



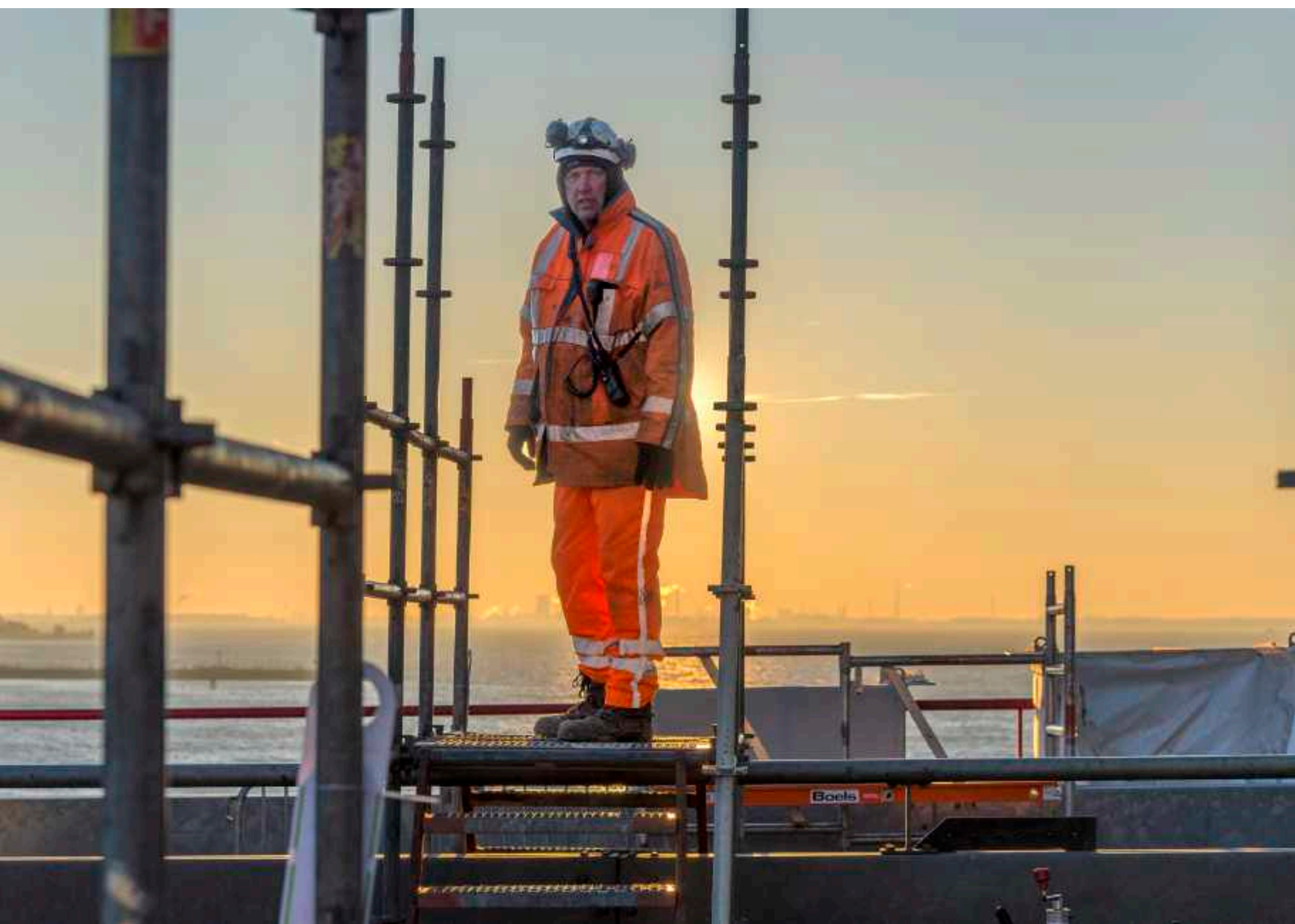
Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

# Samen werken aan een bereikbaar Zuid-Holland

Werkzaamheden aan weg en vaarweg tot circa 2030

Versie april 2020

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



# Achtergrond

**Rijkswaterstaat werkt de komende jaren aan de renovatie en vervanging van de bestaande infrastructuur in de provincie Zuid-Holland. Veel bruggen, viaducten en tunnels stammen uit de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw. Het verkeer is sindsdien enorm toegenomen en vrachtwagens zijn een stuk zwaarder geworden. De kunstwerken zijn hier toendertijd niet op gebouwd.**

Rijkswaterstaat voert geregeld onderhoud uit aan wegen en vaarwegen. Zo blijven de netwerken beschikbaar voor alle weggebruikers. Maar er komt een moment dat uit inspecties blijkt dat er meer nodig is dan regulier onderhoud en er meer ingrijpende werkzaamheden nodig zijn.

Het is de grootste onderhoudsopgave in onze geschiedenis. We plannen deze heel zorgvuldig en kunnen niet alles tegelijk aanpakken. Het kan zijn dat de planning in de loop van de tijd nog moet worden aangepast. Veel bruggen en tunnels zijn al aardig op leeftijd zijn en daarom zijn storingen niet uit te sluiten.

De Nederlandse snelwegen zijn van goede kwaliteit. Uit recent onderzoek van het World Economic Forum\* blijkt onze infrastructuur zelfs de beste van Europa. Onderzoek van Ipsos onder inwoners van 30 landen toont aan dat Nederlanders erg

tevreden zijn over de infrastructuur\*\*. De snelwegen in Zuid-Holland behoren tot de drukst bereden wegen ter wereld. Wat deze regio daarnaast bijzonder maakt is het grote aantal viaducten, tunnels en bruggen: ruim 600 in totaal.

## Lange adem

Het renoveren en vervangen van de bestaande infrastructuur zal tot zeker 2030 een piek beleven. Ook daarna zal renovatie en vervanging van de infrastructuur nodig blijven naast regulier onderhoud.

## Beter en duurzamer

Tijdens iedere renovatie of vervanging benutten we meteen de mogelijkheid om onze wegen, bruggen en tunnels veiliger en duurzamer te maken. Ook vervangen we de bestaande ict-systemen door een nieuwe standaard. Dat maakt het beheren van deze systemen eenvoudiger en betrouwbaarder, waardoor het verkeer beter kan doorrijden en -varen.

## Flexibele planning

Het vernieuwen van veel infrastructuur, terwijl deze volop wordt gebruikt, vraagt om een doordachte aanpak. Rijkswaterstaat spreidt de onderhoudsprojecten daarom bewust uit over een aantal jaren. De meest urgente projecten pakken we als eerste aan, bijvoorbeeld de tunnels en bruggen die met storingen kampen. De planning ligt echter

niet vast. We kijken steeds naar welke werken op dát moment de meeste aandacht verdienen. Dat kan betekenen dat we sommige renovaties en vervangingen eerder op de agenda zetten en andere later uitvoeren.

