

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen over de definitieve rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers.

De voorzitter van de commissie,  
Jansen

De adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met grote belangstelling kennisgenomen van de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers. De twee bereikbaarheidsvraagstukken leiden tot oplossingsrichtingen voor knelpunten in de Haagse regio. Samen met de aanleg van de Rotterdamsebaan kan hiermee een robuuste oplossing voor de lange termijn komen voor één van de grootste verkeersknelpunten in de Randstad. De leden van de VVD-fractie hebben nog wel enkele vragen.

De leden van de fractie van de PvdA hebben kennisgenomen van de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers en hebben nog een aantal vragen waarop ze de minister verzoeken in te gaan.

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 leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Zij hebben hierover enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Deze leden erkennen dat er knelpunten zijn op het hoofdwegenet in deze regio die moeten worden opgelost, maar vinden de voorgestelde oplossing eenzijdig.

### **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 afgevallen? 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 benuttings-

maatregelen 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.

### **Bereikbaarheid**

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?

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nadere informatie over de implicaties die de realisatie van de regionale projecten in Poorten & Inprikkers (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 inprikkers (N211, Prinses Beatrixlaan en N14) en het onderliggend wegennet voldoende oplost.

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 niet de andere projecten uit de Zuidvleugel en vice versa?

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 ontwerpstructuurvisie 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.

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 Oeverver-

binding, 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 langetermijnperspectief 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.

### **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 uitvoering en doorstroming van verkeer worden gewaarborgd?

### **Natuur en Milieu**

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om in te gaan op de constatering van de CommissieMER 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 CommissieMER 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 CommissieMER 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 ambitieniveaus voor de beperking van het aantal (ernstig) gehinderden. Deze leden verzoeken de minister om op deze conclusie van de CommissieMER in te gaan.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister voorts om in te gaan op de uitspraak van de CommissieMER, 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.

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.

### **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 CommissieMER) stelt dat uit de kosten-batencijfers uit de milieueffectrapportage blijkt dat bij een laag economisch groeisce-nario de noodzaak van de infrastructuuraanpassing niet evident is en dat deze uitkomsten niet doorwerken in de (bestuurlijke) conclusies van de ontwerp-structuurvisie. De CommissieMER 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.

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?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in de lijst «Prioritering van het huidige wegenprogramma» (Kamerstuk 33 400A, 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 kostenbatenvverhouding voor de Rotterdamsebaan, berekend met het Nieuw Regionaal Model uitgaande van het *Global Economy*-scenario, rond de 0,5 uitkomt?

### **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 tijdpad 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.

De leden van de D66-fractie lezen in de toelichting op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 400A, nr. 48) dat de minister voornemens is het project A4 Haaglanden drie jaar te temporiseren. 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 temporisering van de Rotterdamsebaan voor de A4 Haaglanden en hoe loopt dit samen?

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 33 400A, 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.