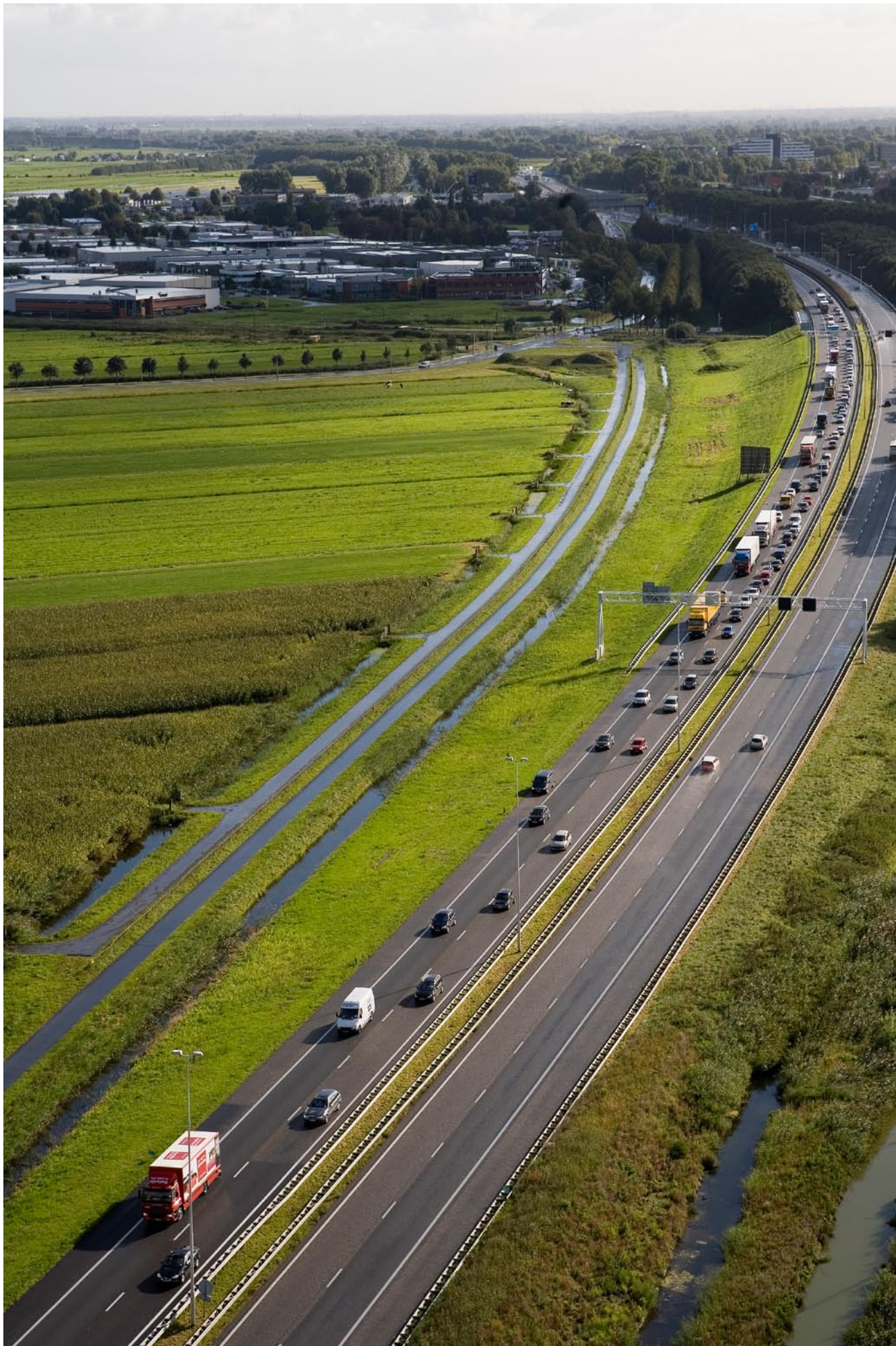


Rijksstructuurvisie

A4 Passage en Poorten & Inprikkers

Inhoud

De MIRT Verkenning Haaglanden in het kort	5
1. Inleiding	11
1.1 De MIRT Verkenning Haaglanden	11
1.2 Het studiegebied	12
1.3 Een rijksstructuurvisie voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers	14
1.4 Omgevingsproces	14
1.5 Opbouw van de rijksstructuurvisie	15
2. Ruimtelijk-economische ontwikkeling Haaglanden	17
2.1 Ruimtelijk-economische gebiedsambities Haaglanden	17
2.2 De economische kerngebieden in Haaglanden	24
2.3 Een bereikbare regio als voorwaarde voor ruimtelijk-economische ontwikkeling	24
2.4 Kwaliteit van wonen en leven als voorwaarde voor ruimtelijk-economische ontwikkeling	26
3. Prioritaire bereikbaarheidsvraagstukken in Haaglanden	29
3.1 Bereikbaarheid in Haaglanden tot 2030	29
3.2 Prioritering van de bereikbaarheidsvraagstukken Haaglanden 2020-2040	30
4. Trechtering naar twee kansrijke alternatieven	39
4.1 De zevensprong van Verdaas	39
4.2 Trechteren naar twee kansrijke alternatieven	41
5. Beoordeling van de twee kansrijke alternatieven	53
5.1 De wijze van beoordeling	53
5.2 Bereikbaarheid	55
5.3 Ruimtelijke ontwikkeling	56
5.4 Veiligheid	57
5.5 Natuur en milieu	58
5.6 Techniek: haalbaarheid van het verkeersontwerp	58
5.7 Kosten en opbrengsten	59
5.8 Inzicht in draagvlak	59
5.9 Fasering en realisatietermijn	60
5.10 Belangrijkste conclusies	60
6. Besluit	63
6.1 Toelichting van de voorkeursbeslissing	66
7. Naar realisatie van de voorkeursbeslissing	69



De MIRT Verkenning Haaglanden in het kort

Proces van de MIRT Verkenning Haaglanden en voorkeursbeslissing A4 Passage en Poorten & Inprikkers

Voor u ligt de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Deze rijksstructuurvisie is het sluitstuk van de 'MIRT Verkenning Haaglanden Infrastructuur en Ruimte 2020–2040'. Het Rijk, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden zijn in 2008 gestart met deze MIRT Verkenning. Het primaire doel is de verbetering van de bereikbaarheid, gericht op de ruimtelijk-economische structuurversterking van de regio. Deze rijksstructuurvisie bevat de voorkeursbeslissing voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers, de twee prioritaire bereikbaarheidsvraagstukken voor de weginfrastructuur in de regio Haaglanden. Deze samenvatting bevat de belangrijkste processtappen van de MIRT Verkenning.

Haaglanden, een regio met grote ambities, maar ook met bereikbaarheidsvraagstukken

In de eerste fase van de MIRT Verkenning zijn de ruimtelijk-economische gebiedsambities en de bereikbaarheidsvraagstukken voor de periode 2020-2040 in beeld gebracht. De gebiedsambities sluiten naadloos aan op het ruimtelijk-economische beleid zoals verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte¹. Het Rijk ambieert een excellent vestigingsklimaat en een goede internationale bereikbaarheid voor de 'Stedelijke regio's met topsectoren'. Haaglanden is onderdeel van zo'n regio. De gebiedsambities sluiten ook aan op de door het Rijk en de regio opgestelde Gebiedsagenda Zuidvleugel / Zuid-Holland en op de provinciale en regionale structuurvisies. Een goede bereikbaarheid, een robuust netwerk en een goede kwaliteit van wonen en leven zijn basisvoorwaarden voor het realiseren van de gebiedsambities.

Prioritaire bereikbaarheidsvraagstukken

Eerdere analyses (LMCA², Netwerkanalyse Zuidvleugel) lieten zien dat er op termijn capaciteitsknelpunten en reistijdproblemen te verwachten zijn op het wegennet en in het OV-netwerk in de regio Haaglanden. Enkele van deze knelpunten en problemen doen zich al voor in 2020. Uit de 'Inventarisatie en fasering van vraagstukken'³ blijkt dat er in Haaglanden in 2030 zo'n vijftien bereikbaarheidsvraagstukken zijn. Een fasering hiervan is gewenst: niet alle vraagstukken kunnen tegelijkertijd worden aangepakt. De vraagstukken zijn geprioriteerd uitgaande van de effecten op, en bijdragen aan, de gebiedsambities en aard en omvang

¹ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, ministerie van Infrastructuur en Milieu, 13 maart 2012.

² Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse. De analyse geeft inzicht in knelpunten op netwerkniveau in een nationaal perspectief en geeft antwoord op de vraag waar in de toekomst de zwaarste problemen zitten.

³ 'Inventarisatie en fasering vraagstukken', eindrapport fase A MIRT Verkenning Haaglanden, oktober 2009.

van de problematiek. Rijk en regio gaven in het najaar 2009⁴ de opdracht om de vijf prioritaire vraagstukken uit te werken:

- Verbetering OV ontsluiting Centrale Zone,
- Doorstroming A4 Passage Den Haag (inclusief Prins Clausplein),
- Doorstroming Poorten & Inprikkers Den Haag,
- OV Corridor Den Haag - Gouda: kwaliteit OV op Goudse Lijn en
- OV Corridor Den Haag - Rotterdam: ontsluiting TIC⁵, Schieveen, Rotterdam - The Hague Airport.

De prioritaire OV vraagstukken

Rijk en regio concludeerden in het voorjaar 2010⁶ dat voor de vraagstukken OV Corridor Den Haag - Gouda en OV Corridor Den Haag - Rotterdam de urgentie van ingrijpen onvoldoende is aangetoond. Beide vraagstukken zijn niet verder onderzocht in de MIRT Verkenning Haaglanden. Het capaciteitsknelpunt op de OV Corridor Den Haag - Rotterdam maakt overigens onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). De ontsluiting van TIC, Schieveen, Rotterdam - The Hague Airport is als regionale opgave uitgewerkt.

Het vraagstuk OV ontsluiting Centrale Zone is verkend in de 'Notitie Openbaar Vervoer'⁷. In de 'Balansrapportage Q2: OV Centrale Zone'⁸ zijn vervolgens de probleemanalyse, de visie en de kansrijke oplossingsrichtingen beschreven. In het voorjaar van 2011 is in het bestuurlijke overleg MIRT Zuidvleugel besloten geen prioriteit te geven aan de uitwerking van dit vraagstuk. De prioriteit wordt gelegd bij het investeren in de grootschalige weginfrastructuurprojecten uit het bereikbaarheidspakket Zuidvleugel⁹. Een deel van de voorgestelde maatregelen uit de Balansrapportage is echter opgenomen in het pakket 'Beter Benutten Haaglanden', waarover in het najaar van 2011¹⁰ afspraken zijn gemaakt.

De prioritaire wegvraagstukken

De prioritaire wegvraagstukken zijn in juli 2010 in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau A4 passage en Poorten & Inprikkers' (NRD)¹¹ uitgewerkt: de context van de vraagstukken en het beoordelingskader zijn beschreven. Het beoordelingskader bevat criteria die ingaan op bereikbaarheid, bijdrage aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling, effecten op veiligheid, natuur & milieu, kosten en draagvlak. In de NRD zijn diverse oplossingsrichtingen gedefinieerd. De kansrijke oplossingsrichtingen zijn onderscheiden van de minder kansrijke oplossingsrichtingen.

Van kansrijke oplossingsrichtingen naar kansrijke alternatieven

Het Rijk en de regio hebben begin 2011 het voornemen aangekondigd om een Rijksstructuurvisie voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers op te stellen. De Rijksstructuurvisie dient ondersteund te worden door een plan-MER waarin de milieu- en natuureffecten zijn beschreven. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau was de eerste stap in de voorbereiding van het plan-MER. Het voornemen tot het opstellen van de Rijksstructuurvisie en een plan-MER is van 26 januari tot en met 9 maart 2011 ter visie gelegd. In deze periode heeft tevens een bestuurlijke raadpleging plaatsgevonden. In de 'Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen A4 Passage en Poorten & Inprikkers' (NKO)¹² zijn de effecten van de kansrijke oplossingsrichtingen beschreven. Deze effectbepaling leerde dat de afzonderlijke oplossingsrichtingen geen volledige oplossing bieden voor de problematiek, maar wel effectieve bouwstenen bevatten. Daarom zijn twee kansrijke alternatieven samengesteld, gebaseerd op de effectieve bouwstenen.

⁴ Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel najaar 2009.

⁵ De gemeente en TU Delft hebben de gezamenlijke ambitie om in Delft een complete innovatiecampus van (inter)nationale betekenis te realiseren genaamd Technologische Innovatie Campus Delft.

⁶ Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel voorjaar 2010.

⁷ Notitie Openbaar Vervoer, MIRT Verkenning Haaglanden, versie 5 juli 2010.

⁸ Balansrapportage Q2: OV Centrale Zone Den Haag, MIRT Verkenning Haaglanden, 30 juni 2011.

⁹ Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel voorjaar 2011.

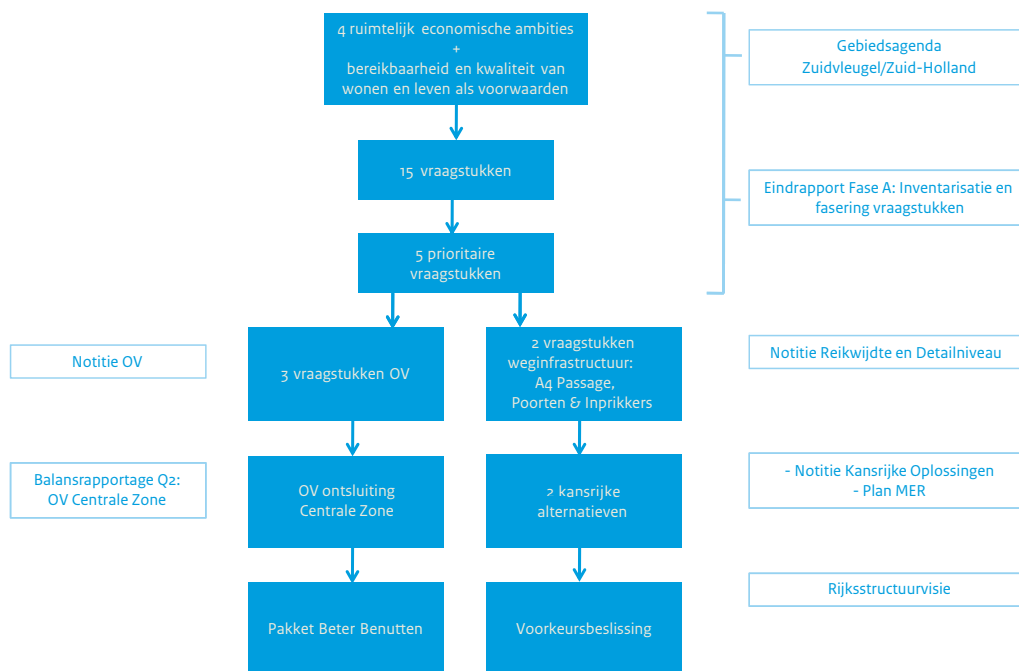
¹⁰ Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2011.

¹¹ Notitie Reikwijdte en Detailniveau A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, versie 5 juli 2010.

¹² Notitie Kansrijke Oplossingen voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, 30 juni 2011.

Twee kansrijke alternatieven zijn beoordeeld

Beide kansrijke alternatieven zijn in 2011 beoordeeld op basis van het beoordelingskader. Deze integrale afweging van de effecten heeft eind 2011 geleid tot een bestuurlijke voorkeur. De voorkeur is beschreven in de voorkeursbeslissing, zoals vastgelegd in deze rijksstructuurvisie. In diverse achtergrondrapporten is de effectbepaling in beeld gebracht. De effecten voor veiligheid en natuur & milieu zijn beschreven in het plan-MER¹³.



Besluit: de voorkeursbeslissing voor de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgebied Haaglanden stellen vast dat de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers essentiële schakels zijn in het netwerk van Haaglanden, de Zuidvleugel en de Randstad. Ze zijn van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de Haagse agglomeratie. Op de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers worden in 2020 diverse capaciteitsknelpunten geconstateerd en de reistijden zijn te lang, uitgaande van vastgestelde streefwaarden.

De voorkeursbeslissing bestaat uit een samenhangend pakket van maatregelen dat is gericht op het gelijkmatiger spreiden van het in- en uitgaande autoverkeer in de Haagse Agglomeratie door de Poorten (aansluitingen) en Inprikkers (in- en uitgaande wegen) te verbeteren in combinatie met een nieuwe korte doorgaande hoofdstructuur van 3,5 kilometer op de A4 passage. Hiermee wordt gekozen voor het principe van alternatief 2. Het samenhangende pakket van maatregelen bestaat uit:

- De A4 Passage: Een nieuwe doorgaande hoofdstructuur op de A4 (in twee richtingen). Deze begint in noord-zuid richting na de aansluiting met de N14 en eindigt voor de aansluiting met de Prinses Beatrixlaan.
- Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting Plaspoelpolder, aanpassingen op knooppunt Ypenburg (inclusief weefvakken A13) en het toevoegen van extra capaciteit op de A4 tussen de Prinses Beatrixlaan en de aansluiting Den Hoorn.

¹³ Plan-MER A4 Passage en Poorten & Inprikkers, Ministerie Infrastructuur en Milieu, mei 2012

- N211: Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting met de A4 in combinatie met verbreding van de N211 tussen de aansluiting A4 en de N222 (Veilingroute), evenals het realiseren van drie ongelijkvloerse kruisingen op de N211 tot en met de kruising met de Erasmusweg.
- Prinses Beatrixlaan: Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting met de A4 in combinatie met het ongelijkvloers maken van de twee kruisingen op het eerste deel van de Prinses Beatrixlaan en het aanpassen van de twee kruisingen op het tweede deel van de Prinses Beatrixlaan.
- N14: Het aanpassen van de aansluiting met de A4 en het realiseren van twee ongelijkvloerse kruisingen.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Zuid-Holland en de regio hanteren de volgende verdeling voor verantwoordelijkheid en bekostiging van het samenhangende pakket van maatregelen van € 567 miljoen¹⁴:

- a. De doorgaande hoofdstructuur op de A4 Passage inclusief de maatregelen rond de aansluitingen N211, Prinses Beatrixlaan, Plaspoelpolder, N14 en knooppunt Ypenburg en de extra capaciteit op de A4 tussen de Prinses Beatrixlaan en de aansluiting Den Hoorn worden bekostigd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (€ 319 miljoen).
- b. De maatregelen op het eerste deel van de N211 (tot en met de aansluiting met de N222 Veilingroute) worden bekostigd door de provincie Zuid-Holland (€ 37 miljoen). De maatregel op het tweede deel van de N211, een ongelijkvloerse kruising Lozerlaan / Erasmusweg, wordt bekostigd door de regio (€ 44 miljoen) en de provincie Zuid-Holland (€ 14 miljoen).
- c. De aanpak van de Prinses Beatrixlaan vindt gefaseerd plaats. In de eerste fase wordt extra capaciteit toegevoegd tussen de aansluiting met de A4 en de eerste kruising op de Prinses Beatrixlaan en worden de kruisingen met de Admiraal Helfrichsingel en de Winston Churchillaan ongelijkvloers gemaakt. Voor de aanpak van deze maatregelen wordt € 90 miljoen gereserveerd, waarvan het ministerie van Infrastructuur en Milieu 1/3 deel en de regio 2/3 deel voor haar rekening neemt. De maatregelen in de tweede fase worden door de regio uitgewerkt en bekostigd.
- d. De maatregelen op de N14 worden bekostigd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (€ 63 miljoen).

Het is van belang dat er een samenhangend pakket van maatregelen gerealiseerd wordt, zodat de positieve effecten maximaal benut kunnen worden, zowel in relatie tot de doorstroming, de baten-kosten verhouding als de bijdrage aan de ruimtelijk economische ambities. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden spreken af dat zij:

- a. Hun bevoegdheden en ter beschikking zijnde instrumenten inzetten ten behoeve van realisatie van dit gezamenlijk pakket aan maatregelen;
- b. Bij onvoorziene omstandigheden in gezamenlijkheid bezien op welke wijze de balans in het totale pakket geborgd kan worden.

De bijbehorende uitvoeringsafspraken met andere partijen zijn vastgelegd in een bestuursakkoord.

¹⁴ Alle weergegeven bedragen zijn inclusief BTW.

Planning en besluitvorming

De ontwerp-rijksstructuurvisie en het plan-MER zijn van 24 mei 2012 tot en met 4 juli 2012 ter visie gelegd. Parallel aan de terinzagelegging is de Commissie voor de m.e.r. om advies gevraagd. Op basis van het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. is een aanvulling op het MER opgesteld. Deze aanvulling is meegenomen in het uiteindelijk toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. De zienswijzen en adviezen op de ontwerp-rijksstructuurvisie en het plan-MER zijn meegewogen bij de vaststelling van deze rijksstructuurvisie.

Op basis van de ingediende zienswijzen en het uiteindelijke toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. is een nota van antwoord¹⁵ opgesteld. Hierin is de reactie op de uiteindelijke ingediende zienswijzen weergegeven. Ook is de aanvulling op het plan-MER aan deze nota van antwoord toegevoegd. De ingediende zienswijzen en het toetsingsadvies hebben uiteindelijk niet geleid tot wijziging van de voorliggende rijksstructuurvisie.

De voorkeursbeslissing betreft voor een belangrijk deel de uitbreiding van het rijkswegennet. Deze beslissing wordt daarom conform de Tracéwet vastgelegd in een rijksstructuurvisie. De vervolgbesluiten voor de planuitwerking betreffende de rijkswegen zullen ook de procedure volgens de Tracéwet volgen. Het bevoegd gezag voor de rijksstructuurvisie en het plan-MER is de minister van Infrastructuur en Milieu.