## Veiligheid voorop

Tot aan een renovatie of vervanging houden we de bruggen, tunnels en viaducten extra in de gaten. Bij onverwachte omstandigheden zoals storingen of mankementen, nemen we direct maatregelen door het uitvoeren van spoedreparaties of het deels afsluiten van de brug of tunnel. Zo komt de veiligheid op de weg en vaarweg niet in gevaar.

## De regio blijft bereikbaar

De vele onderhoudsprojecten zullen ongetwijfeld verkeersshinder opleveren. Rijkswaterstaat doet er echter alles aan om deze hinder te beperken. Ook zorgen we voor een goede afstemming, tussen projecten onderling, en met andere wegbeheerders, gemeenten, bedrijven en bewoners. Daarnaast informeren we iedereen goed over wat er aan staat te komen. Samen zorgen wij ervoor dat de regio ook tijdens 'de verbouwing' goed bereikbaar blijft.

\* *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017*, World Economic Forum.

\*\* Ipsos, *Jaarlijkse wereldwijde onderzoek naar de beoordeling van de infrastructuur in 30 landen (20-2-2020)*



## Meer informatie

Welke onderhoudsprojecten staan er gepland? Kijk op [rws.nl/bereikbaar](https://rws.nl/bereikbaar) voor actuele informatie over het onderhoudsprogramma. Of volg ons via [#RWS\\_WNZ](https://twitter.com/RWS_WNZ). Kijk op [vananaarbeter.nl](https://vananaarbeter.nl) voor actuele werkzaamheden.

# Aanpak

## Gebiedsgerichte werkwijze

De komende 10 jaar voert Rijkswaterstaat ruim 30 projecten uit. Veel projecten spelen zich af rond Rotterdam en in de regio Drechtsteden. Dit maakt goede planning en afstemming met andere wegbeheerders in deze gebieden extra belangrijk.

We hebben onze projecten binnen Zuid-Holland ingedeeld in vijf gebieden die passen bij het gebruik van de wegen:

- Haaglanden/Rijnland.
- Rotterdam.
- Voorne-Putten/Haven.
- Hoeksche Waard.
- Drechtsteden.

Samen met onze partners in deze gebieden bespreken we de aanpak om de verkeershinder het beste op te kunnen vangen. Met overheden, netwerkbeheerders en ook vertegenwoordigers van werkgevers- en ondernemersorganisaties. Door aannemers te prikkelen het werk zo efficiënt mogelijk

te organiseren, het verkeer om te leiden tijdens de uitvoering van een project maar vooral door ander reisgedrag te stimuleren. Samenwerking is hierbij een must.

## Niet alles kan gelijktijdig

Door het grote aantal kunnen niet alle projecten tegelijkertijd worden opgepakt. Dan zou de regio volledig op slot raken. We moeten dus keuzes maken. Bij het bepalen van de volgorde spelen verschillende factoren een rol. Al deze factoren samen zorgen voor een complexe puzzel.

## Technische staat van weg, brug of tunnel

Sommige objecten naderen het einde van hun levensduur. Verder uitstel van werkzaamheden is vanuit veiligheidsoverwegingen niet verantwoord. Andere werkzaamheden zijn wel urgent, maar kunnen met beheersmaatregelen later worden uitgevoerd zonder dat de veiligheid in het geding komt.

## Verkeershinder

Sommige projecten kunnen niet gelijktijdig worden uitgevoerd omdat daardoor gebieden onbereikbaar worden. Uitgangspunt is dat er niet gelijktijdig op omleidingsroutes wordt gewerkt. Ook zijn er projecten – zoals de Heinenoordtunnel – die alleen in de zomermaanden kunnen worden uitgevoerd. Daar buiten is het te druk en ondervindt het verkeer teveel hinder.

## Uniformeren van de systemen van bruggen en tunnels

De tunnels en bruggen van Rijkswaterstaat worden voorzien van 'bouwstenen'. Dit zijn gestandaardiseerde onderdelen die de bediening, besturing en bewaking beter, efficiënter en vooral betrouwbaarder maken. We passen de bouwstenen toe in een zekere volgorde, waarbij we langzamerhand toewerken naar de meer complexe bruggen en tunnels.





# Planning

## Onzekerheden in de planning

De planning kent een getrapte aanpak. We weten voor alle projecten dat er iets moet gebeuren, maar nog niet precies wat er per project moet gebeuren. De exacte invulling van de werkzaamheden vindt plaats in een planfase. Hierin analyseren we de inspectierapporten en voeren we aanvullende berekeningen en onderzoeken uit. Voor een deel van de projecten is de planfase al gestart, voor andere projecten volgt de planfase later. Het is voor deze laatste categorie projecten niet mogelijk nu al een exacte planning af te geven.

## De planning van de projecten per gebied

Hierna geven we voor de vijf gebieden aan welke projecten er spelen. Indien mogelijk vermelden we de planning en de gevolgen van de werkzaamheden voor het wegverkeer en de scheepvaart.

### Planning tunnels

De renovatie van de tunnels is in voorbereiding. De volgorde waarin de tunnels worden aangepakt is nog onbekend maar de werkzaamheden zullen allemaal in de periode 2025-2030 plaatsvinden.

