

Vergaderjaar 2019–2020

35 380

Structuurvisie A4 Burgerveen–N14

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 23 januari 2020. De wens dat over de structuurvisie overleg gewenst wordt kan door of namens de Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 20 februari 2020.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 januari 2020

Op dit moment is de MIRT-Verkenning A4 Burgerveen-N14 in de afrondende fase. Doel van de Verkenning is het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de N14. In de afgelopen periode is het Voorkeursalternatief uitgewerkt. Begin juli 2019 heb ik uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 35 000 A, nr. 129) dat om ruimte te geven aan het onderzoeken van de best mogelijke oplossing de procedure gewijzigd werd in een Structuurvisieprocedure. Hierbij zend ik u daarom de ontwerp-Structuurvisie A4 Burgerveen-N14 met het Plan-MER (zie bijlage 1¹ en 2²). De bijlagen en de achtergrondrapporten zullen bij de terinzagelegging beschikbaar zijn op de website van het Platform participatie (www.platformparticipatie.nl).

Achtergrond MIRT-Verkenning A4 Burgerveen-N14

Na de openstelling van de vernieuwde A4 tussen Burgerveen en Leiden in het voorjaar van 2015 bleven er problemen met de doorstroming bij Leiden. Het tracé staat elk jaar op meerdere plekken hoog tot zeer hoog in de file top 100. Ook stond de A4 Burgerveen-N14 recent voor de derde achtereenvolgende keer op de eerste plaats voor wat betreft de duurste file (fileschade vrachtwagens) van Nederland volgens TLN. In 2019 is het stuk bij de verdiepte ligging door de Stichting Incidentmanagement Nederland aangemerkt als gevaarlijkste stuk snelweg. Hier gebeuren regelmatig ongelukken die ook effect hebben op de doorstroming. De A4 is in het Regeerakkoord opgenomen met als inzet het aanpakken van de doorstromingsknelpunten. Gezien de problemen met doorstroming en veiligheid krijgt de A4 ook veel aandacht van de bestuurders in de regio.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

In oktober 2017 is daarom de Startbeslissing voor het project A4 Burgerveen-N14 genomen, waarmee de MIRT-Verkenning gestart is (Kamerstuk 34 775 A, nr. 52).

Voorkeursalternatief en ontwerp-Structuurvisie

In de MIRT-Verkenning is een ontwerp-Structuurvisie uitgewerkt met daarin het Voorkeursalternatief. Van de onderzochte alternatieven in de Verkenning zorgt het geselecteerde Voorkeursalternatief ervoor dat zowel de problematiek op het gebied van doorstroming als op verkeersveiligheid opgelost wordt. Hiermee voldoen deze alternatieven het best aan de doelstellingen die bij de start van het project gesteld zijn. Alle bestuurlijk betrokken partijen hebben daarnaast hun voorkeur uitgesproken voor dit Voorkeursalternatief.

Het Voorkeursalternatief bestaat uit:

- De Westvariant van het Ringvaartaquaduct: vervanging van het huidige oudste aquaduct (in zuidelijke rijrichting) op de huidige locatie door een nieuw aquaduct.
- Alternatief B:
 - Uitbreiding van de hoofdrijbaan van de A4 met één rijstrook per rijrichting. Deze uitbreiding, met uitzondering van het gedeelte tussen de N14 en het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet, kan grotendeels in de middenberm (tussen de rijrichtingen) en de tussenberm (tussen de hoofd- en parallelrijbaan) van de bestaande weg. Tussen de N14 en knooppunt Hofvliet is geen ruimte in de middenberm. Daarom wordt hier een symmetrische verbreding naar de buitenzijde voorgesteld.
 - Uitbreiding van de A4 tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Hoogmade met twee rijstroken per richting. Hiermee wordt de uitwisseling van verkeer tussen de hoofd- en parallelrijbaan ter hoogte van de N11 verbeterd.

