



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-Verkenning A4 Burgerveen-N14

Tussentijdse resultaten



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 moet de bereikbaarheid van de regio verder verbeteren.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voert momenteel een zogeheten MIRT-Verkenning uit. Hierbij onderzoeken 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. Hoe we tot deze alternatieven en varianten zijn gekomen, is terug te vinden in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die in januari 2019 is gepubliceerd. De NRD vormde ook de start van de zogeheten m.e.r.-procedure. Van 17 januari tot en met 13 februari 2019 was het mogelijk een zienswijze in te dienen op het voornemen een m.e.r.-procedure te starten. De NRD is te downloaden via de website www.a4burgerveen-n14.nl.

In deze informatiefolder vindt u meer informatie over de onderzochte alternatieven en varianten en de voorlopige uitkomsten van de m.e.r.-procedure.

Wat is een m.e.r.-procedure en een milieueffectrapport?

Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang 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, luchtkwaliteit 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

In beide alternatieven onderzoeken we twee varianten voor een nieuw Ringvaartaquaduct. 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 het Ringvaartaquaduct: 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 het 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 milieu-thema's beoordeeld. De uitkomsten laten het verschil zien met de referentiesituatie (de situatie als er geen maatregelen worden getroffen) in het jaar 2030 en de alternatieven.

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).

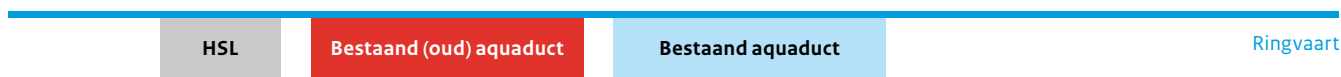
Onderscheidende thema's

Verkeersveiligheid: Beide alternatieven dragen bij aan de verkeersveiligheid op de weg. Beide alternatieven lossen de verkeersonveiligheid op bij het oude Ringvaartaquaduct op (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 bij ter hoogte van de N11 (verdiepte ligging). In alternatief B worden diverse maatregelen getroffen, om de verkeersveiligheid verder te verbeteren ten opzichte van alternatief A. In dat alternatief wordt in zuidelijke richting zowel de afstreping van de linkerrijstrook op de hoofdrijbaan na de verdiepte ligging, als het beginnen van de uitvoeger naar de parallelstructuur in de verdiepte ligging opgelost.

Ruimtelijke kwaliteit, bodem: Voor deze thema's is het bouwen van een nieuw aquaduct onderscheidend voor de beoordeling. De oostvariant scoort hier minder goed ten opzichte van de westvariant. Dit komt voornamelijk door de verlegging van de A4 richting het oosten waardoor extra ruimte nodig is. Dit 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 variant moeten (bedrijfs)gebouwen worden gesloopt. Omdat deze nog een restlevensduur hebben, is dit in het kader van circulariteit negatief beoordeeld.

Referentiesituatie



Variant West



Variant Oost





Uitgelichte thema's

Verkeer

Doorstroming: Door verbreding van de A4 neemt de doorstroming van het verkeer toe omdat er meer ruimte voor auto's beschikbaar komt.

Daarmee nemen de reistijden af en neemt de bereikbaarheid toe. *Bereikbaarheid:* De congestie op de A4 vermindert, maar lost niet geheel op (filekiemen blijven bestaan).

Netwerkeffect: De A4 trekt ook verkeer van andere wegen weg, voornamelijk van de A44 en het onderliggend wegennet. Dit is een positieve ontwikkeling voor de regio als geheel.

Leefbaarheid

Geluid en lucht: Op het gebied van leefbaarheid zijn de veranderingen beperkt. De veranderingen van de geluidbelasting en luchtkwaliteit zijn minimaal en lokaal. Doordat het nieuwe Ringvaartaquaduct (oost en west) een meter lager komt te liggen dan het oude (en op gelijke hoogte met het recentste aquaduct) 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. Dat komt door de huidige belasting van de A4. Er gaat in de 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

de andere wegen (zoals de A44) wegtrekken. Tot slot is er grotendeels sprake van een verbreding naar de middenberm. De effecten op de leefbaarheid zijn dus klein en niet onderscheidend voor een vergelijking van de alternatieven.

Vervolg

De Verkenning eindigt met een Voorkeursalternatief dat wordt vastgelegd in een Ontwerpstructuurvisie. Bij de uiteindelijke keuze voor het Voorkeursalternatief worden, naast de (milieu)effecten, ook het oplossend vermogen, de kosten/baten, de techniek en uitvoerbaarheid betrokken. Naar verwachting zullen begin 2020 de Ontwerpstructuurvisie, het Plan-MER en andere relevante stukken ter inzage worden gelegd. Het is dan mogelijk om een zienswijze in te dienen op deze stukken. Ook zal de Commissie voor de m.e.r dan een advies over het Plan-MER uitbrengen. De gekozen oplossing wordt daarna verder uitgewerkt in de planuitwerkingsfase, die uiteindelijk uitmondt in een Tracébesluit.

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

Processchema Verkenning A4 Burgerveen - N14

Het onderstaande schema geeft in hoofdlijnen het proces weer van het project tot aan het Tracébesluit.

Processchema



Dit is een uitgave van

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

september 2019 | WNZ0919KK114