

Aan het Projectteam  
MIRT Verkenning Haaglanden  
Postbus 66  
2501 CB DEN HAAG

Voorburg, 11 november 2010

Ons kenmerk: RO-1024

Betreft: MIRT verkenning Haaglanden.

Geachte dames en heren,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de “Notitie Reikwijdte en Detailniveau A4 Passage en Poorten & Inprikkers” van 5 juli j.l. waaromtrent deze zomer een tervisielegging in het kader van een Plan-MER procedure was voorzien. Zoals wij uit verschillende publicaties hebben kunnen vernemen is deze tervisielegging tot nadere besluitvorming op Rijksniveau opgeschort; een en ander ten behoeve van een zorgvuldige planvorming en de hiermee samenhangende beleidsafwegingen. In aanvulling hierop heeft u ons op telefonisch navraag laten weten, dat het projectteam ook in deze fase van de planvorming open staat voor suggesties, die een bijdrage kunnen leveren aan een gedegen besluitvorming. Van deze gelegenheid willen wij dan ook gaarne gebruik maken.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de open en toegankelijke manier waarop het planvormingsproces rond het MIRT tot nu toe is georganiseerd. Deze aanpak vinden wij ook terug in de ‘Notitie Reikwijdte en Detailniveau’, waarin op een beknopte manier inzichtelijk wordt gemaakt welke procedure voor de Plan-MER naar verwachting gevolgd zal worden en welke globale ontwikkelingsvoorwaarden bij de start van de MIRT verkenningen gehanteerd zijn. De inhoud van de notitie geeft ons echter ook aanleiding tot een aantal kanttekeningen en suggesties die wij hieronder nader willen toelichten. Meer concreet betreft het:

- een verzoek om verheldering van de status van documenten die geen onderdeel van de
- MER-procedure lijken te zijn (Structuurvisie, Tussenrapport Plan-MER en Masterplan)
- de beperkte reikwijdte van de probleemanalyse
- de reikwijdte en/of detaillering van de alternatieven.

Met betrekking tot de procedure voor de Plan-MER geeft u in hoofdstuk 2.3 van de notitie een beknopt overzicht van de te volgen procedure. Daarnaast maakt u melding van een Structuurvisie, een Tussenrapport Plan-MER en een Masterplan, die geen van allen in de procedurebeschrijving worden genoemd. Daarom zouden wij gaarne nadere informatie willen ontvangen over de volgende vragen:

1. Welk formeel document zal tijdens de m.e.r.-procedure worden beoordeeld? Is dat de toekomstige structuurvisie?
2. Welke status en inhoud heeft het Tussenrapport Plan-MER?
3. Op welke onderwerpen of voorstellen uit het tussenrapport dienen de bestuurders een bestuurlijke voorkeur uit te spreken? Gaat het om een voorkeur met betrekking tot de oplossingen respectievelijk oplossingsrichtingen zoals omschreven in hoofdstuk 6 van de notitie? Of betreft het verder reikende oplossingen die thans nog worden uitgewerkt?
4. Welke status en inhoud heeft het Masterplan?

### **Reikwijdte van de probleemanalyse**

Voor de beschrijving van de probleemanalyse achten wij vooral de hoofdstukken 3 en 4 van belang waarin de referentiesituatie en enkele cruciale knelpunten voor de verdere planvorming worden beschreven. Hieromtrent is ons opgevallen dat de notitie weliswaar redelijk concrete aannames bevat over de lange termijn ontwikkeling van de woningvoorraad en de arbeidsmarkt, maar een vertaling hiervan in concrete aannames voor ruimteclaims of toekomstige verkeersintensiteiten ontbreekt helaas.

Met het oog op deze leemte willen wij aangeven, dat wij dergelijke basisinformatie voor een gedegen planvorming onmisbaar achten, want de huidige verkeersintensiteiten zijn immers nu al de basis van structurele problemen zoals:

- de leefbaarheid van de Vlietzone op het vlak van geluidhinder en “fijn stof” -hinder
- de versnippering van de Vlietzone door Rijkswegen en
- de verreikende ruimteclaims door de ruime weefvakken of weefvakstructuren.

