

35 380 Structuurvisie A4 Burgerveen-N14

Nr. 2 Verslag van een schriftelijk overleg
Vastgesteld 27 maart 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 23 januari 2020 inzake de Ontwerp-Structuurvisie A4 Burgerveen-N14 (Kamerstuk 35 380, nr. 1).

De vragen en opmerkingen zijn op 10 maart 2020 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 25 maart 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de ontwerp Structuurvisie A4 Burgerveen – N14 en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben de stukken gelezen en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen over.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de werkzaamheden beginnen en afgerond zijn. Deze leden zijn benieuwd of er voldoende animo is om de klus uit te voeren en of het binnen budgetten past.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie constateren met de minister dat de verkeersafwikkeling op de A4 niet optimaal is. Er is sprake van een verhoogd ongevalsrisico en mede daardoor regelmatig sprake van opstoppen en files. De aanpak van dit probleem is wel grotendeels dezelfde als voor elk ander snelwegknelpunt: meer asfalt voor meer wegcapaciteit. En dat zal op termijn leiden tot meer verkeer en dus nieuwe knelpunten elders met wederom een nieuwe vraag naar meer asfalt. Het is dus de standaardoplossing die standaard het probleem versterkt. Deze leden hadden graag gezien dat de alternatieven vollediger in beeld zouden zijn gebracht en uitgewerkt.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn zich ervan bewust dat de A4 een belangrijke verkeersader is en zal blijven en dat de huidige situatie met het oude viaduct niet optimaal is. De verkeersveiligheid rechtvaardigt daarom naar de mening van deze leden de aanleg van een nieuw, moderner viaduct op dezelfde plaats.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn kritisch op de plannen om de wegcapaciteit fors te vergroten. Wat deze leden betreft is het noodzakelijk om de verdere groei van het wegverkeer te bestrijden, niet om deze te faciliteren. De klimaat- en stikstofcrisis zou moeten leiden tot een verschuiving van budgetten, aandacht en capaciteit naar het openbaar vervoer. De verkeersvraag, onder andere op de A4, kan verder worden gestuurd door veel van de belendende maatregelen waar nu ook naar is gekeken, versterkt door een effectieve kilometerheffing. Waarom is niet onderzocht wat het

effect van deze combinatie is? Is het niet zo dat de invoering van een gerichte spits- en kilometerheffing, met versterking van het openbaar vervoer en verbeterde fietsinfrastructuur, sneller en voor veel minder geld tot betere duurzame resultaten leidt?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd naar de bredere effecten van het vergroten van de wegcapaciteit op dit traject. Er is in een beperkt plangebied gekeken naar de verkeerseffecten. Maar aangezien deze snelweg veel voor langeafstandsverkeer wordt gebruikt, zoals de structuurvisies ook duidelijk maken, zouden de verkeerseffecten ook voor een veel groter gebied onderzocht moeten worden. Wat zijn de gevolgen voor verkeer en milieu voorbij Den Haag en voorbij Schiphol? Wat heeft dit voor gevolgen voor het verkeer in de steden, voor de luchtkwaliteit, het klimaat en de natuur?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat het beperken van het onderzoekgebied tot een areaal fors kleiner dan het effectgebied onvoldoende beeld geeft van de gevolgen. Dit maakt het voorkeursalternatief ook kwetsbaar, nu de stikstofgevolgen onvoldoende in beeld zijn. Deze leden vragen de minister om dit beter te onderbouwen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ten slotte benieuwd naar de gevolgen van de verlaging van de maximumsnelheid op de verkeersvraag in de regio en de A4. Wat heeft dit voor gevolgen voor de doorstroming en filekans? Ter plaatse van het viaduct is de snelheid al 100 km/u, maar het totale traject bepaalt ook de totale reistijd en mede daardoor de substitutie door een modal shift. Is dit onderzocht?

II Reactie van de bewindspersoon

Vragen VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de werkzaamheden beginnen en afgerond zijn. Deze leden zijn benieuwd of er voldoende animo is om de klus uit te voeren en of het binnen budgetten past.

Antwoord VVD-fractie

De realisatie van het project A4 Burgerveen-N14 zal volgens de huidige planning in 2026 beginnen. Dit is het gevolg van een versnelling, waardoor dit twee jaar eerder is dan aanvankelijk gepland stond. Naar verwachting worden de werkzaamheden dan in 2029 afgerond.

Het feit dat het gaat om de A4, één van de belangrijkste wegen in de Randstad, en gezien de scope van het project (realiseren van een aanzienlijk nieuw stuk infrastructuur, en sloop en nieuwbouw van het oudste Ringvaartaquaduct) maakt het een uitdagend en vernieuwend project. Dit maakt dat er naar verwachting genoeg animo is voor de uitvoering ervan.