De totstandkoming van de rijksstructuurvisie heeft plaatsgevonden door intensieve samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden. Bij de vaststelling van de rijksstructuurvisie hebben deze partijen afspraken gemaakt over de uitwerking van het maatregelenpakket A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Deze afspraken zijn vastgelegd in een apart bestuursakkoord.

¹⁵ Nota van antwoord bij de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers en het bijbehorende plan-MER, november 2012



1. Inleiding

1.1

De MIRT Verkenning Haaglanden

Haaglanden is een economisch sterke regio die volop in ontwikkeling is. Haaglanden heeft sterke troeven: Den Haag, Internationale stad van Vrede en Recht, de Greenport Westland-Oostland en de kennisclusters zijn onderdeel van internationale netwerken en worden alom gewaardeerd. De nabijheid van de Mainport Rotterdam versterkt de economische dynamiek in Haaglanden. Om de concurrentiekracht van Haaglanden te versterken, wordt ingezet op het verbeteren van de economische structuur, het verhogen van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en het garanderen van een goede multimodale bereikbaarheid. Eerdere studies en analyses¹⁶ laten zien dat het wegennetwerk in Haaglanden tegen de grenzen van de capaciteit aanloopt. De reistijden zijn te lang en zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet is een capaciteitstekort. Daarnaast zijn er problemen op de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en onderliggend wegennet (met terugslageffecten). De samenwerkende overheden zijn daarom gestart met de 'MIRT'¹⁷ Verkenning Haaglanden Infrastructuur en Ruimte 2020-2040', met het waarborgen van de bereikbaarheid van de regio als belangrijkste doel.

¹⁶ In 'Inventarisatie en fasering vraagstukken', eindrapport fase A van de MIRT verkenning Haaglanden is benoemd van welke studies en (functionele) analyses gebruik is gemaakt

¹⁷ Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is een investeringsprogramma van de Rijksoverheid. Het MIRT brengt meer samenhang in investeringen in ruimte, economie, bereikbaarheid en leefbaarheid.

1.2

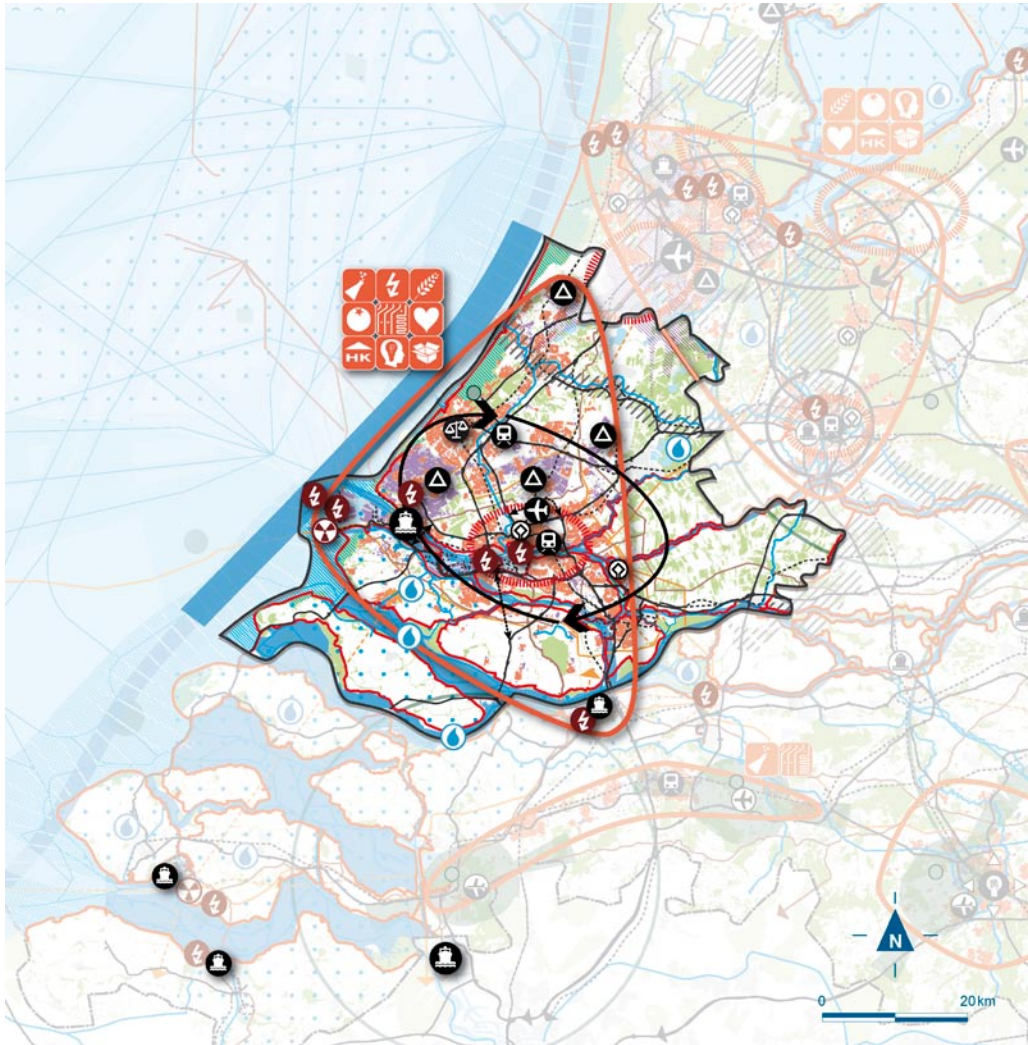
Het studiegebied

Het studiegebied van de MIRT Verkenning is de regio Haaglanden. Deze regio kan globaal worden aangeduid als het gebied 'van Westland tot Wassenaar; van Zee tot Zoetermeer'. De ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling van Haaglanden kan niet los worden gezien van de ontwikkeling van de Zuidvleugel als geheel. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de Zuidvleugel aangewezen als een 'stedelijke regio met topsectoren'. De Zuidvleugel ontwikkelt zich tot één metropolitane regio met een samenhangend multimodaal infrastructureel netwerk. Vanuit dit perspectief zijn MIRT Verkenningen uitgevoerd in Haaglanden, de Leidse regio (Integrale Benadering Holland Rijnland) en de Rotterdamse regio (MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit). Er is voor afzonderlijke verkenningen gekozen omdat veel bereikbaarheidsproblemen met name op het lokale/regionale niveau spelen. Het effect van maatregelen overstijgt echter de afzonderlijke regio's. De verkenningen zijn uiteraard goed afgestemd.

Studiegebied MIRT Verkenning Haaglanden



Kaart Zuidvleugel/Zuid-Holland uit Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte



- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren Chemie Energie Agro & Food Tuinbouw en Uitgangsmaterialen High Tech Systemen en Materialen Life Sciences & Health Hoofdkantoren Creatieve Industrie Logistiek (enkel internationaal weergegeven) Vernieuwen en versterken van de mainport Rotterdam en de logistieke delta Greenports (Westland-Oostland, Boskoop en Duin- en Bollenstreek) Nieuw Sleutelproject Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid Luchthaven van nationale betekenis (Rotterdam The Hague Airport) Gebiedsontwikkeling Rotterdam-Zuid Verbeteren bereikbaarheid | <ul style="list-style-type: none"> (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500MW (Maasvlakte I en II, Westland, Rijnmond/Rotterdams havengebied, Galileistraat en Moerdijk) (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale Kansrijk gebied windenergie (illustratief) Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt Handhaving van het vrije zicht op de horizon Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief) Buisleidingenstrook (Inter)nationaal hoofdwegenet Mogelijke nieuwe verbinding hoofdwegenet (tracé nog niet vastgesteld) (Inter)nationaal hoofdspoorwegenet (Inter)nationaal hoofdvaarwegenet Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed (Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie) | <ul style="list-style-type: none"> Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed (molencomplex Kinderdijk-Elshout, Van Nellefabriek Rotterdam) Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land Behouden kustfundament Zandmotor Primaire waterkering Waterveiligheidsopgave Aandachtsgebied zoetwatervoorziening Militair(e) terrein(en) |
|---|---|---|

1.3

Een rijksstructuurvisie voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers

In deze rijksstructuurvisie zijn alle inhoudelijke stappen van de MIRT Verkenning samengevat. Uit de MIRT Verkenning blijkt dat er meerdere bereikbaarheidsvraagstukken in de regio zijn. Het gecombineerde vraagstuk A4 Passage en Poorten & Inprikkers is het belangrijkste en meest urgente bereikbaarheidsvraagstuk voor het wegennet. De onderbouwing van deze conclusie en de overwegingen die hebben geleid tot het voorkeursbeslissing voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers zijn in deze rijksstructuurvisie beschreven. Deze rijksstructuurvisie vormt daarmee de onderbouwing van het besluit om de geprioriteerde bereikbaarheidsvraagstukken van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers aan te pakken. De aanpak van de andere bereikbaarheidsvraagstukken vormt geen onderdeel van deze rijksstructuurvisie. De resultaten van de MIRT Verkenning zijn door Rijk en regio, als samenwerkende partners van de MIRT Verkenning Haaglanden, vastgelegd in een rijksstructuurvisie, dit omdat de voorkeursbeslissing voor een belangrijk deel de uitbreiding van het rijkswegennet betreft. Een structuurvisie is een beleidsdocument waarin het overheidsorgaan dat de visie opstelt haar ambities op een specifiek beleidsterrein weergeeft. Een structuurvisie is alleen direct bindend voor het opstellende overheidsorgaan, in dit geval het Rijk. Het Rijk geeft aan hoe zij de ambities wil realiseren. Omdat sprake is van betrokkenheid van andere overheden, worden de gezamenlijke afspraken en ieders verantwoordelijkheden in een bestuursakkoord vastgelegd. Deze overeenkomst is gereed bij het vaststellen van de rijksstructuurvisie door de minister van Infrastructuur en Milieu.

Met het opstellen van een rijksstructuurvisie wordt aangesloten bij de Wet ruimtelijke ordening (Wro), de gewijzigde Tracéwet en het MIRT spelregelkader¹⁸. De adviezen van de Adviescommissie 'Versnelling besluitvorming infrastructurele projecten'¹⁹ zijn hierin verwerkt. Conform de Wet milieubeheer (artikel 7.2) en het Besluit Milieueffectrapportage is er een milieueffectrapport voor plannen, kortweg plan-MER, opgesteld bij deze rijksstructuurvisie. Het plan-MER is tegelijkertijd met de ontwerp-rijksstructuurvisie ter inzage gelegd van 24 mei 2012 tot en met 4 juli 2012.

1.4

Omgevingsproces

De MIRT Verkenning Haaglanden is uitgevoerd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden. Een goede samenwerking met de 'omgeving' (bewoners, ondernemers en belangenbehartigers) is cruciaal bij een verkenning naar goede, haalbare oplossingen. Enerzijds om beschikbare kennis en ervaring optimaal te benutten, anderzijds om nut en noodzaak vroegtijdig duidelijk te maken. Een participatietraject met maatschappelijke organisaties, ondernemers en bewoners uit de regio is een integraal onderdeel van de MIRT Verkenning Haaglanden. In het omgevingsproces is gefocust op de publieke partijen die van belang zijn voor de besluitvorming en de omgeving. Kennisuitwisseling, het toetsen en aanscherpen van deelproducten en het bouwen aan draagvlak stonden centraal²⁰.

¹⁸ Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport, Ministerie van VenW en Ministerie VROM, 1 januari 2009.

¹⁹ 'Sneller en Beter', advies commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, april 2008.

²⁰ In het rapport 'Procesverantwoording MIRT Verkenning Haaglanden' is beschreven op welke wijze de omgeving bij de totstandkoming van de resultaten is betrokken. De procesverantwoording beschrijft de periode vanaf de start van de verkenning eind 2008 tot aan het vaststellen van deze rijksstructuurvisie.

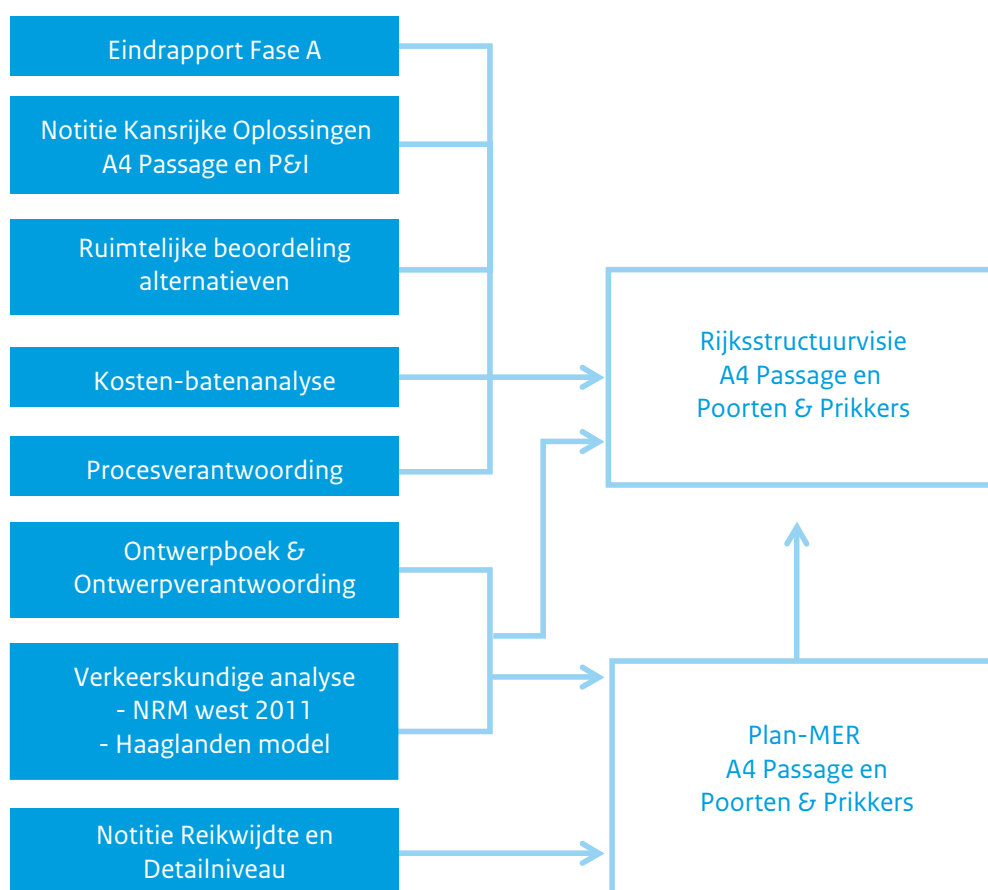
1.5

Opbouw van de rijksstructuurvisie

De rijksstructuurvisie start met een beschrijving van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio in de periode 2020-2040. Deze 'gebiedsvisie' bevat geen nieuw beleid, maar beschrijft economische, ruimtelijke en infrastructurele ambities en opgaven vanuit bestaand beleid en bekende uitgangspunten (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 zijn de bereikbaarheidsvraagstukken in de regio beschreven en geprioriteerd. In hoofdstuk 4 zijn de kansrijke infrastructurele oplossingen voor de prioritaire vraagstukken verkend en beoordeeld. Tevens zijn twee kansrijke alternatieven beschreven. De effectbeoordeling van deze kansrijke alternatieven komt in hoofdstuk 5 aan de orde. De voorkeursbeslissing wordt in hoofdstuk 6 beschreven. De rijksstructuurvisie sluit af met de uitvoeringsparagraaf (hoofdstuk 7).

In de rijksstructuurvisie is gebruik gemaakt van diverse onderzoeken en achtergrondrapporten die zijn opgesteld vanuit de MIRT Verkenning Haaglanden. Deze zijn te vinden op de website van de projectorganisatie MIRT Verkenning Haaglanden (www.mirtverkenninghaaglanden.nl).

Relatie achtergrondinformatie met rijksstructuurvisie en plan-MER





2. Ruimtelijk-economische ontwikkeling Haaglanden

2.1

Ruimtelijk-economische gebiedsambities Haaglanden

De regio Haaglanden is een 'stedelijke regio met topsectoren'. De nationale doelstellingen en belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vormen het vertrekpunt voor deze MIRT Verkenning. Haaglanden bevat een concentratie aan ondernemingen en kennisinstellingen die belangrijk zijn voor de Nederlandse (economische) topsectoren. Een regio met relaties over de hele wereld²¹. Het Rijk en de regio hebben de ambities voor Haaglanden, als onderdeel van de Zuidvleugel, uitgewerkt in een Gebiedsagenda Zuidvleugel / Zuid-Holland²². De MIRT Verkenning Haaglanden is gebaseerd op de gebiedsvisie uit deze gebiedsagenda. De gebiedsvisie beschrijft hoe Haaglanden in de periode 2020 - 2040 ontwikkelt. De gebiedsvisie vormt het kader waarbinnen ruimte en bereikbaarheid in samenhang worden ontwikkeld. In de MIRT Verkenning Haaglanden staan vier gebiedsambities centraal. Ambities die breed worden ondersteund. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de Structuurvisie Zuid-Holland²³, het Regionaal Structuurplan Haaglanden²⁴, de Gebiedsagenda Zuidvleugel/ Zuid-Holland en de Structuurvisie Den Haag²⁵ liggen ten grondslag aan de ambities.

²¹ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, ministerie van Infrastructuur en Milieu, 13 maart 2012.

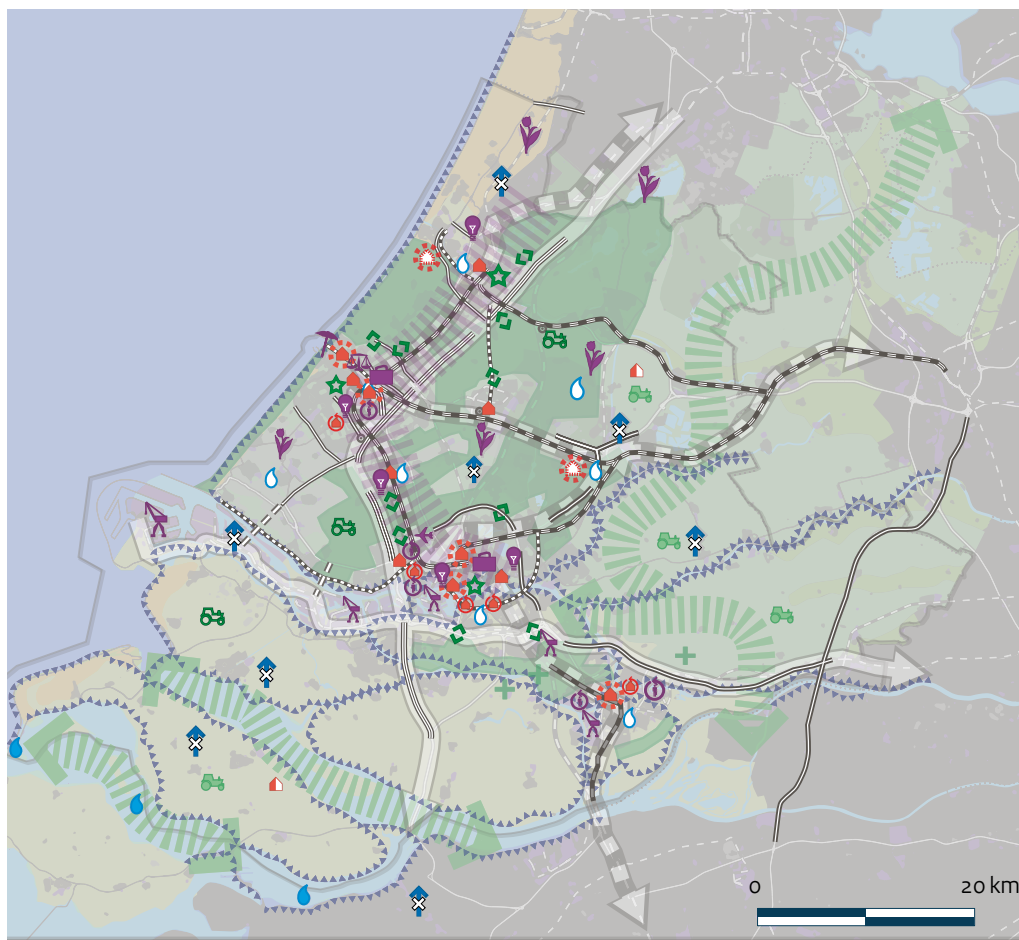
²² 'Naar een Metropolitane topregio', Gebiedsagenda Zuidvleugel / Zuid-Holland, Bestuurlijk Overleg MIRT 29 oktober 2009.

²³ De Provinciale Structuurvisie Zuid-Holland is vastgesteld door de Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland op 2 juli 2010. Daaropvolgend heeft een herziening en een actualisatie plaatsgevonden.

²⁴ Het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 is vastgesteld door het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden op 16 april 2008.

²⁵ De structuurvisie Den Haag 2020, 'Wêrldstad aan Zee' is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Den Haag op 28 juni 2005.

