

Vergaderjaar 2017–2018

**33 266**

## **Structuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers**

**Nr. 5**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 mei 2018

Met deze brief informeer ik u over de voortgang van de MIRT-Planuitwerking van het wegenproject A4 Haaglanden-N14 (voorheen: A4 Passage Den Haag). Tevens beschrijf ik in deze brief op welke punten het ontwerpTracébesluit (OTB) en het Tracébesluit (TB) A4 Haaglanden-N14 zullen (moeten) afwijken van de in november 2012 genomen Voorkeursbeslissing.

Deze Voorkeursbeslissing is verwoord in de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers van november 2012, die is opgesteld en vastgesteld naar aanleiding van de daarvoor uitgevoerde MIRT-Verkenning Haaglanden. Deze Rijksstructuurvisie is bijgevoegd als bijlage bij deze brief<sup>1</sup>. Hoofdstuk 6 beschrijft de Voorkeursbeslissing, die op pagina 65 is weergegeven op kaart.

Eenzijds omvat de Voorkeursbeslissing de werkzaamheden waartoe is besloten aan het Hoofdwegennet (A4 en N14) en anderzijds de werkzaamheden aan het Onderliggend Wegennet (N211 en Prinses Beatrixlaan). Het (O)TB zal uitsluitend de Tracéwet-plichtige werkzaamheden bevatten. Dit betreft de werkzaamheden aan het Hoofdwegennet en de eventueel daaruit voortvloeiende werkzaamheden aan het Onderliggend Wegennet. De overige werkzaamheden aan het Onderliggend Wegennet worden gerealiseerd door de betreffende wegbeheerder; de Provincie Zuid-Holland (oostelijke deel N211), de gemeente Den Haag (westelijke deel N211) en de gemeente Rijswijk (Prinses Beatrixlaan). Hiervoor wordt de bestemmingsplanprocedure gevolgd.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

De MIRT-Planuitwerking is eind 2017 gestart. Inmiddels is het projectteam volledig operationeel, zijn de gesprekken met de regionale partners gaande, is het wegontwerp van 2012 getoetst (actualisatie) en verder uitgewerkt en is de aanbestedingsprocedure in gang gezet voor de ingenieursdiensten.

Duidelijk is geworden dat het (O)TB op enkele punten zal (moeten) afwijken van de eerder genomen Voorkeursbeslissing. Hieronder ga ik puntsgewijs in op de wijzigingen en de redenen hiervoor.

#### *Prinses Beatrixlaan*

In de Rijksstructuurvisie en in het Bestuursakkoord van november 2012 is vastgelegd, dat de eerste twee kruisingen in de Prinses Beatrixlaan (Admiraal Helfrichsingel en Winston Churchilllaan) ongelijkvloers gemaakt zullen worden en er op dit traject extra capaciteit zal worden toegevoegd (Kamerstuk 33 266, nr. 2).

Tot op heden wil de gemeente Rijswijk echter geen uitvoering geven aan deze capaciteitsuitbreiding. Begin dit jaar heb ik de procesafspraken ontvangen over de Prinses Beatrixlaan, die zijn gemaakt door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de Provincie Zuid-Holland en de gemeente. Daarin is onder meer verwoord dat «een maaiveldvariant een serieuze optie is geworden». Ik heb daaruit geconcludeerd dat er nog geen keuze is gemaakt over het toekomstige wegontwerp van de Prinses Beatrixlaan en dat de realisatie van de overeengekomen capaciteitsuitbreiding en ongelijkvloerse kruisingen onzeker blijft.

Aangezien de gunning van de werkzaamheden voor het (O)TB eind mei is voorzien, en het definitief vaststellen van de uitgangspunten voor het (O)TB met het ingenieursbureau één van de eerste activiteiten is, zal ik uiterlijk deze zomer de te hanteren uitgangspunten voor het (O)TB definitief moeten vaststellen.

Als het besluit tot nakoming van de afspraken over de Prinses Beatrixlaan niet deze zomer wordt genomen, dan zal ik de Prinses Beatrixlaan in zijn huidige vorm definitief als referentie moeten hanteren voor het (O)TB A4 Haaglanden-N14. Daarmee is dan sprake van een andere uitgangssituatie dan in 2012 is overeengekomen, namelijk zonder extra capaciteit en met de bestaande gelijkvloerse kruisingen in de Prinses Beatrixlaan.

