

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
Provincie Zuid-Holland
t.a.v. de voorzitter van de adviescommissie IODS
de heer M. Huls
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
16 juni 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/u.06.01301	-
Onderwerp	
Verkeerskundige onderbouwing keuze A4-alternatief	

Geachte heer Huls,

Tijdens ons recente overleg met de burgemeesters en wethouders van de gemeenten Vlaardingen, Schiedam, Delft en Midden Delfland is nogmaals om toelichting gevraagd op de verkeerseffecten van de A4 Delft-Schiedam. Graag geef ik aan dit verzoek gehoor. In deze brief treft u overzicht van de onderzoeken, en een toelichting op de mate waarin aanleg van de A4 Delft-Schiedam zal bijdragen aan een betere bereikbaarheid op de A13 tussen Den Haag en Rotterdam.

Uitgevoerde studies

Voor de actualisatie van de verkeerscijfers uit de vorige Trajectnota van 1996, heeft DHV in 2004 modelberekeningen uitgevoerd. Het rapport van die berekeningen is begin 2005 verschenen. Het rapport is in het bezit van IODS-partijen en de Commissie m.e.r., en besproken in diverse overleggen. Het DHV-rapport bevat slechts cijfers. De verkeerskundige analyses op basis van deze cijfers heeft Rijkswaterstaat zelf verricht, en verwerkt in de Trajectnota/MER stap 1 van januari 2006.

Recent zijn er opnieuw verkeerskundige berekeningen uitgevoerd met een nieuw model, het NRM model. De uitkomsten van deze berekeningen laten geen wezenlijke verschillen zien ten opzichte van het eerder gebruikte model (Zuidvleugelmodel). Het NRM laat iets lagere etmaalintensiteiten zien, voor zowel de referentiesituatie als de situatie waarin de A4 Delft-Schiedam is aangelegd. Het grootste verschil is dat de I/C verhouding op het wegvak Kethelplein-Beneluxtunnel hoger is. Deze stijging is echter ook zichtbaar in de situatie dat geen van de alternatieven wordt aangelegd. De aanleg van de A4 Delft-Schiedam heeft dus geen invloed op deze I/C verhouding.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Verkeerskundige probleemstelling

In 2003/2004 hebben IODS partijen gezamenlijk de probleemstelling voor de tracé/m.e.r.-procedure geformuleerd. De probleemstelling is overgenomen in de Startnotitie A4 Delft-Schiedam. Ik beperk mij hier tot het verkeerskundige deel van de probleemstelling:

De enige autosnelweg tussen Den Haag en Rotterdam wordt zwaar belast en kan het aangeboden autoverkeer niet meer op een adequate en betrouwbare manier verwerken. De verwachte groei van het autoverkeer zal dit probleem versterken. De bereikbaarheid van dit deel van de randstad en de Haagse en Rotterdamse agglomeraties komt daardoor steeds verder onder druk te staan. De dagelijkse files op de A13 en A20 leiden tot problemen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op het onderliggende wegennet in Midden Delfland, De B-Driehoek en het Westland.

Oorzaken van de problemen zijn:

- De capaciteit van de enige snelweg, de A13, is onvoldoende gezien de groei van het verkeer;
- De A13 is belangrijk voor zowel doorgaand verkeer als regionaal verkeer;
- De capaciteit van het Kleinpolderplein is onvoldoende;
- Op de A13 zijn er te veel aansluitingen, waardoor er veel weefbewegingen zijn en het verkeer niet kan doorstromen.

Dat heeft tot gevolg:

- Dat er op de A13 dagelijks steeds meer en langere files staan, ook buiten de spits. De streefwaarden uit de Nota Mobiliteit worden niet gehaald;
- Dat er ook op de A20, voor het Kleinpolderplein dagelijks files staan;
- De A13 is gevoelig voor calamiteiten. Als er een ongeluk gebeurt, heeft dat grote gevolgen voor het gehele netwerk.
- Het leidt tot veel sluipverkeer in Midden Delfland, de B-Driehoek en Midden Delfland;
- Het verzwakt de economische positie van de regio.

Mogelijke oplossingen

Zoals vastgelegd in de Richtlijnen zijn in stap 1 van de Trajectnota/MER de volgende alternatieven onderzocht:

- De aanleg van een nieuwe snelweg A4 (2x2 rijstroken) tussen Delft en Schiedam met twee varianten: A4 IODS basisvariant en een A4 modulaire variant met een sobere invulling (hierna A4 sober genoemd).
- De verbreding van de A13 tot 2x3+2x2 rijstroken tussen Ypenburg en Kruithuisweg en 2x5 Kruithuisweg tot Doenkade en de aanleg van de A13/16 (2x3 rijstroken).
- De aanleg van de A54 (2x2 rijstroken) tussen Harnasch en Westerlee met twee varianten: de A54 met en zonder Oranjetunnel.

