

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IENM/BSK/2013/61082

Datum 29 maart 2013
Betreft Schriftelijk Overleg Rijksstructuurvisie A4 Passage en
Poorten & Inprikkers

Geachte voorzitter,

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 13 maart 2013 vragen gesteld (Kamerstuk 33 266, nr. 2) over de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Met deze brief ga ik in op deze vragen, waarbij ik de vragen per thema beantwoord.

De Zevensprong van Verdaas

De leden van de PvdA-fractie vragen om nadere informatie over het beperkte inzicht dat de milieueffectrapportage geeft in verdergaande keuzes op het gebied van ruimtelijke ordening, parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement en het verbeteren en benutten van openbaar vervoer- en fietsnet.

De leden van de D66-fractie vragen de minister of zij kan aangeven welke maatregelen op het gebied van prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en benutting zij heeft onderzocht naast de in de rijksstructuurvisie bij 4.1 genoemde maatregelen. Waarom zijn deze afgefallen? Kan zij een nadere toelichting geven op de conclusie dat de beschreven maatregelen onvoldoende zijn om de problematiek op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers volledig op te lossen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden dat de mobiliteitsladder, ook wel de zevensprong van Verdaas genoemd, actiever kan worden toegepast bij het zoeken naar een oplossing van de verkeersproblematiek rond de A4. In de rijksstructuurvisie staat nu alleen een verwijzing naar lopende projecten op het gebied van mobiliteitsmanagement en verbeteren van het openbaar vervoer zoals de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Genoemde leden vragen welke bijdrage een verdere toepassing van mobiliteitsmanagement, aanvullende benuttingsmaatregelen en een verdere optimalisatie van het openbaar vervoer, zoals het verder uitbreiden van Randstadrail, meer P&R-plaatsen en verder uitbreiden van de spoorcapaciteit tussen Den Haag en Rotterdam (zoals realisatie van station Schiedam Kethel en partiële viersporigheid Delft Zuid-Rotterdam Centraal), zou kunnen bieden aan het oplossen van de knelpunten. Genoemde leden vragen om een dergelijk scenario door te rekenen.

Ook blijven deze leden van mening dat ook prijsbeleid onderdeel van de afweging zou moeten zijn. Genoemde leden wijzen daarbij op de ervaringen in de driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum waar door het belonen voor het rijden buiten de spits de files aanzienlijk zijn verminderd.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Kenmerk
IENM/BSK/2013/61082

Bij het doorlopen van de zevensprong van Verdaas zijn maatregelen onderzocht voor de verkeersproblematiek op het gebied van mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer, benuttingsmaatregelen en P&R. Er is gekeken naar reële en haalbare maatregelen met positieve effecten. De onderzochte maatregelen staan benoemd in paragraaf 4.1 van de Rijksstructuurvisie. Maatregelen op gebied op gebied van ruimtelijke ordening, parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement en het verbeteren en benutten van openbaar vervoer- en het fietsnet kunnen een bijdrage leveren aan het oplossen van de verkeersproblematiek op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers. De verkeersproblematiek is echter dermate groot dat deze maatregelen onvoldoende zijn om de problematiek structureel op te lossen. Uit het onderzoek van de MIRT Verkenning Haaglanden blijkt dat investeren in een integraal maatregelenpakket voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers zelf het meest (kosten)effectief is om de problemen op te lossen.

Wel zijn een aantal maatregelen die in de MIRT Verkenning Haaglanden zijn beschouwd in een eerdere fase opgenomen in het pakket Quick Wins Haaglanden en het programma Beter Benutten. Tevens zijn in de Gebiedsagenda Zuidvleugel afspraken gemaakt over de ruimtelijk economische ambities voor Haaglanden, als onderdeel van de Zuidvleugel.

In het regeerakkoord van september 2012 is vastgelegd dat er geen prijsbeleid (kilometerheffing) komt. Daarom is prijsbeleid niet als aparte oplossingsrichting onderzocht.

Bereikbaarheid

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de voorkeursbeslissing ten aanzien van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers, maar zien ook nog de nodige problemen die in de toekomst kunnen ontstaan in de bereikbaarheid, die met de A4 Passage en Poorten & Inprikkers niet worden verholpen. De leden van de SP-fractie willen weten hoe de minister aankijkt tegen deze problemen. Tevens vragen zij haar of deze problemen niet voortkomen uit de beslissing om de A4 überhaupt aan te leggen, waarover in het verleden al veel kritiek was geuit naar aanleiding van de verkeerskundige effecten van deze weg.