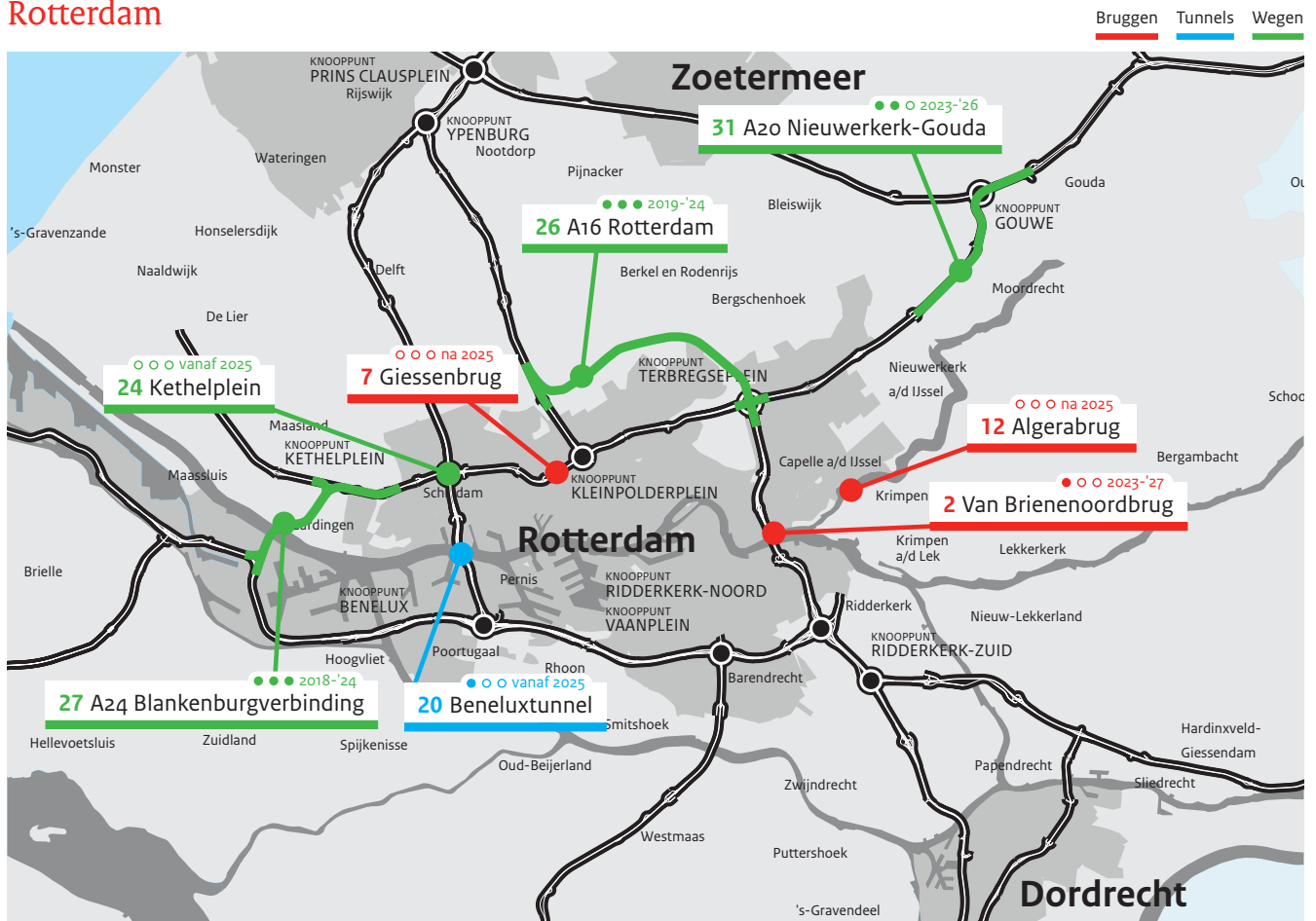
In de gebiedskaarten wordt de planning als volgt aangegeven:

0 Stippen	Nog niet gestart Planning onbekend
1 Stippen	In voorbereiding Planning onzeker
2 Stippen	Planfase loopt, planning stabiel
3 Stippen	In uitvoering, planning zeker

