

Barbarasteeg 2
2611 BM Delft
Bankrekening BNG 28.50.01.787,
t.n.v. gemeente Delft

Behandeld door
A.A.J. Nederveen
Telefoon 015-2602328
jnederveen@delft.nl

Centrale nummers:
Telefoon 015 260 21 28
Fax 015 214 17 24
Internet www.gemeentedelft.info

e i n d p a r a a f	
hoofd afd.	wethouder <i>Konin</i>
dd.	dd. 26/9/07

Retouradres : Wijk- en Stadszaken, Postbus 340, 2600 AH Delft

Provincie Zuid Holland
t.a.v. Gedeputeerde Staten
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Datum
26-09-2007
Ons kenmerk
20334261
Uw brief van
07-09-2007
Uw kenmerk
PZH-2007-421.653
Bijlage
1

Onderwerp
Zorgvuldige inpassing A13 Delft

Geachte voorzitter van de adviescommissie IODS,

De minister heeft de adviescommissie IODS gevraagd mee te denken over de inpassing van een mogelijke verbreding van de A13 tussen knooppunt Ypenburg en de Doenkade. De minister heeft gevraagd om een realistische kostenraming en de mening van de IODS-plus commissie over andere factoren die in de bestuurlijke afweging moeten worden meegenomen. Tijdens de bestuurlijke workshop van 31 augustus bij de Ackerdijkse Plassen en het IODS-overleg van 4 september is onderzocht welke aspecten bij de verbreding van de A13 moeten worden betrokken. In uw brief van 7 september geeft u hiervan een overzicht. U vraagt ons of wij nog opmerkingen of aanvullingen hebben op uw overzicht. Alle opmerkingen zult u verwerken in uw brief aan de minister.

De gemeente Delft erkent dat er een bereikbaarheidsprobleem is in de regio. Dit probleem manifesteert zich vooral tussen Den Haag en Rotterdam. Er is een schaarste aan fysieke ruimte, milieuruimte en financiële middelen. Vanwege deze schaarste moet worden gekozen voor een maatregel met het grootste oplossend vermogen en die de minste aanslag doet op de ruimte. De IODS heeft geconcludeerd dat het voor een zorgvuldige afronding van de MER A4 Delft - Schiedam noodzakelijk is dat ook een zorgvuldig ingepaste A13 wordt onderzocht. De gemeente Delft zal naar vermogen meewerken aan het uitwerken van de inpassingsvarianten van de verbreding van de A13 in combinatie met de aanleg van de A13/A16 voor de MER A4.

Voor het onderzoek van de verbreding van de A13 hebben wij een aantal concrete wensen.

- De MER moet meerdere alternatieven voor de verbreding van de A13 bevatten. Delft stelt een alternatief voor dat bestaande lucht- en geluidproblemen goed oplost plus een alternatief dat het mogelijk maakt om ook dubbelgrondgebruik te realiseren. In de bijlage zijn de principes van deze alternatieven geschetst.
- De alternatieven voor de MER moeten modulair beoordeeld kunnen worden voor elk wegvak. Dan kan per wegvak beoordeeld worden of de maatschappelijke kosten opwegen tegen de baten.

Datum
12-09-2007

- De ontwerpsnelheid van de A13 kan op maximaal 100 km/u voor het doorgaande verkeer en maximaal 80 km/uur voor het lokale verkeer worden. Het scheelt emissies, ruimte en kosten.
- In de klankbordgroep IODS moet, voor zover dat inmiddels niet is gebeurd, ook vertegenwoordigers namens Delftse inwoners langs de A13 worden opgenomen.

In de bijlage staan onze wensen verder uitgewerkt. Wij gaan ervan uit dat deze bijlage toegevoegd wordt aan de brief naar de minister.

In deze fase van het onderzoek is het ons inziens niet juist om nu al het kostenverschil tussen de alternatieven als alles bepalend criterium mee te nemen in de afweging. De kostenraming die er ligt, is naar onze mening nog niet voldoende uitgewerkt. De aanlegkosten van de verbreding van de A13 zijn mogelijk hoger dan de aanlegkosten van de A4, maar het oplossend vermogen van het A13 alternatief is waarschijnlijk ook hoger. Als gekeken wordt naar de aanlegkosten per kilometer dan kan de A13 zelfs voordeliger zijn dan de A4, zeker als de geplande investeringen in de A13 van de aanlegkosten worden afgetrokken. Met een goede maatschappelijke kosten/batenanalyse kan worden vastgesteld welke oplossing het hoogste rendement heeft.

