

Vergaderjaar 2011–2012

33 266

Structuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 16 mei 2012.
De wens dat er over de structuurvisie overleg gewenst wordt kan door of namens de Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 13 juni 2012.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2012

In mijn brief van 7 december 2011 (Kamerstuk 33 000 A, nr. 45) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de genomen besluiten die ik samen met de regionale partners heb genomen betreffende de prioritaire infrastructuurprojecten in de Zuidvleugel. Een van de besluiten betrof de bestuurlijke voorkeur voor de «A4 Passage en Poorten & Inprikkers». In de afgelopen periode is de bestuurlijke voorkeur nader uitgewerkt in een voorkeursbeslissing. Deze is vastgelegd in de ontwerp-rijksstructuurvisie. Omdat de regio deels verantwoordelijk is voor de bekostiging en uitvoering van een deel van de maatregelen is de bestuurlijke voorkeur mede ter instemming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid Holland en aan het Algemeen Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden.

Met deze brief doe ik uw Kamer deze Ontwerp-rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers» toekomen, samen met de bijbehorende plan-MER.¹ In deze ontwerp-rijksstructuurvisie is de besluitvorming van de MIRT verkenning Haaglanden vastgelegd. Deze ontwerp-rijksstructuurvisie en de plan-MER zullen vanaf 23 mei ter inzage worden gelegd.

Achtergrond MIRT verkenning Haaglanden

Om de concurrentiekracht van Haaglanden te versterken, wordt ingezet op het verbeteren van de economische structuur, het verhogen van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en het garanderen van een goede multimodale bereikbaarheid. Uit eerder studies en analyses is geconcludeerd dat het wegennetwerk in Haaglanden tegen de grenzen van de capaciteit aanloopt. De reistijden zijn te lang en zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet is een capaciteitstekort. Daarnaast zijn er problemen op de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en onderliggend wegennet.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Rijk, provincie Zuid-Holland en Stadsgewest Haaglanden zijn daarom in 2008 gestart met de «MIRT-verkenning Haaglanden Infrastructuur en Ruimte 2020–2040», met het waarborgen van de bereikbaarheid van de regio als belangrijkste doel. In de verkenning is geanalyseerd voor welke ruimtelijke- en mobiliteitsvraagstukken de regio op langere termijn gesteld zal worden. Voor de belangrijkste mobiliteitsvraagstukken zijn de oplossingsrichtingen verkend.

Onderzochte oplossingsrichtingen

De rijksstructuurvisie schetst een beeld van de opgaven waarvoor het rijk en de regio gesteld staan en wat deze betekenen voor de bereikbaarheid van de regio. Op basis daarvan worden de onderzochte vraagstukken en alternatieven beschreven en gemotiveerd. De volgende vraagstukken staan in de MIRT Verkenning Haaglanden centraal:

- Doorstroming A4 passage bij Den Haag (inclusief prins Clausplein)
- De ontsluiting van Haaglanden en Den Haag («Poorten en Inprikkers»)
- De OV-ontsluiting in de Internationale Zone/het World Forum Gebied, Scheveningen en de Binckhorst

De eerste twee vraagstukken zijn onderdeel van de ontwerp-rijksstructuurvisie, vanuit de directe relatie met de hoofdinfrastructuur. Het derde vraagstuk (OV) is weliswaar behandeld in de verkenning, maar vergt geen ruimtelijke besluitvorming op rijksniveau. Het OV-vraagstuk en de effecten van de alternatieve oplossingsrichtingen voor dat vraagstuk maken om die reden geen onderdeel uit van de (rijks-)structuurvisie en het bijbehorende plan-MER. Hierover is uw Kamer geïnformeerd bij toezending van de afsprakenlijst uit het BO MIRT voorjaar 2011 (bijlage 1 bij Kamerstuk 32500-A nr. 83, vergaderjaar 2010–2011).

Voor de wegvraagstukken zijn vervolgens verschillende kansrijke oplossingsrichtingen beschreven. De effectbepaling leerde dat de afzonderlijke oplossingsrichtingen geen volledige oplossing bieden voor de problematiek, maar wel effectieve bouwstenen bevatten. Daarom zijn twee kansrijke alternatieven samengesteld, gebaseerd op de effectieve bouwstenen. Hierover is uw Kamer geïnformeerd bij toezending van de afsprakenlijst uit het BO MIRT voorjaar 2010 (kamerstuk 32 123 A, nr. 113, vergaderjaar 2009–2010).

Voorkeursbeslissing

Beide kansrijke alternatieven zijn in 2011 beoordeeld op basis van het beoordelingskader. In diverse achtergrondrapporten is de effectbepaling in beeld gebracht. Deze zijn vanaf 23 mei 2012 te vinden op de website van de projectorganisatie (<http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl>). De effecten voor externe veiligheid en natuur & milieu zijn beschreven in het plan-MER.

Deze integrale afweging heeft geleid tot een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is beschreven in de voorkeursbeslissing zoals is vastgelegd in hoofdstuk 6 van de ontwerp-rijksstructuurvisie. Het betreft een samenhangend pakket aan maatregelen en bestaat uit:

- De A4 Passage: Een nieuwe doorgaande hoofdstructuur op de A4 (in twee richtingen). Deze begint in noord-zuid richting na de aansluiting met de N14 en eindigt voor de aansluiting met de Prinses Beatrixlaan.
- Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting Plaspoelpolder, aanpassingen op knooppunt Ypenburg (inclusief weefvakken A13) en het toevoegen van extra capaciteit op de A4 tussen de Prinses Beatrixlaan en de aansluiting Den Hoorn.

- N211: Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting met de A4 in combinatie met verbreding van de N211 tussen de aansluiting A4 en de N222 (Veilingroute), evenals het realiseren van drie ongelijkvloerse kruisingen op de N211 tot en met de kruising met de Erasmusweg.
- Prinses Beatrixlaan: Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting met de A4 in combinatie met het ongelijkvloers maken van de twee kruisingen op het eerste deel van de Prinses Beatrixlaan en het aanpassen van de twee kruisingen op het tweede deel van de Prinses Beatrixlaan.
- N14: Het aanpassen van de aansluiting met de A4 en het realiseren van twee ongelijkvloerse kruisingen.

Procedure rijksstructuurvisie

Burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties zijn via publiekparticipatie bij deze verkenning betrokken. In de afgelopen periode is in diverse sessies gevraagd mee te denken over zowel de belangrijkste knelpunten als ook de oplossingsrichtingen en het te verrichten onderzoek. De gegeven reacties zijn zo goed als mogelijk verwerkt in ontwerp-rijksstructuurvisie.

De ontwerp rijksstructuurvisie zal op 23 mei ter inzage worden gelegd. Een ieder heeft dan 6 weken de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. Parallel aan de zienswijzenprocedure zullen de afspraken met de betrokken overheden verder worden uitgewerkt en vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Ook zal aan de commissie MER een advies over de plan MER worden gevraagd. De commissie heeft op een concept MER al een vrijwillig (openbaar) tussenadvies gegeven.

Na afronding van de zienswijzen procedure en het daarop volgende besluitvormingsproces, zal ik de definitieve voorkeursbeslissing nemen, de rijksstructuurvisie vaststellen en samen met de medeoverheden de bestuursovereenkomst ondertekenen. De start van de realisatie voor de rijksonderdelen is voorzien vanaf 2021. De uitvoering van maatregelen door de regio is voorzien vanaf 2015.

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