



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage (O)TB A4 Burgerveen - N14

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Colofon

Uitgegeven door Rijkswaterstaat
Auteur FLOW4

Datum 11 januari 2021
Versie 1.0
Status Definitief

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Achtergrond	4
1.2	Project-MER en Notitie Reikwijdte en Detailniveau	5
1.3	Aanleiding tot het maken van een milieueffectrapportage	5
1.4	Doel van het milieueffectrapport	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Voorgenomen project	7
2.1	Plan- en studiegebied	7
2.2	Probleemanalyse	8
2.3	Doelstelling Planuitwerking project A4 Burgerveen - N14	10
2.4	Eén voorkeursalternatief	10
2.5	Flankerende beleid in de vorm van Smart mobility	11
2.6	Fietsmaatregelen, mobiliteitshubs en OV door de partners in de regio	12
2.7	Duurzaamheid	12
3	Beoordeling effecten	13
3.1	Referentiesituatie	13
3.2	Beoordelingskader	14
3.3	Beoordelingswijze	16
3.4	Mitigerende en compenserende maatregelen	17
3.5	Leemte in kennis	17
3.6	Monitoring	17
4	Te volgen procedure	18
4.1	Tracébesluit en m.e.r.	18
4.2	Te doorlopen procedurestappen	19

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De Rijksweg A4 is de belangrijkste noord-zuidroute door de Randstad en verbindt de stedelijke regio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam en de luchthavens Schiphol en Rotterdam. Een goede verkeersdoorstroming op deze Rijksweg is van (inter)nationaal belang. Op de A4 staat het verkeer regelmatig vast. De komende jaren zullen deze problemen, vanwege de verwachte toename van het verkeer, alleen maar toenemen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft vanwege het gebrek aan doorstroming, en daarmee samenhangend de verkeersveiligheid, in oktober 2017 besloten een Verkenning te starten voor de A4 Burgerveen - N14 (zie figuur 1-1). Het project maakt onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).



Figuur 1-1: De A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14

Het resultaat van die Verkenning is een Structuurvisie met Plan-MER waarin een samenhangend pakket aan maatregelen is opgenomen om de bereikbaarheid te verbeteren. De commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is gevraagd om advies uit te brengen over deze Structuurvisie en het opgestelde Plan-MER. De commissie heeft het uitgebrachte advies gepubliceerd. Dat advies heeft geleid tot een Addendum op het plan-MER² dat bij de Structuurvisie is gevoegd.

¹ Meer informatie over het MIRT treft u op: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt>

² MIRT-Verkenning A4 Burgerveen - N14 Addendum Milieueffectrapport. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020

De 'Structuurvisie A4 Burgerveen - N14' is met de regionale partners besproken, waarna overeenstemming is bereikt over de Structuurvisie en de daarin verwoorde Voorkeursbeslissing. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft 29 juni 2020 de Structuurvisie vastgesteld. De Structuurvisie en de bijbehorende stukken zijn in juli 2020 naar de Tweede Kamer en de bestuurlijke partners gezonden en gepubliceerd.

In de Planuitwerking Burgerveen - N14, waarvoor de minister opdracht heeft verstrekt, wordt de in 2020 genomen Voorkeursbeslissing uitgewerkt naar het detailniveau van een Tracébesluit.

De voorgenomen maatregelen zijn in hoofdstuk 2 nader toegelicht.

De problematiek waarvoor het voornemen oplossing moet bieden is tijdens het opstellen van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau tijdelijk minder omvangrijk door de maatregelen die zijn getroffen om Covid-19 tegen te gaan. Wat dit betekent voor het project wordt nader toegelicht in paragraaf 3.1 onder de kop Covid-19.

1.2 Project-MER en Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Voor het beschrijven van de milieugevolgen van het Tracébesluit wordt een project-MER opgesteld overeenkomstig artikel 7.22 en verder van de Wet milieubeheer. Voor het project A4 Burgerveen - N14 worden de wettelijke adviseurs en de te betrekken bestuursorganen gevraagd om advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER). De 'reikwijdte' geeft aan welke milieuaspecten worden onderzocht en het 'detailniveau' betreft de diepgang en methode van het onderzoek, waaronder de beoordelingscriteria passend bij de planuitwerkingsfase.

Het op te stellen projectMER in de aankomende planuitwerking gaat dieper in op de effecten van het voorkeursalternatief dan het plan-MER in de voorgaande Verkenning. Toen bood het MER de informatie voor een alternatievenafweging. Nu gaat het in meer detail in op het voorkeursalternatief.