De aanpak van de A4 Passage en Poorten en Inprikkers staat niet op zichzelf. In de aan u op 4 september 2012 toegezonden Integrale Verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad (bijlage bij kamerstuk, 32598 nr.15, 2012-2013) zijn alle maatregelen in de Zuidvleugel, waaronder de A4 Passage en Poorten & Inprikkers in onderlinge samenhang gepresenteerd.

In de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers is aangegeven dat de problemen op dit, voor de bereikbaarheid essentiële deel van het wegennet in de Zuidvleugel grotendeels worden opgelost. Aandachtspunten blijven de A12 Utrechtsebaan en de N14. De problemen op de N14 zullen echter door de realisatie van de Rijnlandroute bij Leiden in combinatie met de verbreding van de A4 tussen Leiden en Leidschendam verminderen. Dit zal tevens enige verlichting

bieden op de A12 Utrechtsebaan. Ook de aanleg van de Rotterdamsebaan zal daarbij helpen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Kenmerk
IENM/BSK/2013/61082

De leden van de VVD-fractie kunnen de redenering van de minister om te kiezen voor alternatief twee, gezien de lagere uitvoeringskosten en hogere opbrengsten, volgen. Alternatief één scoort echter wel beter op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Kan de minister aangeven wat concreet de nadelige gevolgen zijn voor de bereikbaarheid van het netwerk Haaglanden bij het verkiezen van variant één boven variant twee?

Zowel alternatief 1 als alternatief 2 hebben een positief effect op de ruimtelijke ontwikkeling. Alternatief 1 scoort beter doordat in alternatief 1 de economische kerngebieden nog beter bereikbaar worden en regionale en doorgaande verkeersstromen langer gescheiden zijn.

Ook op het aspect bereikbaarheid scoren alternatief 1 en 2 beiden positief.

Alternatief 2 biedt echter een grotere reductie van de voertuigverliesuren, bovendien zorgt alternatief 2 voor een betere verdeling van het verkeer in de stad, over de inpridders en voor een betere doorstroming en spreiding van dit verkeer.

Bij alternatief 1 wordt de totale hoeveelheid rijbanen op de A4 Passage minder efficiënt gebruikt.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nadere informatie over de implicaties die de realisatie van de regionale projecten in Poorten & Inpridders (en de nieuwe Rotterdamsebaan) heeft op de congestievorming op de A4, voordat de verbreding van de A4 Passage is gerealiseerd.

Verder vragen de leden van de PvdA-fractie in hoeverre de voorkeursbeslissing de problemen op de aansluitingen tussen de inpridders (N211, Prinses Beatrixlaan en N14) en het onderliggend wegennet voldoende oplost.

De realisatie van de Rotterdamsebaan is als uitgangspunt genomen, omdat er sprake is van een genomen besluit; Het project bevindt zich in de planuitwerkingsfase. De Rotterdamsebaan maakt daarom onderdeel uit van de referentiesituatie voor 2020 bij de studie naar de doorstroming op de A4 Passage. Er is dus niet apart gekeken naar het effect van de Rotterdamsebaan op de A4 Passage.

Uit de resultaten van de verkeersstudie in het kader van de Rotterdamsebaan kan worden opgemaakt, dat de Rotterdamsebaan leidt tot een ontlasting van de geconstateerde verkeersproblematiek op de A4 en A12 tussen knooppunt Ypenburg (A13/A4), het Prins Clausplein en Voorburg (A12). Dit komt doordat een deel van het verkeer richting Den Haag centrum de Rotterdamsebaan zal benutten in plaats van de route A4 – Prins Clausplein – A12 Den Haag Centrum.

In de verkenning Haaglanden is geconstateerd dat twee eerder afzonderlijke bekeken oplossingen, de A4 Passage en de Poorten & Inpridders niet los van elkaar gezien kunnen worden. Een samenhangende aanpak is nodig om de bereikbaarheidsproblemen van de regio Haaglanden op te lossen. De twee alternatieven in de verkenning bestaan daarom uit een combinatie van aanpak van de A4 Passage en Poorten & Inpridders. Het effect van de realisatie van afzonderlijke regionale projecten binnen de verkenning zijn daarom niet bekeken. Het gehele maatregelenpakket, inclusief de Rotterdamsebaan, is nodig om de knelpunten op de A4 Passage en Poorten & Inpridders aan te pakken.

De leden van de D66-fractie vragen of de minister kan aangeven hoe zij omgaat met de samenhang van de projecten uit deze rijksstructuurvisie met andere projecten in de Zuidvleugel. Zijn er nog andere projecten dan de Nieuwe Westelijke Oeververbinding en de Rijnlandroute meegenomen in de gevoeligheidsanalyse? Kan zij aangeven welke knelpunten zouden ontstaan als wél de projecten uit de MIRT-verkenning Haaglanden zouden worden uitgevoerd, maar níet de andere projecten uit de Zuidvleugel en vice versa?