De verbrede A13 kan de toekomstige ontwikkelingen in de regio veel beter faciliteren dan de A4. Hierbij denken wij aan de aanleg van de wegen A13/A16, de N470 en het Trekvliettracé en de ontwikkelingsplannen Schieveen (Rotterdam), Technopolis (Delft), Binckhorst (Den Haag) en de 15.000 woningen die nu gebouwd worden in Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp. Al deze plannen leiden tot extra verkeer op de A13.

In het coalitieakkoord van de gemeente Delft is vastgelegd dat Delft geen keuze wil maken over de wenselijkheid van de aanleg van de A4 of de verbreding van de A13. Beide plannen hebben grote gevolgen voor het woonmilieu van de bewoners van Delft. Delft wil niet ingeklemd worden tussen twee zeer drukke snelwegen. Alleen op basis van een zorgvuldig afgeronde MER studie kan een goede afweging tussen de aanleg van de A4, de verbreding van de A13 plus de aanleg van de A13/A16 gemaakt worden.

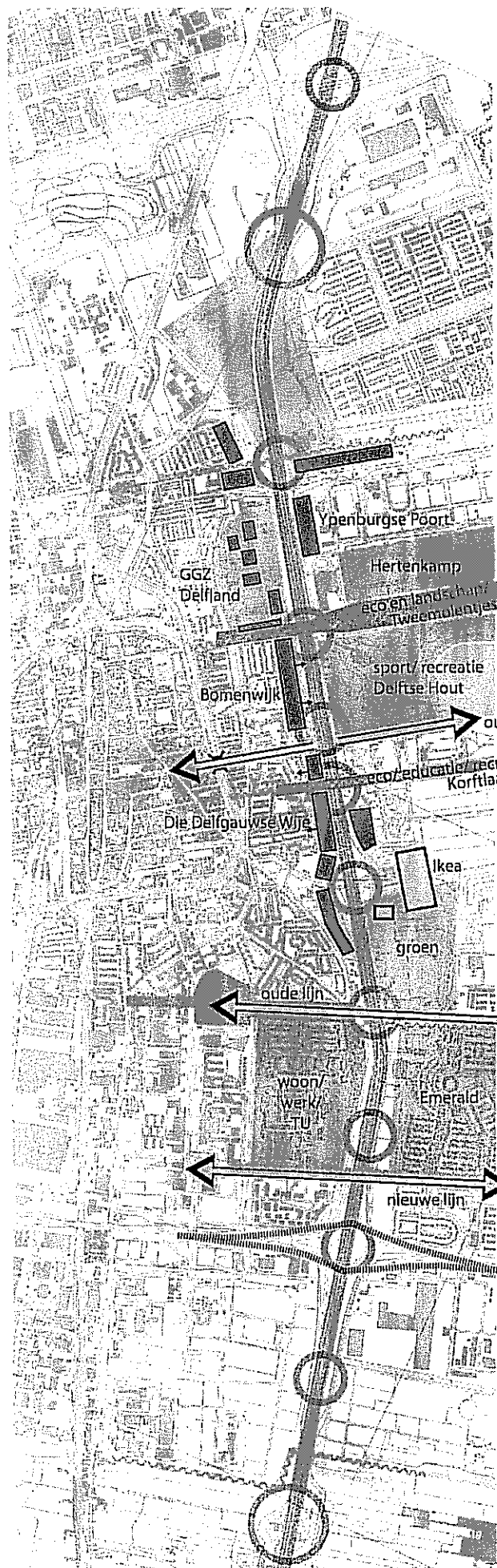
Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Delft,