Onderbouwing van de keuze voor A4 Delft-Schiedam

In mijn brief aan de Tweede Kamer van 15 mei jl.¹ heb ik de onderbouwing voor de keuze voor de A4 Delft-Schiedam weergegeven. Ik beperk mij in deze brief tot de verkeerskundige argumenten van deze onderbouwing. Voor de andere argumenten verwijs ik naar mijn eerdere brief aan de Tweede Kamer. Ik wil benadrukken dat het van belang is hierbij te bedenken dat alternatieven steeds in hun resultaat beoordeeld zijn op basis van de zogenoemde referentiesituatie: de situatie in 2020 waarbij geen van de alternatieven is aangelegd, en alleen de autonome ontwikkelingen zijn meegenomen zoals de groei van het verkeer etc. In de referentiesituatie in 2020 zijn de verkeerskundige problemen groter dan in de huidige situatie. De vraag is vervolgens aan de orde wat het probleemoplossend vermogen van de verschillende alternatieven is ten opzichte van de referentiesituatie in 2020. Op deze vraag wordt hieronder per alternatief ingegaan.

Aanleg van de A54 met of zonder Oranjetunnel wordt niet verder onderzocht

De A54 heeft een andere functie dan de A13 en is geen alternatief voor het verkeer dat nu over de A13 rijdt. De A54 heeft dan ook een gering effect op de verkeersafwikkeling op de A13 en kan daardoor weinig bijdragen aan een betere bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag. Ook verbetert er door de A54 weinig voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het onderliggende wegennet in Midden Delfland en de B-Driehoek. Zoals ook de Commissie m.e.r. heeft geadviseerd, zie ik de A54 niet als een goed alternatief.

Verbreiding van de A13 in combinatie met aanleg A13/16 wordt niet verder onderzocht

Bij dit alternatief ontstaat er bij het knooppunt Ypenburg een knelpunt, zelfs al is in de modelberekeningen al een extra rijstrook in beide richtingen aan het knooppunt toegevoegd. Het knooppunt Ypenburg kan het verkeer van en naar de verbrede A13 niet verwerken. Hierdoor blijft de A13 onderbenut: het verkeer kan niet van en naar de A13. (Wat de goede reistijden verklaart: het verkeer dat er wel op rijdt, kan goed doorrijden!) Aan de oplossing van dit knelpunt bij Ypenburg zijn hoge kosten verbonden. Ondanks de hoge kosten is nog niet duidelijk of het knelpunt dan ook is opgelost. Verbreiding van de A13 vermindert niet de kwetsbaarheid van de weg bij calamiteiten: als er een ongeluk op de A13 is, kan het verkeer nog steeds nergens heen. Daarnaast blijkt de verbrede A13 in combinatie met de A13/16 geen oplossing te zijn voor het sluipverkeer in het Westland en Midden Delfland.

Aanleg A4 Delft-Schiedam wordt in stap 2 van de Trajectnota/MER verder onderzocht

Aanleg van de A4 Delft-Schiedam levert de grootste bijdrage aan een betere bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag. Bij realisatie van dit alternatief profiteren in 2020, ten opzichte van de andere alternatieven, verreweg de meeste motorvoertuigen van een betere reistijd in de spits. Het alternatief lost niet alle bereikbaarheidsproblemen van Zuid-Holland op. Aanleg van de A4 Delft Schiedam alleen is niet voldoende buffer tegen de autonome groei van de automobiliteit. Het is echter wel een belangrijke en onmisbare schakel die zorgt voor een substantiële verbetering van het netwerk. In het

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30 561, nr. 1

vervolg van de procedure wordt de aanleg van de A4 Delft-Schiedam met 2x2 rijstroken en een ruimtelijke reservering voor een derde rijstrook onderzocht.

In aanvulling op de argumenten voor de keuze voor de aanleg van de A4 Delft-Schiedam hebben partijen in het bestuurlijke overleg nog enkele vragen geformuleerd over de verkeerskundig toegevoegde waarde van de A4 Delft-Schiedam. Hieronder leest u daarop mijn reactie.