Integrale groslijst gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland uit gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland



- | | | | | |
|--|--|--|--|--|
| <p>Economie bevorderen</p> <ul style="list-style-type: none"> Herstructurering bedrijventerreinen Innovatie en structuurversterking greenports Haven Industrieel Complex Kennis en innovatie Recht, vrede en veiligheid Scheveningen Kantoorontwikkeling Luchthavenontwikkeling Kennis-as | <p>Stedelijk intensiveren</p> <ul style="list-style-type: none"> Verdichting Icoonproject Uitleg (icoonproject) Stedelijke vernieuwing Strategie wonen | <p>Landschap dicht bij huis brengen</p> <ul style="list-style-type: none"> Kwaliteitsimpuls Zuidvleugelgroenstructuur Zoeklocaties Stad-land verbindingen en poorten Kwaliteitsimpuls stedelijk groen Grootschalige nieuwe natuur Verbreding landbouw dicht bij de stad Landbouw met natuurlijke handicaps | <p>Bereikbaarheid verbeteren</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorstroming OVN Doorstroming HWN Doorbouwen aan A4-corridor Aanpak aansluitingen Personeelvervoer spoor Versterking Zuidvleugelnets (zie ook inzetkaart) Verbeteren externe veiligheid spoor Hoofdstructuur wegen Hoofdstructuur spoorwegen | <p>Water- en energie: opgaven aanpakken</p> <ul style="list-style-type: none"> (Zoet)watertekort Tegengaan wateroverlast Integrale wateropgave Zuidwestelijke Delta Waterveiligheid |
|--|--|--|--|--|

Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht

Den Haag is wereldwijd bekend als Internationale Stad van Vrede en Recht. Den Haag is gastheer voor diverse VN-instellingen. Den Haag opereert in een mondiaal netwerk en telt vele internationale instellingen, ambassades en consultaten, niet-gouvernementele organisaties (ngo's) en internationale kennis- en onderwijsinstellingen. De afgelopen eeuw is het internationale profiel zorgvuldig opgebouwd. Van de bouw van het Vredespaleis tot het gastheerschap van de Afghanistanconferentie, van het Joegoslaviëtribunaal tot het Institute for Global Justice. Den Haag heeft een sterk veiligheidscluster met onder andere Europol en Eurojust. Daarnaast is het internationale bedrijfsleven sterk ontwikkeld met toonaangevende clusters voor Olie en Gas, Telecom, Pensioenen & Verzekeringen en Zakelijke dienstverlening. De internationale sector in de Haagse regio levert een belangrijke bijdrage aan de nationale economie. In Haaglanden is ruim 20% van de arbeidsplaatsen gelieerd aan de internationale sector. Versterking van de internationale economische concurrentiepositie van Den Haag levert een belangrijke toegevoegde waarde voor de positie van Nederland. Het internationale milieu werkt als een magneet op instituten, organisaties en bedrijven.

De internationale activiteiten en werkgelegenheid concentreren zich in de Centrale Zone, het gebied dat zich uitstrekt van Scheveningen tot aan de Vlietzone. De internationale oriëntatie reikt echter verder en bestrijkt een groot deel van Haaglanden: woon-, recreatie- en werkmilieus van Wassenaar tot Kijkduin en van de kust tot aan de A4 zone zijn van (ondersteunende) betekenis voor het internationale milieu. Om de toonaangevende positie te behouden is het essentieel om het internationale milieu ruimtelijk en economisch hecht te verankeren in stad en regio. Naar verwachting zal de werkgelegenheid gelieerd aan de internationale sector in de periode tot 2020 met circa 20.000 arbeidsplaatsen groeien²⁶. De versterking en ontwikkeling van economische kerngebieden, zoals het World Forum, de Internationale zone, Scheveningen Bad & Haven en Centrum leveren hier direct een bijdrage aan.

²⁶ Balansrapportage Q2: OV Centrale Zone Den Haag, MIRT Verkenning Haaglanden, 30 juni 2011.

Ambitie Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht

Legenda

-  Economische kerngebieden
-  Overige elementen als onderdeel van Den Haag Internationale stad van Vrede en Recht
-  Duin en kust zone
-  Centrale zone



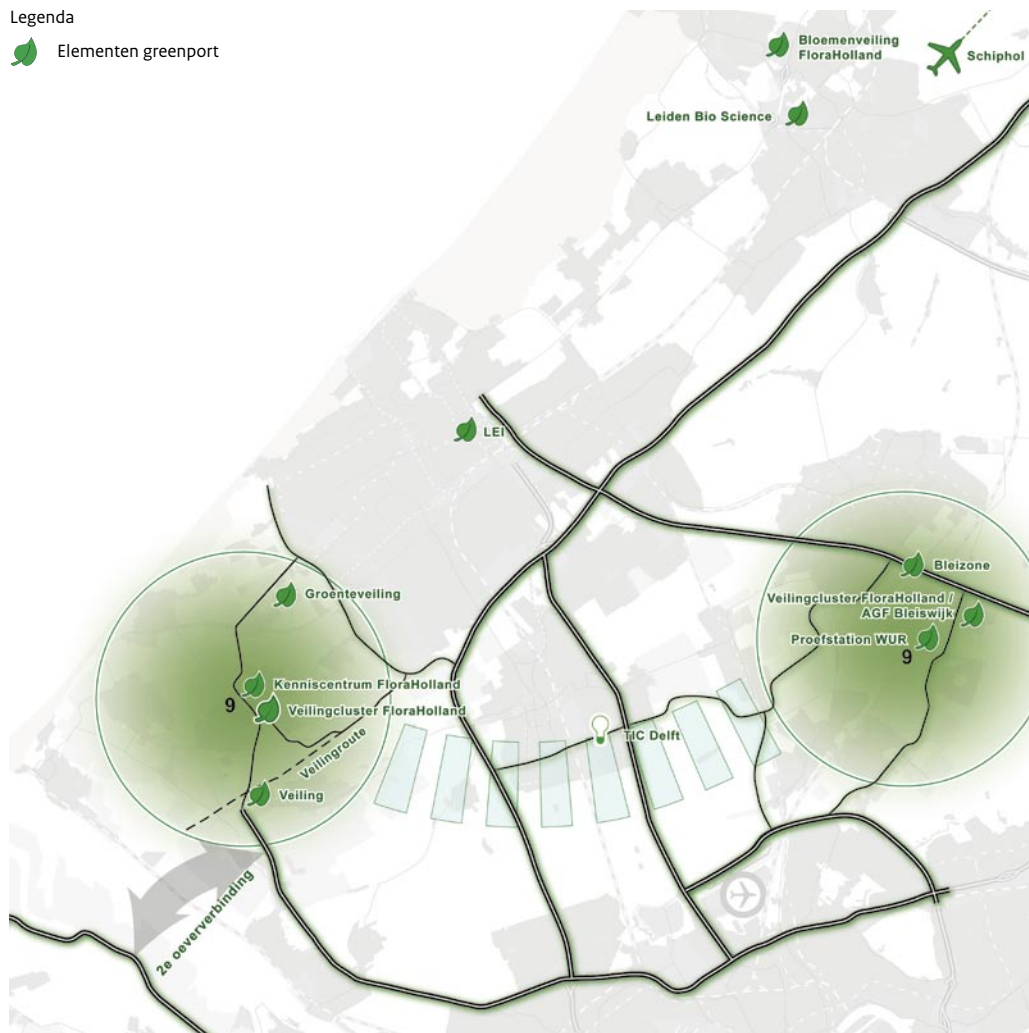
Greenport Westland - Oostland

De Greenport Westland-Oostland is een tweede krachtige economische cluster in Haaglanden, met eveneens wereldwijde connecties. Het maakt onderdeel uit van de topsectoren AgroFood en Tuinbouw. De topsector Logistiek is voor de Greenport eveneens van groot belang. De Greenport Westland-Oostland draagt in belangrijke mate bij aan de economische kracht van Nederland. De Greenport is internationaal marktleider in de duurzame productie, verwerking en logistiek van tuinbouwproducten. Om de marktpositie te behouden is versterking gewenst van de duurzame productieontwikkeling, de innovaties in de toeleverende industrie, de vergroting van de Nederlandse regiefunctie, maar vooral het creëren van slimme oplossingen voor de agrologistiek.

Ambitie Greenport Westland-Oostland

Legenda

 Elementen greenport



Kennisregio Haaglanden

Haaglanden is een kennisintensieve regio. De kennis in Haaglanden speelt een onderscheidende rol voor diverse topsectoren: High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences, AgroFood en Tuinbouw. De focus ligt op versterking van, en innovatie binnen, deze sectoren. De kennisintensieve bedrijven, instituten en (onderwijs)instellingen liggen verspreid in de regio: soms op bijzondere werkmilieus aan de rand van de stad, soms in de binnensteden en soms verspreid in het stedelijk gebied. De zogenaamde kennisas (Rotterdam, Delft, Den Haag, Leiden) rijgt een groot deel van deze 'kennis' aaneen. Voor de kennisontwikkeling zijn diverse regionale (kennis)locaties belangrijk. Het academisch aanbod in Leiden, Delft en Rotterdam is essentieel voor de kennisontwikkeling. Samenwerking tussen de universiteiten onderling, en tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven, draagt bij aan de versterking van Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en de Greenport. Een groot deel van de kennis is geconcentreerd rond het Technologisch Innovatief Complex (TIC) in Delft. De ambitie is om de kennisontwikkeling meer ruimte te geven. Er wordt vanuit het perspectief van de kennisregio gewerkt aan de synergie tussen de kennisontwikkeling, de Greenport Westland-Oostland en Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht. De aantrekkelijkheid van de regio voor de kenniswerker is sterk afhankelijk van de kwaliteit van wonen en leven.

Ambitie Kennisontwikkeling



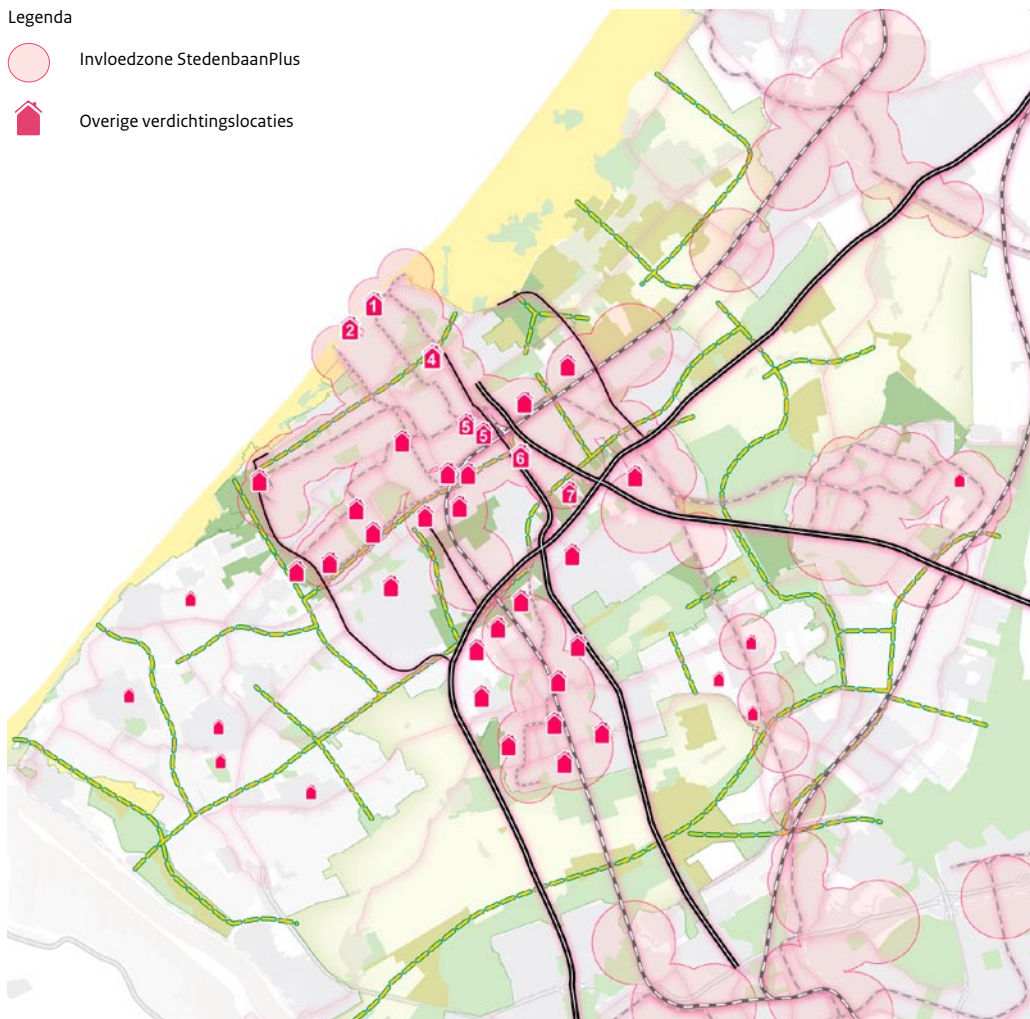
Stedelijke verdichting

Een vierde ambitie voor de regio is de stedelijke verdichting. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft aan dat Haaglanden een forse woningbouwopgave kent. De regio kiest er voor om circa 80% van de nieuwe woningen in bestaand stedelijk gebied te realiseren. Dit draagt bij aan het open houden van aantrekkelijke landschappen en is cruciaal voor een aantrekkelijke, kennisintensieve (woon)regio. De regio zal een divers aanbod van woon- en werkmilieus moeten bieden, om door te kunnen groeien tot een aantrekkelijke, veelzijdige en internationaal concurrerende regio. Ontwikkelen met schaarse ruimte is het uitgangspunt om een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur te kunnen waarborgen. De stedelijke verdichting wordt benut om steden aantrekkelijker te maken. Voor de regio Haaglanden leidt de stedelijke verdichting tot een forse toename van het aantal woningen in bestaand stedelijk gebied. De snelheid en omvang van deze ontwikkeling is afhankelijk van de economische dynamiek en de woningvraag. De verwachting is dat er tot 2020 netto circa 40.000 woningen worden gebouwd, waarvan circa 32.000 in bestaand stedelijk gebied. Een groot deel van deze woningbouw zal worden gerealiseerd in kerngebieden zoals Scheveningen, Internationale zone, centrum Den Haag en de Binckhorst. De omgeving van haltes van de StedenbaanPlus en de RandstadRail zijn ideale verdichtingslocaties. Daarnaast is de verwachting dat er tot 2020 circa 30.000 extra arbeidsplaatsen worden gecreëerd²⁷. De bestaande OV-systemen en de weginfrastructuur worden optimaal benut.

Ambitie Verdichting

Legenda

-  Invloedzone StedenbaanPlus
-  Overige verdichtingslocaties



²⁷ Notitie Reikwijdte en Detailniveau A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, 5 juli 2010.

2.2

De economische kerngebieden in Haaglanden

De gebiedsambities krijgen vooral gestalte in negen economische kerngebieden in Haaglanden. De ontwikkeling van deze kerngebieden is van vitaal belang voor Haaglanden. Ze vormen de 'hotspots' waar de vitale onderdelen van de economische netwerken (internationale instellingen, kennisintensieve bedrijven, onderwijsvoorzieningen, congres- en ontmoetingsfaciliteiten) kunnen neerstrijken. In bijgevoegde beelden is weergegeven welke kerngebieden voor welke ambitie relevant zijn. Een goede multimodale bereikbaarheid is van majeur belang voor de ontwikkeling van deze kerngebieden, en daarmee van de realisatie van de gebiedsambities.

1. Scheveningen Bad,
2. Scheveningen Haven,
3. de Internationale zone,
4. het World Forum gebied,
5. Centrum Den Haag,
6. de Binckhorst,
7. de Vlietzone,
8. TIC Delft en
9. Greenport Westland - Oostland.

(De economische kerngebieden 1 tot en met 7 maken onderdeel uit van de Centrale Zone van Den Haag).

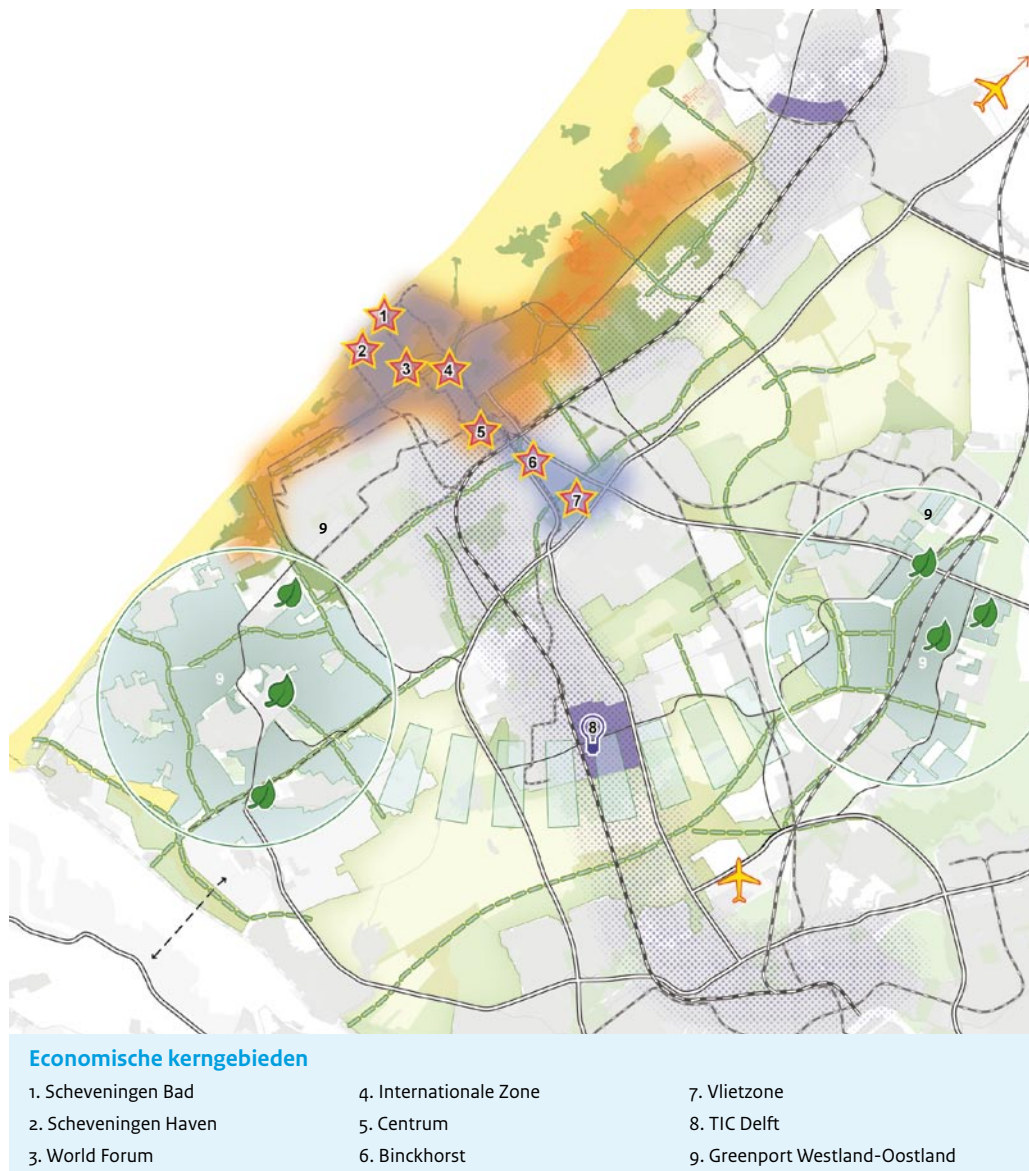
2.3

Een bereikbare regio als voorwaarde voor ruimtelijk-economische ontwikkeling

Een goede bereikbaarheid en een robuust netwerk zijn voorwaarden voor het realiseren van de ruimtelijke ambities, zowel op nationaal als op regionaal niveau. De A4 is van nationaal belang als hoofdverbindingssas die de Nederlandse mainports Schiphol en de Rotterdamse haven verbindt met de stedelijke regio's en het achterland. Een goede doorstroming op de A4 is essentieel voor de bereikbaarheid van de mainports. De A12 is de hoofdverbindingssas naar het (noord)oostelijk achterland. De A13 is een belangrijke verbinding naar Rotterdam en het oostelijke en zuidelijke achterland. Deze drie snelwegen zijn tevens belangrijke verbindende onderdelen in het wegennet van de Zuidvleugel. Om de Zuidvleugel te versterken, moet de samenhang tussen de verschillende kerngebieden (nog) sterker worden. De opgave gaat echter verder: het streven is om in de Zuidvleugel een robuust, multimodaal infrastructureel netwerk te realiseren. Deze opgave past bij de ambitie om een hechte metropolitane regio te ontwikkelen.

Er wordt, op termijn, gestreefd naar één OV-systeem voor de Zuidvleugel. Een metropolitaan OV-systeem biedt de capaciteit om de beoogde ruimtelijk-economische ontwikkeling op te vangen. Door de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor, de uitbreiding van RandstadRail en de verdere ontwikkeling van StedenbaanPlus ontstaat een sterk kernnet waarop de lokale netwerken kunnen worden aangesloten. Door het verdichtingsbeleid zullen steeds meer stedelijke functies rondom multimodale knooppunten worden georganiseerd, waardoor het OV voor automobilisten een aantrekkelijk alternatief wordt.

Vier ambities geïntegreerd



Voor Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht zijn andere bereikbaarheidsopgaven urgent dan voor bijvoorbeeld de Greenport Westland-Oostland. Voor de Greenport Westland-Oostland zijn vooral de verbindingen naar de Mainports, de A4, A12, A13 en A20 en het regionale wegennet van belang. Voor de kennisontwikkeling zijn bijvoorbeeld ook goede multimodale regionale netwerken van belang. Ook de nabijheid van Schiphol en Rotterdam - The Hague Airport is een onderscheidende kwaliteit voor de kennisontwikkeling. Voor de stedelijke verdichting is een goede bereikbaarheid via het regionale / lokale hoofdwegennet en OV-netwerk belangrijk. Het OV en de autobereikbaarheid via de Poorten & Inprikkers (N14, Utrechtsebaan, Rotterdamsebaan, Prinses Beatrixlaan en N211) zijn hierin bepalend.