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Kenmerk
IENM/BSK/2013/61082

In de MIRT verkenning Haaglanden is in de referentiesituatie (2020) uitgegaan van de realisatie van de grote projecten waarvoor bekostigingsafspraken zijn gemaakt en waarover (ten tijde van vaststelling de voorkeursbeslissing) bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden (A4 Delft - Schiedam, A13/16 en de Rotterdamsebaan).

Er is wel een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd hoe robuust de onderzochte kansrijke maatregelpakketten zijn bij realisatie van de Rijnlandroute en de NWO waarover op dat moment nog geen bestuurlijke besluitvorming had plaatsgevonden. Gebleken is dat de projecten uit de rijksstructuurvisie zowel met als zonder deze projecten uit de zuidvleugel de geconstateerde knelpunten in de regio Haaglanden voldoende oplossen. Wel blijkt dat de gecombineerde aanpak van deze grote projecten en het integrale maatregelpakket uit de Rijksstructuurvisie een meerwaarde oplevert voor de gehele metropoolregio Den Haag - Rotterdam.

De leden van de SP-fractie vragen of er inmiddels voldoende beeld is van de afwikkeling van verkeer op kruispunten, iets dat eerder in de ontwerp-structuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers ontbrak. Kan dit per kruispunt worden aangegeven? Kan worden aangegeven welke invloed het al dan niet aanleggen van de Rotterdamsebaan heeft op de voorkeursvariant A4 Passage en Poorten & Inprikkers?

De leden van de SP-fractie willen graag inzage in de exacte verkeersintensiteiten in de regio waarbij de I/C-waarden (de verkeersintensiteit gedeeld door de wegcapaciteit) middels het dynamische model worden berekend per wegvak voor zowel de voorkeursvariant als het alternatief.

Verder zouden de leden van de SP-fractie deze verkeersintensiteiten met I/C-waarden graag zien zonder aanleg van de Blankenburgtunnel en zonder Oranjetunnel, met Oranjetunnel en zonder Blankenburgtunnel, zonder Oranjetunnel en met de Blankenburgtunnel en als laatste met beide tunnels.

In de MIRT-verkenning Haaglanden is de realisatie van de Rotterdamsebaan een van de projecten uit de referentiesituatie. De invloed van het al dan niet realiseren van de Rotterdamsebaan op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers is daarom niet binnen de MIRT-Verkenning onderzocht. Bij het niet realiseren van de Rotterdamsebaan zal de verkeersproblematiek in de regio Haaglanden opnieuw onderzocht dient te worden, aangezien de aard en omvang van de verkeersproblematiek op de A4, de A12, de Utrechtsebaan en de andere Poorten & Inprikkers er anders zal uitzien (zie hiervoor ook antwoord op vraag van de leden van de PvdA fractie op de vorige pagina).

In de MIRT-verkenning Haaglanden zijn geen analyses gemaakt met dynamische modellen. Voor het nemen van een Voorkeursbeslissing is een analyse op dit detailniveau ook niet zinvol. In de fase van een MIRT Verkenning richt het onderzoek zich voornamelijk op het afwegen van (kansrijke) alternatieven om de geconstateerde problematiek op te lossen. In de planuitwerking zal voor het

voorkeursalternatief onderzoek gedaan worden naar (inpassings)varianten. In de planuitwerking zal mogelijk wel nadere analyse met behulp van dynamische modellen plaatsvinden, zodat (lokale) effecten van meer gedetailleerde ontwerpen beoordeeld kunnen worden.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Kenmerk
IENM/BSK/2013/61082

In de Verkeerskundige Analyse, NRM West 2011 en de onderliggende gevoeligheidsanalyse die openbaar is gemaakt met de ter inzage legging van de Ontwerp-structuurvisie Haaglanden zijn de verkeersintensiteiten met I/C waarden van de diverse alternatieven inzichtelijk gemaakt.

Hieruit blijkt dat effecten van de aanleg van een Oranjeverbinding of Blankenburgverbinding op de A4 Passage en Poorten en Inprikkers gering zijn. Dit heeft dan ook geen effect gehad op de besluitvorming.

Overigens zijn er geen berekeningen gemaakt van de intensiteiten waarbij zowel de Blankenburgverbinding als de Oranjeverbinding zouden worden gerealiseerd.

Zie ook beantwoording van vraag 18.