In voorliggende notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) is onder meer beschreven:

- wat het plan- en studiegebied betreft (paragraaf 2.1);
- welke knelpunten tot het project hebben geleid (paragraaf 2.2);
- wat de doelstellingen zijn van het project (paragraaf 2.3);
- wat de genomen Voorkeursbeslissing inhoudt (paragraaf 2.4);
- welke milieuaspecten worden onderzocht in het project-MER (paragraaf 3.2);
- welk beoordelingskader in het project-MER gebruikt wordt bij de beoordeling van de milieugevolgen (paragraaf 3.3).

De wettelijk adviseurs en betrokken bestuursorganen wordt overeenkomstig artikel 7.27 Wet milieubeheer gevraagd om een reactie op de NRD. De betrokken partijen betreffen de provincie Noord-Holland, provincie Zuid-Holland, Holland Rijnland, de MRDH (Metropoolregio Rotterdam-Den Haag), MRA (Metropoolregio Amsterdam), het Hoogheemraadschap van Rijnland, de gemeenten en de adviseurs die op grond van de wet geraadpleegd moeten worden over de reikwijdte en het detailniveau van het project-MER. De reacties ten aanzien van de reikwijdte en het detailniveau worden betrokken bij het opstellen van het project-MER.

1.3 Aanleiding tot het maken van een milieueffectrapportage

M.e.r.-procedure

Voor de aanpassingen aan de A4 Burgerveen - N14 wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moederprocedure', in dit geval de Tracéwetprocedure. Meer informatie over de m.e.r. vindt u op de website van infomil.³

³ Uitleg over milieueffectrapportage: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/mer/>

m.e.r-plicht

De procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) is voorgeschreven op grond van nationale en Europese wetgeving, indien sprake is van activiteiten met potentieel aanzienlijke milieueffecten.

Het doel van de m.e.r. is om te verzekeren dat adequate milieu-informatie beschikbaar is ten behoeve van de besluitvorming over dergelijke activiteiten.

Deze activiteiten zijn opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage. De inhoudelijke vereisten aan MER zijn vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. De m.e.r.-procedure mondt uit in een rapport: het milieueffectrapport.

De aanpassingen van de wegen in het plangebied vallen onder de m.e.r.-regelgeving. In het Besluit milieueffectrapportage zijn deze opgenomen in onderdeel C van de bijlage van het besluit. Het gaat om categorie C 1.3: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg'. Voor deze activiteit geldt een directe m.e.r.-plicht wanneer deze over een tracé-lengte van 10 km of meer gaat. Deze lengte wordt in het project ruimschoots overschreden.

Tevens kan uit de nog uit te voeren voortoets met betrekking tot Natura 2000-gebieden blijken dat er effecten zijn die aanleiding geven tot het opstellen van een Passende beoordeling. Als dat het geval is, dan is dat een tweede grond om een MER op te stellen.

1.4 Doel van het milieueffectrapport

Voor het beschrijven van de milieugevolgen van het Tracébesluit wordt een project-MER opgesteld. In het MER worden de (milieu)effecten van de voorgenomen ingreep beschreven en vergeleken met de autonome ontwikkeling⁴. Deze effecten worden vervolgens volwaardig meegewogen rondom de besluitvorming en de realisatie van het Voorkeursalternatief.