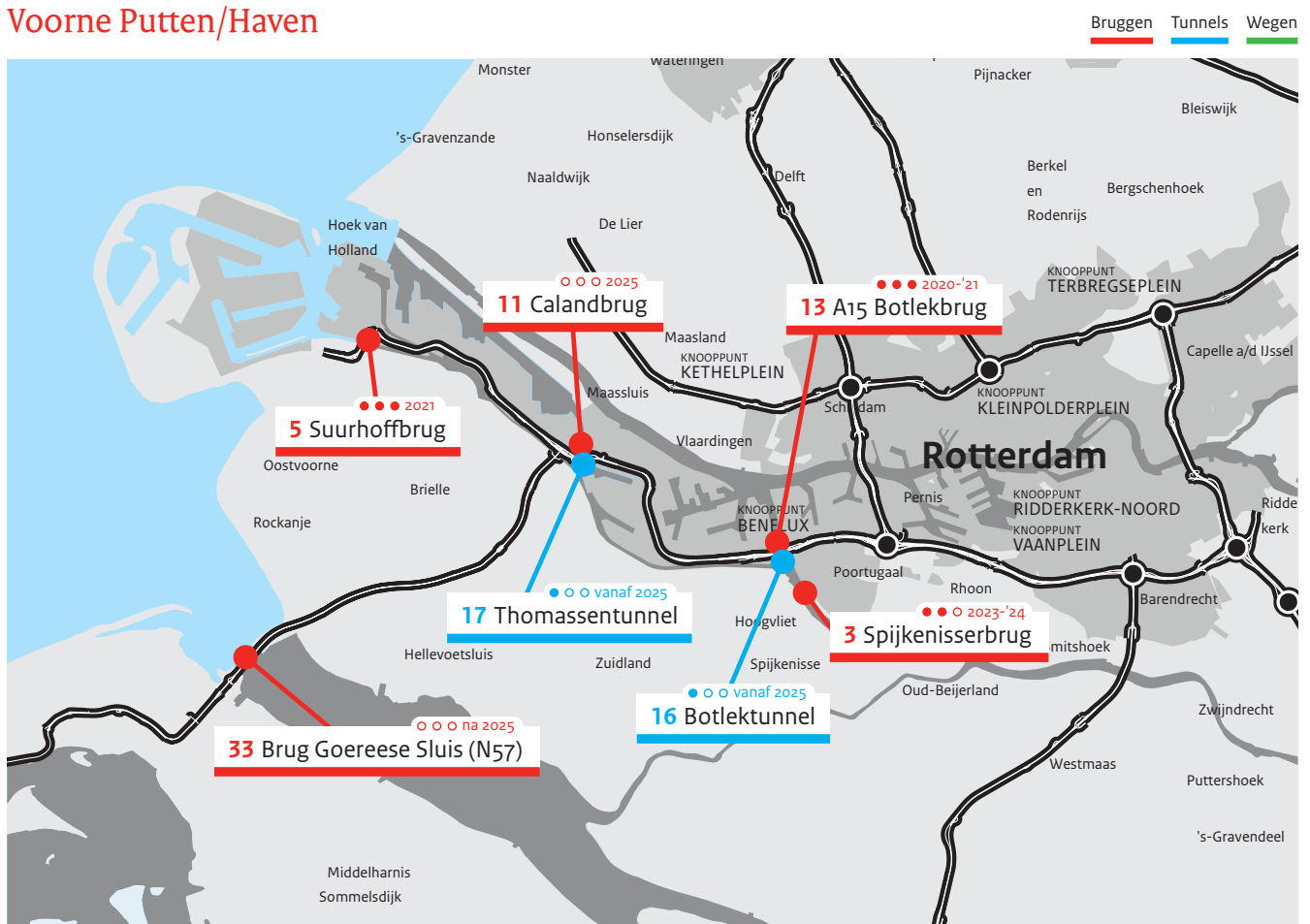
## Haaglanden/Rijnland

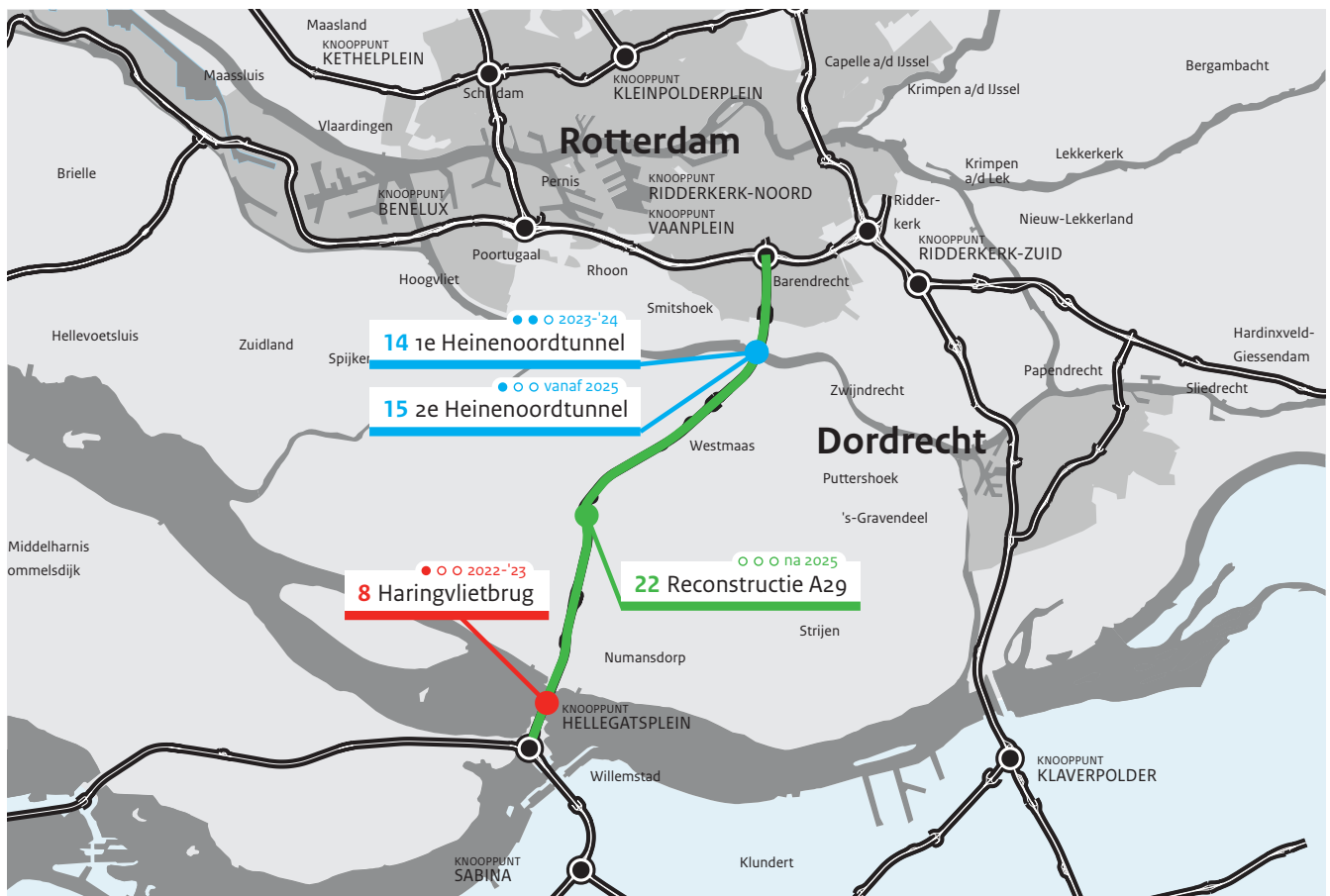


## Rotterdam



## Voorne Putten/Haven





## BRUGGEN

De elektromechanische installaties van veel bruggen zijn sterk verouderd. Daarom vervangen we een groot deel hiervan, inclusief het bedienings-, besturings- en bewakings-systeem. Door het installeren van gestandaardiseerde onderdelen op alle bruggen wordt de besturing beter, efficiënter en vooral betrouwbaarder. Deze bouwstenen passen we voor het eerst toe bij de Wantijbrug. Als de resultaten goed zijn, installeren we ze daarna op alle bedienbare bruggen toe. Bij het plannen van alle werkzaamheden houdt Rijkswaterstaat zorgvuldig rekening met de staat van de brug en kijkt Rijkswaterstaat hoe de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk kan worden beperkt. Daarbij zijn we in goed overleg met gemeenten en provincies om de werkzaamheden aan wegen en bruggen op elkaar af te stemmen. Voorafgaand aan de renovatie van de bruggen kijkt Rijkswaterstaat in een planfase welke onderdelen aangepakt moeten worden. De omvang van de renovatie is afhankelijk van de uitkomst van dit onderzoek.

### 1 Wantijbrug 1970

#### In uitvoering, planning zeker

De Wantijbrug in de N3 tussen Papendrecht en Dordrecht vertoont materiaalmoedheid door de toename van het verkeer en wordt daarom gerenoveerd. Daarna kan de brug weer minimaal 30 jaar mee. **WANNEER** 2020 **UITVOERING** De brug krijgt nieuwe, zwaardere brugkleppen en daarvoor wordt de constructie van de basculekelder versterkt.

Ook wordt het systeem voor de bediening, besturing en bewaking van de brug vervangen door een nieuwe standaard. **HINDER** De brug is vanaf maandag 20 januari tot en met vrijdag 3 april 2020 volledig afgesloten voor auto's, motorfietsen en vrachtwagens. Hulpdiensten, (brom)fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer kunnen wel over de brug. Voor het overige verkeer worden er omleidingsroutes ingesteld. Later in 2020 zijn er nog weekend- en nachtafsluitingen