De Verkeerskundige Analyse is beschikbaar via:

http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl/documenten/MIRTVerkenningHaaglanden_VerkeerskundigeAnalyseNRMWest2011.pdf

De leden van de ChristenUnie-fractie missen nog steeds een integrale langetermijnvisie voor de gewenste en noodzakelijke ontwikkeling van het hoofdwegennet in het gebied globaal gelegen tussen Den Haag, Zoetermeer en Dordrecht. Zij constateren dat er een groot aantal losse projecten is zoals A4 Midden Delfland, Nieuwe Westelijke Oeververbinding, A15, A13/A16 en A4 Passage en Poorten & Inprikkers waarbij een grote onderlinge afhankelijkheid is. Zij hebben vraagtekens of hierbij de juiste volgorde en prioriteiten worden gehanteerd.

Het lijkt er volgens de leden van de ChristenUnie-fractie op dat via een kaasschaaf steeds weer projecten worden toegevoegd waarbij vanuit een langetermijnvisie mogelijk juist andere prioriteiten nodig zouden zijn. Sommige projecten leiden zelfs als vanzelf tot het ontstaan van een nieuw knelpunt en daarmee een nieuw project. Zo is in de discussie over de A4 Midden Delfland herhaaldelijk in de Kamer en door belanghebbenden gezegd dat verkeersmodellen uitwezen dat dit problemen zou geven rond Den Haag. Daarbij is steeds beweerd dat dit niet het geval zou zijn, maar nu het besluit over de A4 Midden Delfland is genomen komt er ineens een project A4 Passage Poorten & Inprikkers.

Iets dergelijks geldt ook voor de Blankenburgtunnel. Vanuit langetermijn perspectief is volgens genoemde leden nog steeds de Oranjetunnel een beter alternatief. Gezien de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en de afvlakking van de groei van het autoverkeer zou het een verstandige keuze zijn om een aantal projecten in de regio te temporiseren en andere prioriteiten te stellen. Vanuit het uitgangspunt van de leden van de ChristenUnie-fractie om de lange termijn centraal te stellen hebben genoemde leden met name vragen over Poorten & Inprikkers. Genoemde leden constateren dat op plaatsen waar zelden of nooit files zijn (Lozerlaan/Wippolderlaan) een ongelijkvloerse kruising wordt aangelegd, terwijl verderop (richting A4) het verkeer vaak vastloopt.

Met de Rotterdamsebaan wordt weliswaar de Vlietzone meer ontzien dan waar eerder sprake van was, maar ook hier loopt, net als bij de Utrechtsebaan, het verkeer aan het eind toch weer vast. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de veronderstelling wel juist is dat het verkeer zich straks gelijkmatiger zal verdelen over de inprikkers.

Voor het eerste deel van deze vraag zie het antwoord de eerste vraag van de SP onder bereikbaarheid.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Kenmerk
IENM/BSK/2013/61082

Op dit moment is er sprake van file vorming op de N211 (Wippolderlaan) bij de aansluiting met de A4. Deze filevorming ontwikkelt zich naar verwachting verder tot een knelpunt. In het integrale maatregelenpakket A4 Passage en Poorten & Inprikkers zoals beschreven in de rijksstructuurvisie zijn maatregelen opgenomen om juist hier de wegcapaciteit te vergroten en ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Volgens de bestuurlijke afspraken zoals vastgelegd in de Rijksstructuurvisie worden deze maatregelen als eerste in de tijd gefaseerd. Uit de onderzoeken blijkt dat het oplossen van dit knelpunt zorgt voor een toename van het verkeer op de rest van de N211 waardoor ook verder stadinwaarts, waar nu nog geen knelpunten worden geconstateerd, maatregelen noodzakelijk zijn. Uit de verkeerskundige analyses blijkt dat door het toevoegen van capaciteit op de inprikkers N211, de Prinses Beatrixlaan en de N14 het totale verkeersaanbod dat de stedelijke agglomeratie in- en uitgaat gelijkmatiger over de inprikkers gespreid wordt ten opzichte van de referentiesituatie.

Veiligheid

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nadere informatie over de werking van het grote aantal weefvakken op de A4. Kan de veilige in- en uitvoeging en doorstroming van verkeer worden gewaarborgd?

In de huidige situatie heeft het verkeer reeds te maken met een groot aantal weefvakken op de A4. Met het integrale maatregelenpakket uit de voorkeursbeslissing worden extra weefvakken toegevoegd. Het doorgaand verkeer hoeft een aantal weefvakken echter niet meer te gebruiken, waarmee de drukte op deze weefvakken en het aantal weefbewegingen afneemt.

Bij het voorliggende ontwerp is rekening gehouden met de geldende ontwerprichtlijnen (NOA). Op een aantal plaatsen is in de planwerking nog nadere uitwerking van het wegontwerp noodzakelijk. Het handelt dan om de exacte wijze waarop aan de richtlijnen zal worden voldaan.

