallelstrook neemt echter ook het vrachtverkeer op deze strook toe, wat het invoegen van verkeer vanaf de N11 bemoeilijkt. Het is niet mogelijk om vrachtwagens van deze strook te weren, omdat ook vrachtwagens deze nodig hebben om de A4 te verlaten en op te gaan. Een ander nadeel van het gebruik van de parallelbaan voor doorgaand verkeer is dat het afwijkt van het uitgangspunt, dat de hoofdrijbaan gebruikt wordt voor doorgaand verkeer en de parallelbaan benut wordt voor lokaal/regionaal verkeer. Daarom wordt het doorgaande verkeer niet op de bebording geadviseerd om de parallelbaan te gebruiken en worden deze hier niet geplaatst. In het kader van het project A4 Knooppunt Burgerveen-N14 zal worden gewerkt aan extra capaciteit op de hoofdrijbaan, waardoor het in mindere mate nodig zal zijn om de parallelbaan te gebruiken voor doorgaand verkeer.

Vraag 11

Bent u bereid om verkeersmaatregelen te onderzoeken die vrachtauto's ontmoedigen om op het betreffende traject de parallelweg te volgen?

Antwoord 11

Op de verkeersborden wordt doorgaand verkeer richting Amsterdam over de hoofdrijbaan geleid. Daarmee wordt het gebruik van de hoofdrijbaan voor vrachtverkeer gestimuleerd.

Als doorgaand vrachtverkeer de parallelbaan echter geheel niet meer zou mogen gebruiken, zullen meer vrachtwagens op de A4 vaak twee rijstroken moeten opschuiven naar de hoofdrijbaan. Uit een studie die vanuit het programma Smart Mobility is gedaan naar rij- en weefgedrag is gebleken dat er eerder files optreden wanneer al het vrachtverkeer via de hoofdrijbaan of via de parallelbaan wordt geleid. Spreiding over hoofdrijbaan en parallelbaan geeft het beste resultaat.

Vraag 12

Op basis waarvan zou u kunnen bepalen om toch de A4 tussen knooppunt Burgerveen en Leidschendam te verbreden en op basis waarvan specifiek ter hoogte van Leiderdorp?

Antwoord 12

Zie mijn antwoord op vraag 2.