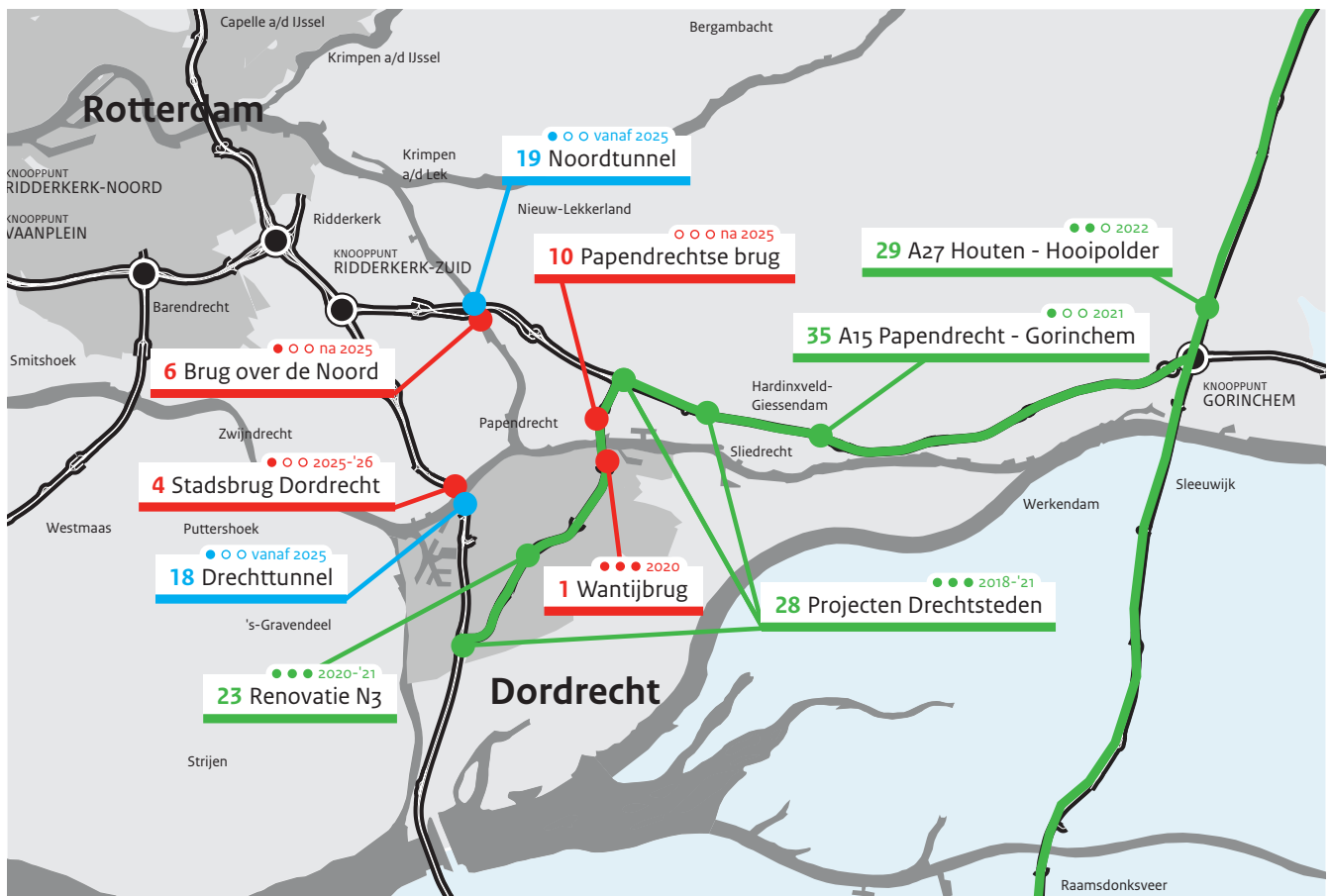
nodig om de beweegbare bruggdelen te vervangen en de brug te testen. Bovendien start in juni 2020 het groot onderhoud van de N3. Naar verwachting is de renovatie van de Wantijbrug in oktober 2020 klaar.

### 2 A16 Brienoordbrug 1965/1990

#### In voorbereiding, planning onzeker

Met dagelijks ruim 230.000 voertuigen is de Van Brienoordbrug de drukste brug in Nederland. Per jaar passeren ongeveer 120.000 schepen en gaat de brug 150 keer open voor de hoge scheepvaart. Om de brug veilig en toekomstbestendig te houden, is vervanging en vernieuwing van verschillende onderdelen nodig.

De Van Brienoordbrug bestaat uit twee naast elkaar gelegen bruggen. De oostbrug dateert uit 1965 en de westbrug uit 1990. Van beide bruggen worden de technische systemen vervangen. **WANNEER** 2023-2027 **UITVOERING** De bogen van de twee bruggen en de beweegbare delen (de kleppen) vertonen vermoeiingsverschijnselen en moeten op afzienbare termijn vervangen of gerenoveerd worden. In de loop van 2020 nemen we een besluit over de aanpak hier-



voor. Pas dan kunnen we meer zeggen over de planning. Het beperken van de verkeershinder is een belangrijke factor in de keuze van aanpak. Rijkswaterstaat gebruikt voor het vervangen van de systemen de kennis die is opgedaan bij de Wantijbrug. Het testen van de nieuwe systemen duurt hierdoor waarschijnlijk korter. **HINDER** Het werk aan de Van Brienoordbrug is ingrijpend en zorgt voor hinder voor het wegverkeer. Ook de hoge scheepvaart zal hinder ondervinden van de werkzaamheden omdat er periodes zullen zijn waarin de doorvaart (gedeeltelijk) gestremd zal zijn.

### 3 Spijkenisserbrug 1978

#### Planfase loopt, planning stabiel

De Spijkenisserbrug is één van de drie verbindingen van Voorne-Putten met de regio Rotterdam. De Spijkenisserbrug wordt met name gebruikt door verkeer uit Spijkenisse dat via Hoogvliet naar de A15 rijdt. Gemiddeld wordt de brug 16 keer per dag gedraaid. De Spijkenisserbrug is verouderd en storingsgevoelig gebleken. Tot aan de renovatie is een aantal maatregelen getroffen. Zo vervingen we in 2016 de wissel-

strookinstallatie en in 2017 installeerden we een nieuwe noodstroomvoorziening. Natuurlijk voeren we ook regulier onderhoud uit om storingen te voorkomen.

**WANNEER** 2023-2024

### 4 Stadsbrug Dordrecht 1939

#### In voorbereiding, planning onzeker

De Stadsbrug Dordrecht is een verkeersbrug over de Oude Maas voor lokaal verkeer. De brug wordt gelijktijdig bediend met de spoorbrug die naast de Stadsbrug Dordrecht is gelegen. Tijdens de renovatie vervangen we de betonnen constructie van de Stadsbrug en de elektromechanische installaties en de systemen. **WANNEER** 2025-2026

### 5 Suurhoffbrug 1972

#### In uitvoering, planning zeker

De Suurhoffbrug heeft last van vermoeiingsverschijnselen en is aan vervanging toe. Rijkswaterstaat voert vanaf eind 2018 een verkenning uit naar een nieuwe vaste oeververbinding. **WANNEER** De planning is dat de verkenning in de nazomer van 2020 wordt afgerond. De planning is dat nieuwe vaste

verbinding rond 2030 gereed is. **UITVOERING** Totdat deze nieuwe vaste brug is gerealiseerd, leggen we tijdelijke een brug aan de oostkant van de Suurhoffbrug met twee rijstroken om de bestaande brug te ontlasten die last heeft van vermoeiingsverschijnselen. Deze is eind 2021 gereed. Als deze klaar is, blijven op de bestaande brug twee rijstroken in gebruik. Ondertussen onderzoekt Rijkswaterstaat hoe de nieuwe vaste brug het beste kan worden gemaakt. **HINDER** Aan de Suurhoffbrug moet zo nu en dan wel onderhoud gepleegd worden, maar door de beschikbaarheid van een tijdelijke brug met twee rijstroken en een bestaande brug met eveneens twee rijstroken zullen weggebruikers weinig hinder daarvan ondervinden. Over hinder als gevolg van de bouw van de nieuwe vaste verbinding is nu nog weinig te zeggen.

## 6 Brug over de Noord 1939

### In voorbereiding, planning onzeker

De Brug over de Noord ligt in de N915 die parallel aan de Noordtunnel (A15) loopt. De brug ligt in de vaarwegcorridor Nieuwe Maas - Noord - Oude Maas en maakt deel uit van de staande mast route. De brug gaat gemiddeld twee keer per dag open voor hoge scheepvaart. De N915 is de aangewezen route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De laatste jaren treden er regelmatig storingen op. Tijdens de renovatie vervangen we de systemen van de brug. Ook zijn er werkzaamheden nodig aan het bewegingswerk, waar in 2012 al een begin mee is gemaakt. **WANNEER** na 2025 **HINDER** De Noordtunnel blijft beschikbaar. Wel hebben de werkzaamheden gevolgen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze mogen niet door de tunnel en worden omgeleid.