2.4

Kwaliteit van wonen en leven als voorwaarde voor ruimtelijk-economische ontwikkeling

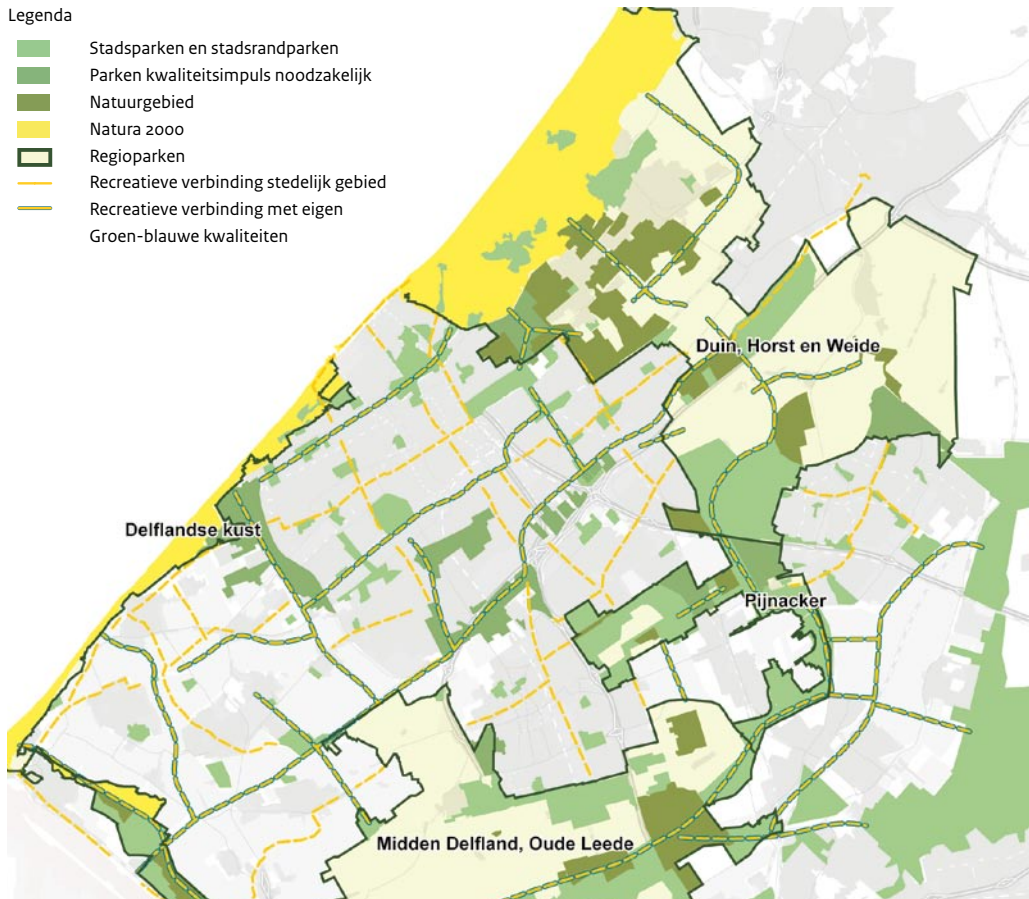
De realisatie van ambities is niet alleen afhankelijk van de ontwikkeling van economische kerngebieden en een goede multimodale bereikbaarheid. Een goede kwaliteit van de woon- en leefomgeving draagt eveneens bij aan een regio waar het prettig wonen is voor de inwoners, waar internationale instellingen graag gevestigd zijn en waar bedrijven goede vestigingsvoorwaarden vinden. De ‘woonaantrekkelijkheid’ (stedelijke cultuur en voorzieningen, aantrekkelijke woonmilieus en landschappelijk kwaliteiten) bepaalt in hoge mate of de hoogopgeleide kenniswerker zich vestigt in de regio. De kwalitatieve versterking van de Centrale Zone, met inbegrip van de Internationale zone, is cruciaal voor de regio. Enerzijds als economisch kerngebied, anderzijds als aantrekkelijk centrumgebied met hoogstedelijke woonmilieus en stedelijke voorzieningen. De kwaliteit van de duin- en kustzone, die zich uitstrekt van Hoek van Holland tot aan Wassenaar, is relevant als aantrekkelijke woon- en leisurezone voor zowel de hoogopgeleide medewerkers van allerlei internationale instellingen, bedrijven en kennisorganisaties als de inwoners van Haaglanden en daarbuiten. Deze zone is de belangrijkste vestigingsplaats voor de internationale expats. Het versterken van de kwaliteiten van deze (woon)landschappen en van binnenstedelijke en regionale groengebieden is van belang om de stedelijke verdichting waar te kunnen maken. Een intensief stedelijk gebied vraagt om een sterke groene contramal in de vorm van stedelijk gebruiksgroen, aantrekkelijke structuren naar het landschap, sterke stadsranden en grootschalige parken. Voorbeelden zijn Duin, Horst en Weide en Midden-Delfland.

De kwaliteit van wonen hangt ook samen met de leefbaarheid. Het streven is om bij eventuele infrastructuurele maatregelen geen nieuwe leefbaarheidsknelpunten te creëren en binnen de wettelijke normen voor geluid en lucht te blijven. Het is wenselijk om, waar mogelijk, met infrastructuurele maatregelen bestaande knelpunten qua ‘kwaliteit van wonen en leven’ en leefbaarheid te verlichten: ‘werk met werk’ maken.

Kwaliteit van wonen en leven als voorwaarde
Groene kwaliteiten als onderdeel van kwaliteit leefomgeving

Legenda

-  Stadsparken en stadsrandparken
-  Parken kwaliteitsimpuls noodzakelijk
-  Natuurgebied
-  Natura 2000
-  Regioparken
-  Recreatieve verbinding stedelijk gebied
-  Recreatieve verbinding met eigen
-  Groen-blauwe kwaliteiten





3. Prioritaire bereikbaarheidsvraagstukken in Haaglanden

3.1

Bereikbaarheid in Haaglanden tot 2030

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio. De oplossing van bereikbaarheidsknelpunten en de verbetering van de bereikbaarheid zijn de primaire doelen van deze MIRT Verkenning. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste bereikbaarheidsvraagstukken verkend. De situatie in 2030 vormt de referentiesituatie. Alle ontwikkelingen en projecten op het gebied van woningbouw, kantoren, bedrijventerreinen, weginfrastructuur en openbaar vervoer zijn meegenomen waarover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt en waarvan de bekostiging is gedekt. De referentiesituatie vormt de basis voor de definiëring van de bereikbaarheidsvraagstukken. Deze vraagstukken zijn benoemd en vervolgens is aangegeven welke vraagstukken met prioriteit moeten worden aangepakt.

Geplande investeringen in infrastructuur tot 2020

Op allerlei fronten wordt gewerkt aan de verwezenlijking van de gezamenlijke ambities. De infrastructuur, zowel de weginfrastructuur als het OV-systeem, wordt aangepakt. Diverse maatregelen kennen bekostigingsafspraken en/of worden verondersteld in 2020 te zijn gerealiseerd. Belangrijke ontwikkelingen zijn bijvoorbeeld de aanleg van de Rotterdamsebaan, de A4 Delft - Schiedam en de A13-A16. Ook allerlei aanpassingen bij aansluitingen van de hoofdwegen verbeteren de bereikbaarheid van de regio. Verbeteringen in het openbaar vervoer hangen vooral samen met de uitvoering en realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor en de ontwikkeling van StedenbaanPlus.

Voor en na 2020 nog structurele vraagstukken

Uit de inventarisatie van vraagstukken²⁸ blijkt dat in 2020 niet alle bereikbaarheidsproblemen zijn opgelost, ondanks de investeringen in infrastructuur. Zo nemen bijvoorbeeld de problemen op verbindingen vanuit het Westland naar de A4 toe. De verkeersdruk en congestie op de A4 Passage nemen verder toe door autonome groei en door bijvoorbeeld de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, de uitbreiding van de A12 en de uitbreiding van de A4 tussen Leiden en Den Haag. De aanleg van de Rotterdamsebaan kan deze druk iets

²⁸ 'Inventarisatie en fasering vraagstukken', eindrapport fase A, MIRT Verkenning Haaglanden, oktober 2009.

verlichten, maar desondanks zal op de A4 Passage de reistijd boven de streefwaarde van 2,0 komen²⁹. De realisatie van PHS, StedenbaanPlus en de ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor een grotere vraag naar aansluitend stedelijk en regionaal OV. Vooral bij de hoofdstations en in de Centrale Zone van Den Haag ontstaan of verergeren de capaciteitsproblemen. Structurele maatregelen zijn nodig om de bereikbaarheid van de regio ook in de toekomst te kunnen garanderen.

3.2

Prioritering van de bereikbaarheidsvraagstukken Haaglanden 2020-2040

De trechtering van knelpunten tot vijftien bereikbaarheidsvraagstukken

De bereikbaarheidsknelpunten in het wegennetwerk en het OV-netwerk zijn in beeld gebracht op basis van eerder uitgevoerde studies en analyses³⁰. De onderzoeken laten zien dat het wegennetwerk in Haaglanden tegen de grenzen van de capaciteit aanloopt. De reistijden zijn te lang omdat het doorgaande en regionale verkeer elkaar in de weg zitten (veel weefbewegingen) en er zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet een capaciteitstekort is. Daarnaast zijn er problemen met de aansluiting tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet (met terugslageffecten).

Een aantal belangrijke bestemmingen, zoals het World Forumgebied, is met het OV niet goed te bereiken en de capaciteit, de snelheid en het comfort zijn onder de maat. Een aantal stedelijke gebieden is slecht ontsloten. Er zijn veel centrumgerichte verbindingen, maar weinig tangentiële, regionale verbindingen. Het OV-netwerk is op (inter)nationaal en regionaal schaalniveau van redelijke tot voldoende kwaliteit. Op (inter)nationaal schaalniveau vragen de aantakking op het HSL-net en de ontsluiting van Rotterdam - The Hague Airport aandacht. Op regionaal schaalniveau ontbreekt de gewenste metro-/sneltramkwaliteit tussen de Binckhorst/Vlietzone, het centrum en Scheveningen.

De knelpunten zijn geclusterd tot vijftien bereikbaarheidsvraagstukken in Haaglanden. Deze vraagstukken, acht voor het OV en zeven voor de weginfrastructuur, laten de essentie van de bereikbaarheidsproblematiek zien voor de periode 2020 - 2040:

- Doorstroming A4 - passage Den Haag (incl. Prins Clausplein)
- Doorstroming Poorten & Inprikkers Den Haag
- Corridor Den Haag - Rotterdam: doorstroming wegverkeer
- Corridor Den Haag - Leiden: doorstroming wegverkeer
- Corridor: Den Haag - Gouda: doorstroming wegverkeer
- Ontsluiting tussengebied Den Haag - Zoetermeer - Rotterdam
- Corridor Den Haag - Westland - Haven: doorstroming wegverkeer
- Verbetering OV-ontsluiting Centrale Zone
- Corridor Den Haag - Rotterdam: kwaliteit OV op Oude Lijn
- Corridor Den Haag - Gouda: kwaliteit OV op Goudse Lijn
- Corridor Den Haag - Leiden: verbeteren OV-ontsluiting D&B-streek
- Corridor Den Haag - Rotterdam: ontsluiting TIC, Schieveen, Rotterdam - The Hague Airport (OV)
- Verbetering kwaliteit tangentiële verbindingen (OV)
- Corridor Den Haag - Rotterdam: verbetering koppeling stadsregio's met OV
- Corridor Den Haag - Westland: verbetering OV-ontsluiting Westland

²⁹ De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bevat de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit die (gewijzigd) van kracht blijven. De streefwaarde bereikbaarheid voor het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Voor de A4 Passage (een stedelijke ringweg) is die streefwaarde 2,0. Voor de wegen van en naar de A4 Passage geldt een streefwaarde 1,5.

³⁰ In 'Inventarisatie en fasering vraagstukken', eindrapport fase A van de MIRT Verkenning Haaglanden is benoemd van welke studies en (functionele) analyses gebruik is gemaakt.

De trechtering van vijftien bereikbaarheidsvraagstukken tot vijf prioritaire vraagstukken

Alle vraagstukken zijn relevant voor de regionale bereikbaarheid, een fasering is echter nodig. Niet alle vraagstukken kunnen, mede vanuit budgettaire overwegingen, snel en tegelijkertijd worden aangepakt. De omvang, zwaarte en hardnekkigheid van het vraagstuk, het effect op, en bijdrage aan, de vier gebieds-ambities en de volgordelijkheid zijn bepalend voor de prioritering.

De vijftien vraagstukken zijn verkend in een scenariostudie³¹ gebruikmakend van de lange termijn 'Welvaart en Leefomgeving' scenario's³². Er is gewerkt met het 'minimale' scenario waarbij de economie nauwelijks groeit (Regional Community, RC) en het 'maximale' scenario waarbij uitgegaan wordt van sterke economische groei (Global Economy, GE). Door het werken met een maximale bandbreedte, ontstaat een beeld van de zwaarte en omvang van bereikbaarheidsvraagstukken en van de robuustheid van oplossingen. Neemt de problematiek tussen 2020 en 2040 toe of af? De bandbreedte van de WLO-cijfers is afdoende om de robuustheid van beleid aan te toetsen, ondanks de forse actuele schommelingen de economische groei³³. De problematiek, voor ieder vraagstuk, neemt na 2020 toe. Deze groei is uiteraard afhankelijk van het gekozen scenario en neemt na verloop van tijd wel af. Alleen in het economisch krimpscenario valt te verwachten dat problemen na verloop van tijd enigszins afnemen. In onderstaande tabellen is aangegeven hoe hardnekkig de vraagstukken zijn.

Vraagstukken weginfrastructuur: ontwikkelingen 2020-2040 bij vier scenario's

Vraagstuk	GE Verd. ³³	GE Uitleg ³³	TM Combi ³³	RC ³³
1. Doorstroming A4 - passage Den Haag (incl. Prins Clausplein)				
2. Doorstroming Poorten en Inprikkers Den Haag				
3. Corridor Den Haag - Rotterdam: doorstroming wegverkeer				
4. Corridor: Den Haag - Leiden doorstroming wegverkeer				
5. Corridor: Den Haag - Gouda: doorstroming wegverkeer				
6. Ontsluiting tussengebied Den Haag - Zoetermeer - Rotterdam				
7. Corridor Den Haag - Westland - Haven: doorstroming wegverkeer				

zeer sterk toeneemt
 sterk toeneemt
 blijft gelijk
 neemt af

³¹ 'Inventarisatie en fasering vraagstukken', eindrapport fase A, MIRT Verkenning Haaglanden, oktober 2009.

³² Welvaart en Leefomgeving: Een scenariostudie voor Nederland in 2040, CPB, MNP & RPB, Den Haag/Bilthoven 2006. In deze scenariostudie wordt de ontwikkeling van Nederland beschreven aan de hand van vier groeiscenario's. Ze verschillen in aannames over economische groei, demografische ontwikkeling en technologische ontwikkeling.

³³ Bestendigheid van de WLO-scenario's, Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), Den Haag/Bilthoven, 2010.

³⁴ Global Economy (GE): de Nederlandse economie maakt een sterke groei door als gevolg van een voortgaande liberalisering van de wereldhandel.

Transatlantic Market (TM): de Nederlandse economie kent een beperkte groei als gevolg van een focus op de 'oude wereld' (europa en Noord-Amerika).

Regional Communities (RC): er is nauwelijks sprake van groei als gevolg van een verbrokkeling van de wereldmarkt.

Vraagstukken OV: ontwikkelingen 2020-2040 bij vier scenario's

Vraagstuk	GE Verd.	GE Uitleg	TM Combi	RC
1. Verbetering OV-ontsluiting Centrale Zone				
2. Corridor Den Haag - Rotterdam: kwaliteit OV op Oude Lijn				
3. Corridor Den Haag - Gouda: kwaliteit OV op Goudse Lijn				
4. Corridor Den Haag - Leiden: verbeteren OV-ontsluiting D&B-streek				
5. Corridor Den Haag - Rotterdam: ontsluiting TIC, Schieveen, Rotterdam Airport				
6. Verbetering kwaliteit tangentiële verbindingen				
7. Corridor Den Haag - Rotterdam: verbetering koppeling stadsregio's				
8. Corridor Den Haag - Westland: verbetering OV-ontsluiting Westland				

	zeer sterk toeneemt	sterk toeneemt	blijft gelijk	neemt af
--	---------------------	----------------	---------------	----------

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT Zuidvleugel zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over de concrete aanpak van de bereikbaarheidsvraagstukken in de regio. Deze zijn gemaakt vanuit het perspectief van de gebiedsambities, de voorwaardelijkheid van een goede bereikbaarheid en een hoge kwaliteit van wonen en leven en de geconstateerde bereikbaarheidsvraagstukken op de lange termijn.

Sommige vraagstukken zijn van belang voor de hele regio, andere zijn relevant voor de bereikbaarheid van bepaalde deelgebieden binnen deze regio. Het is logisch om eerst de vraagstukken aan te pakken die de gehele regio betreffen. Een andere overweging bij het faseren is dat een aantal vraagstukken een volgtijdelijke relatie heeft: het ene vraagstuk kan pas effectief worden aangepakt, als eerst een ander vraagstuk wordt aangepakt. Zo vereist een capaciteitsvergroting van een bepaald wegvak soms dat eerst een ander knelpunt wordt aangepakt, omdat de capaciteitsvergroting anders onvoldoende effect sorteert. Een laatste, maar essentiële, overweging bij het faseren is de relatie tussen de vier gebiedsambities en de bereikbaarheid. Per bereikbaarheidsvraagstuk is bepaald in welke mate het vraagstuk belemmerend is voor het verwzenlijken van de ambities.

Belang van de zeven vraagstukken voor de weginfrastructuur voor de vier ambities voor Haaglanden

	World Legal Capital	Greenport	Kennisontwikkeling	Stedelijke Verdichting
Passage A4				
Poorten & Inprikkers				
Corridor naar Rotterdam				
Corridor naar Leiden				
Corridor naar Gouda				
Ontsluiting tussengebied				
Corridor Westland – Haven				

	Het vraagstuk is van groot belang voor de ambitie.
	Het vraagstuk is van belang voor de ambitie.
	Het vraagstuk is (in eerste instantie) van minder belang voor de ambitie.

Belang van de acht OV-vraagstukken voor de vier ambities voor Haaglanden

	World Legal Capital	Greenport	Kennisontwikkeling	Stedelijke Verdichting
Verbetering OV-ontsluiting Centrale Zone				
Corridor naar Rotterdam (Oude Lijn)				
Corridor naar Gouda (Goudse lijn)				
Corridor naar Leiden en Bollenstreek				
Ontsluiting TIC, Schieveen, Rotterdam-The Hague-Airport				
Tangent Leiden via Zoetermeer & Delft naar Westland				
Koppeling stadsregio's per spoor				
Corridor naar Westland				

	Het vraagstuk is van groot belang voor de ambitie.
	Het vraagstuk is van belang voor de ambitie.
	Het vraagstuk is (in eerste instantie) van minder belang voor de ambitie.

Het relatieve belang van de vraagstukken is op deze wijze bepaald en er is een fasering aangebracht. In de tabellen is goed zichtbaar dat de onderstaande vijf vraagstukken belangrijk zijn voor de vier gebiedsambities. Vijf vraagstukken zijn geprioriteerd om vòòr 2030 te worden aangepakt uitgaande van de bovengenoemde overwegingen.

- Verbetering OV-ontsluiting Centrale Zone
- OV Corridor Den Haag - Gouda: kwaliteit OV op Goudse Lijn
- OV Corridor Den Haag - Rotterdam: ontsluiting TIC, Schieveen, Rotterdam - The Hague Airport
- Doorstroming A4 Passage Den Haag
- Doorstroming Poorten & Inprikkers Den Haag

Prioritaire OV-vraagstukken

De OV-ontsluiting van de Centrale Zone, de ontsluiting van de kenniszone TIC, Schieveen, Rotterdam-The Hague Airport en de kwaliteit van het OV op de Goudse Lijn zijn prioritair omdat ze bijdragen aan de vier gebiedsambities. De OV-ontsluiting van de Centrale zone dient als eerste te worden aangepakt. Verbetering van het OV in deze zone is een noodzakelijke voorwaarde om de verdichtingsopgave te realiseren, de autonome groei op te vangen en de internationale ambities waar te maken. De mogelijke oplossingen voor dit vraagstuk zijn in een separaat onderzoek³⁵ binnen de MIRT Verkenning Haaglanden in beeld gebracht. Het onderzoek laat zien dat de verwachte groei in reizigerskilometers van 50% tot 2028 en de invulling van de ambities Den Haag Internationale Stad en Stedelijke verdichting leiden tot knelpunten in capaciteit, kwaliteit en ontsluiting van de ontwikkelgebieden. De capaciteits- en kwaliteitsknelpunten treden nu al op en worden de komende jaren, en ook na 2020, groter, ondanks de investeringen in RandstadRail. Door de economische crisis en de daardoor achterblijvende ruimtelijke ontwikkelingen ontbreekt de urgentie voor nieuwe verbindingen, deze schuift naar achter in de tijd. De OV-ontsluiting van ontwikkelgebieden zoals Binckhorst en Scheveningen spelen dus pas later in de tijd. Een integrale benadering van ruimtelijke ordening, OV en het overige verkeer is nodig. Dit betekent dat niet één of enkele grote investeringen nodig zijn, maar dat het gaat om een pakket aan maatregelen dat gefaseerd door de regio kan worden uitgevoerd³⁶. Enkele maatregelen worden al voor 2020 uitgevoerd in het pakket Beter Benutten Haaglanden bereikbaarheidsvraagstukken Haaglanden. Verdere investeringen in de OV-ontsluiting in ontwikkelingsgebieden zoals de Binckhorst en Scheveningen worden afgestemd op het tempo van de ruimtelijke ontwikkeling.

Het OV-vraagstuk TIC, Schieveen, Rotterdam-The Hague Airport heeft op dit moment onvoldoende urgentie. Bij de ruimtelijke ontwikkelingen van het TIC Delft, Schieveen en ontwikkelingen rond het vliegveld is onvoldoende zekerheid over realisatie hiervan in de tijd. Specifiek voor het TIC Delft blijkt daarnaast dat deze ontwikkeling een bredere inzet van de bovenlokale overheden vergt dan alleen aandacht voor de (OV-) bereikbaarheid. Ook de autobereikbaarheid en de integrale gebiedsontwikkeling (onder andere studenten-huisvesting, relatie kenniseconomie) vragen aandacht. In het voorjaar 2010 is in het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel afgesproken dat de uitwerking van deze bredere inzet plaatsvindt plaats in een gebieds-gerichte regionale verkenning onder regie van de regio. Eind 2011 is deze regioverkenning door de regio vastgesteld, waarbij maatregelen op regionaal en nationaal niveau zijn bepaald die nodig zijn om het vestigingsklimaat te versterken en het gebied rondom TIC Delft te ontwikkelen tot een complete campus. In het programma Beter Benutten Haaglanden zijn een aantal maatregelen opgenomen die bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de campus.