Kortom: inzicht in ruimteclaims, verkeersintensiteiten en de ruimtelijke spreiding van verkeersstromen behoren in onze ogen tot de basisgegevens voor een goede planvorming en belangenafweging. Met het oog hierop willen wij u daarom aanbevelen, de beschrijving van de referentiesituatie in hoofdstuk 3 met de volgende basisgegevens te completeren:

- de te verwachten verkeersintensiteiten voor relevante wegvakken in 2010, 2020 en 2030
- de samenstelling van deze verkeersstromen in termen van respectievelijk doorgaand landelijk, regionaal en lokaal verkeer
- een beschrijving van het onderliggende wegennet voor relevante stadsdelen in Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en
- een beschrijving van de ruimteclaims van de wegebundel van Rijksweg A4 en hieruit voortvloeiende milieueffecten en ruimtelijke knelpunten.

Op basis van deze gegevens zou in onze ogen in hoofdstuk 4 een completere beschrijving van de probleemanalyse kunnen worden gegeven, die thans helaas nog sterk op verkeerskundige knelpunten is gericht. Hiertoe behoort naar onze mening ook een beschrijving van de effecten van de A4 op haar rechtstreekse omgeving zoals:

- het verreikende isolement van de Vlietzone
- de beperking van de groene en recreatieve potenties van de Vlietzone
- de aanhoudende verstedelijkingsdruk op de Vlietzone en de hier gelegen buitenplaatsen en
- de sterke scheiding tussen de Vlietzone en de stadsdelen Ypenburg en Leidschenveen.

### **Reikwijdte en/of detaillering van de alternatieven**

Aan de hand van de tekstpassages in hoofdstuk 6 hebben wij met belangstelling kennis genomen van vijf verschillende alternatieven of oplossingsrichtingen voor de A4 passage en de eerste globale beoordeling daarvan. Uit deze beoordeling zijn drie oplossingsrichtingen naar voren gekomen, die voor nader onderzoek in de vervolprocedure worden aangedragen:

- de herinrichting van de bestaande infrastructuur
- de opwaardering van het onderliggende wegennet en
- een optimalisering van de parallelstructuur van de A4.

Voor de genoemde alternatieven zijn in de notitie enkele indicatieve kaarten opgenomen die de oplossingsrichting van het betreffende alternatief karakteriseren. Bij navraag heeft u tijdens de consultatiebijeenkomst begin juli aangegeven, dat deze kaarten slechts als een globale indicatie moeten worden beschouwd en dat een nadere uitwerking hiervan in het kader van de thans aanstaande procedure zal plaatsvinden.

Ook al hebben wij begrip ervoor dat bij beslissingen op hoofdlijnen geen gedetailleerde civieltechnische ontwerpen worden gebruikt, zijn wij van mening dat het detailniveau van de indicatieve kaarten thans onvoldoende is en dat de detaillering in het vervolg verder zou moeten reiken dan thans het geval. Een goed voorbeeld hiervoor is de kaart ter illustratie van een opgewaarderd onderliggend wegennet. Zij bevat niet alleen een verbeelding van de betreffende oplossingsrichting maar roept door haar “matige” uitwerking ook discussies op, die tot een afwijzing van een op zich waardevolle oplossingsrichting kan leiden. Reden hiervoor is de projectie van een parallelwegstructuur dwars door reeds bestaande woon- en werkgebieden (zie de projectie door woonbuurt Park Leeuwenbergh) in plaats van een projectie dicht bij de A4, wat negatieve consequenties zou hebben zoals:

- een verdere versnippering van de Vlietzone
- de aantasting van bestaande woongebieden en buitenplaatsen en
- een verplaatsing van hinderproblemen van de A4 naar het midden van de Vlietzone.

Kortom: de genoemde oplossingsrichting zou door haar matige uitwerking vermoedelijk negatief beoordeeld worden terwijl dit alternatief bij een andere uitwerking wel degelijk een bijdrage zou kunnen leveren aan de oplossing van de verkeersproblemen rond de A4 passage. Wij zijn daarom van mening, dat de oplossingsrichtingen op een (lager) schaalniveau uitgewerkt zouden moeten worden dat inzicht biedt in:

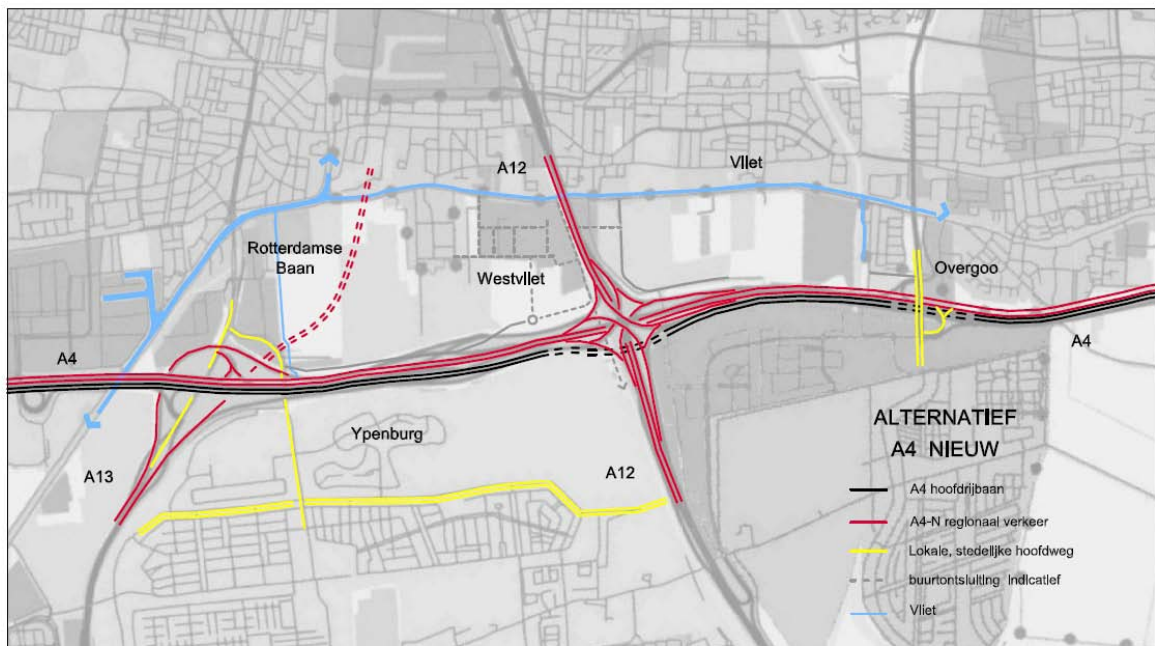
- het ruimtebeslag van de toekomstige infrastructuur
- de maximale breedte van de toekomstige wegtracés
- de situering van de wegtracés in relatie tot andere hoofdfuncties en elementen in de directe omgeving (zoals woonwijken, buitenplaatsen of beperkende civieltechnische infrastructuur).

### **Verzoek met onderzoeksalternatieven**

Zoals wij ook tijdens de consultatie begin juli hebben laten weten, zijn wij van mening dat een duurzame herinrichting van de Vlietzone en de A4 een minder verkeerskundige en meer ruimtelijke benadering vergt. Daarbij zou nadrukkelijk onderzocht moeten worden welke ruimtewinst en milieuwinst bij een herinrichting van de weginfrastructuur bereikt kan worden.

Ter concretisering van deze visie hebben wij in de afgelopen weken een alternatief uitgewerkt, dat wij bij deze graag als onderzoeksvariant voor de aanstaande MER-procedure willen aanbieden, en dat wij graag ook persoonlijk aan u zouden willen presenteren. Kort samengevat kan ons alternatief kunnen als volgt worden samengevat.

## MIRT - VERKENNING VLIETZONE/A4



Ons alternatief borduurt voort op de gedachte, dat het huidige wegenbundel tussen knooppunt Ypenburg en Prins Clausplein te veel ruimte opeist en dat de doorstroming op Rijksweg A4 gehinderd wordt door in- en uitvoegend verkeer of voorsortierend verkeer naar de rijkswegen A12 en A13. Daarbij bedraagt het aandeel van het in- en uitvoegende verkeer volgens diverse bronnen 70 - 80 % van de totale verkeersintensiteit, terwijl het doorgaande verkeer op de hoofdrijbaan van de A4 een relatief beperkte omvang van 20 - 30 % heeft.

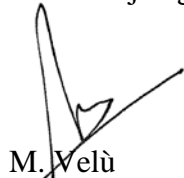
Voorgesteld wordt daarom, een wegenpatroon te ontwikkelen waarbij tussen knooppunt Harnasch en Leidschendammer Hout sprake is van volstrekt gescheiden verkeersstromen tussen doorgaand/bovenregionaal verkeer en lokaal regionaal verkeer dat gerelateerd is aan (deels nieuwe) woon- en werkgebieden in Den Haag, Delft, Rijswijk, Ypenburg en Leidschendam-Voorburg. Het doorgaande verkeer tussen Rotterdam en Amsterdam wordt in dit alternatief van de huidige wegenbundel van de A4 volledig gescheiden en via eigen rijbanen door het kerngebied van Haaglanden geleid (zie het zwart gekleurde wegtracé ten zuidwesten van de A4). De wegcapaciteit van de huidige rijksweg komt hierdoor volledig voor regionaal en lokaal verkeer beschikbaar (zie de rood gekleurde wegvakken en rijbanen).

Met een dergelijke ingreep kan worden voorkomen, dat in- en uitvoegende verkeer van en naar de hoofdrijbanen van de A4 verkeer moet kruisen, dat uit in- en uitvoegend regionaal of lokaal verkeer bestaat. De afwikkeling van de verkeersstromen wordt hierdoor vereenvoudigd. Een ander voordeel is, dat het snelheidsprofiel op de rijbanen voor regionaal of lokaal verkeer kan worden afgestemd op het snelheidsprofiel voor regionale hoofdwegen elders in Haaglanden (zie de maximumsnelheid voor de N14 (max. 70 en 50 km/h) of de N211 (max. 80 en 50 km/h). Hierdoor zijn de wegen makkelijker inpasbaar en kunnen ook negatieve effecten op het vlak van lucht- en geluidhinder verder worden teruggebracht. Een derde voordeel van het hiervoor omschreven alternatief is de ruimtewinst die met dit voorstel geboekt kan worden. De vereenvoudigde wegvakken vragen immers om minder ruimte voor breed uitwaaiende weefvakken, zodat vooral aan de noordwestzijde van de A4-passage ruimte kan worden gewonnen voor een groene inrichting en de inpassing van groene functies in de Vlietzone (naar verwachting circa 10 ha). Omdat de rijbanen in ons alternatief strak naast elkaar en naast de huidige geluidwal van Ypenburg zijn gelegen, biedt deze variant ook goede mogelijkheden voor de aanleg van een groentranverse over de autowegen heen. Daarmee kunnen stadsdeel Ypenburg en de rest van Den Haag en Leidschendam-Voorburg beter aan elkaar worden gekoppeld, waarbij een ruimtewinst behaald kan worden van circa 25 ha.


Voor de volledigheid willen wij ook erop wijzen, dat door onze vereniging afgelopen zomer een verkenning is gestart, waarin de ontwikkeling van een groencasco voor de lange termijn centraal staat. Daarbij speelt de inpassing van de toekomstige verkeersinfrastructuur een belangrijke rol. De resultaten hiervan verwachten wij in het najaar en wij zouden het op prijs stellen deze te zijner tijd aan u te kunnen presenteren.

Tot slot willen wij nog een keer onderstrepen, dat wij uw keuze voor een gedegen planvorming waarderen, ook al vergt dit in sommige projectfasen - zoals nu - meer tijd. Wij zouden dan ook graag zien, dat u onze suggesties bij de uitwerking van diverse varianten betreft en dat ons voorstel als volwaardig alternatief onderzocht wordt. Indien onze informatie u nog aanleiding geeft tot vragen vernemen wij dat graag en zijn wij gaarne bereid tot een nadere toelichting op deze varianten.

Vriendelijke groet,



M. Velù  
voorzitter Vereniging Houdt Vlietrand Groen



B.G.A. de Zwart-Nijhof  
secretaris Vereniging Houdt Vlietrand Groen



Frans van der Steen  
Directeur Stichting Haags Milieucentrum

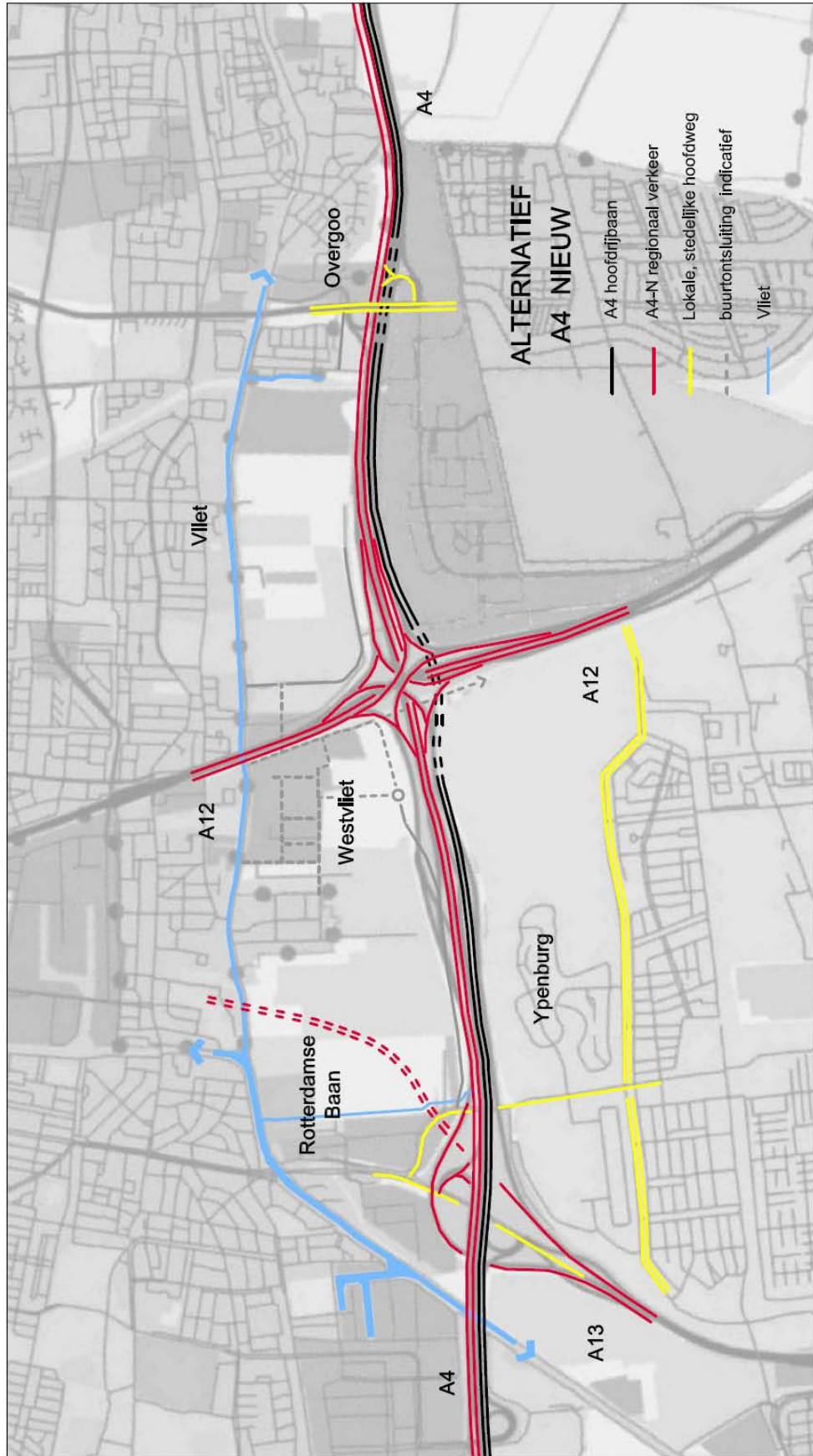


Tom Pitstra  
projectcoördinator RO St. Haags Milieucentrum

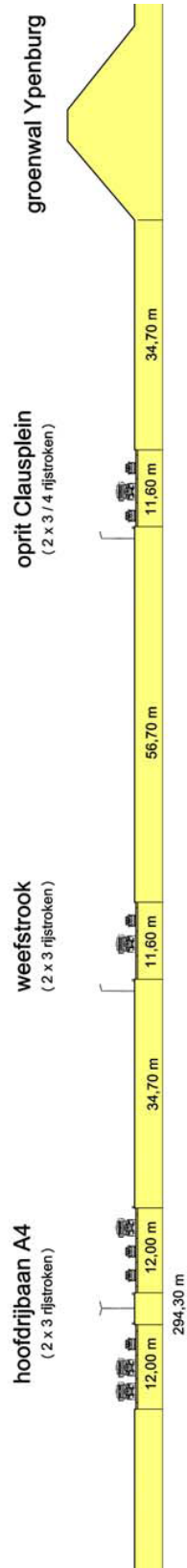
Cc: Ministerie van VROM  
Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
Provincie Zuid-Holland  
Gemeente Den Haag  
Gemeente Leidschendam-Voorburg  
Gemeente Rijswijk

Bijlage: Alternatief (inclusief indicatieve dwarsdoorsneden)

# MIRT - VERKENNING VLIETZONE/A4



## BESTAANDE SITUATIE



## ALTERNATIEF A4 NIEUW

