

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

2564

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de terugkeer van files op de verbrede en deels verdiepte A4* (ingezonden 18 mei 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 16 juni 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Onderzoek naar terugkeer files op A4»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u een verklaring voor het feit dat de A4 ter hoogte van Zoeterwoude en Leiderdorp (het A4-traject) ondanks de verbreding van deze weg teruggekeerd is in de file top 10?

Antwoord 2

De verbreding heeft een positief effect gehad op de filezwaarte. In vergelijking met de situatie in 2011 met 2x2 rijstroken is de filezwaarte meteen na de verbreding in 2013 met circa 85% afgenomen. Het traject ligt echter op een drukke verbindingroute binnen de Randstad. De kans op filevorming is daarom groter dan gemiddeld en er is recent dan ook sprake van lichte stijging van de filezwaarte.

Daarnaast zijn de afgelopen periode veel ernstige fileknelpunten aangepakt wat tot een afname van de filezwaarte in Nederland heeft geleid. Daardoor staat het traject A4 Burgerveen-Leiden weer relatief hoog in de file top. Tenslotte neemt de verkeersdruk toe de laatste tijd. De A4 verwerkt meer verkeer, maar dit gaat gepaard met meer files.

¹ Leids Dagblad: Onderzoek naar terugkeer files op A4 d.d. 15 mei 2015

Vraag 3

Hoe is de fileontwikkeling en de ontwikkeling van het aantal ongelukken op het genoemde A4-traject sinds de openstelling? Klopt de stelling dat met name op de zogenaamde weefvakken in het afgelopen jaar extra ongelukken en files ontstaan zijn?

Antwoord 3

Vóór de verbreding, in 2011, was de totale filezwaarte 606.305 km.minuten op het traject A4 Leidschendam-Hoogmade. In heel 2013 is de verbrede weg in een tijdelijke situatie in gebruik geweest (2x3 versmalde rechtdoorgaande rijstroken met 80km/h), waarin de filezwaarte is gedaald met 85% naar 88.308 km.minuten. Vanaf eind 2014 is de definitieve situatie (hoofd- en parallelbaan met 100 km/h) in gebruik genomen. Deze situatie heeft geleid tot een lichte toename van de filezwaarte vergeleken met de tijdelijke situatie maar er is vanaf dat moment ook wel meer verkeer afgewikkeld. Ook is de doorstroming nog steeds veel beter dan de situatie vóór de verbreding. De periode is nog te kort om een cijfermatige conclusie te trekken over de huidige filezwaarte en de ontwikkeling daarvan. De monitoring wordt daarom voortgezet. Uit monitoring van de ongevallen wordt zichtbaar dat er van de zomer 2014 tot december 2014 sprake was van circa 20 ongevallen per maand. Met het in gebruik nemen van de parallelstructuur ontstond er een piek in december 2014 met 33 ongevallen. Die is daarna weer gedaald naar 8 ongevallen in maart 2015. De ongevallen zijn ontstaan op diverse plekken op het traject en zijn niet enkel te relateren aan de weefvakken.

Vraag 4

Bent u bereid om de komende periode de files en ongelukken op dit traject te monitoren om te beoordelen of – en zo ja in welke mate – de files dan wel ongelukken mogelijk toenemen?

Antwoord 4

Ja, de monitoring wordt voortgezet.

Vraag 5

Herkent u de stelling in het bericht dat er bij de aanleg van de weg een «ontwerpfout» is gemaakt? Hoe beoordeelt u de uitspraak van Rijkswaterstaat dat er problemen zijn met de doorstroming tijdens de spits?

Antwoord 5

Hier herken ik mij niet in. Door de verbreding is de filezwaarte sterk afgenomen en vanwege de hoofd- en parallelstructuur kan het lokale verkeer veilig in- en uitvoegen. Wel constateer ik dat het traject A4 Burgerveen–Leiden niet filevrij is tijdens de spits. Dat was ook niet de verwachting bij aanvang van het project. Het doel was het fileknelpunt te verminderen zodat het past binnen de normen uit de SVIR. Deze doelstelling is gehaald.

Vraag 6

Zou de door Rijkswaterstaat genoemde gewenningsperiode inmiddels niet achter de rug moeten zijn? Welke acties zijn er tot op heden genomen om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen? Welke aanvullende oplossingen worden er momenteel onderzocht? Welke concrete acties worden er op korte termijn ten uitvoer gebracht?

Antwoord 6

De periode van gewenning is voor de richting Amsterdam inderdaad achter de rug. Voor richting Den Haag nog niet, omdat hier de definitieve situatie pas sinds 7 maart jl. bereikt is. Ik laat nog onderzoeken of een verbetering van de doorstroming op dit wegdeel met kleinschalige inrichtings- en benuttingsmaatregelen op korte termijn mogelijk is. Bij dit onderzoek worden de ervaringen van weggebruikers meegenomen. Ik kan nu nog niet aangeven of en welke maatregelen hier mogelijk uit voortkomen. Het onderzoek verwacht ik in het najaar af te ronden.

Vraag 7

Welke positieve bijdrage kan de Rijnlandroute leveren ten behoeve van de verbetering van de doorstroming op het A4-traject?

Antwoord 7

In de periode 2020/2022 zal de Rijnlandroute in combinatie met de verbreding van de A4 tussen Leiden en Den Haag worden opgeleverd. Dan zal de parallelstructuur op de A4 verlengd zijn tot en met de aansluiting van de Rijnlandroute (knooppunt Hofvliet).

Een deel van de oorzaak van de huidige problematiek ligt in de vernauwing van de parallelstructuur tot 1 rijstrook, voordat deze samenvoegt met de hoofdrijbaan. In de toekomst (na realisatie van de Rijnlandroute) wordt deze vernauwing opgelost en voegen hoofd- en parallelstructuur samen met beide 2 rijstroken tot 4 rijstroken. De verwachting is dat dit een positief effect gaat hebben op de doorstroming van de A4 in de richting van Den Haag.

Vraag 8

Kunnen deze vragen nog vóór het Algemeen overleg MIRT dat voor 27 mei aanstaande gepland is beantwoord worden?

Antwoord 8

Ja.