Eind 2018 heb ik de vervanging van het Ringvaartaquaduct inclusief extra budget toegevoegd aan de scope om hier een toekomstbestendige oplossing mogelijk te maken. Daarnaast heb ik voor het mogelijk maken van het Voorkeursalternatief, wat op 24 januari 2020 naar uw Kamer gestuurd is, wederom extra budget uitgetrokken. In het project wordt regelmatig gekeken of het beschikbare budget nog toereikend is. Op dit moment is het budget in evenwicht met de geraamde kosten.

Vragen GroenLinks fractie

De leden van de GroenLinks-fractie constateren met de minister dat de verkeersafwikkeling op de A4 niet optimaal is. Er is sprake van een verhoogd ongevalsrisico en mede daardoor regelmatig sprake van opstoppen en files. De aanpak van dit probleem is wel grotendeels dezelfde als voor elk ander snelwegknelpunt: meer asfalt voor meer wegcapaciteit. En dat zal op termijn leiden tot meer verkeer en dus nieuwe knelpunten elders met wederom een nieuwe vraag naar meer asfalt. Het is dus de standaardoplossing die standaard het probleem versterkt. Deze leden hadden graag gezien dat de alternatieven vollediger in beeld zouden zijn gebracht en uitgewerkt.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn zich ervan bewust dat de A4 een belangrijke verkeersader is en zal blijven en dat de huidige situatie met het oude viaduct niet optimaal is. De verkeersveiligheid rechtvaardigt daarom naar de mening van deze leden de aanleg van een nieuw, moderner viaduct op dezelfde plaats.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn kritisch op de plannen om de wegcapaciteit fors te vergroten. Wat deze leden betreft is het noodzakelijk om de verdere groei van het wegverkeer te bestrijden, niet om deze te faciliteren. De klimaat- en stikstofcrisis zou moeten leiden tot een verschuiving van budgetten, aandacht en capaciteit naar het openbaar vervoer. De verkeersvraag, onder andere op de A4, kan verder worden gestuurd door veel van de belendende maatregelen waar nu ook naar is gekeken, versterkt door een effectieve kilometerheffing. Waarom is niet onderzocht wat het effect van deze combinatie is? Is het niet zo dat de invoering van een gerichte spits- en kilometerheffing, met versterking van het openbaar vervoer en verbeterde fietsinfrastructuur, sneller en voor veel minder geld tot betere duurzamere resultaten leidt?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd naar de bredere effecten van het vergroten van de wegcapaciteit op dit traject. Er is in een beperkt plangebied gekeken naar de verkeerseffecten. Maar aangezien deze snelweg veel voor langeafstandsverkeer wordt gebruikt, zoals de structuurvisies ook duidelijk maken, zouden de verkeerseffecten ook voor

een veel groter gebied onderzocht moeten worden. Wat zijn de gevolgen voor verkeer en milieu voorbij Den Haag en voorbij Schiphol? Wat heeft dit voor gevolgen voor het verkeer in de steden, voor de luchtkwaliteit, het klimaat en de natuur?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat het beperken van het onderzoekgebied tot een areaal fors kleiner dan het effectgebied onvoldoende beeld geeft van de gevolgen. Dit maakt het voorkeursalternatief ook kwetsbaar, nu de stikstofgevolgen onvoldoende in beeld zijn. Deze leden vragen de minister om dit beter te onderbouwen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ten slotte benieuwd naar de gevolgen van de verlaging van de maximumsnelheid op de verkeersvraag in de regio en de A4. Wat heeft dit voor gevolgen voor de doorstroming en filekans? Ter plaatse van het viaduct is de snelheid al 100 km/u, maar het totale traject bepaalt ook de totale reistijd en mede daardoor de substitutie door een modal shift. Is dit onderzocht?

Antwoord GroenLinks fractie

Bij MIRT-projecten wordt in de opdrachtformulering nadrukkelijk gevraagd om, waar mogelijk en zinvol, te kijken naar niet-weginfrastructurele maatregelen zoals de uitbreiding van het OV-netwerk en de aanleg van (snel)fietsroutes. Dit is in het project A4 Burgerveen-N14 ook gedaan, en zelfs breder dan dat. In de Startbeslissing van 2017 is gevraagd om te kijken naar de mogelijkheid van maatregelen op het gebied van Smart Mobility, OV- en fietsmaatregelen, een mobiliteitshub en een werkgevers/mobiliteitsaanpak. Samen met de regiopartijen zijn enkele kansrijke opties geselecteerd, waarbij nader onderzocht wordt of de maatregelen haalbaar zijn en of ze een positieve bijdrage hebben op de doorstroming op dit stuk van de A4. Eventuele maatregelen die in dit kader genomen gaan worden vallen veelal geheel of grotendeels onder de verantwoordelijkheid van regionale overheden. Daarom wordt dit proces door de regio getrokken in samenspraak met het Rijk. Eventuele te nemen maatregelen worden geen onderdeel van het Projectbesluit, maar zullen onderdeel worden van separate, bestuurlijke afspraken.