, burgemeester

, secretaris

Bijlage 1. Uitgangspunten inpassing 'verbreding' A13

1. De verbreding van de A13 moet leiden tot een verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet (HWN) en een vermindering van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet (OWN);
2. De verbreding van de A13 mag niet leiden tot een verslechtering van het leefklimaat; de ambitie is een verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van de geluidsoverlast voor met name woon(zorg)bestemmingen en (passieve) recreatieve bestemmingen aan weerszijden van de weg;
3. De inpassing van de verbrede A13 moet leiden tot een vermindering van de barrièrewerking (met name voor het langzaam verkeer);
4. De verbrede A13 uitvoeren als 'transitsysteem': scheiden doorgaand en lokaal verkeer. Ontwerpsnelheden: voor doorgaand verkeer 100-120 km/uur; voor lokaal verkeer 70-80 km/uur;
5. '(Ont)weefvakken' van het transitsysteem ten noorden (tussen huidige afslag Delft Noord en knooppunt Ypenburg) en ten zuiden (ter hoogte van benzinestation Ruyven) van Delft;
6. Uitbreiding infrastructuur als autonome inpassingsstrategie, onafhankelijk van vastgoedstrategie (dit staat los van de kansen voor vastgoedontwikkeling bij verschillende inpassingsvarianten door (milieu)ruimte die vrijkomt langs het tracé of door een verbetering van de bereikbaarheid van bepaalde locaties);
7. Keuze inpassingsprincipe (in tunnel, in open bak, op maaiveld, op poten of gecombineerd) afhankelijk van stedenbouwkundige kansen en kenmerken en aanwezige vrije ruimte (inpassing kan variëren voor deelgebieden/ inpassen is maatwerk, incl. dubbel grondgebruik).
8. Lokaal verkeerssysteem verbrede A13: optimaal aantal afslagen/ optimaal verbinden met OWN (vergelijk Provincialeweg: ca. 5 afslagen);
9. Vermijden gecompliceerde knooppunten (zoals kruisende infra - incl. water - op vier niveaus) en indien mogelijk: benutten bestaande kunstwerken;
10. Fasering in uitvoering moet mogelijk zijn: 'bij de verbouwing blijft de winkel open'.



YPENBURG

1) TRANSIT Delft Noord

2) Tramlijn 19

3) Brasserskade

4) Tweemolentjesvaart

5) Korftlaan /
Bieslandse Molensloot

6) Ikea

7) Delfgauwseweg

8) TNO-locatie

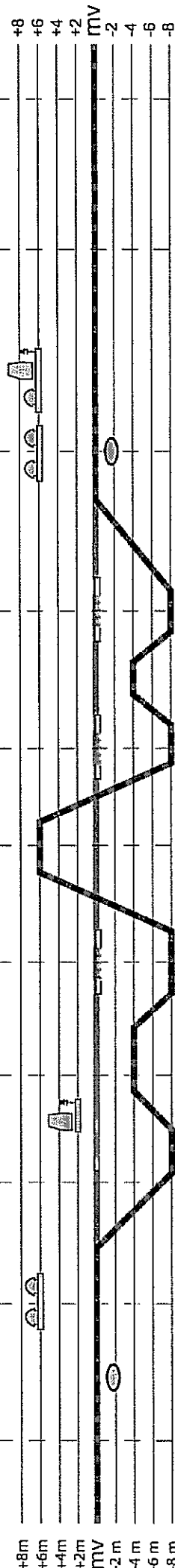
9) Fietstunnel / reservering tram 37
Oudelaanmolensloot