Natuur en Milieu

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om in te gaan op de constatering van de Commissie MER over de effecten van stikstofdepositie op de natuur, waarvan de beschrijving van de omvang van het studiegebied en het referentiejaar nog steeds onvoldoende zijn uitgewerkt.

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister of zij de conclusie van de Commissie MER deelt dat, omdat het gehanteerde referentiejaar (2030) voor onder andere stikstofdepositie na de feitelijke realisatie van het project ligt, er niet kan worden vastgesteld wat de effecten direct na de realisatie van het project zijn.

De leden van de PvdA-fractie uiten hun zorg over de niveaus voor geluidshinder. De Commissie MER concludeert dat de informatie voor geluid (ook na de aanvulling op de plan-MER) nog steeds onvoldoende duidelijk maakt of met de mitigerende maatregelen enerzijds aan de wettelijke vereisten kan worden voldaan en anderzijds of tegemoet kan worden gekomen aan de gemeentelijke ambitie-niveaus voor de beperking van het aantal (ernstig) gehinderden. Deze leden verzoeken de minister om op deze conclusie van de Commissie MER in te

gaan.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister voorts om in te gaan op de uitspraak van de Commissie MER, die concludeert dat zonder zicht op de omvang van te treffen mitigerende geluidsmaatregelen, risico's zijn verbonden aan de haalbaarheid van de voorkeursbeslissing, omdat de financiële implicaties van mitigerende maatregelen, alsmede het draagvlak bij de participerende omwonenden en gemeenten onduidelijk is.

De leden van de PvdA-fractie vernemen daarnaast graag van de minister waardoor het verschil wordt veroorzaakt tussen de significante verslechtering van de geluidshinder en de beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit van Poorten & Inprikkers.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister verder om te motiveren waarom de aanvulling op de milieueffectrapportage niet ter inzage heeft gelegen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Kenmerk
IENM/BSK/2013/61082

In de aanvulling op het MER is betreffende de effecten van stikstofdepositie n.a.v. het concept-toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. nader ingegaan op zowel de omvang van het studiegebied als het referentiejaar. Deze aanvulling is als onderdeel van de Nota van Antwoord gepubliceerd. De volledige informatie is te vinden op pagina 91 en 92 van de Nota van Antwoord. Deze is beschikbaar via: http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl/documenten/MIRTVerkenningHaaglanden_A4PPI_notavanantwoord.pdf

De Commissie voor de m.e.r. acht de betreffende beschrijvingen nog onvoldoende voor een definitief besluit over de uitvoering van infrastructurele ingrepen, maar acht in het MER voldoende aannemelijk gemaakt dat mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen om eventuele significant negatieve effecten tegen te gaan. Voor besluitvorming in deze fase van het project is de informatie daarom voldoende. In de planuitwerkingsfase zal aanvullend onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de maatregelen die aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000 moeten voorkomen. Daarbij zal de omvang van het studiegebied worden bepaald aan de hand van de maximale reikwijdte van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. De effecten zullen worden afgezet tegen de huidige situatie en de autonome ontwikkeling.

Wat betreft de informatie voor geluid geldt hetzelfde als bij de effecten op natuur. In deze fase van planvorming is in het MER in globale zin in beeld gebracht welke veranderingen in geluidbelastingen worden verwacht als gevolg van de infrastructurele ingrepen om een zinvolle vergelijking tussen alternatieven mogelijk te maken. In deze fase van het onderzoek is het niet noodzakelijk volledig inzicht te krijgen in de mitigerende maatregelen, maar wel dat deze genomen kunnen worden en dat daar rekening mee is gehouden. Hiervoor zijn voldoende potentiële maatregelen beschikbaar. Deze zijn ook in de kostenraming meegenomen.

In de planuitwerkingsfase zal rekening worden gehouden met de stedenbouwkundige inpasbaarheid van de maatregelen en het de dan geldende regionale en gemeentelijke beleid. Eventuele aanvullende ambities die daaruit voortkomen, op het gebied van geluid of op andere terreinen, dienen een plek te krijgen in de afweging van oplossingen. Het Rijk is in principe niet gebonden aan gemeentelijk beleid, indien dit verder gaat dan rijksbeleid.