De capaciteitsknelpunten van het OV op de Goudse Lijn zijn te beperkt van omvang, mede omdat de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de Zuidplaspolder zijn getemporeerd. De verwachting bestaat dat deze capaciteitsknelpunten met relatief kleinschalige maatregelen kunnen worden opgelost. In voorjaar 2010 is in het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel afgesproken dat de uitwerking hiervan plaatsvindt in het kader van 'Stedenbaanplus'. In Stedenbaanplus zijn inmiddels concrete afspraken tussen de deelnemende partners gemaakt over het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen, het afsluiten van beheer- en veiligheidsarrangementen ter verhoging van de kwaliteit van de stationsomgevingen en het monitoren van afspraken om extra P&R voorzieningen, fiets- en wandelroutes en stallingsplaatsen te realiseren.

³⁵ Balansrapportage Q2: OV Centrale Zone Den Haag, MIRT Verkenning Haaglanden, 30 juni 2011.

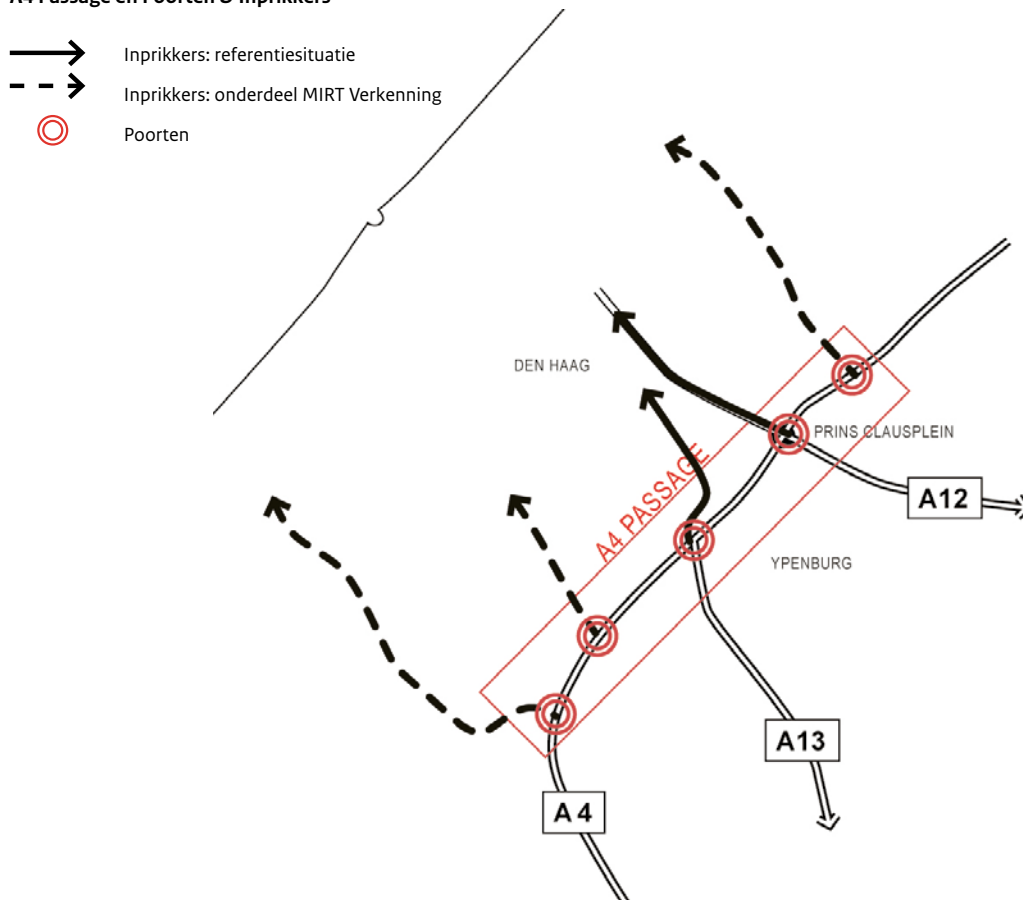
³⁶ In de Balansrapportage is benoemd dat het oplossen van de knelpunten OV gefaseerd aan de orde is: aanloopinvesteringen voor 2020 (deze geven verlichting voor capaciteits- en kwaliteitsknelpunten voor 2020), maatregelen na 2020 (meer ingrijpende oplossingen voor knelpunten in de periode 2020 - 2030) en maatregelen voor OV-ontsluiting van de ruimtelijke ontwikkelingen na 2020.

Prioritaire vraagstukken weginfrastructuur

Rijk en regio hebben in het bestuurlijke overleg MIRT Zuidvleugel voorjaar 2011 besloten vanuit het bereikbaarheidspakket Zuidvleugel prioriteit te geven aan de realisatie van vijf projecten tot en met 2023. Deze projecten zijn allen gelegen in het gebied Leiden - Den Haag - Rotterdam en hebben merendeels een relatie met de A4 corridor, die de ruggengraat vormt van de Zuidvleugel. Het gaat voor de MIRT Verkenning Haaglanden om de keuze voor de uitwerking van het vraagstuk A4 Passage en Poorten & Inprikkers.

De aanpak van de vraagstukken A4 Passage en Poorten & Inprikkers is daarmee prioritair. De A4 is als ruggengraat van het wegennet van groot belang voor de bereikbaarheid van Haaglanden, de Zuidvleugel en de Randstad. De A4 Passage verdient prioriteit omdat de A4 Passage 'kritiek' is vanuit het oogpunt van robuustheid: nagenoeg alle autoverkeer van en naar de Haagse agglomeratie gebruikt de A4 Passage en er zijn geen directe alternatieven op het hoofdwegennet. Uit verkeersberekeningen³⁷ blijkt bovendien dat zowel in het lage (RC) als het hoge (GE) scenario in 2020 hier een knelpunt te verwachten is. De A4 Passage is het onderdeel van het wegennet waar de corridors naar Rotterdam (A4 en A13), Gouda (A12) en Leiden (A4) samenkomen. Een goede verkeersafwikkeling via de A4 Passage is dan ook een voorwaarde voordat andere corridors aangepakt kunnen worden. Door de A4 Passage aan te pakken, in combinatie met het verbeteren van de doorstroming via de poorten en inprikkers, verbetert de ontsluiting van de Zuidvleugel en Haaglanden. De robuustheid van het netwerk en de samenhang tussen de kernen in de metropolitane regio nemen toe.

A4 Passage en Poorten & Inprikkers



³⁷ Gebiedsuitwerking Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse Mobiliteit, ministerie van Infrastructuur en Milieu, 14 juni 2011.

De Poorten & Inprikkers zijn van groot belang vanwege de bijdrage aan het faciliteren van het herkomst- en bestemmingsverkeer van en naar de economische kerngebieden en de stedelijke ontsluiting. De ontsluiting van Den Haag staat onder druk en heeft verbetering. Het aanpakken van de stedelijke ontsluiting is van groot belang voor een goede bereikbaarheid van de elementen van Internationale Stad van Vrede en Recht en andere delen van de stad (stedelijke verdichting).

Het vraagstuk van de Poorten & Inprikkers kan niet los worden gezien van de A4 Passage. Een samenhangende aanpak van deze vraagstukken is nodig. Voorjaar 2010 is in het Bestuurlijke Overleg Zuidvleugel afgesproken om de kansrijke oplossingsrichtingen voor de vraagstukken A4 Passage en Poorten & Inprikkers verder uit te werken op basis van de geconstateerde bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen.

Het trechteringsproces



3.3

Toelichting vraagstuk A4 Passage en Poorten & Inprikkers

De urgentie van de problematiek kan als volgt worden gekenschetst³⁸:

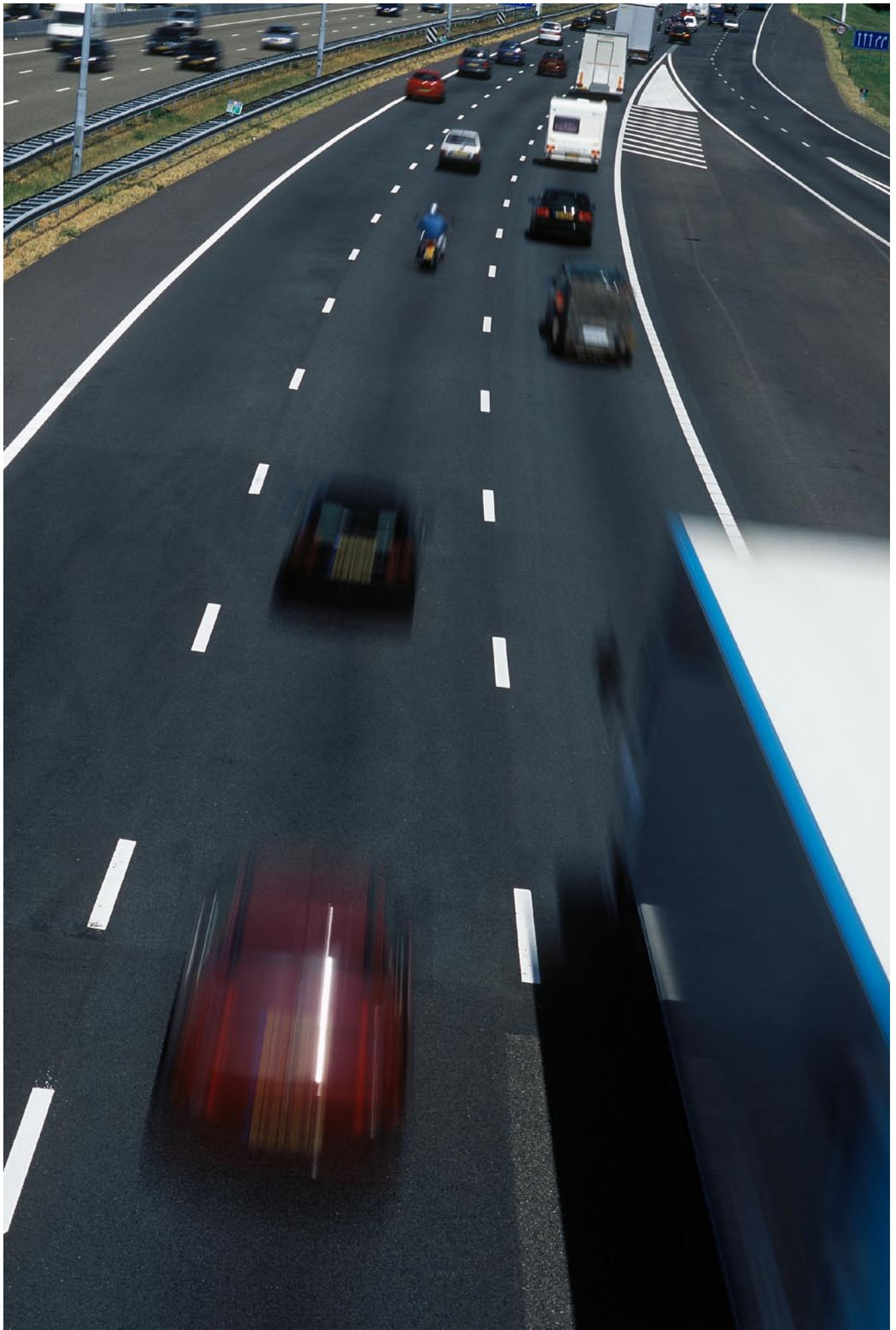
1. De A4 Passage is een essentiële schakel in het verkeerssysteem in Haaglanden en de Zuidvleugel, in het bijzonder voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden. 30% van het verkeer op de A4 Passage is doorgaand verkeer en 70% heeft een bestemming en/of herkomst in Haaglanden.
2. De A4 Passage is prioritair voor de bereikbaarheid in Haaglanden en de Zuidvleugel.
3. De functie van de A4 Passage staat al in 2020 onder druk door:
 - a. capaciteitsproblemen op de weefvakken en aansluitingen,
 - b. reistijdproblemen op een deel van de A4 Passage en
 - c. de beperkte robuustheid en betrouwbaarheid.
4. De Poorten & Inprikkers zijn onmisbaar voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden.
5. De functie van de Poorten & Inprikkers staat onder grote druk. Ze vormen de aan- en afvoerwegen voor het hoofdwegennet, waardoor congestie op de Poorten & Inprikkers kan terugslaan op het hoofdwegennet (A4 Passage).

Het functioneren van de A4 Passage wordt beperkt door knelpunten. Essentieel, omdat dit een kwetsbare nationale en een regionale verbinding is. Bij uitval vanwege calamiteiten zijn er geen alternatieven om de Haagse agglomeratie in en uit te komen. Het goed functioneren van de A4 Passage is voor zowel de Randstad als voor Haaglanden van vitaal belang. Capaciteitsproblemen op de belangrijke weefvakken en aansluitingen (poorten) veroorzaken congestie. Tussen knooppunt Ypenburg en knooppunt Prins Clausplein ontstaan reistijdproblemen waardoor niet aan de reistijdstreefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt voldaan. De congestie op de aansluitingen slaat terug op de A4 en de inprikkers. Belangrijkste knelpunten vanuit 'de robuustheid van het systeem' zijn de A4 tussen de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein, de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein zelf en de overgang A44/N44. Bij de verwachte verkeersdruk tot 2030 is een forse investering nodig om de bereikbaarheid van de Randstad en de regio op peil te houden.

Het functioneren van de inprikkers wordt eveneens beperkt door knelpunten. De kruisingen op de N211, Prinses Beatrixlaan en N14 hebben een te beperkte capaciteit. Dit veroorzaakt congestie. Ook de capaciteitsproblemen op de A12 Utrechtsebaan veroorzaken congestie, met een terugslag op de A4 (en vice versa). Dit resulteert in reistijdverliezen, waardoor niet aan streefwaarden wordt voldaan. De toegang tot de economische kerngebieden is in de huidige situatie vooral afhankelijk van de A12 Utrechtsebaan. De andere inprikkers zijn door hun te beperkte (kruispunt)capaciteit niet in staat de A12 te ontlasten.

De combinatie van problemen op de A4 en de Poorten & Inprikkers veroorzaakt een kettingreactie van problemen. In eerste instantie op deze wegen zelf, maar vanwege hun functie vervolgens ook op grote delen van het netwerk in Haaglanden en de Zuidvleugel.

³⁸ Notitie Kansrijke Oplossingen voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, 30 juni 2011.



4. Trechtering naar twee kansrijke alternatieven

4.1

De zevensprong van Verdaas

De problemen op de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers zijn in 2020 zodanig dat structurele maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van de economische kerngebieden te kunnen garanderen. Uit de analyse van kansrijke oplossingen³⁹ blijkt dat een samenhangend pakket aan maatregelen nodig is. Ter bepaling van de aard van de maatregelen is de 'zevensprong van Verdaas' gevolgd. De zevensprong vormt het denkkader waarmee alternatieve oplossingsrichtingen stapsgewijs worden verkend. Met deze toepassing wordt voorkomen dat te snel wordt gekozen voor de realisatie van nieuwe weginfrastructuur.

De zeven stappen:

- sturen op een ruimtelijke visie en programma,
- prijsbeleid,
- mobiliteitsmanagement,
- een optimalisatie van het openbaar vervoer,
- benutting van de bestaande infrastructuur,
- aanpassingen van bestaande infrastructuur en
- de realisatie van nieuwe infrastructuur.

De ruimtelijke ordening

De ruimtelijke ordeningsmogelijkheden worden tot 2020 ten volle benut. Voor de periode daarna zijn de mogelijkheden beperkt. In de vigerende regionale verstedelijkingsafspraken voor Haaglanden is vastgelegd dat 80% van de stedelijke uitbreiding binnen bestaand stedelijk gebied zal plaatsvinden⁴⁰. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid, door slim gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. De verstedelijkingsafspraken zijn onderdeel van de referentiesituatie 2020 (zie hoofdstuk 5).

³⁹ Notitie Kansrijke Oplossingen voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, 30 juni 2011.

⁴⁰ 'Naar een Metropolitane topregio', Gebiedsagenda Zuidvleugel / Zuid-Holland, Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel 29 oktober 2009.

Prijsbeleid

In het regeerakkoord van 29 oktober 2012 is vastgelegd dat er geen kilometerheffing komt. Ook zijn er geen mogelijkheden voor lokale overheden om een eigen vorm van toegangsheffing, spitsheffing of verblijfsheffing in te voeren. Vanuit deze overwegingen is prijsbeleid niet als aparte oplossingsrichting onderzocht.

Mobiliteitsbeleid en bevorderen fietsgebruik

In Haaglanden wordt door verschillende organisaties samengewerkt aan dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement (onder andere in het samenwerkingsverband BEREIK!). Het maatregelenpakket Quick Wins Haaglanden⁴¹ met een aantal korte termijnmaatregelen heeft bijgedragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van Haaglanden. Dit maatregelenpakket is gericht op het versterken van het dynamisch verkeersmanagement, het versterken van de robuustheid van onderliggende infrastructuur om hoofdnetwerken te ontlasten en het bevorderen van de ketenmobiliteit in de regio (onder andere P+R). Het stimuleren van fietsgebruik (50% meer fietsverplaatsingen in 2030) geldt als een belangrijke doelstelling binnen het regionaal verkeers- en vervoersbeleid van Haaglanden. Het beleid is gericht op verbetering van de fietsinfrastructuur en van de fietsvoorzieningen. Vanuit regionaal beleid⁴² zijn voor de periode tot 2014 afspraken gemaakt over investeringen in fiets, OV en P+R voorzieningen. In het maatregelenpakket 'Beter benutten'⁴³ Haaglanden zijn tevens maatregelen opgenomen ter bevordering van het fietsbeleid.

Verbeteren OV

In Haaglanden wordt door Rijk en regio gewerkt aan de verbetering van de OV-bereikbaarheid. Vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor wordt op de corridor Den Haag - Rotterdam - Breda gewerkt aan belangrijke maatregelen, met name de 4-sporige tunnel in Delft en 4-sporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid.

Ook diverse P+R voorzieningen dragen bij aan de verhoging van het OV-gebruik. De ontwikkeling van het programma StedenbaanPlus waarin stedelijke verdichting rond stations wordt geconcentreerd draagt hier in het bijzonder aan bij. Deze maatregelen, voorzieningen en ontwikkelingen verhogen het OV-gebruik en dragen bij aan een multimodale bereikbaarheid van de economische kerngebieden. Echter de effecten op de totale autoverkeersstroom in relatie tot de zwaarte van de problematiek op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers zijn beperkt.

Benutting van bestaande infrastructuur

Betere benutting van infrastructuur is de afgelopen vijftien jaar op grote schaal toegepast op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Dit heeft positieve effecten gehad op de doorstroming en de capaciteit van de A4. In het onderzoek naar de oplossingsrichting 'Herinrichting Bestaande Infrastructuur'⁴⁴ is beoordeeld in hoeverre de bestaande infrastructuur met relatief kleinschalige maatregelen efficiënter kan worden gebruikt. De conclusie is dat deze maatregelen geen zelfstandige oplossing zijn voor de problematiek op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers, maar wel effectieve bouwstenen bevatten. Het programma 'Beter Benutten' Haaglanden is gericht op de doorstroming op de A4-passage en de Poorten & Inprikkers en de verbetering van de OV-ontsluiting in de Centrale Zone. Het programma 'Beter Benutten' bestaat ondermeer uit generieke maatregelen (zoals Dynamisch Verkeersmanagement binnen Haaglanden en de Zuidvleugel), maatregelen voor verbetering van het OV in de Centrale Zone en maatregelen per corridor binnen Haaglanden. De knelpunten in de OV-bereikbaarheid Centrale Zone worden de komende jaren aangepakt met een pakket kleinere maatregelen⁴⁵ uit 'Beter Benutten' Haaglanden. In de referentiesituatie 2020 zijn maatregelen opgenomen zoals het aanpassen van het weefvak Prins Clausplein/A4.

⁴¹ In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel najaar 2010 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt op korte termijn een maatregelenpakket Quick Wins te realiseren.

⁴² Haagse Nota Mobiliteit, Gemeente Den Haag, 22 september 2011.

⁴³ In de Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2011 zijn over het regionale programma Beter Benutten nadere uitvoeringsafspraken gemaakt.

⁴⁴ Notitie Kansrijke Oplossingen voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, 30 juni 2011.

⁴⁵ In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel voorjaar 2011 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt om de knelpunten in de OV-bereikbaarheid van de Centrale Zone gericht aan te pakken met een pakket kleinere maatregelen. In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel najaar 2011 zijn over het regionale programma Beter Benutten nadere uitvoeringsafspraken gemaakt.

Aanpassing van de bestaande of nieuwe infrastructuur

De beschreven maatregelen vanuit de zevensprong zijn onvoldoende om de problematiek op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers volledig op te lossen. Maatregelen zoals de aanpassing van de bestaande, of de aanleg van nieuwe, infrastructuur zijn onvermijdelijk.