10) Kruihuisweg

11) Technopolis

12) Karitaatmolensloot

13) TRANSIT Delft Zuid



17 juli 2007

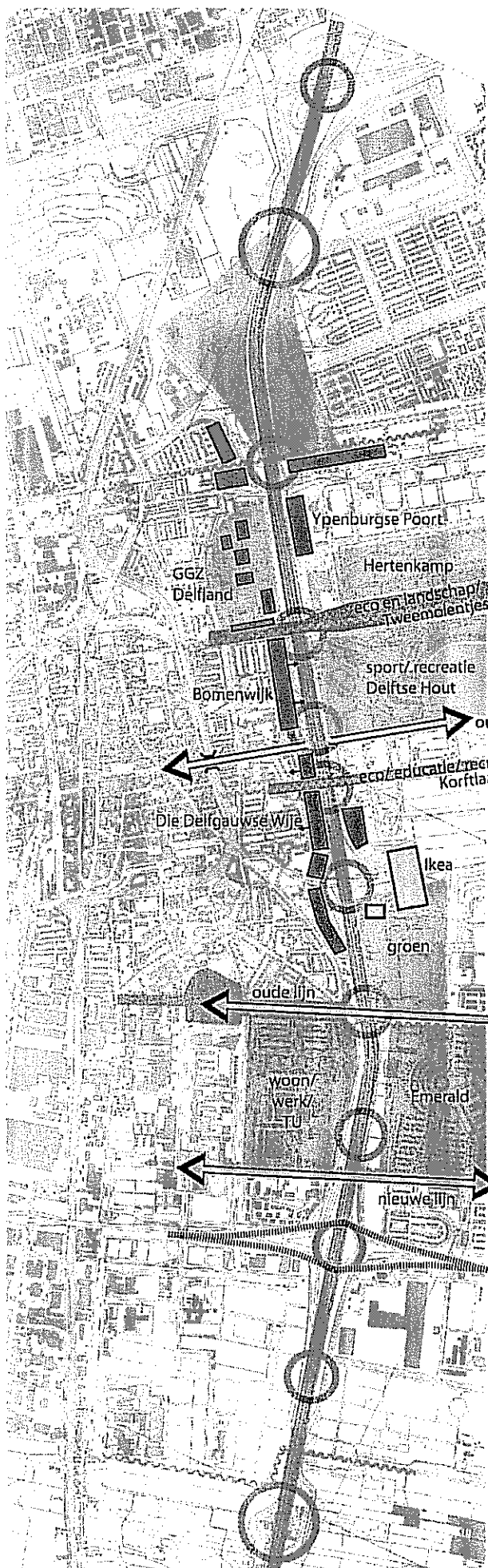
Gemeente Delft



Kaart 5
Verticaal alignment variant 2
knooppunt IKEA op bestaand viaduct

--- Transit
— Lokaal

+8m
+6m
+4m
+2m
mv
-2m
-4m
-6m
-8m



YPENBURG

1) TRANSIT Delft Noord

2) Tramlijn 19

3) Brasserskade

4) Tweemolentjesvaart

5) Korftlaan /
Bieslandse Molensloot

6) Ikea

7) Delfgauwseweg

8) TNO-locatie

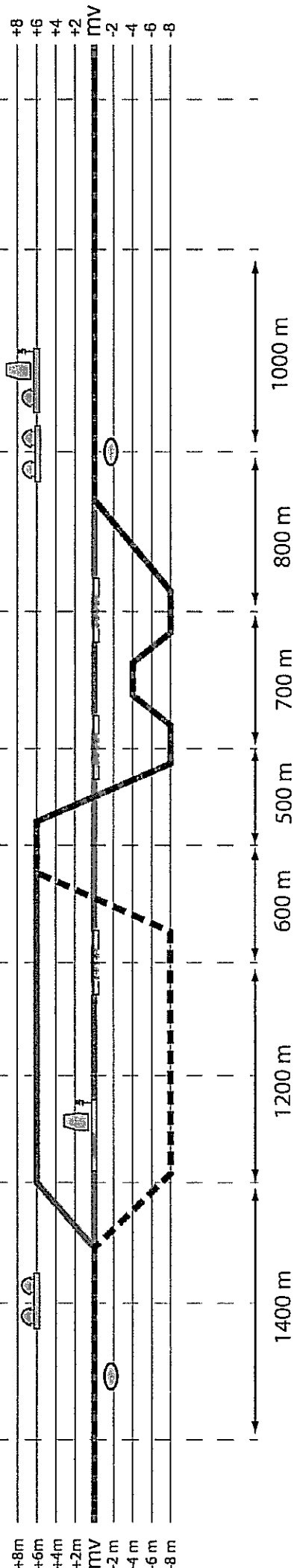
9) Fietstunnel / reservering tram 37
Oudelaanmolensloot

10) Kruihuisweg

11) Technopolis

12) Karilaatmolensloot

13) TRANSIT Delft Zuid



17 juli 2007

Gemeente Delft

Kaart 6

Verticaal alignment variant 3
tussen knooppunt IKEA en Kruihuisplein lokaal
op bestaand viaduct en transit in tunnel

--- Transit
— Lokaal



provincie **HOLLAND**
ZUID

Lid Gedeputeerde Staten

M. Huls

Contact

T 070 - 441 64 59

F 070 - 441 81 94

d.broekhuizen@pzh.nl

kamer B 237

Postadres Provinciehuis

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

T 070 - 441 66 11

www.zuid-holland.nl

Leden van de IODS-plus Adviescommissie

Datum

07 SEP 2007

Ons kenmerk

PZH-2007-421653

Uw kenmerk

Bijlagen

2

Onderwerp

verzoek van minister Eurlings tijdens
bestuurlijk overleg van 4 september jl.