## 7 Giessenbrug 1968

### Nog niet gestart, planning onbekend

Onderhoud aan de Giessenbrug is nodig om diverse redenen. In 2016 was de brug lange tijd buiten gebruik. Oorzaak: problemen met het beweegbare deel. Die storingen bleken hardnekkig. Als gevolg hiervan bedient Rijkswaterstaat de Giessenbrug niet meer voor de scheepvaart. Naar verwachting blijft dit zo tot de brug gerenoveerd wordt.

**WANNEER** na 2025

## 8 Haringvlietbrug 1964

### In voorbereiding, planning onzeker

De klep van de Haringvlietbrug nadert het einde van zijn levensduur en moet binnen 3 jaar vervangen worden. Dit betekent dat de klep van de brug uiterlijk 2023 vervangen moet zijn. Het bewegingswerk en de bediening en besturing zullen gelijktijdig met de klep worden vervangen. Later zal dan de rest van de brug gerenoveerd worden. Om de exacte invulling van deze renovatie te bepalen zijn we een onderzoek gestart. Hieruit volgt dan ook wat de te verwachten hinder zal zijn. **WANNEER** 2022-2023 (klep van de brug) **HINDER** is op dit moment voor het wegverkeer nog niet bekend. De vaarweg onder de brug door zal in ieder geval een aantal maanden een verminderde doorvaarthoogte kennen.

## 10 Papendrechtse brug 1967

### Nog niet gestart, planning onbekend

De Papendrechtse brug krijgt een nieuwe stalen klep die de bestaande klep met houten dek vervangt. Ook het bijbehorende bewegingswerk, de elektromechanische installatie en de systemen worden vernieuwd. Verder krijgt de brug een nieuwe coating. **WANNEER** na 2025 **HINDER** Tijdens het vervangen van de klep en het aanbrengen van de coating ondervindt vooral de scheepvaart hinder.

## 11 Calandbrug 1969

### Nog niet gestart, planning onbekend

De Calandbrug is in de toekomst niet meer nodig voor treinverkeer. Het spoor wordt ontmanteld en de brug krijgt nieuw asfalt. Tenslotte moeten de elektromechanische installatie en de systemen worden vervangen. **WANNEER** na 2025 **UITVOERING** Voor het spoor wordt een nieuwe verbinding gemaakt: het Theemswegtracé. Zodra deze klaar is, wordt het spoor verwijderd en wordt de bestaande weg opnieuw geasfalteerd. Nadat de brug is gerenoveerd kan ProRail het beheer van de brug overdragen aan Rijkswaterstaat.

## 12 Algerabrug 1958

### Nog niet gestart, planning onbekend

De staalconstructie van het beweegbare deel van de Algerabrug is aan groot onderhoud toe. Grote delen van het dek zullen naar alle waarschijnlijkheid vervangen moeten worden en ook het bewegingswerk is aan onderhoud toe. Daarnaast moet de brug opnieuw in de verf worden gezet. **WANNEER** na 2025 **UITVOERING** Rijkswaterstaat onderzoekt samen met de belangrijkste stakeholders in de omgeving nog hoe en wanneer de werkzaamheden het beste kunnen worden uitgevoerd. **HINDER** De werkzaamheden zullen zowel voor scheepvaart als voor wegverkeer hinder veroorzaken. De exacte duur van de hinder is nog onbekend.

## 13 A15 Botlekbrug 2015

### In uitvoering, planning zeker

De nieuwe Botlekbrug is sinds 2015 in gebruik voor het wegverkeer. In 2017 is de Oude Botlekbrug gesloopt. In 2019 is de definitieve verbinding voor (brom)fietsers en voetgangers opengesteld. De komende tijd wordt het spoor afgebouwd. **WANNEER** 2020 - 2021 **UITVOERING** Totdat het spoor van de nieuwe Botlekbrug klaar is, worden de treinen omgeleid via de Botlekspoortunnel. **HINDER** De werkzaamheden zullen hinder opleveren voor zowel het wegverkeer, de scheepvaart, (brom)fietsers en voetgangers.

## 33 Brug over de Goereesesluis (N57) 1965

### Nog niet gestart, planning onbekend

De gehele ophaalbrug voldoet niet meer aan de huidige normen en heeft last van vermoeiingsverschijnselen. De brug moet daarom worden gerenoveerd of vervangen. **WANNEER** na 2025 **UITVOERING** Uit onderzoek zal moeten blijken welke aanpak het meest geschikt is. **HINDER** Tot aan renovatie zal de brug alleen geopend worden bij windkracht 6 en lager. Bovendien wordt de brug langzamer geopend om de krachten op het bewegingswerk te beperken.



# TUNNELS

De systemen van veel tunnels in Zuid-Holland zijn aan het einde van hun levensduur. De komende jaren worden daarom deze installaties vervangen of aangepast. In de Tunnelwet is vastgelegd aan welke eisen nieuwe tunnels en de bijbehorende installaties moeten voldoen. Bij de renovatie plaatsen wij zoveel mogelijk gestandaardiseerde onderdelen die in deze standaard passen. Dit betekent bijvoorbeeld dat de installaties generieke software krijgen voor de bediening, besturing en bewaking van tunnels. Wij ontwikkelen de systemen vanaf 2023 eerst voor de Heinenoordtunnel. Bij goede testresultaten krijgen ook de overige tunnels een nieuw bedienings-, besturings- en bewakingsstelsel. Renovatie van tunnels wordt voorafgegaan door onderzoek (planfase). Daarin kijkt Rijkswaterstaat welke delen aangepakt moeten worden. De omvang van de renovatie is afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek.

## 14 1e Heinenoordtunnel 1969

### Planfase loopt, planning stabiel

De Heinenoordtunnel is op leeftijd en toe aan groot onderhoud. Ook de technische installaties en systemen zijn toe aan vervanging. **WANNEER** 2023-2024 **UITVOERING** De komende jaren werkt Rijkswaterstaat aan de voorbereiding van de renovatie. Een optimale combinatie van veiligheid, bereikbaarheid en uitvoerbaarheid is daarbij het uitgangspunt. **HINDER** tijdens de renovatie is onvermijdelijk. Tussen 2023 en 2024 is de tunnel ± 30 weekenden afgesloten in 1 rijrichting. In de zomer van 2023 en 2024 is de tunnel enkele weken volledig afgesloten. Samen met partners in regio treft Rijkswaterstaat maatregelen om de hinder voor de weggebruiker zoveel mogelijk te beperken en het gebruik van alternatieven voor de auto te stimuleren.