Ten behoeve van het besluitvormingsproces over de Prinses Beatrixlaan hebben de regionale partijen verkeersberekeningen laten uitvoeren. Hieruit is gebleken dat uitbreiding van de capaciteit van de Prinses Beatrixlaan niet noodzakelijk is om de verkeersdoorstroming op de A4 te verbeteren. De verkeersdoorstroming op de A4 ter hoogte van Den Haag zal – ook zonder de overeengekomen maatregelen aan de Prinses Beatrixlaan – fors verbeteren na de capaciteitsuitbreiding van de A4, zoals beschreven in de Voorkeursbeslissing.

Er zal wel een herverdeling plaatsvinden over de zogenoemde Inprikkers. Zo zal de N211 meer verkeer moeten verwerken als de maatregelen aan de Prinses Beatrixlaan niet worden uitgevoerd conform het Bestuursakkoord van 2012. Ook zal de Diepenhorstlaan te Rijswijk meer verkeer moeten verwerken.

Omdat de Diepenhorstlaan extra verkeer zal gaan verwerken en hier geen maatregelen zijn voorzien is het mogelijk, dat in het kader van het (O)TB A4 Haaglanden-N14 extra maatregelen getroffen moeten worden rond de aansluiting met de Diepenhorstlaan. Begin dit jaar heb ik de regionale partijen aangegeven dat ik eventuele meerkosten voor de A4 Haaglanden-N14, als gevolg van het uitblijven van nakoming van het in 2012 gesloten Bestuursakkoord op dit punt, zal dekken uit de overeenge-

komen budgetreservering van EUR 30 mln. (subsidie) voor de werkzaamheden aan de Prinses Beatrixlaan.

#### *Kruisingen N14*

Ik heb moeten vaststellen dat het in 2012 vastgestelde schetsontwerp van de kruisingen in de N14 niet uitvoerbaar is. Het schetsontwerp bevat twee volledig ongelijkvloerse kruisingen, met een conflictvrije verkeersafwikkeling voor alle richtingen, tussen de bestaande tunnels in de N14. De fysieke ruimte voor dit ontwerp blijkt nu echter, na verdere uitwerking van het ontwerp, te ontbreken. Hierover is overleg gevoerd met de gemeente Leidschendam-Voorburg. Nadien is gezamenlijk een zogenoemde «scope-challenge» doorlopen.

Dit heeft ertoe geleid dat er sprake is van een set gezamenlijk gekozen uitgangspunten waaraan de toekomstige kruisingen moeten voldoen. Momenteel wordt samen met de gemeente verder gestudeerd op de oplossing die een zo goed mogelijke doorstroming op deze kruisingen met zich meebrengt, fysiek inpasbaar is en kan worden gerealiseerd binnen de vigerende milieunormen.

Ik concludeer dat ook op dit punt sprake zal zijn van een afwijking van de Voorkeursbeslissing. Tegelijkertijd concludeer ik dat er mogelijkheden zijn die de verkeersdoorstroming op de kruisingen flink zullen verbeteren (zoals met de Voorkeursbeslissing wordt beoogd) en met de gemeente overeenstemming is bereikt over de uitgangspunten daarbij. De doelstelling verbeteren van de verkeersdoorstroming op deze kruisingen is hiermee niet in het geding gekomen.

#### *Ontwerptimalisaties*

Uit de actualisatie en verdere uitwerking van het ontwerp van 2012 zijn enkele mogelijkheden voor ontwerptimalisatie naar voren gekomen. Zo blijkt het met een beperkte ontwerpaanpassing mogelijk om de aansluiting A4-N211 verkeerskundig te optimaliseren en tegelijkertijd beter aan te sluiten op een plaatselijke gebiedsontwikkeling. Het bijgestelde ontwerp zal met de betrokken partijen verder worden uitgewerkt. Verder is gebleken dat de fysieke ruimte bij de kruisingen van de A4 met het spoor Rotterdam-Den Haag en met het tramemplacement van de HTM beperkter is dan gedacht. Hier is sprake van een ontwerpogave en een te maken keuze: de extra rijstroken ter hoogte van deze kruisingen smaller uitvoeren dan wel de viaducten aanpakken (hetgeen duur is en onder meer gevolgen heeft voor de treindienstregeling).

