

Vergaderjaar 2005–2006

30 504

Tracé A4 Burgerveen–Leiden

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 mei 2006

De commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over het Tracébesluit A4 Burgerveen–Leiden (Kamerstuk 30 504, nr. 1).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 mei 2006.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vacature (algemeen), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

1

Waarom is het, in navolging van het traject Schiphol–De Hoek dat al voorzien is van 2 x 4 rijstroken, niet mogelijk dat het vervolg traject Burgerveen – Leiden ook tijdig voorzien wordt van een weg met 2 x 4 rijstroken, zeker nu de bovengenoemde trajectnota al voorziet in een capaciteitsuitbreiding van 2 x 3 naar 2 x 4 rijstroken? [klopt dit?]

Het Tracébesluit (TB) A4 Burgerveen-Leiden 2004 heeft betrekking op het traject van de Rijksweg A4 vanaf de aansluiting Hoogmade (N446) tot en met de aansluiting Zoeterwoude-Dorp (N206). Het voorliggende TB voorziet op dit traject in een capaciteitsuitbreiding van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken. Om deze uitbreiding toekomstvast uit te voeren zijn kunstwerken gedimensioneerd voor 2 x 4 rijstroken.

Dit traject vormt een onderdeel van de verbinding tussen Schiphol en het Prins Clausplein. Vanaf Schiphol, tussen knooppunt De Hoek en knooppunt Burgerveen, heeft de A4 2 x 4 rijstroken met één spitsstrook. Bij knooppunt Burgerveen splitst de autosnelweg zich in de A44 en de A4. De A44 heeft 2 x 2 rijstroken. Op de A4 tussen Burgerveen en Hoogmade is thans de realisering gaande van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken. Het voorliggende TB voorziet dus in continuering van deze 2 x 3 rijstroken. Bij het opstellen van de Nota Mobiliteit zijn analyses gedaan om na te gaan wat de knelpunten zijn die tot 2020 moeten worden opgelost. Het traject A4 Burgerveen-Leiden wordt daarbij niet als een knelpunt gezien. De in de Nota geformuleerde streefwaarden worden op dit traject immers gehaald. Ik zie hierin nu geen aanleiding om een Tracé-m.e.r-procedure op te starten voor uitbreiding naar 2 x 4 rijstroken. Mocht in de toekomst, bijvoorbeeld op basis van de tweejaarlijkse evaluatie van de Nota Mobiliteit of op basis van de regionale netwerkanalyses die thans worden uitgevoerd, blijken dat op dit traject de streefwaarden niet worden gehaald, dan zou overwogen kunnen worden om een studie te starten naar capaciteitsuitbreiding op dit traject.

2

Welke belemmeringen worden gezien om binnen de vastgestelde trajectnota versneld over te gaan tot een aanleg van de vierde rijstrook in de middenberm, zeker nu de kunstwerken en aquaducten al gedimensioneerd zijn voor de aanleg van 2 x 4 rijstroken in de genoemde trajectnota?

De A4 Burgerveen – Leiden wordt nu verbreed naar 2 x 3. Er is qua ruimte rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verbreding naar 2 x 4, ook wat kunstwerken betreft. Zoals gesteld bij vraag 1 zijn de redenen om niet nu 2 x 4 aan te leggen, dat daartoe geen aanleiding is (geen knelpunt) en omdat de aansluitende wegvakken ook 2 x 3 rijstroken zijn.

Voor een verbreding naar 2 x 4 is een nieuwe planstudie nodig. Dit kan volgens de (verkorte) procedure van de vernieuwde Tracéwet. Daarbij moet nut en noodzaak worden aangetoond en moet in een MER worden aangegeven hoe met de effecten op het leefmilieu wordt omgegaan. Op voorhand valt niet aan te geven hoe bijvoorbeeld de saldering voor lucht zal uitvallen en welke de mitigerende of compenserende maatregelen zijn. Omdat het traject geen knelpunt is, ontbreken in het MIT en in de begroting bovendien de middelen om de kosten van de extra rijstroken te dekken.

3

In de trajectnota wordt aangegeven dat na verbreding van Rijksweg A4 naar 2 x 3 rijstroken ten behoeve van geluid en luchtkwaliteit er een snelheidsbeperking moet worden opgelegd van 80 km/uur. Wordt deze keuze nog steeds gedragen gezien de recente ontwikkelingen met 80 km-zones, bijvoorbeeld bij Den Haag? Kunnen de effecten van 80 km/uur nader worden onderbouwd?

Het besluit om op de A4 80 km/uur te gaan rijden is genomen op basis van de uitkomsten van het luchtkwaliteitsonderzoek. En dit is niet gedaan op basis van geluid. In het Tracébesluit staat dat vóór openstelling van de weg onderzocht zal worden of het nog nodig is om 80 km/uur te gaan rijden. Over het functioneren van de 80 km-zones heb ik uw Kamer recentelijk geïnformeerd.

In situaties met complexe weefvakken werkt deze maatregel minder goed omdat de noodzakelijke dynamiek (snelheidsverschillen tussen voertuigen) in het verkeer teveel wordt beperkt. Het traject Burgerveen-Leiden kent dergelijke complexe weefvakken niet. De verwachting is daarom gerechtvaardigd dat de snelheidsverlaging hier naast een voldoende doorstroming een positief effect op de luchtkwaliteit zal hebben.

4

Welke mogelijkheden zijn voorhanden om de verbreding van de A4 naar 2 x 4 rijstroken naar voren te halen en versneld in uitvoering te nemen? Is hier al onderzoek naar gedaan?

De Tracéwet-procedure voor uitbreiding naar 2 x 4 over een grotere lengte (planstudie A4 De Hoek-Prins Clausplein) is in 2005 stopgezet op basis van de inzichten die ik bij antwoord 1 heb gegeven. Voor de mogelijkheden de A4 versneld te verbreden naar 2 x 4 verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 2.

5

Kan het wegtraject A4 Burgerveen – Leiden dienen als pilotproject voor het zogenaamde doorstromingsconcept, waarbij de twee rijstroken aan de binnenzijde van elke wegtraject beschikbaar zijn voor het doorgaande verkeer Schiphol – Den Haag vice versa en de twee rijstroken aan de buitenzijde beschikbaar zijn voor het regionale verkeer met zijn afslagen?

Nee, want dan wordt uitgegaan van 4 x 2 rijstroken en die zijn niet voorzien.

6

Indien gekozen wordt voor een pilotproject kunnen dan de procedurele regelingen versneld worden zoals bij de aanleg van spitsstroken gebeurt langs grote doorgaande wegen?

De procedure van de Tracéwet moet normaal gevolgd worden. Dit geldt overigens ook voor spitsstroken – met uitzondering van die van ZSM 1, waar de spoedwet voor is gemaakt.