1.5 Leeswijzer

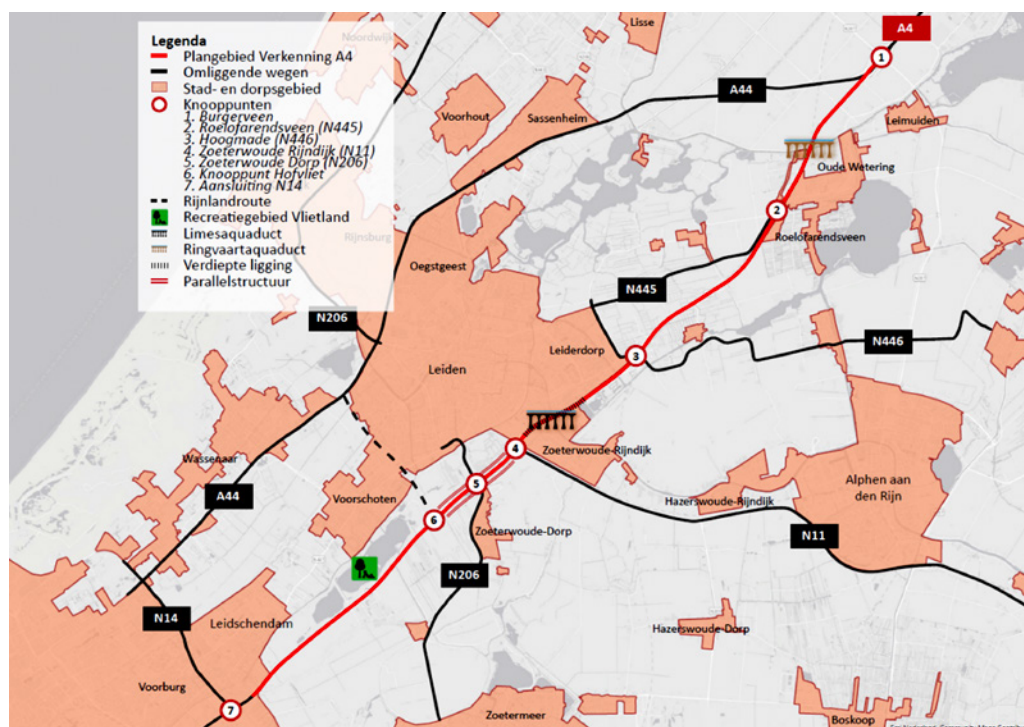
Hoofdstuk 2 gaat in op het voorgenomen project. Hoofdstuk 3 beschrijft de milieuaspecten die in het project-MER onderzocht worden. In hoofdstuk 4 vindt u informatie over het verdere verloop van de procedure.

⁴ Dit is de situatie die in 2040 zal ontstaan als het voorgenomen project niet wordt aangelegd. Het betreft dus de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen, zoals benoemd in paragraaf 3.1.

2 Voorgenomen project

2.1 Plan- en studiegebied

Het plangebied van de Structuurvisie betreft het traject van de A4 van knooppunt Burgerveen tot net ten noorden van de aansluiting met de N14. Het plangebied omvat een traject van circa 27 kilometer in beide rijrichtingen van de A4. In figuur 2-1 is het plangebied weergegeven. De nummering in de figuur geeft de aansluitingen op het traject weer.



Figuur 2-1: Plangebied Planuitwerking project A4 Burgerveen - N14

Het plangebied start waar de A4 en A44 splitsen (richting Den Haag) en samenvoegen (richting Amsterdam): knooppunt Burgerveen (nummer 1). Verder naar het zuiden bevinden zich het Ringvaartaquaduct en de aansluitingen Roelofarendsveen (nummer 2) en Hoogmade (nummer 3).

Ten zuiden van Hoogmade ligt het Limesaquaduct. Over een lengte van ongeveer 1 kilometer ligt de A4 hier verdiept. Direct na de verdiepte ligging volgt de splitsing met de parallelstructuur. Via de parallelstructuur zijn de aansluitingen Zoeterwoude-Rijndijk (nummer 4) en Zoeterwoude-Dorp (nummer 5) verbonden met de A4. Met de aanleg van de RijnlandRoute wordt de parallelstructuur verlengd tot aan het nieuwe knooppunt Hofvliet (nummer 6). Het plangebied eindigt bij de noordelijke in- en uitvoegstrook naar de N14 (nummer 7).

In het kader van het project wordt ook de aansluiting Zoeterwoude-Rijndijk (nummer 4) op de N11 onderzocht.

De aansluiting met de N14 valt buiten het plangebied van de Planuitwerking van het project A4 Burgerveen - N14, maar maakt onderdeel uit van de Planuitwerking van het project A4 Haaglanden - N14⁵.

Het plangebied is het gebied waar de projectactiviteiten zullen plaatsvinden. Het studiegebied is het gebied waar effecten van de projectactiviteiten te verwachten zijn. Het studiegebied zal per milieuaspect verschillend zijn, afhankelijk van de reikwijdte van de effecten.

2.2 Probleemanalyse

File op de A4

De A4 tussen Burgerveen en Leiden staat al jarenlang hoog in de File Top 50.⁶ Na de verbreding en de aanleg van de parallelstructuur ten zuiden van de aansluiting Zoeterwoude Rijndijk (N11) is de doorstroming verbeterd ten opzichte van de oorspronkelijke situatie in 2011: uit cijfers van de ANWB blijkt dat de filezwaarte met 53% is afgenomen. De fileproblemen zijn echter nog niet verholpen. Het traject A4 Burgerveen - N14 komt maar liefst vijf keer voor in de file top-50:

- (4) A4 tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp;
- (11) A4 tussen Aquaduct Oude Rijn (Limesaquaduct) en Zoeterwoude-Rijndijk;
- (23) A4 tussen Roelofarendsveen en Hoogmade;
- (32) A4 tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp;
- (47) A4 tussen Ringvaartaquaduct en Roelofarendsveen.