Bij Knooppunt Ypenburg (A4/A13) is ook sprake van een kans om het eerdere ontwerp te optimaliseren. Het betreft bijvoorbeeld de verbingsboog van de A4 naar de A13. In plaats van sloop en nieuwbouw is het wellicht mogelijk om de afsplitsing van de hoofdrijbaan een stukje eerder aan te brengen waardoor de bestaande verbingsboog gehandhaafd kan blijven.

Na verdere uitwerking van het ontwerp van de passage van het Knooppunt Prins Clausplein (A4/A12) is gebleken dat de extra rijstroken (2x2 rijstroken) niet exact conform het eerdere ontwerp ingepast kunnen worden. In het kader van de nadere detaillering van het ontwerp zullen de nieuwe rijbanen iets moeten worden verschoven (horizontaal en wellicht verticaal), binnen het knooppunt.

#### *Aansluiting parallelstructuur op de A4 (doortrekken 3e rijstrook naar Ketheltunnel)*

De problematiek op de A4 ter hoogte van Leiden maakt duidelijk, dat het verkeer op de A4 fors blijft groeien en de afstreping van de 3<sup>e</sup> rijstrook op de hoofdrijbaan ter plaatse bij veel verkeer forse problemen met zich mee

brengt. Naar aanleiding van deze problemen, de motie van de Tweede Kamer (Kamerstuk 34 300 A, nr. 75) en de resultaten van de uitgevoerde verkeersstudie (naar de verkeerseffecten van het doortrekken van deze 3<sup>e</sup> rijstrook/extra rijstrook op de hoofdrijbaan ter hoogte van Leiden) is de MIRT-Verkenning A4 Knooppunt Burgerveen-N14 gestart. Een dergelijk probleem elders wil ik graag voorkomen.

Daarom heb ik laten berekenen wat het effect is van het verder doortrekken van de extra rijstrook op de A4 richting de Ketheltunnel. In de Voorkeursbeslissing van 2012 is namelijk beschreven, dat de parallelstructuur (van 2x2 rijstroken) ter hoogte van de Prinses Beatrixlaan wordt aangesloten op de A4. Om het invoegen goed te laten verlopen zal de A4 vanaf de Prinses Beatrixlaan tot aan de afslag Den Hoorn worden uitgebreid naar 2x3 rijstroken.

Na Den Hoorn blijft de A4 uitgerust met 2x2 rijstroken. Even verderop, tussen Delft en Schiedam, is de A4 echter al grotendeels uitgevoerd met 2x3 rijstroken, waardoor na realisatie van de Voorkeursbeslissing een flessenhals ontstaat over enkele kilometers.

Ik concludeer uit gemaakte verkeersberekeningen, dat het doortrekken van de extra rijstrook met enkele kilometers – in noordelijke richting van Delft naar Den Hoorn en in zuidelijke richting van Den Hoorn tot even voor de Ketheltunnel – een zeer positief effect heeft op de doorstroming op dit deel van de A4. Het traject vanaf de Prinses Beatrixlaan tot aan Schiedam bevat dan geheel 2x3 rijstroken, waardoor onnodige invoegbewegingen worden voorkomen.

Op dit moment wordt verder gestudeerd op de effecten op de rest van het netwerk. De eerste inzichten geven over het geheel gezien een positief beeld.

Ik ga er daarom op dit moment vanuit dat het (O)TB A4 Haaglanden-N14 deze scope-uitbreiding zal bevatten. Maar uiteraard treed ik hierover in gesprek met onder meer de betrokken gemeenten in het kader van deze MIRT-Planuitwerking.

### *Conclusie*

Ik concludeer alles overziend dat met het nu beoogde (O)TB A4 Haaglanden-N14 uitvoering wordt gegeven aan de eerder genomen Voorkeursbeslissing uit de Rijksstructuurvisie, ondanks het feit dat sprake is van twee afwijkingen, enkele ontwerpoptimalisaties en een scope-uitbreiding.

Ook concludeer ik dat het behalen van de projectdoelstellingen – verminderen van de vele weefbewegingen op dit traject van de A4, robuuster maken van het netwerk, verbeteren van de verkeersdoorstroming op dit traject van de A4 en verbeteren van de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties in deze regio – door deze aanpassingen niet in het geding is gekomen.

Wel hebben enkele aanpassingen verkeerskundige effecten en milieueffecten. Dit betreft met name de doortrekking van de 3<sup>e</sup> rijstrook van de A4 naar de Ketheltunnel. Deze zullen in het OTB/MER duidelijk worden beschreven en hierover zal zoals gebruikelijk is inspraak plaatsvinden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga