

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019

Nr. 129

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2019

Op 25 oktober 2017 heeft mijn voorgangster de Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning A4 Burgerveen-N14 genomen. Deze Startbeslissing markeerde het besluit om, mede gezien de forse problemen op de A4, een MIRT-Verkenning te starten. Deze Verkenning is inmiddels in volle gang. Begin 2019 is de Kennisgeving¹ over het voornemen een m.e.r.-procedure te starten gepubliceerd en is de bijbehorende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gepubliceerd. Er wordt gestudeerd op de vraag wat nodig is om de diverse filekiemen op het traject A4 Burgerveen-N14 effectief aan te pakken, waarna een Voorkeursbeslissing kan worden genomen. Op grond van de nadere uitwerking heb ik besloten tot een wijziging van de procedure: voor het vervolg van de Verkenning zal een Structuurvisie worden gemaakt. Met deze brief informeer ik u over de achtergrond en consequenties van deze procedurewijziging.

Aanleiding Verkenning

Doel van de Verkenning is het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de N14. Als het verkeer op de A4 bij Leiden kan doorrijden, vermindert ook de drukte op de omliggende lokale en provinciale wegen. In de MIRT-Verkenning wordt een extra rijstrook nader gedetailleerd en aangevuld met infrastructurele maatregelen. Daarnaast worden verschillende maatregelen bekeken die moeten leiden tot een verbetering van de uitwisseling tussen de A4 en het onderliggend wegennet en de parallelstructuur bij Leiden. Ook wordt gekeken naar de toepassing van maatregelen in het kader van Smart Mobility.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Aanleiding procedurewijziging

In de afgelopen periode is onder andere gekeken hoe binnen de te onderzoeken alternatieven een eventuele aanpassing van de uitwisseling van de A4 met de parallelstructuur (Verdiepte ligging) ter hoogte van de N11 eruit zou kunnen zien. Het maatregelpakket dat mogelijk is op grond van de Startbeslissing lost voor een belangrijk deel de huidige problemen qua doorstroming en verkeersveiligheid op, zeker met de toevoeging van een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting. Ter hoogte van de Parallelstructuur nabij de aansluiting van de N11 blijft echter in beide rijrichtingen een probleem met de doorstroming. Daarnaast is op deze locatie sprake van veiligheidsproblematiek. De problemen op de genoemde locatie zijn nadrukkelijk in beeld bij de regio. De geschetste situatie wordt ondersteund door de uitkomsten van het participatieproces (regiobestuurders maar ook omwonenden, bedrijven en gebruikers van de A4).

Om ruimte te geven voor het onderzoeken van een best mogelijke oplossing heb ik besloten ook een oplossing met meer dan twee rijstroken te betrekken in het onderzoek. Hierdoor is het ook mogelijk om een variant te onderzoeken waarbij er (over een zeer beperkte afstand) meer dan twee nieuwe rijstroken worden aangelegd in de Verdiepte ligging bij Leiden. Bij een uitbreiding met meer dan twee rijstroken, ook al zou deze over heel beperkte afstand zijn, is op grond van de Tracéwet een Structuurvisie nodig. Voor het vervolg van de Verkenning wordt dan ook uitgegaan van een Structuurvisieprocedure.

Consequenties procedurewijziging

De probleemstelling zoals opgenomen in de Startbeslissing wijzigt niet. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en uit te voeren m.e.r.-onderzoeken wijzigen inhoudelijk ook niet als gevolg van de procedurewijziging. Omdat de Startbeslissing en de NRD niet uitgaan van een Structuurvisie is hiervoor wel een beperkt aantal reparaties nodig, onder meer dat uw Kamer over deze procedurewijziging wordt geïnformeerd.

Vervolg

De procedure van een Structuurvisie betekent ook dat het Voorkeursalternatief van de Minister deel gaat uitmaken van de Structuurvisie. De Structuurvisie wordt ter inzage gelegd en hierop zijn zienswijzen mogelijk. Tegelijkertijd wordt de Structuurvisie naar uw Kamer gestuurd en wordt de Commissie voor de MER om een advies gevraagd. Naar verwachting zal dat begin volgend jaar zijn.

Na de Verkenning wordt verder gegaan met de volgende fase: de Planuitwerking. De Planuitwerking leidt uiteindelijk tot het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Het OTB en de bijbehorende milieueffectrapportage (MER) worden eveneens ter inzage gelegd. Daarna wordt toegewerkt naar het Tracébesluit (TB).

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