Geen nieuwe knelpunten door aanleg van de A4 Delft-Schiedam

Onjuist is de gedachte dat uit de rapportage van DHV uit 2005 zou blijken dat de aanleg van de A4 Delft-Schiedam juist nieuwe knelpunten zou veroorzaken. Door aanleg van de A4 Delft-Schiedam ontstaat er in de ochtendspits alleen een hogere I/C waarde op de bestaande A4 tussen de Harnaschpolder en de Kruithuisweg. Op het nieuwe gedeelte van de A4 tussen Delft en Schiedam geeft de modelberekening ook een hoge I/C waarde in de spits aan. Er zijn veel automobilisten die gebruik van deze verbinding gaan maken. De I/C waarde daalt echter op de gehele A13 en op de A20 tussen Kleinpolderplein en het Kethelplein. Op de overige weggedeelten zijn de I/C waarden iets beter dan of gelijk aan de situatie waarin geen van de alternatieven wordt aangelegd.

Verkeersintensiteiten op de A13 en A20 nemen niet toe door aanleg van de A4 Delft-Schiedam

Door aanleg van de A4 Delft-Schiedam dalen de etmaalintensiteiten op de A13 ten opzichte van de referentiesituatie. Die intensiteiten dalen ook op de A20 ten westen van het Kleinpolderplein. Ten oosten van het Kleinpolderplein blijven de intensiteiten op de A20 gelijk. Bij het alternatief verbreding A13 in combinatie met aanleg A13/16 stijgt de intensiteit op de A13 en op de A20 ten westen van het Kleinpolderplein.

Aanpassing Ypenburg is niet nodig bij aanleg van de A4 Delft-Schiedam

Een grootschalige aanpassing van het knooppunt Ypenburg is bij de verbreding van de A13 noodzakelijk om het verkeer van en naar de verbrede A13 te kunnen geleiden. Op basis van de modelresultaten zijn er geen aanwijzingen dat een grootschalige aanpassing van het knooppunt ook bij aanleg van de A4 Delft-Schiedam nodig zou zijn. Bij de bouw van dit knooppunt is al rekening gehouden met de aanleg van de A4 Delft-Schiedam.

Daarnaast wordt gesuggereerd dat de verbreding van de A13 nodig zou zijn, ondanks dat de A4 Delft-Schiedam zou worden aangelegd. Aan deze voorbarige conclusie wordt vervolgens gekoppeld dat dan de extra investeringen in Ypenburg en verbreding van de A13 toch nodig zullen zijn. Als deze redenatie zou kloppen dat geldt deze ook andersom. Ondanks de verbreding van de A13 zal op termijn ook de aanleg van de A4 Delft-Schiedam nodig zijn. Deze conclusies zijn erg voorbarig. De Nota Mobiliteit gaat uit van een combinatie van bouwen en beprijzen voor het hele netwerk. Na realisatie van de A4 Delft-Schiedam en de invoering van congestieheffing zal opnieuw bekeken moeten worden welke investeringen in het netwerk nodig zullen zijn.

Aanleg A4 Delft-Schiedam verbetert de bereikbaarheid

De A4 Delft-Schiedam draagt bij aan een verbetering van de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag. Direct na openstelling ontstaat er meer ruimte op het hoofdwegennet tussen Rotterdam en Den Haag. Het verkeer verdeelt zich over de twee hoofdwegen. De reistijd verbetert en er kunnen meer motorvoertuigen gebruik maken van deze betere reistijd.

Op termijn wordt de ontstane ruimte in de spits langzamerhand opgevuld. Automobilisten die voorheen de files ontweken door buiten de spits te reizen, keren terug naar de spits. Daarnaast maken mensen andere keuzen voor woon- en werklocaties en manieren van reizen. Op de lange termijn ontstaan weer files. Die zullen zich waarschijnlijk echter beperken tot de spits. Zonder A4 Delft-Schiedam staan die nu en in de toekomst dagelijks ook buiten de spits op de A13.

De Commissie m.e.r heeft zoals aangegeven in haar toetsingsadvies ook naar de DHV rapportage gekeken en naar de verkeerskundige analyse. In haar toetsingsadvies geeft de commissie aan dat alle informatie beschikbaar is om een keuze te kunnen maken tussen de alternatieven.

Op basis van deze verkeerskundige analyses, en de andere criteria, waaronder kosten, heb ik zoals aangegeven in mijn brief aan de Tweede Kamer, besloten om verder te gaan met de A4 Delft-Schiedam en het meest Milieuvriendelijke Alternatief. Deze twee worden uitgewerkt in stap 2 van de Trajectnota/MER. Ik hoop op 23 juni in de regio een convenant te kunnen sluiten dat de realisatie van de A4 Delft-Schiedam dichterbij brengt.

Een afschrift van deze brief heb ik gezonden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs