

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

3225

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de A13–A16* (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 I/C-verhoudingen (Intensiteit/Capaciteit) van de volgende wegvakken zouden zijn indien de verbinding A13–A16 en de Blankenburgtunnel worden gerealiseerd:

- alle te onderscheiden wegvakken op de A13 Delft Noord – Overschie, inclusief knooppunten.
- de Kruithuisweg in Delft,
- knooppunt het Kethelplein
- knooppunt Ypenburg
- knooppunt Prins Clausplein

Antwoord 1

Met mijn brief van 19 juni 2012 (IENM/BSK-2012/94964) heb ik de Kamer reeds geïnformeerd over de gemaakte verkeersberekeningen voor de A13/16 en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Ik heb daarbij aangegeven dat uit de berekeningen voor de A13/16 blijkt, dat de invloed van de aanleg van de A13/16 op de trajecten rondom Ypenburg/Prins Clausplein en de A13 beperkt is, dat op een aantal trajecten rondom Ypenburg/Clausplein en de A13 zowel zonder als met de A13/16 de reistijdstreefwaarde niet wordt gehaald en er sprake is van een verkeerstoename van 5% ter hoogte van Delft Zuid. Ook heb ik daarbij aangegeven dat uit de verkeersberekeningen voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding blijkt, dat de verkeersintensiteit bij Ypenburg/Prins Clausplein niet toeneemt na aanleg van de Blankenburgtunnel en dat de toename op de A13 tussen Delft Zuid en de Doenkade kleiner is dan 1%.

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

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 er geen sprake van structurele congestie.

In totaal zijn er 159 wegvakken binnen dit deel van de A13, de drie genoemde knooppunten en de Kruithuisweg. Op 153 van deze wegvakken is de I/C-waarde lager dan 0,9 en is er dus geen sprake van structurele congestie, uitgaande van het WLO-scenario Regional Communities (RC, lage economische groei) en zichtjaar 2030.

Op 143 van de 159 wegvakken is de I/C-waarde lager dan 0,9 en is er dus geen sprake van structurele congestie, uitgaande van het WLO-scenario Global Economy (GE, hoge economische groei) en zichtjaar 2030.

Hierna worden de I/C waarden per het door uw kamer benoemde wegonderdeel beschreven.

Dit deel van de A13 omvat in totaal 34 wegvakken.

Op 32 van de 34 wegvakken is de I/C-waarde lager dan 0,9 in het RC-scenario.

Op 24 van de 34 wegvakken is de I/C-waarde lager dan 0,9 in het GE-scenario.

De Kruithuisweg omvat in totaal 58 wegvakken.

Op alle wegvakken is de I/C-waarde lager dan 0,9.

Het Kethelplein omvat in totaal 22 wegvakken.

Op 19 van de 22 wegvakken is de I/C-waarde lager dan 0,9 in het RC-scenario.

Op 18 van de 22 wegvakken is de I/C-waarde lager dan 0,9 in het GE-scenario.

Knooppunt Ypenburg omvat in totaal 19 wegvakken.

Op 18 van de 19 wegvakken is de I/C-waarde lager dan 0,9 in zowel het RC-scenario als het GE-scenario.

Het Prins Clausplein omvat in totaal 26 wegvakken.

Op alle wegvakken is de I/C-waarde lager dan 0,9 in het RC-scenario.

Op 25 van de 26 wegvakken is de I/C-waarde lager dan 0,9 in het GE-scenario.

In bijlage 1 zijn alleen de wegvakken met een I/C-waarde van 0,9 of hoger in tabelvorm weergegeven. De weergegeven I/C-waarden zijn gebaseerd op het WLO-scenario GE en zichtjaar 2030. Als ook in het RC-scenario sprake is van een I/C-waarde van 0,9 of hoger is de I/C-waarde onderstreept.

Vraag 2

Kunt u toelichten of deze intensiteiten passen bij de huidige capaciteit van de wegen en knooppunten?

Antwoord 2

Zie mijn antwoord op vraag 1.

Bijlage 1

Uit de gemaakte verkeersberekeningen voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding kan worden geconcludeerd, dat na aanleg van de A13/16 en de Blankenburgtunnel op de volgende wegvakken de I/C-waarde 0,9 of hoger is.

Wegvak	I/C-waarde, 2030, GE	
	Avondspits	Ochtendspits
A. A13 Delft Noord – Overschie		
1. Delft Noord (aansl.8) – Delft (aansl.9)	0,96	0,99
2. Delft (aansl.9) – Delft Noord (aansl.8)	0,94	0,96
3. Oostpoortweg van aansluiting A13 tot Staalweg	1,00	0,96
4. Oostpoortweg van Staalweg tot aansluiting A13	0,99	0,97
5. Aansluiting A13-N470, oprit zuidwaarts richting Rotterdam	1,00	0,91
6. Aansluiting Delft Zuid (N470) – aansluiting A13 – A13/16	0,95	0,92
7. Aansluiting A13/16 – A13 – Aansluiting Delft Zuid (N470)	0,99	1,00
8. Aansluiting N209 – aansluiting A13/16 – A13	0,98	<0,80
9. Aansluiting A13/16 – A13 – Aansluiting N209	<0,80	1,00
10. Aansluiting Berkel en Rodenrijs, viaduct N209 over A13	<0,80	1,00
B. Knooppunt Kethelplein		
1. A20 oost – westverbinding Schiedam – Vlaardingen	1,00	<0,80
2. Verbindingsweg A20 vanuit het westen → A4 richting het zuiden	0,98	<0,80

Wegvak	I/C-waarde, 2030, GE	
	Avondspits	Ochtendspits
3. A20 west – oostverbinding Vlaardingen – Schiedam, vanaf de splitsing met de verbindingsweg met de A4 richting het zuiden tot de splitsing met de verbindingsweg met de A4 richting het noorden	<0,80	1,00
4. Verbindingsweg A20 vanuit het oosten → A4 richting het noorden	<0,80	0,91

Wegvak	I/C-waarde, 2030, GE	
	Avondspits	Ochtendspits
C. Knooppunt Ypenburg 1. A4 van zuidwest naar noordoost van de afsplitsing van de aansluiting richting A13 zuidwaarts tot het weefvak met de A13 vanuit het zuiden	0,95	1,00
D. Knooppunt Prins Clausplein 1. A12 van aansluiting Voorburg oostwaarts tot weefvak met verbindingsweg A4 → A12 vanuit het zuiden	1,00	1,00