Het gememoreerde verschil tussen verslechtering van geluidshinder en van luchtkwaliteit is ook gesignaleerd door de Commissie voor de m.e.r. Naar

aanleiding daarvan is in de aanvulling op het MER de volgende verklaring opgenomen: De belangrijkste oorzaak (...) is dat de ingrepen op een aantal wegvakken gepaard gaan met een verhoging van de maximum rijsnelheid. Deze toename van de maximum rijsnelheid leidt, zoals ook in het MER aangegeven, tot een lagere wettelijke aftrek op basis van art. 110 van de Wet geluidhinder. Bij een rijsnelheid van 70 km/uur is de aftrek 2 dB, terwijl deze bij 50 km/uur nog 5 dB was. Hierdoor wordt de geluidbelasting vanzelf al met 3 dB verhoogd, zonder de extra geluidbelasting door sneller rijdend en meer verkeer. Bij luchtkwaliteit is een vergelijkbare aftrek niet aan de orde. Voor luchtkwaliteit geldt zelfs dat de emissies (uitgedrukt in gram/km) bij een rijsnelheid van 70 km/h lager zijn dan bij een rijsnelheid van 50 km/h. Hierdoor wordt de toename van luchtverontreiniging door de toename van de verkeersintensiteit gedeeltelijk gecompenseerd door lagere emissies per verreden kilometer.

De aanvulling is, in lijn met het desbetreffende advies van Commissie voor de m.e.r. ('de Commissie adviseert om deze informatie openbaar te maken bij de publicatie van het besluit'), als onderdeel van de Nota van Antwoord gepubliceerd op de websites van het Centrum voor Publieksparticipatie en de projectorganisatie MIRT Verkenning Haaglanden. Van ter inzage legging met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen is afgezien vanwege de beperkte omvang en strekking van de aanvulling. De aanvulling betrof geen nieuwe feitelijke informatie, maar een toelichting op de gepresenteerde informatie, zoals bijvoorbeeld de toelichting op het verschil tussen beoordeling van de verslechtering van geluidshinder en luchtkwaliteit. De aanvulling heeft niet geleid tot aanpassingen van de rijksstructuurvisie.

Met betrekking tot de Rotterdamsebaan vragen de leden van de ChristenUnie-fractie waarop de waardering bij het doel "waarborgen leefbare en veilige omgeving" uit de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: de SVIR, Kamerstuk 32 660, nr. 51) van een dubbele plus is gebaseerd, gezien de impact op de groene en recreatieve Vlietzone en het leefklimaat van de bewoners.

De Rotterdamsebaan zal in de Vlietzone grotendeels bestaan uit een (boor)tunnel, juist vanwege de wens om de omgeving veilig en leefbaar te houden.

Kosten

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om informatie over de implicaties die de overheidsbezuinigingen hebben op de gezamenlijke bijdrage van € 155 mln. van de decentrale overheden.

De genoemde leden constateren dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie MER) stelt dat uit de kosten-batencijfers uit de milieueffectrapportage blijkt dat bij een laag economisch groeiscenario de noodzaak van de infrastructuuraanpassing niet evident is en dat deze uitkomsten niet doorwerken in de (bestuurlijke) conclusies van de ontwerp-structuurvisie. De Commissie MER stelt tevens dat de prioritering van de bereikbaarheidsvraagstukken vrijwel geheel is gebaseerd op een extrapolatie van huidige bereikbaarheidsproblemen. De leden van de PvdA-fractie vragen de minister specifiek om te motiveren of er een realistisch scenario voor economische groei is gebruikt.

Het budget van de decentrale overheden voor dit project staat, evenals het budget voor het rijk, grotendeels gepland na 2020. De (beperkte) verschuiving van in beschikbaarheid van het budget van het rijk voor dit project waardoor de realisatie 1-3 jaar verschuift (start realisatie verschuift van 2021 naar 2020, en de oplevering naar 2024-2026) heeft niet geleid tot een ander standpunt van de decentrale overheden over hun bijdrage. Afstemming over de realisatie van de verschillende onderdelen van het project Haaglanden is daarbij wel essentieel.

In een laag economisch groeiscenario laat de realisatie van het totale project Haaglanden inderdaad een lage KBA zien (0,3). Dit ondanks het feit dat de A4 passage al in het lage economische groeiscenario in 2020 een bereikbaarheidsknelpunt is. De lage score kan te maken hebben met het feit dat het voor het project alleen integraal een KBA is gemaakt. Dit omdat het bereikbaarheidsprobleem in Haaglanden ook een belangrijke samenhang tussen het Hoofd- en Onderliggende Wegennet vertoont. Mogelijk zijn in het project naast de A4 passage onderdelen opgenomen die in een laag economisch groeiscenario relatief duur zijn vanwege grote inpassingskosten of omdat hier een beperkt bereikbaarheidsprobleem is. Voor afzonderlijke onderdelen is er echter geen KBA gemaakt.