In de huidige projectfase (de Verkenning) is gebleken dat alternatieven die alleen op andere vormen van mobiliteit zijn gebaseerd de problematiek, zowel qua capaciteit als qua veiligheid, op de A4 niet (voldoende) aanpakken. Ook vallen ze qua ruimtelijke impact en investering ruim buiten de scope van het project. Een spoorverdubbeling is heel ingrijpend, niet sneller gerealiseerd en duurder dan een wegverbreding. Daarnaast zal dit niet de aantallen reizigers van de A4 halen die nodig zijn voor het oplossen van de problematiek. De fiets kan maar beperkt een oplossing bieden. Het verkeer over de A4 gaat voor het grootste deel over grotere afstanden dan de actieradius van een elektrische fiets toelaat, wat maakt dat het maar voor een klein deel van de reizigers een alternatief is. De conclusie is daarom dat voor het oplossen van de problematiek op de A4 tussen Burgerveen en de N14 altijd een vorm van wegutbreiding nodig zal zijn.

De A4 vormt de belangrijkste wegverbinding tussen de drie grootste steden van Nederland. Een goede doorstroming van het verkeer op de A4 is cruciaal voor de bereikbaarheid van de Randstad. Een verbeterde doorstroming op de A4 resulteert daarnaast in een betere beschikbaarheid van de lokale en provinciale wegen (door minder verkeer via deze wegen), wat bijdraagt aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Een tweede aandachtspunt is verkeersveiligheid. Op het deel van de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de aansluiting met de N14 vinden regelmatig ongelukken plaats. Met de voorgestelde maatregelen uit het Voorkeursalternatief wordt dit aangepakt. Daarmee heb ik nadrukkelijk gekozen voor bredere maatregelen dan alleen meer asfalt. Overigens is en blijft de A4 ook na alle maatregelen een drukke snelweg. Daarom vind ik het ook van belang om samen met de regio, werkgevers en de transportsector te kijken naar structurele maatregelen in het kader van een

mobiliteitsaanpak als onderdeel van een bredere aanpak in dit deel van de Randstad.

Dit Kabinet heeft ervoor gekozen geen spits- of kilometerheffing in te voeren. Daarom zijn mogelijke effecten hiervan in dit project niet onderzocht.

Dan de effecten van het project op natuur en milieu. De afbakening van het gebied waarin gekeken is naar de effecten op verkeer en milieu wordt niet bepaald door de omvang van het *plangebied*, maar door de effecten die de aanpassingen in het plangebied met zich meebrengen. Dit wordt het *studiegebied* genoemd. Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten reiken. Dit verschilt per thema. De effecten op bijvoorbeeld bodem en archeologie reiken nauwelijks verder dan het gebied waar de fysieke ingrepen plaatsvinden. Verkeer, geluid en luchtkwaliteit zijn voorbeelden van aspecten waarvan de effecten het plangebied overstijgen. Het relevante studiegebied, en de effecten op genoemde aandachtspunten, is daarom per thema beschreven in de hoofdstukken 6 tot en met 10 van de MER-hoofdrapportage (bijlage bij de Ontwerp-structuurvisie). Daaruit blijkt ook dat de verkeerseffecten ten noorden en ten zuiden van het plangebied zeer beperkt zijn.

Bij de Ontwerp-structuurvisie is verder een uitgebreide analyse opgenomen over stikstofdepositie. Ook voor stikstof geldt dat het studiegebied (onderzoeksgebied) is bepaald conform de geldende rekenvoorschriften op dit thema. Op basis hiervan zijn de stikstofeffecten bekeken en is aangetoond dat de aanleg- en gebruiksfase van dit project per saldo niet leidt tot significant negatieve effecten op Natura 2000-gebied.

Voor de hele A4 tussen knooppunt Burgerveen en de N14 geldt overdag al een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Op de parallel lopende A44 gaat de maximumsnelheid overdag van 120 kilometer per uur naar 100 kilometer per uur. Uit analyses blijkt dat dit voor een minimale verschuiving van verkeer van de A44 naar de A4 zorgt en zo een zeer beperkt verkeerseffect heeft. Verder laten de analyses zien dat mensen iets minder geneigd zijn lange afstandsverplaatsingen te maken, maar ook dit effect is zeer beperkt. Al met al leidt de snelheidsverlaging dus niet tot een toe- of afname van verkeer op dit deel van de A4.