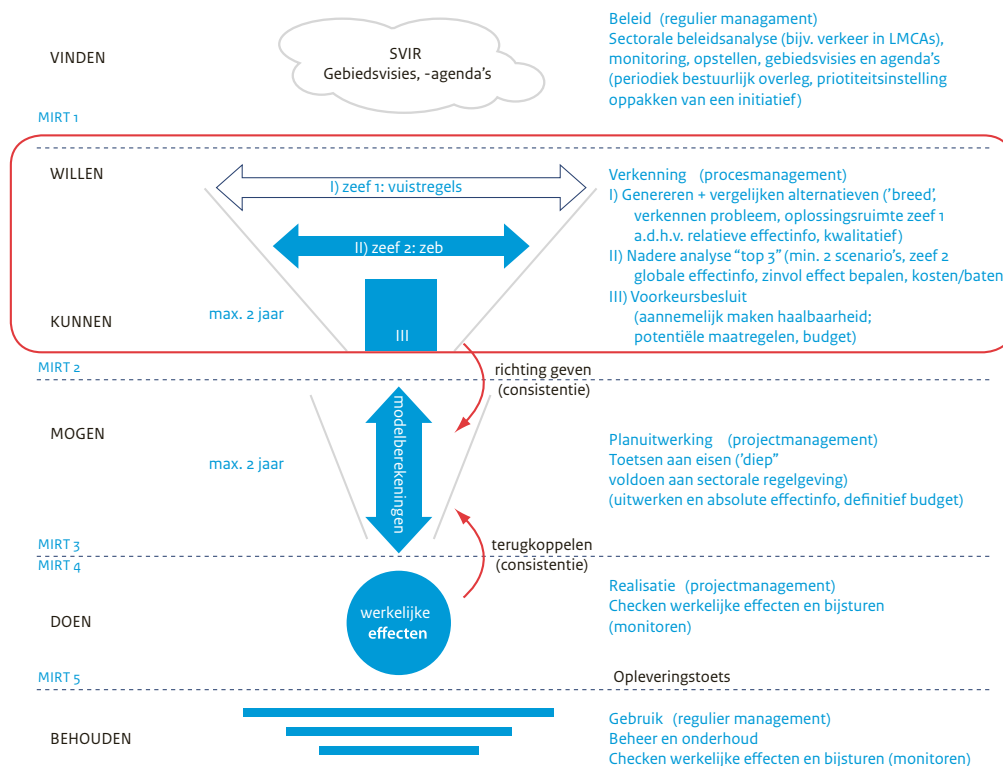
4.2

Trechteren naar twee kansrijke alternatieven

De trechteringsmethode

Meerdere oplossingsrichtingen voor de vraagstukken A4 Passage en Poorten & Inprikkers zijn onderzocht. Deze zijn in stappen onderzocht en afgewogen op basis van het zogenaamde beoordelingskader. Het beoordelingskader bevat criteria die ingaan op de bereikbaarheid, de bijdrage aan de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling, de effecten op verkeersveiligheid, natuur en milieu, de kosten en het draagvlak. In iedere stap zijn de criteria verfijnd en gedetailleerd.

Afwegingen binnen een verkenning vanuit het bredere MIRT-perspectief



(Afkomstig uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau A4 Passage en Poorten & Inprikkers).

De stappen volgen het principe van een zeef, waarbij na iedere stap een aantal opties overblijft. In de eerste zeef zijn de 'kansrijke oplossingsrichtingen' onderscheiden van de 'minder-kansrijke oplossingsrichtingen' op basis van een globale, voornamelijk kwalitatieve beoordeling. In de tweede zeef zijn de geselecteerde kansrijke oplossingsrichtingen nader geanalyseerd, wederom op basis van het beoordelingskader. De afzonderlijke maatregelen bieden geen volledige oplossing voor de problematiek. Diverse oplossingsrichtingen bevatten echter wel effectieve bouwstenen. Effectief in de zin dat ze bijdragen aan de doorstroming op de A4 en de bereikbaarheid van de economische kerngebieden. De effectieve bouwstenen uit de oplossingsrichtingen zijn daarom gecombineerd tot twee kansrijke alternatieven.

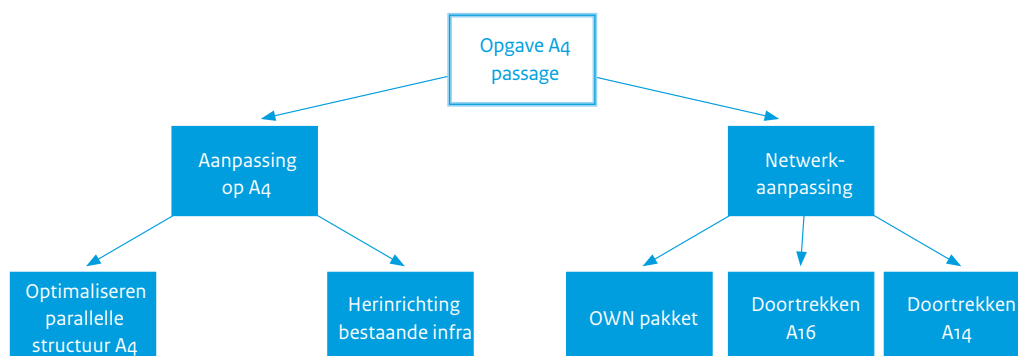
Globaal beoordelingskader voor de eerste en tweede zeef

	Hoofdcriteria	Beoordelingscriteria
BEOOGD EFFECT	Bereikbaarheid	NoMo-streefwaarde Deur-tot-deur reistijd Capaciteit Robuustheid
	Ruimtelijke ontwikkeling	Bijdrage aan ruimtelijk economische ambities Inpassingsopgaven
NEVEN EFFECT	Natuur & Milieu	Geluid Lucht Natuur
OVERIG	Kosten en opbrengsten	Kosten
	Draagvlak	Bestuurlijk Maatschappelijk

Kansrijke oplossingsrichtingen (eerste zeef)

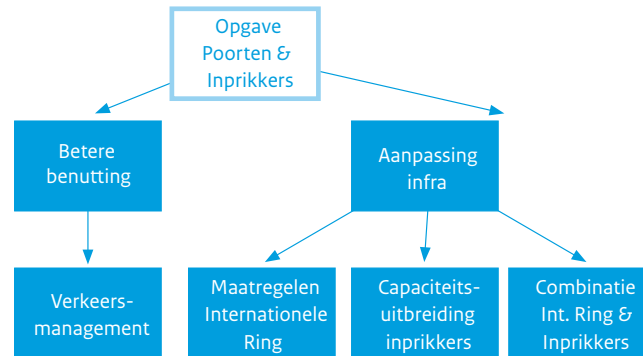
Alle oplossingsrichtingen gaan uit van de aanpassing van de bestaande of aanleg van nieuwe infrastructuur. De oplossingsrichtingen variëren van het optimaliseren van de parallelstructuur van de A4, aanpassing van bestaande infrastructuur, maatregelen in lijn met betere benutting infrastructuur tot aan netwerkaanpassingen inclusief nieuwe infrastructuur.

Principes van oplossingsrichtingen A4 Passage



(Afkomstig uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau A4 Passage en Poorten & Inprikkers)

Principes van oplossingsrichtingen Poorten & Inprikkers



(Afkomstig uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau A4 Passage en Poorten & Inprikkers)

Twee ingrijpende oplossingsrichtingen, het doortrekken van de A16 en het doortrekken van de N14, zijn in de eerste zeef afgevalen⁴⁶. Het doortrekken van de A16 vanaf het Terbregseplein bij Rotterdam naar de A4 ter hoogte van Leiden heeft een positief effect op de bereikbaarheid van de gehele regio en levert een grote bijdrage aan het oplossen van de doorstromingsproblematiek op de A4. Echter, er vindt een aanzienlijke aantasting van natuurwaarden plaats en de milieu-effecten zijn groot. Het tracé doorsnijdt natuurgebieden rond Leiden, het Groene Hart, De Rotte (onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur) en het Bergse bos. Deze doortrekking van de A16 heeft daarnaast effect op bebouwd gebied, er zijn extra lucht- en geluidseffecten te verwachten. Aandachtspunt is het effect van deze verbinding op de ruimtelijk economische ontwikkeling van Haaglanden. Het doortrekken van de A16 kan leiden tot ruimtelijk economische ontwikkelingen langs deze nieuwe as. Deze dragen niet bij aan de ambities van Haaglanden, waarin juist ontwikkelingen in bestaand stedelijk gebied worden gestimuleerd.

De doortrekking van de N14 vanaf Leidschendam naar het Terbregseplein levert naar verwachting eveneens een grote bijdrage aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek op de A4. De N14 ontlast onderliggende wegen zoals de N471 en de N209 en draagt daardoor bij aan de bereikbaarheid van de hele regio. Daartegenover staat dat de problemen op de A12 tussen Nootdorp en Den Haag juist groter worden. Ook voor deze verbinding geldt echter dat een aanzienlijke aantasting van natuurwaarden en milieu-effecten worden verwacht. Het tracé doorsnijdt het gebied tussen Den Haag/Zoetermeer en Rotterdam. Aantasting van de natuurgebieden Balijbos, de Groenblauwe slinger en het Bergse bos is te verwachten. Daarnaast heeft de doortrekking van de N14 effect op het dicht bebouwde gebied tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. De effecten zijn afhankelijk van de exacte ligging, maar nadelige lucht- en geluidseffecten zijn te verwachten. Extra aandachtspunt is, net als bij de doorgetrokken A16, het ongewenste effect van deze verbinding op de ruimtelijk – economische ontwikkeling van Haaglanden. Deze oplossingsrichtingen hebben een groot probleemoplossend vermogen voor bereikbaarheidsproblematiek, maar vanwege de grote impact op natuur en milieu, de hoge kosten en de ruimtelijk-economische dynamiek die uitgaat van deze nieuwe infrastructuur, zijn ze verder niet onderzocht.

⁴⁶ Notitie Reikwijdte en Detailniveau, MIRT Verkenning Haaglanden, juli 2010.

De conclusie van de kwalitatieve beoordeling in de 'eerste zeef' is dat de volgende zes oplossingsrichtingen mogelijk kansrijk zijn en nader worden onderzocht:

A4 Passage:

1. herinrichting bestaande infrastructuur,
2. aanpassen onderliggend wegennet en
3. optimaliseren parallelstructuur A4 Passage.
 - Korte parallelstructuur
 - Middellange parallelstructuur
 - Lange parallelstructuur

Poorten & Inprikkers:

4. capaciteitsuitbreiding van de inprikkers,
5. capaciteitsuitbreiding van de Internationale Ring en
6. combinatie van capaciteitsuitbreiding Internationale Ring en inprikkers.

Herinrichting bestaande infrastructuur



Aanpassen onderliggend wegennet



Optimaliseren parallelstructuur A4 Passage: Korte parallelstructuur



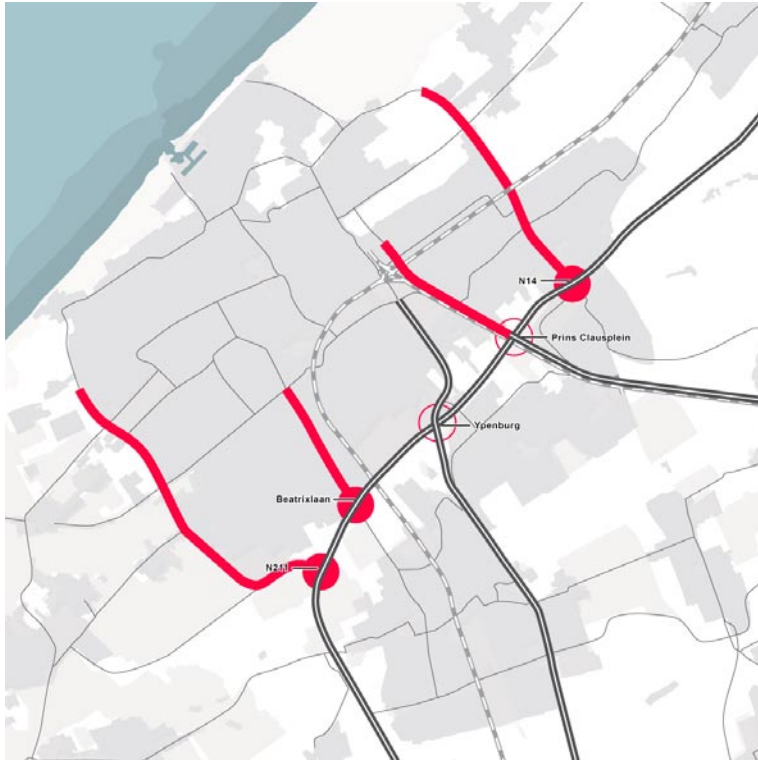
Optimaliseren parallelstructuur A4 Passage: Middellange parallelstructuur



Optimaliseren parallelstructuur A4 Passage: Lange parallelstructuur



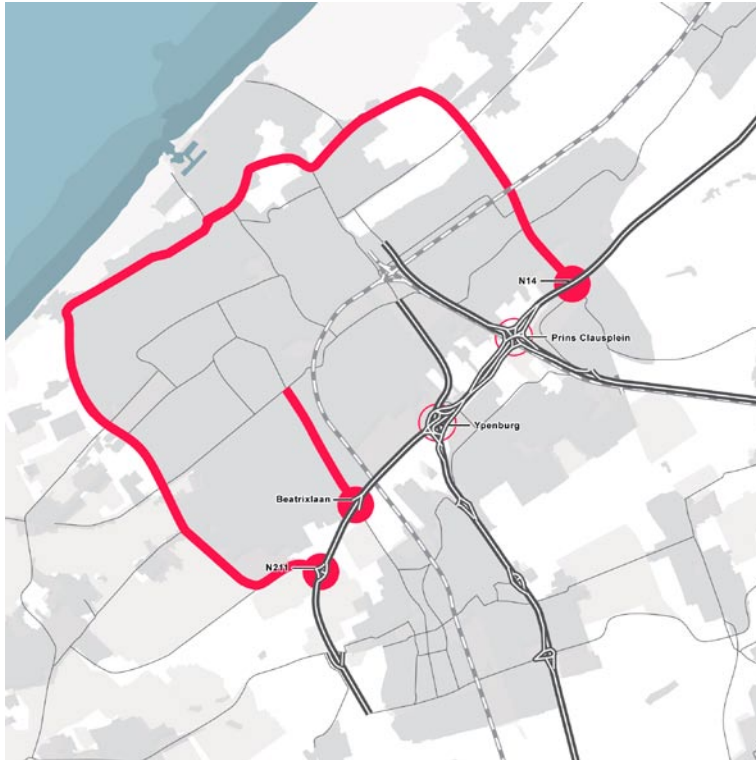
Capaciteitsuitbreiding van de inpridders



Capaciteitsuitbreiding van de Internationale Ring



Combinatie van de capaciteitsuitbreiding Internationale Ring en inprikkers



Meerdere kansrijke oplossingsrichtingen zijn beoordeeld (tweede zeef)

In de tweede zeef zijn de geselecteerde kansrijke oplossingsrichtingen geanalyseerd en wederom beoordeeld⁴⁷ op basis van het globaal beoordelingskader. De drie kansrijke oplossingsrichtingen voor de A4 Passage gaan uit van aanpassingen aan de bestaande infrastructuur in de vorm van het herinrichten van de A4, aanpassingen in het onderliggend wegennet (OWN) en het optimaliseren van de parallelstructuur van de A4 Passage. Deze oplossingsrichtingen zijn beoordeeld op basis van de beoogde effecten (bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkelingen), neveneffecten (natuur & milieu en kosten) en draagvlak. Het herinrichten van de A4 biedt geen structurele oplossing voor de problematiek, maar kan wel leiden tot verlichting van een aantal knelpunten. Aanpassingen in het OWN hebben nauwelijks effect op de A4 Passage. Ze dragen weliswaar bij aan de robuustheid van het systeem, maar de negatieve impact op de omgeving is groot. In diverse kansrijke oplossingsrichtingen wordt een doorgaande structuur toegevoegd, om een parallelstructuur te creëren. Er zijn drie opties: een lange, een middellange en een korte parallelstructuur. Een lange parallelstructuur blijft sterk onderbenut. De middellange en korte parallelstructuur zorgen voor een betere benutting van de hoofd- en parallelbaan. Bij de korte parallelstructuur resteren meer knelpunten op de parallelbaan. Hoe langer de parallelstructuur, hoe problematischer de ruimtelijke inpassing.

De drie oplossingsrichtingen voor de Poorten & Inprikkers, te weten capaciteitsuitbreiding Internationale Ring, capaciteitsuitbreiding inprikkers en de combinatie van beide, dragen alle bij aan een verbeterde bereikbaarheid van economische kerngebieden. Het verbeteren van de aansluitingen op, en het ongelijkvloers maken van, de kruisingen op de N211/Lozerlaan, de Prinses Beatrixlaan en de N14 zijn effectief.

⁴⁷ Notitie Kansrijke Oplossingen voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, 30 juni 2011.

Uit de effectbepaling van de zes oplossingsrichtingen blijkt dat niet één van oplossingsrichtingen separaat een robuuste oplossing biedt voor de problematiek op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Diverse oplossingsrichtingen bevatten echter wel effectieve bouwstenen, effectief in de zin dat de bouwstenen bijdragen aan de doorstroming op de A4 en de bereikbaarheid van de economische kerngebieden. De effectieve bouwstenen zijn daarom gecombineerd tot twee kansrijke alternatieven⁴⁸.

Samenstellen twee kansrijke alternatieven

Om de bereikbaarheidsproblematiek in de regio op te lossen zijn zowel maatregelen op de A4 Passage als op de Poorten & Inprikkers noodzakelijk. Maatregelen op alleen de A4 Passage of alleen op de Poorten & Inprikkers, lossen de problemen niet op. Daarom is gekozen voor twee kansrijke alternatieven, samengesteld uit de effectieve bouwstenen van de eerder onderzochte zes kansrijke oplossingsrichtingen.

Kansrijk alternatief 1 gaat uit van het ‘buitenom’ geleiden van het autoverkeer om Den Haag. Het principe is dat de westelijke delen van de stad, tussen strand en centrum, via de buitenste inprikkers (N211 en N14) worden ontsloten. De andere inprikkers worden ontlast. Bij dit principe past de middellange parallelstructuur. De ‘keuzepunten’ liggen tussen de aansluitingen Den Haag Zuid en de Prinses Beatrixlaan enerzijds en knooppunt Prins Clausplein en de aansluiting met de N14 anderzijds. Vanaf de N211 en de N14 is het mogelijk om zowel de hoofd- als de parallelstructuur te kiezen. De overige inprikkers zijn aangesloten op de parallelstructuur.

Het principe van kansrijk alternatief 2 is het versterken van meerdere inprikkers zodat een beter verdeling over de inprikkers ontstaat. Naast de versterking van de inprikkers N211 en de N14 hoort ook de versterking van de Prinses Beatrixlaan. Bij dit principe past de korte parallelstructuur. Het verkeer heeft vanaf de N211, de N14 en de Prinses Beatrixlaan de mogelijkheid om zowel de hoofd- als parallelstructuur te kiezen. De overige inprikkers zijn aangesloten op de parallelstructuur.

⁴⁸ Notitie Kansrijke Oplossingen voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, 30 juni 2011.

Kansrijk alternatief 1



MIRT Verkenning Haaglanden, A4 Passage en Poorten & Inprikkers Alternatief 1

- 1 Extra capaciteit A4 in de vorm van een (middellange) hoofdstructuur en een extra rijstrook tot afslag Den Hoorn
- 2 Ongelijkvloerse kruisingen op de N14
- 3 N211 tussen A4 en N222 verbreden tot 2x3, met 2 ongelijkvloerse kruisingen
- 4 Diverse maatregelen op de zuidelijke randweg (Lozerlaan, Ockenburghstraat, Kijkduinsestraat), met 3 ongelijkvloerse kruisingen
- 5 Capaciteitsverruiming van de volgende aansluitingen:
 - a Op- en afrit A4-N14 van en naar Leiden
 - b Afrit A4-A13 vanuit Den Haag Zuid
 - c Afrit A4-Plaspolder vanuit Den Haag Zuid
 - d Op- en afrit A4-N211 van en naar Delft-Zuid
- 6 Verbreden weefvlak A13

Kansrijk alternatief 2



MIRT Verkenning Haaglanden, A4 Passage en Poorten & Inprikkers Alternatief 2

- 1 Extra capaciteit A4 in de vorm van een (korte) hoofdstructuur en een extra rijstrook tot afslag Den Hoorn
- 2 Ongelijkvloerse kruisingen op de N14
- 3 N211 tussen A4 en N222 verbreden tot 2x3 rijstroken, met 2 ongelijkvloerse kruisingen
- 4 Ongelijkvloerse kruising N211/Lozerlaan-Erasmusweg
- 5 Capaciteitsverruiming van de volgende aansluitingen:
 - a Op- en afrit A4-N14 van en naar Leiden
 - b Afrit A4-A13 vanuit Den Haag Zuid
 - c Afrit A4-Plaspolder vanuit Den Haag Zuid
 - d Op- en afrit A4-N211 van en naar Delft-Zuid
 - e Op- en afrit A4-Prinses Beatrixlaan
- 6 Verbreden weefvlak A13
- 7 Extra capaciteit Prinses Beatrixlaan, met 4 ongelijkvloerse kruisingen



5. Beoordeling van de twee kansrijke alternatieven

5.1

De wijze van beoordeling

De twee kansrijke alternatieven zijn wederom beoordeeld op het beoogde effect en op de neveneffecten. De beoogde effecten zijn het oplossen van de geconstateerde bereikbaarheidsproblemen en een bijdrage leveren aan de regionale, ruimtelijk-economische ontwikkeling. De effecten op de leefbaarheid (geluid, lucht en gezondheid), op natuur & landschap en op bodem & water zijn eveneens in beeld gebracht. Dit om inzicht te krijgen in de effecten op de 'kwaliteit van wonen en leven'. Deze effecten zijn getypeerd als neveneffecten. Tenslotte is gekeken naar aspecten als techniek (maakbaarheid), kosten en opbrengsten, draagvlak en fasering & realisatietermijn. De situatie in 2020 geldt als uitgangssituatie voor het infrastructurele netwerk: welke infrastructuur ligt er op dat moment? De situatie in 2030 geldt als referentiesituatie voor de bereikbaarheid en het ruimtelijk programma. De effecten van de kansrijke oplossingsrichtingen worden vergeleken met de referentiesituatie 2030. Beide kansrijke alternatieven bestaan uit een samenhangend maatregelenpakket (zie 4.2). Per kansrijk alternatief is het volledige maatregelenpakket beoordeeld. De onderliggende maatregelen zijn niet separaat beoordeeld.