De leden van de D66-fractie constateren dat de minister de rijksstructuurvisie vaststelt, maar dat deze tegelijkertijd deel uitmaakt van de algehele heroverweging in het kader van de bezuinigingen op het infrastructuurfonds. De vaststelling van deze rijksstructuurvisie heeft immers geen directe financiële gevolgen, zo redeneert de minister. De voorgenoemde leden hebben hierbij enkele vraagtekens. Zo heeft de minister eerder gesteld dat de voorgenomen bezuinigingen effect zullen hebben op de doelstellingen van de SVIR. Deze leden vragen dan ook of de bezuinigingen ook geen effect kunnen hebben op de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers. De vaststelling zelf heeft dan geen directe financiële gevolgen, maar geldt dit ook voor de doelstellingen en afspraken binnen de rijksstructuurvisie? Er worden in de rijksstructuurvisie immers concrete bestuurlijke- en bekostigingsafspraken genoemd. Zijn er indirecte financiële gevolgen verbonden aan deze vaststelling?

De leden van de D66-fractie vragen aan de minister op welke wijze en hoeveel geld zij en de regionale overheden beschikbaar stellen voor inpassingsmaatregelen. Wat zijn de belangrijkste knelpunten met betrekking tot de inpassing? Kan de minister een overzicht geven van de belangrijkste mitigerende maatregelen? Is er ook geld beschikbaar gesteld voor natuurcompensatie?

Kan de minister aangeven wat de investeringskosten en het economisch rendement van de maatregelen uit de rijksstructuurvisie zijn op het moment dat de kosten 25% hoger uitvallen (maximale bandbreedte), doorgerekend voor zowel het Regional Communities- als Global Economy-scenario?

In mijn brief betreffende de bezuinigingen op het infrastructuurfonds is aangegeven dat de doelen en ambities uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) met de beschikbare financiële ruimte niet meer in de eerdere beoogde periode te realiseren zijn. Dit betekent echter niet dat deze doelen worden bijgesteld en dus de uitgangspunten van de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers niet meer actueel zijn.

De financiële afspraken zoals vermeld in de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten en Inprikkers zijn afspraken tussen de diverse overheden over de bekostiging van de maatregelen. Alle beschreven maatregelen uit het integrale maatregelenpakket, met uitzondering van de N211, zouden al na worden 2020 gerealiseerd. Door de bezuinigingen wordt de realisatie van de A4 Passage, de

Prinses Beatrixlaan en de N14 1 tot 3 jaar vertraagd. Concrete afspraken over de fasering van de realisatie van de verschillende projecten dienen nog te worden gemaakt.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Kenmerk
IENM/BSK/2013/61082

In de van de MIRT Verkenning is in de kostenraming rekening gehouden met de benodigde wettelijke inpassingsmaatregelen. Hiervoor is de gangbare methodiek gebruikt voor de verkenningsfase (probabilistische raming conform SSK-methodiek van Rijkswaterstaat). In de planuitwerkingsfase worden de verschillende inpassings- en mitigerende maatregelen concreet uitgewerkt voor de beschreven maatregelen uit het integrale maatregelenpakket.

In de huidige fase van het project is er een zekerheid van 75% dat de geraamde kosten liggen binnen een breedte van -25%/+25%. Indien de investeringskosten 25% hoger zijn, is de baten-kostenverhouding voor alternatief twee 1,3 in GE en 0,2 in RC.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in de lijst "Prioritering van het huidige wegenprogramma" (Kamerstuk 33400A, nr. 48) de Rotterdamsebaan voor economisch rendement een plus krijgt. Genoemde leden vragen waarop deze conclusie is gebaseerd, gezien de negatieve MKBA-score, zoals blijkt uit de MKBA die is gemaakt in opdracht van de gemeente Den Haag. Deze leden vragen of het klopt dat in deze MKBA de kosten voor de Neherkade en de kosten van grondverwerving aan de Binckhorstlaan nog niet zijn meegenomen. Klopt het dat met het meenemen van deze kosten de kostenbatenverhouding voor de Rotterdamsebaan, berekend met het Nieuw Regionaal Model uitgaande van het Global Economy-scenario, rond de 0,5 uitkomt?

De gemeente Den Haag heeft de MKBA voor de Rotterdamsebaan in het kader van de subsidieaanvraag zeer recent ter toetsing ingediend. Deze MKBA zal samen met de andere stukken die benodigd zijn voor de subsidieaanvraag in samenhang worden getoetst. Deze toetsing is voor de zomer gereed. Ik kan deze vraag daarom op dit moment nog niet beantwoorden. De beoordeling van de Rotterdamsebaan in de lijst "Prioritering van het huidige wegenprogramma" is gebaseerd op expert judgement naar aanleiding van het oplossend vermogen van de bereikbaarheidsproblematiek in relatie tot de te maken kosten. De mogelijk lagere score van de Rotterdamsebaan kan worden veroorzaakt door de keuze voor inpassing van het project (met een boortunnel in de Vlietzone).