## 15 2e Heinenoordtunnel 1999

### In voorbereiding, planning onzeker

De 2e Heinenoordtunnel heeft 2 tunnelbuizen: 1 voor langzaam verkeer (landbouwverkeer) en 1 buis voor (brom)fietsers en voetgangers. **WANNEER** vanaf 2025 **UITVOERING** De tunnel moet gerenoveerd worden en de tunnel technische installaties en de technische systemen krijgen een upgrade. Verder wordt de staat van de constructie van de tunnel nog onderzocht. **HINDER** tijdens de werkzaamheden is onvermijdelijk. Het is nog te vroeg om aan te geven wat de hinder zal zijn.

## 16 Botlektunnel 1980

### In voorbereiding, planning onzeker

**WANNEER** vanaf 2025 **HINDER** Verkeer kan bij afsluitingen van de tunnel gebruikmaken van de Botlektbrug. Verkeer moet rekening houden met extra reistijd.

## 17 Thomassentunnel 2004

### In voorbereiding, planning onzeker

**WANNEER** vanaf 2025 **HINDER** Verkeer kan bij afsluitingen van de tunnel gebruikmaken van de Calandbrug. Verkeer moet rekening houden met extra reistijd.

## 18 Drechtunnel 1977

### In voorbereiding, planning onzeker

**WANNEER** vanaf 2025 **HINDER** verkeer krijgt te maken met omleidingen en moet rekening houden met extra reistijd.

## 19 Noordtunnel 1992

### In voorbereiding, planning onzeker

**WANNEER** vanaf 2025 **HINDER** Verkeer kan bij afsluitingen van de tunnel onder andere gebruikmaken van de brug over de Noord. Verkeer moet rekening houden met extra reistijd.

## 20 Beneluxtunnel 1967/2002

### In voorbereiding, planning onzeker

**WANNEER** vanaf 2025 **HINDER** De Beneluxtunnel heeft twee buizen in elke richting. Er blijft altijd 1 buis in elke richting beschikbaar. Verkeer krijgt te maken met omleidingen en moet rekening houden met extra reistijd.

## 21 Sytwendetunnel 2003

### In voorbereiding, planning onzeker

**WANNEER** vanaf 2025 **HINDER** verkeer krijgt te maken met omleidingen en moet rekening houden met extra reistijd.

# WEGEN

Door de groei van de economie wordt het drukker op de snelwegen. Rijkswaterstaat investeert in een goede bereikbaarheid door het beter benutten van de bestaande infrastructuur, gebruik te maken van nieuwe informatietechnologie en het stimuleren van gedragsverandering. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur gebeurt alleen als er sprake is van een structureel knelpunt en de hiervoor genoemde instrumenten onvoldoende soelaas bieden. In Zuid-Holland pakken we knelpunten aan op de (ring)wegen bij Rotterdam, Den Haag, Leiden en de Drechtsteden. Gelijktijdig verbeteren we een aantal aansluitingen op het stedelijk wegennet en renoveren we een aantal verouderde wegen.

## 22 A29

### Nog niet gestart, planning onbekend

De A29 weg stamt uit eind jaren '60. De fundering is einde levensduur. **WANNEER** na 2025 **UITVOERING** Uit nader onderzoek moet blijken wat er precies moet gebeuren. Denk hierbij aan het herstel van de fundering, vervanging van een aantal duikers en mogelijk aanpak krappe breedte van de weg door verbreding van een aantal kunstwerken. **HINDER** De hinder door het project is nog niet bekend.

## 23 N3

### In uitvoering, planning zeker

De N3 is technisch verouderd en daarom is onderhoud nodig. **WANNEER** 2020-2021 **UITVOERING** Rijkswaterstaat vervangt de volledige verhardingsconstructie inclusief de fundering van de N3. Hierdoor ontstaat weer een vlakke weg. Ook wordt de verlichting en de bewegwijzering vervangen en wordt het noodzakelijke onderhoud uitgevoerd aan de betonnen aanbruggen en viaducten. **HINDER** De renovatie van de N3 valt (deels) samen met werkzaamheden aan de Wantijbrug en met de Projecten Drechtsteden. Renovatie van de N3 zal gepaard gaan met forse verkeershinder.

## 24 Kethelplein (A4) en viaduct Bijdorp (A20)

### Nog niet gestart, planning onbekend

Bij de aanleg van de A4 Delft – Schiedam is het Kethelplein al gedeeltelijk gerenoveerd. De constructie van de verbindingsboog A20/A4 wordt nu aangepakt. De viaducten in de A20 bij Bijdorp voldoen niet meer aan de norm en moeten binnen 5 jaar vervangen worden. **WANNEER** vanaf 2025 **UITVOERING** Rijkswaterstaat onderzoekt nog hoe het werk het beste kan worden uitgevoerd. **HINDER** Afhankelijk van het soort maatregelen die nodig zijn, zal de verbindingsboog A20/A4 enkele weekenden afgesloten worden. De vervanging van de viaducten in de A20 zal gedurende enkele maanden hinder veroorzaken.

## 25 RijnlandRoute

### In uitvoering, planning zeker

De RijnlandRoute verbetert de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland. Provincie Zuid-Holland voert dit project uit in samenwerking met Rijkswaterstaat. **WANNEER** 2017- 2022 **UITVOERING** Het project bestaat uit verschillende delen: een boortunnel tussen de A4 en de A44, de aanpassing van de Europaweg en het Lammenschansplein in Leiden en de aanpassing van de N206 tussen Katwijk en Leiden. De RijnlandRoute begint met een nieuwe aansluiting op de A4 ten noorden van recreatiegebied Vlietland. Daarna volgt een boortunnel onder de Vliet en Voorschoten door. Ter hoogte van Leiden ligt de weg verdiept. Bij Maaldrift krijgt de RijnlandRoute vervolgens een aansluiting op de A44. Deze rijksweg verbreden we tot 2x4 rijstroken in de richting van knooppunt Leiden-West. De A4 tussen Leiden en de aansluiting op de N14 krijgt ook 2x4 rijstroken.

## 26 A16 Rotterdam

### In uitvoering, planning zeker

In de regio Rotterdam staan dagelijks files op de A16 voor het Terbregseplein, op de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein en op de A13 bij Overschie. Dit zorgt ook voor veel sluiptverkeer met

nadelige gevolgen voor leefomgeving. Daarom wordt een nieuwe rijksweg aangelegd tussen de A16 en de A13: de A16 Rotterdam. **WANNEER** 2019-2024 **UITVOERING** De aanleg van de A16 Rotterdam is gestart in 2019. In 2024 gaat de weg open voor verkeer. **HINDER** De bouw heeft impact op de directe omwonenden van het tracé.

## 27 Blankenburgverbinding

### In uitvoering, planning zeker

De bereikbaarheid van de Rotterdamse regio is van zeer groot belang voor de nationale economie. Het verkeer neemt hier de komende decennia fors toe. Door de aanleg van de Blankenburgverbinding verbetert de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven naar het achterland en vermindert de drukte op de A15 (waaronder de Botlekunnel) en op de Beneluxcorridor tussen de A20 en A15. **WANNEER** 2018-2024 **UITVOERING** werkzaamheden zijn gestart in 2018 en in 2024 moet het verkeer over de nieuwe A24 kunnen rijden. **HINDER** tijdens de werkzaamheden kan er hinder op de A20 en de A15 zijn, omdat hier twee nieuwe knooppunten met de A24 gerealiseerd worden.