Beoordelingskader

	Hoofdcriteria	Beoordelingscriteria	Subcriteria	Methode
Beoogd effect	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid weg	Reistijd Nomo-trajecten Deur tot deur reistijd Voertuigverliesuren Voertuigkilometers I/C verhouding Modal split Betrouwbaarheid Robuustheid	Verkeersstudie
	Ruimtelijke ontwikkeling	Bijdrage aan RE ambities	Bijdrage aan ruimtelijke ontwikkeling Bijdrage aan ruimtelijk verbinden (rood-rood, groenrood, groen-blauw, etc)	Ruimtelijke beoordeling
		Inpassingsopgaven	Inpassing	
Neveneffect	Veiligheid	Verkeersveiligheid		Ontwerponderzoek
		Externe veiligheid	Groepsrisico Persoonsgebonden risico	Plan-MER
	Natuur en Milieu	Leefbaarheid	Geluid Lucht Gezondheid	
		Natuur en Landschap	Landschap Natuur Recreatie Cultuurhistorie Archeologie	
		Bodem en Water	Bodem Water	
Overige	Techniek	Uitvoeringsrisico's Verkeershinder		Ontwerponderzoek
	Kosten en opbrengsten	Kosten	Investeringskosten Exploitatiekosten Onderhoudskosten	Ontwerponderzoek (Kostenraming) KBA
		Opbrengsten (OV)	Reizigersinkomsten	
		Kostenbatensaldo	NCW	
	Draagvlak	Showstopper	Politiek bestuurlijk Maatschappelijk	Bestuurlijke bijeenkomsten Focusgroepen
	Fasering & realisatietermijn	Realisatietermijn Mogelijkheden tot fasering		Ontwerponderzoek

Onderzocht is wat de effecten zijn van een aantal varianten op de alternatieven. De volgende varianten zijn onderzocht:

- het aansluiten van de A13 op de hoofdrijbaan van de A4 Passage,
- een extra A4 aansluiting Leidschendam-noord,
- het opwaarderen van de Noordwestelijke Hoofdroute in Den Haag en
- maatregelen aan het tracé Erasmusweg-Schenkviaduct.

Een rechtstreekse aansluiting van de A13 op de A4 Passage is technisch niet realiseerbaar. De andere varianten hebben geen toegevoegde waarde voor het oplossend vermogen ten opzichte van de 'basis-alternatieven'. De varianten zijn daarom niet meegenomen in de beoordeling en zijn evenmin in beeld als onderdeel van de voorkeursbeslissing.

5.2 Bereikbaarheid

Beide alternatieven zijn effectief en efficiënt

Het criterium bereikbaarheid is uitgewerkt in een aantal subcriteria waarvan de intensiteiten, de I/C-verhouding, de reistijd streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de 'Deur-tot-deur reistijd' (aantal inwoners dat de kerngebieden binnen 30 minuten kan bereiken) en de voertuigverliesuren doorslaggevend zijn. Beide kansrijke alternatieven zijn effectief voor (te verwachten) toename van verkeer. In beide alternatieven verbetert de doorstroming op de A4 Passage en op de Poorten & Inprikkers. De capaciteitsknelpunten op de weefvakken (A4 Passage) en kruisingen (op de Inprikkers) verdwijnen vrijwel. Hierdoor verbetert de deur-tot-deur reistijd (aantal inwoners dat de kerngebieden binnen 30 minuten kan bereiken) van en naar de meeste economische kerngebieden. In het gehele netwerk (Haaglanden) biedt alternatief 2 meer winst in de reductie van voertuigverliesuren. Dit verschil wordt veroorzaakt door het beter functioneren van de inprikkers in alternatief 2.

De A4 Passage

De middellange parallelstructuur (alternatief 1) functioneert beter dan de korte parallelstructuur omdat het verkeer over een grotere afstand wordt ontvlecht. Dit bevordert de doorstroming van het lange afstands-verkeer binnen en buiten de Randstad en biedt betere mogelijkheden om de regionale bereikbaarheidsopgaven op te lossen. De reistijdfactor daalt van 2,1 naar 1,3 (tegen 1,5 in alternatief 2)⁴⁹.

De Poorten & Inprikkers

De capaciteitsproblemen bij de poorten en inprikkers worden door de realisatie van ongelijkvloerse kruisingen grotendeels opgelost. Maatregelen op N211/Wippolderlaan en op de N14 zijn effectief en nodig. De doorstroming op de N211, N14 en Prinses Beatrixlaan verbetert, de inprikkers worden intensiever gebruikt. De reistijden op de inprikkers N211 en de N14 worden in beide alternatieven korter. In alternatief 2 geldt dit ook voor de Prinses Beatrixlaan. De voertuigverliesuren nemen in alternatief 1 af met 18 tot 23% en in alternatief 2 met 29 tot 38%⁵⁰. De Utrechtsebaan wordt minder belast.

De maatregelen aan de Lozerlaan (alternatief 1) dragen vooral bij aan een betere bereikbaarheid van de kustgebieden en het zuidelijke deel van Den Haag. De maatregelen aan de Prinses Beatrixlaan zorgen voor een betere verdeling van het verkeer over de inprikkers en de bereikbaarheid van de stad als geheel. De maatregelen aan de Prinses Beatrixlaan dragen daarnaast bij aan de robuustheid van het systeem en verbeteren de doorstroming en de spreiding van verkeer in de stad. In alternatief 2 neemt de reistijd op de Prinses Beatrixlaan af met maximaal 38%.

⁴⁹ Verkeerskundige analyse met het NRM West 2011 A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, mei 2012.

⁵⁰ Verkeerskundige analyse met het Haaglandenmodel A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, mei 2012.

De maatregelen aan de N211/Wippolderlaan leiden op de N211 tot een vermindering van de reistijd met 30% (alternatief 1 en 2). De aanvullende maatregelen aan de Lozerlaan (alternatief 1) zorgen voor een betere bereikbaarheid van de kustgebieden, de internationale zone en het Westland. De reistijd neemt op de N211 verder af tot 33%.

Effecten op toeleidende hoofdwegen en onderliggend wegennet

De maatregelen hebben geen effect op de toeleidende hoofdwegen A4, A12 en A13. De verkeersdruk op het totale onderliggend wegennet in Den Haag neemt af, doordat het verkeer 'naar buiten' wordt gedrongen. Op de N211, Prinses Beatrixlaan (in alternatief 2) en N14 neemt de verkeersdruk, en daarmee de druk op kwaliteit van de leefomgeving (lucht en geluid), toe. Op N222/Veilingroute, N211/Nieuweweg en de N464 ontstaan wellicht capaciteitsproblemen. Of deze daadwerkelijk optreden is mede afhankelijk van het gekozen alternatief en van het economisch groeiscenario waarmee is gerekend. Op de N223 neemt de intensiteit in beide alternatieven af.

Gevoeligheidsanalyses

Er zijn gevoeligheidsanalyses (zie voetnoot 48) uitgevoerd op de invloed van mogelijke maatregelen in de omgeving, zoals de Rijnlandroute en een Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Conclusies van deze gevoeligheidsanalyses zijn:

- Door de Rijnlandroute, inclusief een extra rijstrook op de A4 Leiden - Leidschendam, vermindert de problematiek op de N14 en op de aansluiting van de N14 en A4, maatregelen blijven hier echter nodig.
- Een Nieuwe Westelijke Oeververbinding heeft weinig tot geen effect op de beide alternatieven. Bij realisatie van de Oranjetunnel neemt de druk op de Veilingroute N222 toe.

5.3 Ruimtelijke ontwikkeling

Toegevoegde waarde van alternatief 1 iets groter op het niveau van de Zuidvleugel en van Haaglanden

In de ruimtelijke beoordeling⁵¹ is op verschillende schaalniveaus het effect op de ruimtelijk- economische ontwikkeling onderzocht: voor de Zuidvleugel, voor Haaglanden en op het schaalniveau van de inpassing in de directe omgeving van de wegen, het zogenaamde 'corridorniveau'.

Zuidvleugelniveau

In alternatief 1 kan het regionale verkeer via de parallelbanen vrijwel de gehele regio doorkruisen zonder gebruik te maken van de A4-hoofdstructuur. Er ontstaat een min of meer aaneengesloten bovenregionaal netwerk van regionale wegen: het metropolitane netwerk. Een volledige scheiding van het doorgaande en regionaal/lokale verkeer in de Haagse agglomeratie is niet aan de orde: bij de noordelijke (A4 afslag Leidschendam-N14) en zuidelijke (A4 Den Haag Zuid-N211) entree van de agglomeratie zijn de doorgaande en regionale stromen gemengd. Dit neemt niet weg dat alternatief 1 positiever scoort op dit aspect dan alternatief 2.

Haaglandenniveau

Op dit schaalniveau is bekeken in hoeverre de alternatieven kwalitatief-ruimtelijk bijdragen aan de vier gebiedsambities. Alternatief 1 draagt het meeste bij aan de ambitie Den Haag, Internationale Stad van Vrede en Recht. De N211/ Lozerlaan en de N14 worden in dit alternatief versterkt waardoor deze twee wegen, naast de Utrechtsebaan en de Rotterdamsebaan, aantrekkelijke ontsluitingswegen worden voor de belangrijkste

⁵¹ Ruimtelijke beoordeling van de alternatieven, MIRT Verkenning Haaglanden, mei 2012.

economische kerngebieden en de aantrekkelijke woon- en leefzone van Duindigt tot Wassenaar. Ook voor de (toekomstige) hoogwaardige woonzones Westlandse Zoom en Kijkduin wordt de Zuidelijke Randweg (N211 en Lozerlaan) een belangrijke inrikker. Beide alternatieven zijn gunstig voor de bereikbaarheid van de Greenport Westland. De N211, de belangrijkste ontsluitingsweg naar de Greenport, wordt versterkt. Alternatief 1 scoort iets beter omdat het doorgaande (vracht)verkeer direct na de aansluiting van de N211 op de hoofdbaan van de A4 terecht komt. De doorgaande verbinding tussen Greenport en de Noordvleugel (Schiphol) wordt geoptimaliseerd. Daarnaast hebben aanvullende maatregelen aan de Lozerlaan in alternatief 1 een extra positief effect op de bereikbaarheid van de Greenport Westland. Voor de kennisontwikkeling is vooral een multimodaal, fijnmazig netwerk belangrijk dat de belangrijkste regionale woongebieden en werkgebieden verbindt. Alternatief 1 en 2 versterken beide, zij het op een andere wijze, dit regionale netwerk en dragen daarmee bij aan deze ambitie. Alternatief 1 leidt tot concentratie van het autoverkeer in de A4 zone en op de noordelijke en zuidelijke randwegen. Daardoor ontstaat 'verkeersluwte' in de tussengelegen delen van de stad, onder andere bij Stedenbaanstations en stations van Randstadrail, de plaatsen waar stedelijke verdichting wordt geconcentreerd. Deze luwte maakt stedelijke verdichting bij die stations beter mogelijk. Een pré van alternatief 1.

Kortom, alternatief 1 draagt sterker bij aan de gebiedsambities Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht, de Greenport Westland en de binnenstedelijke verdichtingsambities, met name vanwege de focus op de buitenste inrikkers.

Inpassing op corridorniveau

Op het schaalniveau van de landschappelijke inpassing zijn de alternatieven niet sterk onderscheidend. Op alle onderdelen van de A4 Passage en op alle inrikkers geldt dat ze de bestaande situatie kunnen verbeteren, dan wel niet verslechteren. Voor de Prinses Beatrixlaan geldt dat het niet overdekken van de tunnelbak negatieve consequenties heeft (bijvoorbeeld de verslechtering van de oversteekbaarheid). De middellange structuur van de A4 past weliswaar beter bij het 'ideaalbeeld' van een volledige parallelstructuur, maar deze heeft bij Rijswijk negatieve effecten op het omliggende landschap.

5.4 Veiligheid

Veiligheid is niet onderscheidend en vormt voorsnog geen belemmering

In beide alternatieven zijn maatregelen opgenomen die de verkeersveiligheid op de kruispunten vergroten. Vooral het ongelijkvloers maken van diverse kruisingen heeft een positief effect. De nieuwe doorgaande hoofdstructuur op de A4 Passage maakt de situatie complexer en kent een aantal aandachtspunten voor de verkeersveiligheid (krappe invoegstroken, weinig ruimte voor vluchtstroken bij de kunstwerken). Het doorgaande verkeer krijgt in de nieuwe situatie daarentegen te maken met minder weefbewegingen en de drukte op de weg (I/C verhouding) wordt minder, dit is positief. In de planuitwerkingsfase kan de beoordeling voor verkeersveiligheid worden aangescherpt op basis van uitgewerkte ontwerpen en de dynamische verkeersmodellering.

Op het gebied van externe veiligheid zijn de alternatieven onderling niet onderscheidend⁵². Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt in beide alternatieven verspreid over een groter gebied en het aantal weefbewegingen op de A4 neemt af. Dit leidt tot een beperkte verbetering van de externe veiligheidssituatie. De ongelijkvloerse kruisingen op inrikkers leiden eveneens tot een verbeterde externe veiligheidssituatie. Veranderingen in de verkeersstromen leiden niet tot substantiële veranderingen in de externe veiligheidssituatie. De hoeveelheid gevaarlijke stoffen en de routes voor gevaarlijke stoffen blijven gelijk. De bereikbaarheid voor hulpdiensten verbetert door de verbeterde doorstroming.

⁵² Plan-MER A4 Passage en Poorten & Inrikkers, ministerie van Infrastructuur en Milieu, mei 2012.

5.5

Natuur en milieu

Natuur en milieu zijn niet onderscheidend en vormen geen belemmering

De effecten op natuur en milieu worden gezien als een belangrijk neveneffect. De effecten van de alternatieven op leefbaarheid, natuur & landschap en bodem & water zijn in beeld gebracht in het plan-MER en de daartoe behorende passende beoordeling⁵³ op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

Natuur en landschap

Beide alternatieven kennen geen significante doorsnijdingen van natuurgebieden en landschappen (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, landschapzones). Een aantal gebieden vormt vanwege natuur- en landschapswaarden (Elsenburgerbos, Vlietzone en het Ecologische Hoofdstructuur-gebied Zwethzone) of vanwege de hoge tot zeer hoge archeologische waarden (Prins Clausplein, Rijswijk-Zuid, Erasmusweg/Lozerlaan) een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van het voorkeursalternatief. Door realisatie van de alternatieven zal de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden als gevolg van de toename van het verkeer plaatselijk toenemen. Verslechterende en/of significant negatieve effecten op de Natura 2000 gebieden zijn daardoor vooralsnog niet uit te sluiten. Beheermaatregelen zijn echter voorhanden om deze effecten te voorkomen, mocht in de planuitwerkingsfase blijken dat deze daadwerkelijk verwacht kunnen worden.

Luchtkwaliteit

De normen voor luchtkwaliteit (concentraties NO₂ en fijnstof) worden niet overschreden. Door de lagere achtergrondconcentraties en schonere auto's wordt in 2030 aan de geldende normen voldaan.

Geluid

Op de N14 (tussen de Noordsingel en de Heuvelweg) en de Lozerlaan (ter hoogte van de Erasmusweg) neemt de geluidsbelasting in beide alternatieven toe vanwege de hogere rijsnelheden en toenemende intensiteiten. Dit is ook op de Prinses Beatrixlaan (in alternatief 2) het geval. Deze effecten zijn te mitigeren. Op de A4 Passage wordt nauwelijks een hogere geluidsbelasting verwacht. Het extra geluid dat wordt veroorzaakt door het extra verkeer (intensiteit stijgt gemiddeld 5%) valt weg in de geluidsbelasting die al door het bestaande verkeer wordt geproduceerd.

5.6

Techniek: haalbaarheid van het verkeersontwerp

Beide alternatieven zijn haalbaar en maakbaar, maar er resteren ontwerpopeningen

Voor beide alternatieven geldt dat een aantal maatregelen technisch complex is. Dit geldt onder andere voor de ongelijkvloerse kruisingen op de N14 en de aanleg van de nieuwe doorgaande hoofdstructuur op de A4 Passage. Het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen op de N14 is een forse ontwerpopening^{53 54}, de situatie is complex en er is weinig ruimte beschikbaar. Het realiseren van de doorgaande structuur op de A4 Passage is complex vanwege de schaarse ruimte en de aanpassingen aan kunstwerken. De realisatie van de hoofd- en parallelstructuur van de A4 bij Rijswijk is technisch complex (alternatief 1). In alternatief 2 heeft de verdiepte ligging van de Prinses Beatrixlaan consequenties op de plaatsen waar de huidige en nieuwe structuur samenkomen, op de parkeervoorzieningen en op de ligging van de tramlijn. Dit alles leidt tot ontwerpopeningen in de planuitwerkingsfase. Volgens een expertinschatting en ervaringen elders zijn deze oplosbaar in de planuitwerkingsfase.

⁵³ Ontwerpboek A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, mei 2012.

⁵⁴ Ontwerpverantwoording A4 Passage en Poorten & Inprikkers, MIRT Verkenning Haaglanden, november 2012.

5.7

Kosten en opbrengsten

Alternatief 2 is goedkoper en kent hogere opbrengsten dan alternatief 1

De kosten voor de aanleg van de maatregelen uit Alternatief 1 zijn € 681 miljoen (inclusief BTW, gehanteerde prijspeil januari 2011). Alternatief 2 kost € 616 miljoen. Deze bedragen betreffen de zogenaamde middenwaarde van de bandbreedte (-25%/+25% bij een betrouwbaarheid van 70%). De middellange parallelstructuur van de A4 Passage functioneert weliswaar beter, maar de investeringskosten voor de kortere parallelstructuur zijn € 107 miljoen lager. De kosten-batenanalyse⁵⁵ laat voor alternatief 2 (baten-kostenverhouding in scenario GE = 1,5) een positiever resultaat zien dan voor alternatief 1 (baten-kostenverhouding in scenario GE = 1,1). Dit resultaat hangt vooral samen met de lagere investeringskosten en de hogere reistijdwinsten in alternatief 2. In het RC-groeienscenario is de baten-kostenverhouding 0,3 voor alternatief 2 en 0,2 voor alternatief 1. Het RC-scenario heeft een substantieel lagere mobiliteitsgroei en daarmee samenhangend beperktere bereikbaarheidsproblemen in het referentiealternatief. De absolute effecten van beide alternatieven zijn hierdoor lager.

5.8

Inzicht in draagvlak

Beide kansrijke alternatieven worden aanvaard voor hun gunstige effecten op de doorstroming.

In een participatietraject met maatschappelijke organisaties, ondernemers en bewoners uit de regio is een beeld verkregen van de wijze waarop betrokkenen en de 'omgeving' de maatregelen en de kansrijke alternatieven ervaren⁵⁶. In meerdere focusgroepen⁵⁷ hebben deelnemers bereikbaarheidsvraagstukken, oplossingsrichtingen en kansrijke alternatieven besproken en verrijkt.

De deelnemers vinden het aannemelijk dat maatregelen aan de bestaande infrastructuur en het onderliggend wegnnet (OWN) voor de langere termijn niet volstaan. Men ziet in dat oplossingen zoals het aanpassen van de bestaande infrastructuur en eventueel het aanleggen van nieuwe weginfrastructuur noodzakelijk kunnen zijn. De meeste belangen- en bewonersgroepen zijn (voorzichtig tot zeer) positief over de gepresenteerde alternatieven. Er zijn wel kanttekeningen geplaatst bij de wenselijkheid van het faciliteren van autoverkeer en er is gevraagd om nadere aandacht voor de (negatieve) gevolgen voor de leefomgeving. De conclusie dat beide kansrijke alternatieven gunstige effecten hebben op de doorstroming wordt aanvaard. Met name de belangenorganisaties uit het bedrijfsleven, maar ook inwoners, hechten sterk aan de hiermee gerealiseerde verbetering van de bereikbaarheid.

Geconsulteerde bedrijven en belangengroepen hebben een voorkeur voor een middellange parallelstructuur vanwege het faciliteren van doorgaand verkeer (zeker in relatie tot mainports Schiphol / Rotterdam en Greenport). Bedrijven (voornamelijk bouw- en vastgoedondernemers) concluderen dat alternatief 1 meer kansen biedt voor de lange termijn ontwikkeling van een ringstructuur om het gebied rondom Den Haag. De betrokken bewonersorganisaties, belangengroepen en bedrijven die hun indicatieve voorkeur uitspreken voor alternatief 1 doen dit omdat zij verwachten dat er een betere scheiding tussen doorgaand en regionaal verkeer mogelijk is en het verkeer 'buitenom' leiden tot minder overlast in de stad leidt. Ondernemers in de kustzone hebben een voorkeur voor alternatief 1, waarbij dan wel ook de Prinses Beatrixlaan dient te worden betrokken. Bewoners en belangengroepen die hun indicatieve voorkeur uitspreken voor alternatief 2 doen dit omdat zij verwachten dat er een betere verdeling van het verkeer over de stad mogelijk is als de Prinses Beatrixlaan een prominentere plaats in het verkeerssysteem krijgt.

⁵⁵ Kosten-Batenanalyse MIRT Haaglanden, MIRT Verkenning Verkenning Haaglanden, mei 2012.

⁵⁶ Procesverantwoording MIRT Verkenning Haaglanden, MIRT Verkenning Haaglanden, november 2012.

⁵⁷ Een focusgroep is een vorm van kwalitatief onderzoek en kwaliteitsborging. Een focusgroep bestaat uit een groep (8 à 15) deelnemers, onder begeleiding van een onafhankelijk bureau.

5.9

Fasering en realisatietermijn

De faseerbaarheid en realisatietermijn vormen geen onderscheidend criterium

Beide alternatieven zijn goed te faseren. De maatregelen vinden plaats op meerdere inpridders en kunnen na elkaar worden uitgevoerd. De verkeershinder tijdens de bouw is goed te spreiden. De totale hinder zal in alternatief 2 iets minder groot zijn dan in alternatief 1, aangezien de werkzaamheden zich over een kleiner gebied uitstrekken. De totale realisatietermijn is sterk afhankelijk van de nadere uitwerking van de fasering van maatregelen.

5.10

Belangrijkste conclusies

De alternatieven ontlopen elkaar weinig in de beoordeling qua effecten op de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Beide alternatieven dragen bij aan een betere bereikbaarheid van de regio. De middellange parallelstructuur op de A4 Passage (alternatief 1) functioneert beter dan de korte parallelstructuur (alternatief 2) omdat het verkeer over een grotere afstand wordt ontvlecht. Dit bevordert de doorstroming van het lange afstandsverkeer binnen en buiten de Randstad en biedt grotere mogelijkheden om de regionale bereikbaarheidsopgaven op te lossen. In het gehele netwerk (Haaglanden) geeft alternatief 2 meer winst in voertuigverliesuren doordat de inpridders beter functioneren. Beide alternatieven dragen eveneens bij aan de ruimtelijk ontwikkeling van de regio. Het beoogde effect van alternatief 1 'de bijdrage aan ruimtelijk economische ambities' is groter dan dat van alternatief 2.

Qua neveneffecten zijn de alternatieven niet wezenlijk onderscheidend. De leefbaarheid en de kwaliteit van 'Natuur en Landschap' verslechteren enigszins, maar daarin verschillen de alternatieven evenmin. In beide alternatieven zijn de negatieve effecten te mitigeren. Beide alternatieven zijn ontwerptechnisch maakbaar, faseerbaar en realiseerbaar, maar kennen nog wel de nodige ontwerpogaven.

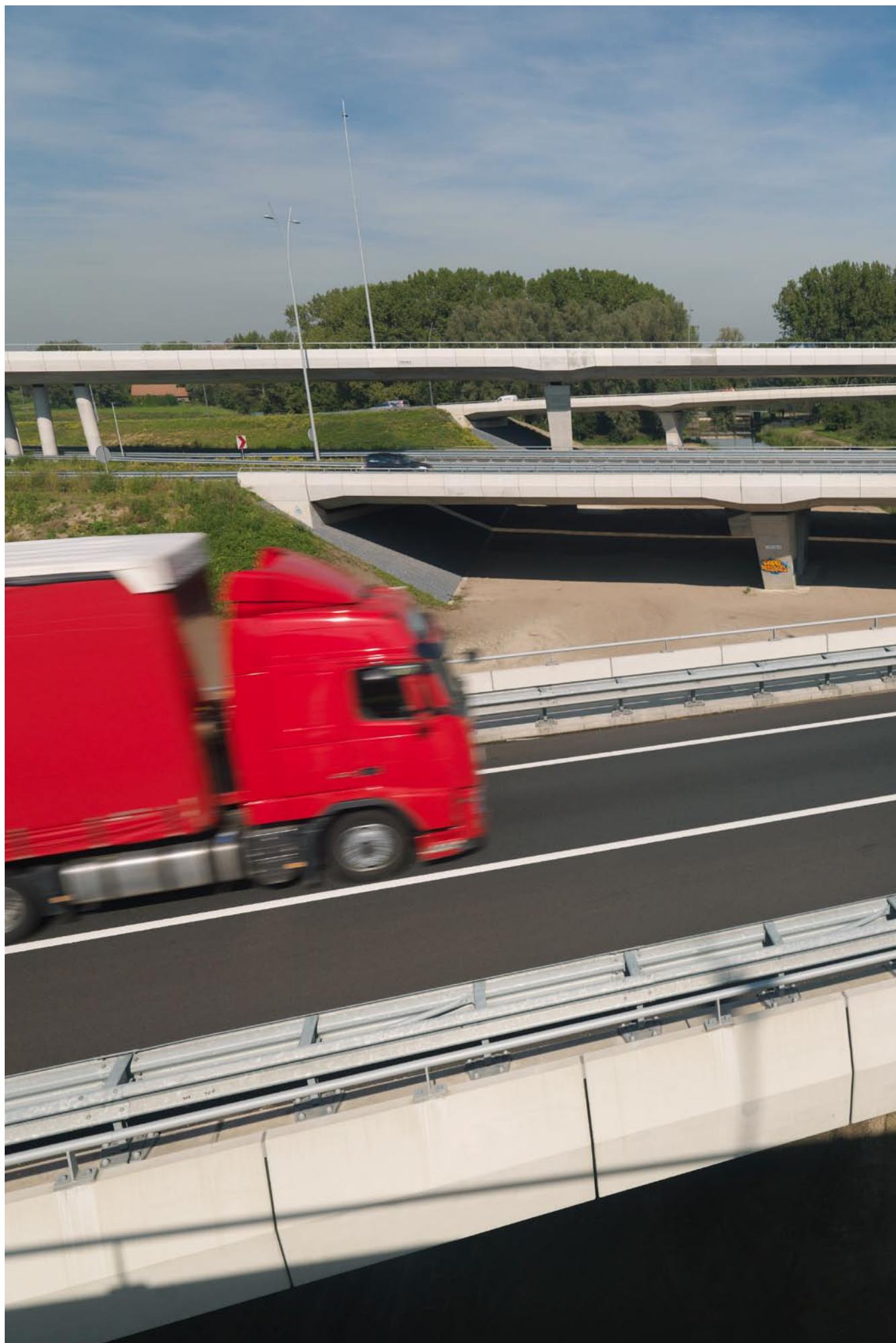
De grootste verschillen zijn waarneembaar bij de kosten en baten. De kosten-batenanalyse laat een positiever resultaat zien voor alternatief 2. Dit resultaat hangt vooral samen met de lagere investeringskosten vanwege de korte parallelstructuur en de hogere reistijdwinsten door het beter functioneren van de Inpridders in alternatief 2.

Belangrijkste conclusies beoordeling

	Hoofdcriteria	Beoordelingscriteria	Alternatief 1	Alternatief 2
Beoogd effect	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid weg		
	Ruimtelijke ontwikkeling	Bijdrage aan ruimtelijk economische ambities		
		Inpassingsopgaven		
Neveneffect	Veiligheid	Verkeersveiligheid		
		Externe veiligheid		
	Natuur en Milieu	Leefbaarheid		
		Natuur en Landschap		
		Bodem en water		
Overige effecten	Kosten en opbrengsten	Kosten	€ 681 mln	€ 616 mln
		Kosten - batensaldo	1,1	1,5

Score ten opzichte van de referentie:

	Sterk positief
	Positief
	Neutraal
	Negatief
	Sterk negatief



6. Besluit

De voorkeursbeslissing voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden stellen vast dat de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers essentiële schakels zijn in het netwerk van Haaglanden, de Zuidvleugel en de Randstad. Ze zijn van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de Haagse agglomeratie. Op de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers worden in 2020 diverse capaciteitsknelpunten geconstateerd en de reistijden zijn te lang, uitgaande van vastgestelde streefwaarden.

De voorkeursbeslissing bestaat uit een samenhangend pakket van maatregelen dat is gericht op het gelijkmatiger spreiden van het in- en uitgaande autoverkeer in de Haagse Agglomeratie door de Poorten (aansluitingen) en Inprikkers (in- en uitgaande wegen) te verbeteren in combinatie met een korte doorgaande structuur van 3,5 kilometer op de A4 passage. Hiermee wordt gekozen voor het principe van alternatief 2. Het samenhangende pakket van maatregelen bestaat uit:

- De A4 Passage: Een nieuwe doorgaande hoofdstructuur op de A4 (in twee richtingen). Deze begint in noord-zuid richting na de aansluiting met de N14 en eindigt voor de aansluiting met de Prinses Beatrixlaan.
- Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluitingen Plaspoelpolder, aanpassingen op knooppunt Ypenburg (inclusief weefvakken A13) en het toevoegen van extra capaciteit op de A4 tussen de Prinses Beatrixlaan en de aansluiting Den Hoorn.
- N211: Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting met de A4 in combinatie met verbreding van de N211 tussen de aansluiting A4 en de N222 (Veilingroute), evenals het realiseren van drie ongelijkvloerse kruisingen op de N211 tot en met de kruising met de Erasmusweg.
- Prinses Beatrixlaan: Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting met de A4 in combinatie met het ongelijkvloers maken van de bestaande twee kruisingen op het eerste deel van de Prinses Beatrixlaan en het aanpassen van de twee kruisingen op het tweede deel van de Prinses Beatrixlaan.
- N14: Het aanpassen van de aansluiting met de A4 en het realiseren van twee ongelijkvloerse kruisingen.

Bestuurlijke (en bekostigings)afspraken

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden hanteren de volgende verdeling voor verantwoordelijkheid en bekostiging van het samenhangende pakket van maatregelen van € 567 miljoen⁵⁸:

- a. De doorgaande hoofdstructuur op de A4 Passage inclusief de maatregelen rond de aansluitingen N211, Prinses Beatrixlaan, Plaspoelpolder, N14 en knooppunt Ypenburg en het toevoegen van extra capaciteit op de A4 tussen de Prinses Beatrixlaan en aansluiting Den Hoorn wordt bekostigd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (€ 319 miljoen).
- b. De maatregelen op het eerste deel van de N211 (tot en met de aansluiting met de N222 Veilingroute) worden bekostigd door de provincie Zuid-Holland (€ 37 miljoen). De maatregel op het tweede deel van de N211, een ongelijkvloerse kruising Lozerlaan / Erasmusweg, wordt bekostigd door de regio (€ 44 miljoen) en de provincie Zuid-Holland (€ 14 miljoen).
- c. De aanpak van de gehele Prinses Beatrixlaan vindt gefaseerd plaats. In de eerste fase wordt extra capaciteit toegevoegd tussen de aansluiting met de A4 en de eerste kruising op de Prinses Beatrixlaan en worden de eerste twee kruisingen (met de Admiraal Helfrichsingel en de Winston Churchillaan) vanaf de A4 ongelijkvloers gemaakt. Voor de aanpak van deze maatregelen wordt € 90 miljoen gereserveerd, waarvan het ministerie van Infrastructuur en Milieu 1/3 deel en de regio 2/3 deel voor haar rekening neemt. In de tweede fase van de Prinses Beatrixlaan worden maatregelen door de regio uitgewerkt en bekostigd.
- d. De maatregelen op de N14 worden bekostigd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (€ 63 miljoen).

Het is van belang dat er een samenhangend pakket van maatregelen gerealiseerd wordt, zodat de positieve effecten maximaal benut kunnen worden, zowel in relatie tot de doorstroming, de baten-kosten verhouding als de bijdrage aan de ruimtelijk economische ambities. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden spreken af dat zij:

- a. Hun bevoegdheden en ter beschikking zijnde instrumenten zullen inzetten ten behoeve van realisatie van dit gezamenlijk pakket aan maatregelen;
- b. Bij onvoorziene omstandigheden in gezamenlijkheid bezien op welke wijze de balans in het totale pakket geborgd kan worden.

De bijbehorende uitvoeringsafspraken met andere partijen zijn vastgelegd in een bestuursakkoord.

⁵⁸ Alle weergegeven bedragen zijn inclusief BTW.

Voorkeursbeslissing



MIRT Verkenning Haaglanden, A4 Passage en Poorten & Inprikkers Voorkeursbeslissing

- 1 Extra capaciteit A4 in de vorm van een (korte) hoofdstructuur en een extra rijstrook tot afslag Den Hoorn
- 2 Ongelijkvloerse kruisingen op de N14
- 3 N211 tussen A4 en N222 verbreden tot 2x3 rijstroken, met 2 ongelijkvloerse kruisingen
- 4 Ongelijkvloerse kruising N211/Lozerlaan-Erasmusweg
- 5 Capaciteitsverruiming van de volgende aansluitingen:
 - a Op- en afrit A4-N14 van en naar Leiden
 - b Afrit A4-A13 vanuit Den Haag Zuid
 - c Afrit A4-Plaspolder vanuit Den Haag Zuid
 - d Op- en afrit A4-N211 van en naar Delft-Zuid
 - e Op- en afrit A4-Prinses Beatrixlaan
- 6 Verbreden weefvlak A13
- 7 Extra capaciteit Prinses Beatrixlaan, met 2 ongelijkvloerse kruisingen (eerste fase)

6.1

Toelichting van de voorkeursbeslissing

De alternatieven ontlopen elkaar weinig qua effecten op de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Het kosten- en batenaspect heeft daarom een zwaarwegende rol gespeeld bij de bestuurlijke voorkeur voor alternatief 2. De voertuigverliesuren nemen in alternatief 2 sterker af dan in alternatief 1, vooral omdat de inprikkers in alternatief 2 beter functioneren. In combinatie met een lager investeringsniveau heeft alternatief 2 een gunstiger baten-kosten verhouding. De volgende overwegingen hebben geleid tot de voorkeursbeslissing:

De korte parallelstructuur is effectief en heeft een lagere kostenraming dan de middellange parallelstructuur

De middellange parallelstructuur functioneert weliswaar iets beter qua bereikbaarheid en bijdrage aan de ruimtelijke ontwikkeling, maar omdat de verschillen tussen de alternatieven gering zijn en de korte parallelstructuur een lagere kostenraming heeft, is gekozen voor de korte parallelstructuur.

De versterking van drie inprikkers zorgt voor een goede verdeling van het verkeer

De voorkeursbeslissing gaat uit van maatregelen op de N211, de Prinses Beatrixlaan en de N14. Tezamen met de Rotterdamsebaan en de A12 Utrechtsebaan zorgen deze inprikkers voor een optimale verdeling van het verkeer van en naar de A4 Passage.

De maatregelen op de N211 (van A4 tot en met Erasmusweg) dragen bij aan de doorstroming

De N211 is vooral van belang voor de Greenport en voor de doorstroming op de A4. De verschillende maatregelen op de corridor van de A4 tot en met de kruising met de Erasmusweg dragen er aan bij om de doorstroming van en naar het Westland en het kustgebied te verbeteren.

De Prinses Beatrixlaan draagt bij aan een robuuster systeem van inprikkers

De maatregelen aan de Prinses Beatrixlaan dragen bij aan de robuustheid van het systeem van de inprikkers en verbeteren de regionale bereikbaarheid door een betere spreiding van verkeer. De maatregelen zorgen ervoor dat een volwaardige inrikker voor Rijswijk en de zuidkant van Den Haag ontstaat. Deze inrikker draagt bij aan de verminderde belasting van de N211 en de Utrechtsebaan.

Bij de onderzoeken naar alternatief 2 is rekening gehouden met een volledige uitvoering van de Prinses Beatrixlaan. Vanwege de hoge investeringskosten en mogelijke nadelige verkeerskundige effecten op het aansluitende wegennet in met name Den Haag is besloten voor een kostenefficiënte aanpak. De maatregelen op de Prinses Beatrixlaan wordt in fasen gerealiseerd. In een eerste fase wordt capaciteit toegevoegd vanaf de aansluiting met de A4 tot en met de kruising met de Winston Churchilllaan en worden de kruisingen met de Admiraal Helfrichsingel en de Winston Churchilllaan ongelijkvloers gemaakt.

Onderzocht is wat de effecten zijn van deze eerste fase ten opzichte van het alternatief 2 met de volledige aanpak van de Prinses Beatrixlaan. Dit onderzoek toont aan dat de positieve effecten voor de bereikbaarheid (ten opzichte van de referentiesituatie, namelijk het verbeteren van de doorstroming en reistijden) grotendeels in stand blijven en dat op onderdelen sprake is van beperkte veranderingen. De verbetering van de I/C verhoudingen op de Prinses Beatrixlaan zijn beperkt lager en de druk op de overige inprikkers (N211, Rotterdamsebaan en Utrechtsebaan) neemt toe met circa 1% ten opzichte van alternatief 2. De baten-kosten verhouding kent een marginale verbetering doordat de investeringskosten en bijbehorende beheer- en onderhoudskosten van de eerste fase lager zijn dan die van de volledige aanpak. Daar staat tegenover dat de bereikbaarheidseffecten van de eerste fase zoals hiervoor beschreven iets lager zijn. Per saldo is er op de Prinses Beatrixlaan naar verwachting sprake van lagere milieubelastingen dan bij de volledige aanpak, vooral door de lagere intensiteiten op de Prinses Beatrixlaan en verder.

Het onderzoek van de gefaseerde aanpak leidt ook tot de conclusie dat vanuit het oogpunt van doelbereik op voorhand niet met zekerheid is vast te stellen dat de twee volgende kruisingen (Prinses Irenelaan en Generaal Spoorlaan) ook ongelijkvloers gemaakt hoeven te worden. Het is aan de regio om te bepalen op welke wijze deze kruisingen in een tweede fase aangepakt gaan worden. Tempo van realisatie van lokale ruimtelijke ambities spelen hierbij een rol.

De Internationale Zone wordt beter bereikbaar door opwaardering van de N14

De N14 is een belangrijke en aantrekkelijke route tussen de Internationale Zone, de hoogwaardige woongebieden en de A4 (naar Leiden, Schiphol, Amsterdam). De aanpak van de aansluiting N14/A4 is noodzakelijk ter voorkoming van terugslag (en congestie) op de A4. Een effectieve en realiseerbare maatregel wordt in de planuitwerking nader uitgewerkt. De ongelijkvloerse kruisingen zijn nodig om de vertragingen bij de kruisingen met de Noordsingel en Heuvelweg op te lossen. De doorstroming naar Leidschendam en de Centrale Zone verbetert.



7. Naar realisatie van de voorkeursbeslissing

De voorkeursbeslissing voor de MIRT Verkenning Haaglanden omvat de voorkeur voor een samenhangend maatregelenpakket voor de aanpak van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Door te kiezen voor realisatie van dit samenhangende pakket van maatregelen worden de geconstateerde bereikbaarheidsproblemen opgelost en is het positieve effect maximaal qua doorstroming, baten-kosten verhouding en bijdrage aan de ruimtelijk economische ambities.

De maatregelen op de rijkswegen (A4 Passage inclusief de aansluitingen en de N14) worden in de plan-uitwerkingsfase verder uitgewerkt. De voorkeursbeslissing bevat geen maatregelen die zijn gericht op de aanleg van nieuwe infrastructuurverbindingen, maar bestaat uit maatregelen die gericht zijn op het optimaliseren van de bestaande infrastructuur. Op basis van de huidige onderzoeken wordt er vanuit gegaan dat er geen ingrijpende ruimtelijke reserveringen nodig zijn. Definitieve uitspraken over de noodzaak van ruimtelijke reserveringen kunnen pas worden gedaan nadat de ontwerpen zijn uitgewerkt. Dit geldt in het bijzonder voor de maatregelen op de N14, omdat de ontwerpen slechts globaal zijn uitgewerkt en nog de nodige ontwerp-opgaven resteren. Deze uitwerkingen vinden plaats in de planuitwerkingsfase. Voor de maatregelen op de A4 Passage inclusief de aansluitingen worden op basis van de huidige ontwerpen vooralsnog geen wijzigingen voorzien in de huidige bestemmingen.

Voor de maatregelen op de niet-rijkswegen die onderdeel uitmaken van de voorkeursbeslissing nemen de provincie Zuid-Holland, het Stadsgewest Haaglanden of de betreffende gemeente(n) de uitvoering ter hand evenals de eventueel mogelijk noodzakelijke bestemmingswijziging (via een Provinciaal Inpassingsplan of een bestemmingsplanwijziging). Welke procedure wordt gevolgd zal bekend worden gemaakt door het verantwoordelijke bestuursorgaan in de planuitwerkingsfase.

Fasering van maatregelen

Het Rijk, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden hebben afspraken gemaakt over de fasering van maatregelen. Deze fasering heeft betrekking op het beoogde tijdvak van realisatie van maatregelen:

- 2015 - 2020: realisatie van maatregelen op de N211.
- 2020 - 2023: realisatie van maatregelen op de A4 Passage en de aansluitingen, de ongelijkvloerse kruising N211 met de Erasmusweg, de N14 en de realisatie van de eerste fase van de Prinses Beatrixlaan.
- Na 2023: realisatie tweede fase van de Prinses Beatrixlaan.

Vervolgstappen in de uitvoering

Het Rijk, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden maken afspraken over welke onderdelen en/of maatregelen zij samen uitvoeren en welke onderdelen en/of maatregelen zij zelfstandig uitvoeren.

Bestuursakkoord

Het samenhangende maatregelenpakket omvat maatregelen die de verantwoordelijkheden van meerdere overheden raken. Een rijksstructuurvisie bindt alleen het Rijk. Daarom leggen het Rijk, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden de voorkeursbeslissing en bijbehorende afspraken vast in een bestuursakkoord (november 2012). Het betreft afspraken over de kosten- en risicodeling (voor zowel de planuitwerking als de realisatie), over de taakverdeling voor wat betreft de uitvoering van de maatregelen en over de fasering van de maatregelen: wie draagt waarvoor de verantwoordelijkheid. De rijksstructuurvisie is leidend voor de afspraken die worden gemaakt. Het bestuursakkoord maakt geen onderdeel uit van de rijksstructuurvisie.

Colofon

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Disclaimer

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu respecteert het copyright en auteursrecht en heeft daarom zorg besteed aan de correcte vermelding van de brongegevens bij het beeld- en kaartmateriaal. Ondanks deze zorg kan het ministerie van Infrastructuur en Milieu niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk gehouden worden voor eventuele fouten, omissies, onvolkomenheden in de gegevens.

Wanneer u een tekst of afbeelding tegenkomt waarop u meent copyright of auteursrecht te hebben, neem dan contact met ons op.

November 2012