Fasering en realisatietermijn

De leden van de VVD-fractie zouden graag uitgewerkt zien hoe de bereikbaarheidsvraagstukken uit de rijksstructuurvisie worden omgezet in projecten en vooral welk tijdspad daarbij wordt gevolgd. Wanneer gaat de eerste schop de grond in en wanneer is concreet de oplevering gepland?

De leden van de VVD-fractie vragen of de voorgenomen temporisering van de Rotterdamsebaan, in verband met de nadere bezuinigingen op het Infrastructuurfonds, gevolgen kan hebben voor de oplevering van projecten in het kader van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers.

Zie hiervoor de beschrijving in hoofdstuk 7 van de Rijksstructuurvisie voor de realisatie van de maatregelen uit de voorkeursbeslissing. In het overeengekomen Bestuursakkoord van november 2012 zijn aanvullende afspraken gemaakt tussen

de verantwoordelijke overheden over de planuitwerking en de realisatie van de maatregelen uit de voorkeursbeslissing. Concrete data zijn nog niet afgesproken.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Kenmerk
IENM/BSK/2013/61082

De Rotterdamsebaan is een regionaal/lokaal project. De gemeente Den Haag bepaalt of, en zo ja in hoeverre, de realisatie van de Rotterdamsebaan wordt getemporeerd. De subsidie van IenM komt wel later in de tijd beschikbaar als gevolg van de bezuinigingsopgave.

De leden van de D66-fractie lezen in de toelichting op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33400A, nr. 48) dat de minister voornemens is het project A4 Haaglanden drie jaar te temporeren. Welke gevolgen heeft dit voor de voorliggende rijksstructuurvisie? Kan de minister een nieuw overzicht geven van de fasering? Kan zij schetsen hoe het verdere traject van besluitvorming verloopt? Welke gevolgen heeft de voorgenomen temporering van de Rotterdamsebaan voor de A4 Haaglanden en hoe loopt dit samen?

In de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers zijn de effecten van de maatregelen berekend voor het zichtjaar 2030. Het temporeren van de maatregelen voor de Rotterdamsebaan, waarvoor een Rijksbijdrage afgesproken is, met drie jaar betekent dat de (bereikbaarheids)effecten in 2030 nog steeds gerealiseerd zullen worden.

Zie verder het antwoord op de voorgaande vraag.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de planning van A4 Passage en Poorten & Inprikkers. In de brief over de invulling van de bezuinigingen van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33400A, nr. 48) is de start van de uitvoering van dit project uitgesteld tot 2022 en oplevering tot 2024-2026. Genoemde leden vragen wat de noodzaak is om voor zo een lange termijn nu al een rijksstructuurvisie vast te stellen. Ligt het niet veel meer voor de hand om nu alleen ruimtelijke reserveringen te maken en om pas over ongeveer vijf jaar tot verdere besluitvorming over te gaan? Dan kunnen ook de nieuwste verkeerscijfers bij de besluitvorming betrokken worden. Genoemde leden vragen daarom een schematisch overzicht waarin terugrekenend vanaf start realisatie op 1 januari 2022 wordt aangegeven welke mijlpalen wanneer noodzakelijk zijn volgens de huidige wettelijke procedures (Tracéwet e.d.) om deze datum te halen. Ook vragen deze leden tot slot in hoeverre de voorliggende rijksstructuurvisie rekening houdt met een eventueel later te realiseren verbetering van de Veilingroute wanneer de Oranjetunnel wordt gerealiseerd.

Het project A4 Passage en poorten & Inprikkers betreft een aantal rijkswegen en regionale wegen. Naar verwachting zal de N211 al voor 2020 gerealiseerd worden. Hiervoor is strikt genomen het vaststellen van een Rijksstructuurvisie niet noodzakelijk (deze is immers alleen bindend voor het rijk), maar omdat het project een samenhangend pakket betreft is dit wel wenselijk. Overigens is pas na het starten van deze verkenning bekend geworden dat pas na 2020 budget voor de rijksonderdelen van dit project beschikbaar is. De Rijksstructuurvisie is juist bedoelt om ruimtelijke reserveringen voor dit project vast te leggen.

Er van uitgaande dat een Tracéwet procedure 2 à 3 jaar duurt, is starten van deze procedure uiterlijk in 2019 noodzakelijk. Het tracébesluit zal worden gemaakt op basis van de dan meest actuele gegevens.

De verkenning houdt bij de uitgangspunten alleen rekening met genomen besluiten. Dit betekent dat verbetering van de Veilingroute en de Oranjetunnel (evenals de Blankenburgtunnel) geen onderdeel uitmaken van de uitgangspunten van dit project.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Kenmerk
IENM/BSK/2013/61082

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen