

Delft wordt steeds slechter bereikbaar en twee 'kansrijke oplossingen' lossen dit niet op

Delft op Zondag 12-08-12

DELFT – Delft en Den Haag zijn nu al slecht bereikbaar en dat wordt de komende jaren alleen maar erger. Twee nieuwe wegen die dit volgens de minister Schultz moeten voorkomen kosten meer dan 1 miljard euro, terwijl die plannen om verschillende redenen niet kunnen worden uitgevoerd. Dat blijkt uit een recent en vertrouwelijk rapport.

Deze wat opmerkelijk studie werd door het ingenieursbureau DHV verricht onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De twee nieuwe wegen die de regio beter bereikbaar moeten maken zijn de 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' (A4 PPI, *red.*) en de Rotterdamsebaan. De aanleg van beide wegen kost meer dan 1 miljard euro. Hier van moet ongeveer 400 miljoen euro rechtstreeks worden betaald door Delft, Den Haag, andere gemeentes in Haaglanden en de Provincie Zuid-Holland.

Stadsgewest Haaglanden heeft vele varianten van de A4 PPI op papier uitgewerkt en kwam uiteindelijk tot twee 'kansrijke oplossingen'. Kort samengevat komen die erop neer dat de A4 bij knooppunt Ypenburg, het Prins Clausplein en langs Delft en Rijswijk wordt verbreed met twee parallelwegen om het verkeer beter en sneller af te wikkelen. Die parallelwegen worden daarbij aangepast met betere aansluitingen naar en



Enkele veelgebruikte wegen zoals de A4, de A13 en de A12 komen uit op het Prins Clausplein. De komende jaren zal het hier, als er geen structurele oplossing komt, alleen maar drukker worden. (foto: Koos Bommelé)

vanuit Den Haag, Delft, Zoetermeer. Daarnaast hadden Den Haag, Rijswijk en Voorburg de vele varianten van de Rotterdamsebaan uitgewerkt en daar de 'beste oplossing' uit gekozen. De Rotterdamsebaan mag volgens de minister niet uitkomen op de hoofd baan van de A4, dus moet die nieuwe

weg aansluiten op beide parallelwegen. Voor de A4 PPI is het noodzakelijk dat de Rotterdamsebaan wordt aangelegd en daarvan gaat de recente studie ook uit. Slechts één van de twee plannen uitvoeren is dus geen optie. Het woord 'kansrijk' is overigens wel wat vreemd, aangezien het toch wel te hopen is dat de ruim 1 miljard euro die de twee wegen gaan kosten ook wel wat uithalen en niet alleen kansrijk zijn. DHV kreeg opdracht om na te gaan of de 'papieren

ideeën' zinvol gerealiseerd kunnen worden. In hun rapport, onder het kopje 'probleem- en doelstelling' wordt duidelijk(er) waarom de oplossingen zelfs niet 'kansrijk' lijken.

Probleempjes

Er blijven namelijk nog wel wat probleempjes. Zo blijkt uit het rapport MER A4 PPI, opgesteld door het ministerie van Schultz, dat er in 2020 onaanvaardbare verkeersproblemen zijn. Zo lezen we hier dat er 'bij uitval vanwege calamiteiten geen alternatieven zijn om de Haagse agglomeratie uit te komen'. Anders gezegd: Bij calamiteiten kan niemand nog met de wagen in of uit Den Haag komen. Daarnaast,

lezen we, 'veroorzaken capaciteitsproblemen op de belangrijke weefvakken en aansluitende poorten congestie'. Met andere woorden: vanwege ruimtegebrek staan op belangrijke plaatsen files. 'Tussen knooppunt Ypenburg en knooppunt Prins Clausplein ontstaan reistijdproblemen waardoor niet aan de reistijdstreefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt voldaan', lezen we ook. 'Die files gaan uiteindelijk terugslaan op de A4 en de inprikkers'; de belangrijke wegen die op de A4 aansluiten. En dan staat onderaan de alinea nog een probleem vermeld: 'Bij de verwachte verkeersdruk tot 2030 is een forse investering nodig om de bereikbaarheid van de Randstad en de regio op peil te houden'. Betekent dit dat nieuwe wegen de problemen die eveneens nieuwe wegen veroorzaken moeten oplossen? Even verderop lezen we dat 'de combinatie van problemen op de A4 en de Poorten & Inprikkers een kettingreactie van problemen veroorzaakt'. 'In eerste instantie op deze wegen zelf, maar vanwege hun functie vervolgens ook op grote delen van het netwerk in Haaglanden en de Zuidvleugel'. Het bovenstaande gaat er van uit dat de A4 Delft-Schiedam (in 2015) is aangelegd en dat ook de A4 PPI is aangelegd. Deze zou in de periode 2020 - 2023 worden gerealiseerd. Overigens, of de problemen die de A4 Delft-Schiedam veroorzaakt met de A4 PPI oplosbaar zijn, heeft DHV niet kunnen nagaan.

Opmerkelijke constateringen

Ook in het hoofdstuk met conclusies en aanbevelingen van DHV staan enkele opmerkelijke constateringen. Zo lezen we hier dat 'de lay-out (afwikkeling) van kruispunten geen onderwerp van onderzoek is geweest omdat de hiervoor noodzakelijke verkeersgegevens ontbraken'.

■ *Vervolg van de voorpagina*

Vreemd, want hoe kun je een opdracht geven als blijkbaar niet bekend is hoeveel verkeer over de wegen, de kruispunten en de aansluitingen gaat? De omvang van de files, de grootte van kruispunten en aansluitingen en of daar wel genoeg ruimte voor is, blijft dan onbekend. Ook de kosten hiervan kan niemand dus weten. Ook vreemd is dat DHV in 2007 in een soortgelijk rapport nog wél over die gegevens beschikte. Toen werd daaruit geconcludeerd dat verkeer op de A4 bij knooppunt Ypenburg en Prins Clausplein bij de aanleg van de A4 Delft-Schiedam 'volkomen vast zou komen te staan'. Den Haag zou dan onbereikbaar zijn. Opmerkelijk is ook dat wegvakken kleiner blijken te zijn dan minimaal wordt vereist. Dit betekent dat volgens DHV de A4 PPI niet eens kan worden aangelegd.

DHV heeft op meer dan twintig plaatsen in haar rapport moeten vermelden: 'Dit dient in een vervolgfase te worden onderzocht'. En voegt daaraan toe dat 'dit (expliciete) risico's voor de vervolgfase betekent'. Ook is 'niet uit te sluiten dan in het vervolg toch meer ruimte (voor de A4 Passage, red.) nodig blijkt te zijn'. Samenvattend: de minister constateert dat de A4 Delft-Schiedam onaanvaardbare verkeersproblemen veroorzaakt en dat de A4PPI dit niet kan oplossen. DHV stelt dat de A4 PPI niet eens aangelegd kan worden en dat DHV niet de verkeersgegevens heeft gekregen om na te kunnen gaan hoe groot de files worden, of de benodigde werkzaamheden kunnen worden verricht en wat de kosten daarvan zijn.

Onbereikbaar

De Delftse hoogleraar Prof. Dr. Ing. Ingo Hansen van de TU Delft schreef

in februari 2010 al naar de Colleges van B en W van Delft, Den Haag, Midden-Delfland, Westland en 'Rijswijk dat hun gemeentes bij de aanleg van de A4 Delft-Schiedam in de ochtenden avondspts onbereikbaar worden. Even daarvoor had ook Drs. Ing. Peter Blok in een presentatie aan het Algemeen Bestuur van Haaglanden medegedeeld dat Haaglanden 'nog geen oplossing heeft voor problemen die de A4 veroorzaakt'. De wettelijk verplichte Commissie MER concludeerde in juli 2009 bij toenmalig minister Eurlings dat 'de A4 Delft-Schiedam geen structurele oplossing is en nadere studies (...) dit perspectief dienen te geven'. Nu, anno 2012, zijn die oplossingen er nog steeds niet. Ideeën die worden gepresenteerd als oplossingen zijn om verschillende redenen onmogelijk.

Op het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft men dus alle redenen met de handen in het haar te zitten. Op de A4 rond knooppunt Ypenburg en het Prins Clausplein zullen files de komende jaren alleen maar toenemen en het ministerie heeft geen structurele oplossing. De studie A4 PPI heeft met twee rapporten ter inzage gelegen en iedere burger kon hier via een zienswijze op reageren. De minister schrijft elders dat er ook 'achtergrondrapporten' bestaan en dat deze niet officieel ter inzage liggen. Je zou daardoor bijna denken dat de inhoud er niet toe doet voor de zienswijze. De achtergrondrapporten, met daarin onder andere het DHV-rapport, kunnen worden bekeken via de website mirtverkenninghaaglanden.nl. De vele problemen omtrent de twee kansrijke oplossingen staan niet vermeld in de twee rapporten die wél ter inzage liggen. En op alle vijftig pagina's van het DHV rapport staat 'Klant vertrouwelijk'. Wat niet weet wat niet deert? (JN)