Begin september 2019 heb ik al een partieel Voorkeursbesluit genomen voor het Ringvaartaquaduct. Dit aangezien één van de twee onderzochte alternatieven zware impact zou hebben op de omgeving, met name een naastgelegen bedrijventerrein. Om de betrokken ondernemers en andere belanghebbende partijen zo snel mogelijk duidelijkheid te geven, heb ik dit besluit genomen zodra alle beslisinformatie beschikbaar was. Ik heb gekozen voor de Westvariant, die goedkoper is en daarnaast zorgt dat het eerdergenoemde bedrijventerrein behouden kan blijven. Deze keuze maakt dus deel uit van de ontwerp-Structuurvisie en het Voorkeursalternatief.

Stikstof

Bij het opstellen van het milieueffectrapport is uitgegaan van het PAS. Na de vernietiging van het PAS door de Raad van State is voor het Voorkeursalternatief nader onderzoek verricht. In dit onderzoek is aangetoond dat de verbreding van de A4 per saldo voor de aanleg- en gebruiksfase niet leidt tot significant negatieve effecten op Natura 2000-gebied.

Financiën

Voor het project A4 Burgerveen-N14 was bij de start van de Verkenning € 50 mln gereserveerd. Eind 2018 heb ik besloten de vernieuwing van het Ringvaartaquaduct aan de scope van het project toe te voegen. Hiermee heb ik een aanvullend bedrag van € 80 mln toegevoegd aan het project-budget.

Bij de keuze voor de Westvariant van het Ringvaartaquaduct heb ik een aanvullend budget van € 40 mln gereserveerd voor dit onderdeel van het Voorkeursalternatief. Bij de start werd uitgegaan van de aanlegkosten van het *huidige* nieuwe Ringvaartaquaduct (in noordelijke rijrichting). Er treden echter meerkosten op als gevolg van de combinatie slopen en bouwen. Daarnaast zorgt de nabijheid van het HSL-aquaduct voor meerkosten door strenge eisen aan bouwmethode en monitoring.

De keuze voor alternatief B zorgt ervoor dat er nogmaals een aanvullend budget benodigd is, namelijk € 53 mln. Dit komt onder andere doordat verbreding in de middenberm niet op het hele tracé mogelijk is en er kunstwerken aangepast moeten worden om de verbreding mogelijk te maken. Ook was er nog geen budget gereserveerd voor hinderbeperkende maatregelen tijdens de realisatiefase (Minder Hinder). Aangezien de A4 een drukke en belangrijke verkeersader is, is het noodzakelijk hindermaatregelen te treffen voor de realisatiefase om overlast te beperken. De totale investeringskosten voor het voorgestelde Voorkeursalternatief bedragen hiermee € 226 mln. (met prijsbijstelling, prijspeil 2019).

Procedure Structuurvisie en vervolg

Bewoners en geïnteresseerden hebben op verschillende manieren input kunnen leveren gedurende de Verkenning. Zo zijn er op verschillende momenten informatieavonden geweest en is er een participatieplatform dat diverse keren bijeen is gekomen. Daarnaast heeft maandelijks overleg plaatsgevonden met de ambtelijke contactpersonen van de betrokken overheden en heeft vijf keer een bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Het Voorkeursbesluit is mede tot stand gekomen naar aanleiding van inbreng van gebruikers van en bewoners langs de A4 en de regionale bestuurders. Van alle participatieactiviteiten is, mede met het oog op de Omgevingswet, een Participatieverslag gemaakt dat als bijlage van de ontwerp-Structuurvisie ter inzage wordt gelegd.

Ik ben voornemens de ontwerp-Structuurvisie op 24 januari 2020 ter inzage te leggen. Eenieder heeft dan zes weken de tijd een zienswijze in te dienen. Parallel aan de zienswijzenprocedure wordt de Commissie m.e.r. een advies over de plan-MER gevraagd. Na afronding van de zienswijzenprocedure en het daaropvolgende besluitvormingsproces zal ik de definitieve Voorkeursbeslissing nemen en de definitieve Structuurvisie vaststellen. Dit is voorzien voor eind mei 2020.

Voor deze besluitvorming is het noodzakelijk dat een eventuele behandeling van de ontwerp-Structuurvisie door uw Kamer is afgerond. Indien de behandeling later plaatsvindt kan dit consequenties hebben voor de planning van het project.

Na vaststelling van de Structuurvisie wordt het Voorkeursalternatief verder uitgewerkt in een Ontwerp Projectbesluit (gepland in 2022) en een Projectbesluit (gepland in 2023).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga