



MIRT-Verkenning A4 Burgerveen - N14

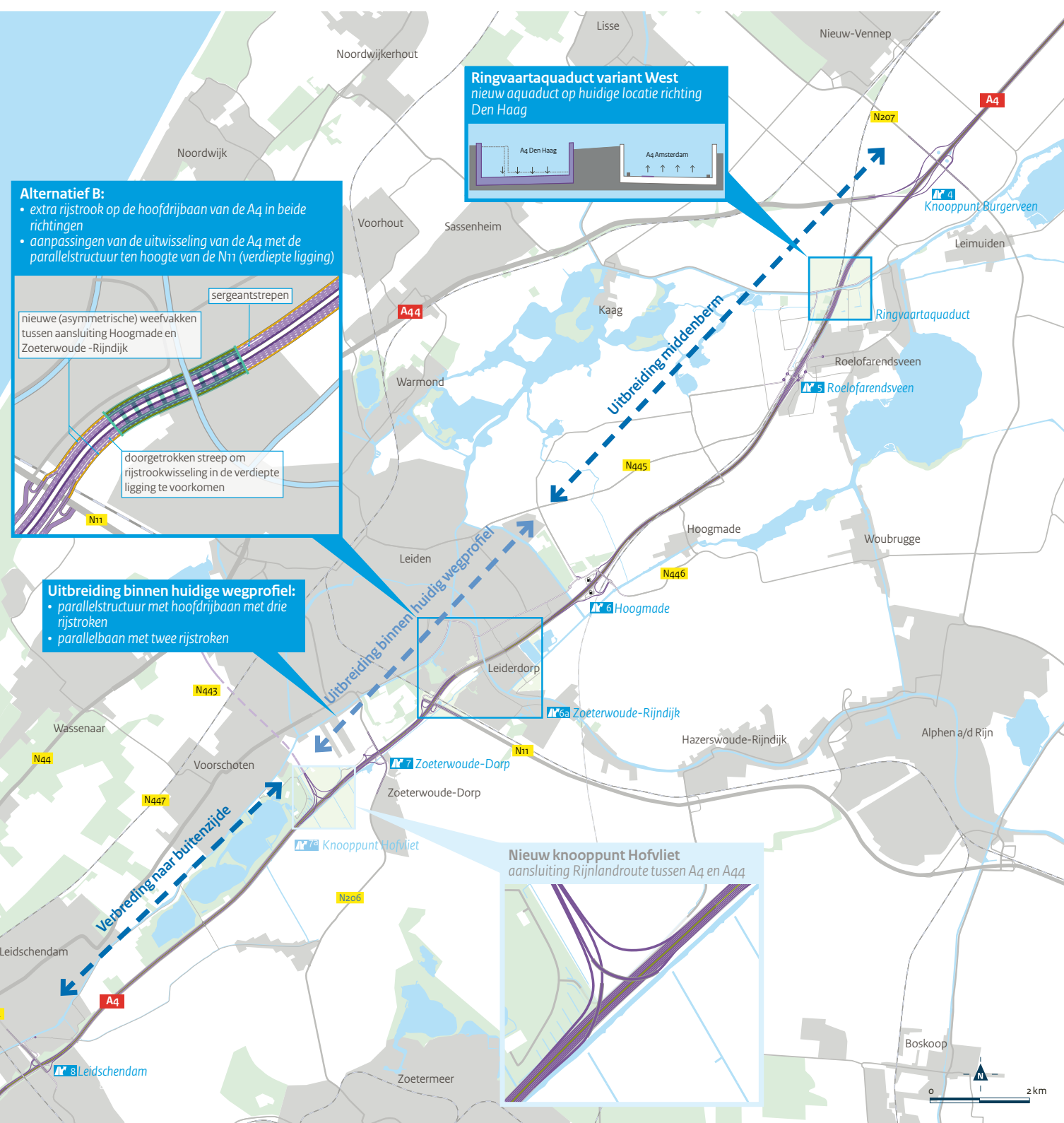
Voor een betere bereikbaarheid van de Randstad



Voorkeursalternatief

Voor de vervanging van het oude Ringvaartaquaduct zijn twee varianten onderzocht. De voorkeur van de minister gaat uit naar de bouw van een nieuw aquaduct op de locatie van het oude, de zogeheten variant West.

Voor het wegdeel bij Leiden zijn twee alternatieven onderzocht voor de rijstrookindeling. Gekozen is voor alternatief B: tussen Hoogmade en knooppunt Hofvliet in beide richtingen een hoofdbaan met drie stroken en een parallelbaan met twee stroken.



Dit is een uitgave van

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

februari 2020 | WNZ1219KK139

De Randstad moet goed bereikbaar blijven vanwege het belang van deze regio voor de (inter)nationale economie. Een van de grootste verkeersknelpunten in de Randstad is de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de aansluiting met de N14 bij Den Haag. Het project A4 Burgerveen - N14 pakt dit knelpunt aan.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voerde tussen 2017 en eind 2019 een zogeheten MIRT-Verkenning uit. Hierin onderzochten we of verkeersmaatregelen op de A4 tussen Burgerveen en de N14 bij Den Haag de doorstroming van het verkeer daadwerkelijk verbeteren. Samen met bewoners, bedrijven, organisaties en overheden haalde het ministerie problemen, wensen en ideeën op. Een gedegen analyse van alle informatie leidde tot twee alternatieven, met daarbij twee varianten voor een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting. Uiteindelijk is één alternatief met één variant vastgelegd in een voorkeursalternatief. Dat is gepubliceerd in een ontwerpstructuurvisie.

De ontwerpstructuurvisie kunt u downloaden via de website www.platformparticipatie.nl/burgerveen. In deze folder vindt u meer informatie over de onderzochte alternatieven en varianten en het gekozen voorkeursalternatief.

Wat zijn een m.e.r.-procedure en een milieueffectrapport? Om te komen tot een ontwerpstructuurvisie, moet onder meer een m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage-procedure) worden doorlopen. Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieu-belang volwaardig bij de besluitvorming te betrekken. Tijdens de procedure wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Hierin worden de redelijke alternatieven beschreven die, in dit geval, een bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid en

veiligheid op de A4 binnen het plangebied van de verkenning. Een MER bevat onderzoeken naar onder andere geluid, lucht-kwaliteit en inpassing in het landschap. Ook de verkeerskundige onderbouwing wordt meegenomen.

Wat onderzochten we in het MER: de alternatieven en varianten

Alternatief A

- Extra rijstrook op de hoofdrijbaan van de A4 in beide richtingen

Alternatief B

- Extra rijstrook op de hoofdrijbaan van de A4 in beide richtingen
- Aanpassing van de uitwisseling van de A4 met de parallelstructuur ter hoogte van de N11 (verdiepte ligging)

Beide alternatieven breiden de hoofdrijbaan van de A4 uit met een rijstrook per rijrichting. Tussen het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet (project RijnlandRoute) en het knooppunt Burgerveen kan de uitbreiding in de midden- en tussenberm van de bestaande weg plaatsvinden. Tussen het knooppunt Hofvliet en de N14 bij Den Haag vindt de verbreding in de buitenberm plaats. De verbreding moet hier in de buitenberm plaatsvinden omdat de A4 in het kader van de RijnlandRoute in 2018 is uitgebreid met een extra rijstrook. Hiervoor is de beschikbare ruimte in de middenberm reeds gebruikt.

Varianten Ringvaartaquaduct: West en Oost

Naast deze alternatieven zijn ook twee varianten onderzocht om het Ringvaartaquaduct van Amsterdam naar Den Haag te vervangen. Ter hoogte van Oude Wetering gaat de A4 onder de Ringvaart door via een aquaduct. Richting het noorden maakt het verkeer sinds 2010 gebruik van een nieuw aquaduct. Richting het zuiden is het oude aquaduct nog in gebruik. Dit aquaduct kan niet behouden blijven, omdat we de verkeersveiligheid willen vergroten en de doorstroming willen verbeteren. Zo is de breedte van het viaduct onder andere te krap om vier rijstroken veilig door het aquaduct heen te leiden. We hebben twee varianten voor een nieuw Ringvaartaquaduct onderzocht: de bouw van een nieuw aquaduct op de plek van het oude aquaduct (variant West) en de bouw van een nieuw aquaduct aan de oostzijde van de A4 (variant Oost). Bij zowel de westelijke als de oostelijke variant wordt het oude Ringvaartaquaduct gesloopt. In de onderstaande figuur is dit schematisch weergegeven. In de volgende tabel staan de mogelijke combinaties van de alternatieven en de varianten.

Uitbreiding A4	Locatie ringvaartaquaduct	Afkorting
Alternatief A	West	A-W
Alternatief A	Oost	A-O
Alternatief B	West	B-W
Alternatief B	Oost	B-O

Resultaten van de milieueffectrapportage

In de milieueffectrapportage zijn de alternatieven en varianten op veel thema's beoordeeld. De uitkomsten laten het verschil zien tussen de referentiesituatie (de situatie als er geen maatregelen worden getroffen) in het jaar 2030 en de alternatieve situaties. Op basis van de effectstudies blijkt dat vanuit het oogpunt van milieueffecten de alternatieven en varianten weinig van elkaar verschillen. Hieronder vindt u een toelichting op de onderscheidende thema's (verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, bodem en duurzaamheid) en de thema's waar doorgaans de meeste vragen over zijn (verkeer, geluid en luchtkwaliteit).

Onderscheidende thema's

Verkeersveiligheid: Beide alternatieven dragen bij aan de verkeersveiligheid op de weg. Ze lossen ook beide de verkeersonveiligheid op bij het oude Ringvaartaquaduct (middenpijler op de weg en beperkte doorrijdhoogte in het oude aquaduct). Er is wel een verschil tussen alternatief A en B door het aanpassen van uitwisseling van de A4 met de parallelstructuur ter hoogte van de N11 (verdiepte ligging). Alternatief B heeft een groter positief effect op de verkeersveiligheid.

Ruimtelijke kwaliteit, bodem: Voor deze thema's is het bouwen van een nieuw aquaduct onderscheidend voor de beoordeling. De oost-variant scoort hier minder goed ten opzichte van de westvariant. Dit komt voornamelijk door de verlegging van de A4 richting het

oosten bij de oostvariant, waardoor er extra ruimte nodig is. Bij de westvariant komt het nieuwe viaduct op de plaats van het bestaande viaduct. De oostvariant heeft bovendien grote consequenties voor diverse bedrijven op het naast de A4 gelegen bedrijventerrein.

Duurzaamheid: Ook bij duurzaamheid is het bouwen van een nieuw aquaduct aan de oostzijde onderscheidend voor de beoordeling. Bij het realiseren van deze oostvariant moeten (bedrijfs)gebouwen worden gesloopt die anders nog jaren zouden meegaan. Eventueel worden deze panden dan weer elders opgebouwd. Dit is niet duurzaam.

Overige thema's

Doorstroming: Door verbreding van de A4 neemt in alle alternatieven en varianten de doorstroming van het verkeer toe. Er ontstaat immers meer ruimte voor auto's. Daarmee nemen de reistijden af en neemt de bereikbaarheid toe.

Bereikbaarheid: De verkeersopstoppingen op de A4 verminderen in alle alternatieven en varianten, maar lossen niet geheel op (files blijven bestaan).

Netwerkeffect: De verbrede A4 trekt in alle alternatieven en varianten verkeer weg van andere wegen; voornamelijk van de A44 en het onderliggend wegennet. Dit is een positieve ontwikkeling voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid voor de regio als geheel.

Geluid en lucht: De veranderingen wat betreft de geluidbelasting en luchtkwaliteit zijn minimaal en lokaal. Doordat het nieuwe Ringvaartaquaduct (oost en west) een meter lager komt te liggen dan het oude, neemt de geluidbelasting daar af. De wanden van het aquaduct functioneren als een geluidscherm. Bij geluidgevoelige bestemmingen (woningen en gebouwen) treedt geen hoorbare verandering van geluid op. Er gaat bij beide alternatieven meer verkeer rijden, maar deze toename is beperkt ten opzichte van de huidige verkeersstroom. Daarnaast zijn er beperkt positieve effecten doordat de alternatieven verkeer van andere wegen (zoals de A44) wegtrekken. Tot slot is er bij beide alternatieven grotendeels sprake van een verbreding naar de middenberm. Dit zorgt dat de gevolgen voor de omgeving kleiner zijn dan bij verbreding aan de buitenkant van de bestaande weg. Wat betreft geluid en lucht scoren beide alternatieven en varianten gelijk.

Het voorkeursalternatief

Op basis van de bovenstaande thema's en factoren als het oplossend vermogen, de kosten/baten, de techniek en uitvoerbaarheid, heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat een voorkeursalternatief gekozen. Dat is begin 2020 gepubliceerd in een ontwerpstructuurvisie. Het voorkeursalternatief is het eerdergenoemde alternatief B in combinatie met variant West voor het Ringvaartaquaduct.

Samengevat bestaat het voorkeursalternatief uit de volgende maatregelen:

- Tussen knooppunt Burgerveen en de verdiepte ligging bij Leiden verbreding van de weg met een rijstrook per rijrichting op de middenberm;
- Ringvaartaquaduct variant West: vervanging van het bestaande aquaduct onder de Ringvaart in de richting van Amsterdam naar Den Haag door een nieuw aquaduct op dezelfde plek;
- Tussen de aansluiting Hoogmade en de aansluiting met de N11 (verdiepte ligging) verbreding van de weg met twee rijstroken per rijrichting, deels in de vorm van een asymmetrisch weefvak;
- Tussen de aansluiting met de N11 en knooppunt Hofvliet op de midden- en tussenberm verbreding van de weg met een rijstrook per rijrichting;
- Tussen knooppunt Hofvliet en de N14 symmetrische verbreding van de weg met een rijstrook per rijrichting op de midden- en de buitenberm.

Vervolg

Belanghebbenden kunnen tussen 24 januari en 5 maart 2020 een zienswijze indienen over de ontwerpstructuurvisie en het hierin beschreven voorkeursalternatief. Op basis van deze zienswijzen, het oordeel van de commissie m.e.r. over het milieueffectrapport en eventueel besluitvorming in de Tweede Kamer, zal de minister van Infrastructuur en Waterstaat daarna een definitieve structuurvisie vaststellen.

De gekozen oplossing wordt vervolgens verder uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Het ontwerp wordt in deze fase verder gedetailleerd. Zo vindt er nog onderzoek plaats naar de inpassing van de verbrede weg bij Vlietland en Stompwijk, de vervanging van het Knipiaanviaduct en de landschappelijke inpassing van het nieuwe Ringvaartaquaduct. Ook zal het project een nog diepgaander milieuonderzoek laten uitvoeren. De planuitwerkingsfase mondt naar verwachting in 2022 uit in een (ontwerp)tracébesluit¹. Volgens de huidige planning kan de realisatie van het project in 2028 beginnen en is deze in 2029 afgerond.

Processchema

Het onderstaande schema geeft in hoofdlijnen het proces weer van de planuitwerking van het project tot aan de realisatie.

Planuitwerking A4 Burgerveen - N14
2020
<ul style="list-style-type: none">Voorkeursbeslissing vastgesteld
<ul style="list-style-type: none">Structuurvisie vastgesteld
<ul style="list-style-type: none">Start ingenieursbureau
<ul style="list-style-type: none">Notitie Reikwijdte en Detailniveau Planuitwerking
<ul style="list-style-type: none">Participatie
2021
<ul style="list-style-type: none">Opstellen effectenstudies
<ul style="list-style-type: none">Uitwerking wegontwerp
<ul style="list-style-type: none">Vormgevings- en inpassingsplan
<ul style="list-style-type: none">Participatie
2022
<ul style="list-style-type: none">Publicatie Ontwerp-Projectbesluit
<ul style="list-style-type: none">Zienswijzeprocedure
<ul style="list-style-type: none">MIRT Onderzoek
2023
<ul style="list-style-type: none">Publicatie Projectbesluit
<ul style="list-style-type: none">Beroepsprocedure
2024
<ul style="list-style-type: none">Onherroepelijk Projectbesluit

Kijk voor meer informatie over het project A4 Burgerveen-N14 op www.a4burgerveen-n14.nl of mail voor vragen naar a4-burgerveen-n14@rws.nl

¹ Of Projectbesluit in het geval de Omgevingswet in werking getreden is voor het te nemen besluit.