Geachte leden van de IODS-plus-Adviescommissie,

Op 11 juli heeft de IODS-Adviescommissie van de minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Eurlings, uitleg gekregen over de vertraging bij en de te volgen verdere procedure voor de TN/MER A4 Delft-Schiedam. De minister heeft de IODS-Adviescommissie gevraagd mee te denken over de inpassing van een mogelijke verbreding van de A13 tussen knooppunt Ypenburg en de Doenkade waar de verbrede A13 moet gaan aansluiten op de A13/A16. Tijdens de vergadering gaf de minister aan dat het kostenverschil tussen de alternatieven genoemd in de TN/MER A4 Delft-Schiedam mogelijk onderscheidend kan zijn en hem zou kunnen helpen een keuze te maken. Hiertoe heeft de provincie een bestuurlijke ronde georganiseerd om te komen tot een kostenraming, met enige bestuurlijke realiteitswaarde, van een ingepaste verbreding van de A13, zie bijlage 1.

Vrijdag 31 augustus is de bestuurlijke ronde afgesloten met een bestuurlijke workshop bij de Ackerdijkse Plassen waar de resultaten van deze ronde zijn gepresenteerd, zie bijlage 2. Tijdens de workshop is geconcludeerd dat het inpassen van een verbrede A13 minimaal twee maal zo veel kost als het huidige voorstel voor de ingepaste A4 conform het IODS-convenant. Op 31 augustus en tijdens de IODS-vergadering van 4 september is benadrukt dat er bij een mogelijke verbreding van de A13 nog andere aspecten moeten worden betrokken, zoals:

- maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid bij Overschie;
- aanpassing van het ontwerp van de A13/A16;
- oplossingen voor de sluipverkeerproblematiek in Midden-Delfland en Lansingerland;
- noodzakelijke aanpassingen aan het Kleinpolderplein;
- aanpassing van de A20 tussen Kleinpolderplein en de Beneluxaansluiting;
- verdere aanpassing van knooppunt Ypenburg voor de aansluiting A4/A13;
- maatregelen voor een goede waterhuishouding bij een inpassing van de A13;

Bezoekadres

Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65

stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeermulde voor
auto's is beperkt.



- waarborgen voor de bereikbaarheid in de regio tijdens de aanlegfase.

De Adviescommissie IODS gaat er eveneens vanuit dat de IODS-projecten in Midden-Delfland bij een mogelijke keuze voor het A13-alternatief zonder meer doorgang zullen vinden. Naast deze inhoudelijke opmerkingen is ook breed uitgedragen dat bij de TN/MER A4 Delft-Schiedam zorgvuldigheid en juridische houdbaarheid van het proces voorop moeten staan.

Op 4 september hebben wij over de verbreding van de A13 gesproken met de minister. De minister gaf aan dat hij naast een realistische kostenraming graag ook de mening van de IODS-plus-Adviescommissie wil ontvangen over andere factoren die in de bestuurlijke afweging moeten worden meegenomen.

Graag horen wij van u of u nog opmerkingen of aanvullingen heeft op de genoemde resultaten. Wij vragen u vóór 15 oktober te reageren zodat wij uw opmerkingen mee kunnen nemen in een brief aan de minister. Bij de volgende vergadering van de IODS-plus-Adviescommissie zullen wij van de minister een toelichting krijgen op zijn keuze in het TN/MER-proces.

Hoogachtend,

M. Huls
Voorzitter van de Adviescommissie IODS

IODS = Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam
IODS-plus = de IODS-partijen aangevuld met: Den Haag, Rijswijk, Pijnacker-Nootdorp,
 Lansingersland, Rotterdam en deelgemeente Overschie
TN/MER = Trajectnota/MER

Bijlagen:

1. tekening ontwerpschets verbreding A13
2. presentatie resultaten bestuurlijke ronde de heer C. Sas zoals gepresenteerd op 31 augustus