## 28 Projecten Drechtsteden

### In uitvoering, planning zeker

De aansluitingen van de N3 op de A15 en A16 zijn zwaar belast. Er staan regelmatig files. Ook staat de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem hoog in de file top-50. **WANNEER** 2018-2021 **UITVOERING** Rijkswaterstaat vernieuwt beide aansluitingen. De A16-N3 in 2018-2020 en de A15-N3 in 2019-2021. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio. Het betreft de aansluiting aan de westzijde van de A16 en aan de noordzijde van de A15. Hier wordt twee keer de Betuwelijn gekruist. Daarnaast krijgt de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht in 2020-2021 in beide richtingen een extra rijstrook. Op het traject Sliedrecht - Gorinchem loopt een MIRTverkenning naar een wegverbreding. **HINDER** tijdens de uitvoering kan er verkeershinder optreden.

## 29 A27 Houten-Hoopolder

### Planfase loopt, planning stabiel

Op de A27 tussen het knooppunt Hoopolder en Houten staan automobilisten vaak in de file. Rijkswaterstaat verbreedt de A27 om de doorstroming te verbeteren. Zo verminderen we de files en het sluipverkeer in de regio. De vier bruggen in dit gedeelte worden ook aangepakt. Zo wordt de Merwedeburg vervangen door 2 nieuwe bruggen. In de Merwedeburg zitten haarscheurtjes als gevolg van jarenlange overbelasting. **WANNEER** 2022 start realisatie, 2027-2029 openstelling traject. **UITVOERING** tot die tijd onderzoeken we het projectgebied en voeren we waar nodig voorbereidende werkzaamheden uit. Te denken valt aan het verleggen van kabels en leidingen.

## 30 Verbetering doorstroming A4 Haaglanden - N14

### Planfase loopt, planning stabiel

De regio Den Haag (Haaglanden) moet een aantrekkelijk gebied blijven voor zowel bedrijven als inwoners. Om dat te realiseren is het belangrijk dat het gebied goed bereikbaar blijft. Om de doorstroming op de A4 - vanaf de N14 tot aan het Kethelplein - te verbeteren, is Rijkswaterstaat in 2017 gestart met een planuitwerking. Deze planuitwerking wordt naar verwachting in 2021 afgerond met een Tracé Besluit **WANNEER** De start van de realisatie staat gepland in 2023 en de openstelling in 2027-2028. **UITVOERING** Op dit moment werkt Rijkswaterstaat samen met de verschillende partners een samenhangend pakket aan maatregelen uit. Naast de A4 Haaglanden-N14 loopt de planuitwerking voor de A4 Burgerveen-N14. Beide projecten werken samen in de corridor A4.

## 31 A20 Nieuwerkerk – Gouda

### Planfase loopt, planning stabiel

De A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda kent knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid. Beide rijrichtingen staan in de file top-10. **WANNEER** 2023-2026 **UITVOERING** het project doorloopt op dit moment een planstudie. Het tracébesluit is eind 2022 voorzien. Vanaf 2023 vindt de uitvoering van de werkzaam-

heden plaats. Naar verwachting kan de nieuwe weg tussen 2026 en 2028 opengesteld worden voor het verkeer.

## 32 A4: Extra rijstrook Burgerveen – N14

### Planfase loopt, planning stabiel

Zowel voor bedrijven als inwoners is het heel belangrijk dat de Randstad goed bereikbaar blijft. Eén van de knelpunten is de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de aansluiting met de N14 bij Den Haag. **WANNEER** 2026 – 2029 **UITVOERING** Na de MIRT-verkenning is besloten een extra rijstrook aan te leggen op de A4 tussen Burgerveen en de N14. Het Ringvaart-aqueduct voor het verkeer in de richting Den Haag wordt vernieuwd. Tenslotte worden de parallelbanen tussen Leiderdorp en het nieuwe knooppunt Hofvliet aangepast. In 2020 start de Planuitwerking, waarin ook gekeken wordt naar de aansluitingen van de N206 en de N11. Door inzet van nieuwe technologieën stimuleren we ander reisgedrag. We maken afspraken met werkgevers om de congestie voor en tijdens de uitvoering van de werkzaamheden te beperken.

## 35 A15 Papendrecht – Gorinchem

### In voorbereiding, planning onzeker

De A15 vormt een belangrijke logistieke verbinding tussen de haven van Rotterdam en Duitsland. De ambitie voor 2030 voor deze corridor is onder andere het terugdringen van files, het verhogen van capaciteit en het verbeteren van de betrouwbaarheid van reistijd. Voor het gedeelte van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem wordt daarom een zogenoemde MIRT-Verkenning uitgevoerd. Deze richt zich op het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 op langere termijn. Met betrokken partijen werken we aan een Korte Termijn Aanpak (KTA) waarin we een pakket met korte termijn maatregelen samenstellen. **WANNEER** Voor de MIRT verkenning is een Voorkeursbesluit voorzien medio 2021. Daarna zal de Planfase starten. **UITVOERING** Rijk en de provincie Zuid-Holland hebben voor de lange termijn maatregelen geld gereserveerd in de periode 2025 – 2030. Rijk

en de Drechtsteden hebben voor de maatregelen uit de KTA geld gereserveerd tussen 2020-2022. **HINDER** Afhankelijk van de te nemen maatregelen kan (verkeers)hinder ontstaan.

## 34 Kunstwerken A44

### In voorbereiding, planning onzeker

Drie bruggen en een viaduct in deze snelweg dateren uit de jaren 30 van de vorige eeuw en hebben te lijden gehad onder het toegenomen zwaardere (vracht)verkeer en naderen het einde van hun levensduur. Sinds begin 2020 geldt er een gewichtsbepijking en een inhaalverbod voor vrachtwagens en bussen. Met deze maatregelen wordt voorkomen dat er gelijktijdig twee zware voertuigen naast elkaar over de bruggen heen rijden, én er te zwaar verkeer overheen gaat. Zo worden ze minder belast en blijven de bruggen en viaduct veilig beschikbaar voor het verkeer, totdat ze over een aantal jaren gerenoveerd of vervangen worden. **WANNEER** na 2025. **UITVOERING** Rijkswaterstaat brengt nu in kaart wat er met welke object precies moet gebeuren, renoveren of vervangen en in welke volgorde. Tot die tijd worden de bruggen in de gaten gehouden met inspecties en onderzoeken **HINDER** Vrachtwagens van boven de 100 ton mogen niet meer gebruik maken van de A44 en moeten omrijden over de A4.

Dit is een uitgave van

**Rijkswaterstaat**

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
0800 - 8002

april 2020 | WNZ1020TP350