De belangrijkste reden voor de files op de A4 is dat het aanbod van verkeer in de spits te groot is voor de capaciteit van de weg. De huidige 2 tot 4 rijstroken per richting op de hoofdrijbaan zijn niet toereikend voor het verwerken van het verkeer. Daarnaast zijn bijzondere elementen aanwezig die het traject in de drukke spitsperiodes filegevoelig maken en waar relatief veel ongevallen plaats vinden. Dit geldt bijvoorbeeld bij het Ringvaartaquaduct ter hoogte van Kaag en Braasem, in zuidelijke richting, waar een middenwand tussen de rijstroken van één rijrichting aanwezig is. Ook bij de afstropping van drie naar twee rijstroken net na de splitsing tussen de hoofdrijbaan en parallelbaan ter hoogte van Leiden richting Den Haag zijn veel files en ongevallen. Door de sterke groei van het verkeer blijft de capaciteit van de A4 onder druk staan, met als gevolg dat er files ontstaan.

Verkeersveiligheid

Filevorming op de A4 leidt tot een verminderde verkeersveiligheid. Dat er een verband is tussen de drukte op de weg en het aantal ongevallen blijkt wel uit het feit dat op de A4 veel kopstaart-ongevallen plaatsvinden. Dit zijn typisch ongevallen die veel voorkomen bij (het ontstaan van) files.

Op twee specifieke locaties verdient de verkeersveiligheid bijzondere aandacht, omdat daar relatief veel ongevallen plaatsvinden; ter hoogte van het westelijke Ringvaartaquaduct en ten zuiden van de verdiepte ligging bij Zoeterwoude-Rijndijk, in zuidelijke richting. Bij het westelijke Ringvaartaquaduct is sprake van een rijbaansplitsing en is de doorrijhoogte lager en de doorrijbreedte smaller dan bij andere aquaducten. Dit leidt regelmatig tot ongevallen en beschadigingen aan voertuigen en het aquaduct door te hoge vrachtauto's. Daarnaast gebeuren direct ten zuiden van de verdiepte ligging bij Leiden/Leiderdorp veel ongevallen. Het verlaten van de verdiepte ligging in zuidelijke richting valt samen met de uitvoegstrook naar de parallelbaan en de afstropping van 3 naar 2 rijstroken op de hoofdrijbaan. Deze combinatie maakt het wegvak bij Leiderdorp het gevaarlijkste snelwegvak van Nederland in 2018.⁷

⁵ Zie voor meer informatie de [projectwebsite](#) van de Planuitwerking A4 Haaglanden.

⁶ [File Top-50 ten behoeve van het MIRT Overzicht 2021](#), p.31, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

⁷ Stichting Incident Management Nederland, Ongevallen op snelwegen 2010 - 2018, 25 januari 2019.

Verkeersprognose A4

De verkeersintensiteiten op de A4 gaan de komende tijd fors groeien. De groeiende verkeersintensiteiten komen deels door de recente en de geplande aanpassingen aan de A4, zoals de aansluiting van de RijnlandRoute, maar ook door de verwachte sterke groei van de bevolking en de economie in de Randstad.

Om een beeld te krijgen van de mobiliteitsontwikkeling op de lange termijn en de potentiële knelpunten, wordt eens in de vier jaar een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uitgevoerd. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van een tweetal economische groeiscenario's opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau. Het "hoge" scenario combineert een relatief hoge bevolkingsgroei met een hoge economische groei en het "lage" scenario een beperkte demografische ontwikkeling samen met een gematigde economische groei.⁸

De meest recent uitgevoerde NMCA is van 2017.⁹ De NMCA laat zien dat de personenmobiliteit en het goederenvervoer zowel in het lage als in het hoge WLO-scenario nog steeds toeneemt, met name ook veroorzaakt door de bevolkings- en economische groei. Hieruit volgt dat er in de A4 corridor tussen Amsterdam en Den Haag / Rotterdam sprake is van potentiële vervoerknelpunten; locaties waar de vervoersvraag meer dan 90% van de infrastructuurcapaciteit inneemt.

Deze files leiden tot vele vertragingen en economische schade. Het is daarom dat het Rijk samen met de regionale overheden studeert op oplossingen, die niet alleen tot doel hebben de geconstateerde knelpunten op te lossen maar deze ook in samenhang te beschouwen met de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling.

Uit de voorgaande fase (de Verkenning) blijkt dat het noodzakelijk is om de wegcapaciteit uit te breiden om de fileknelpunten op te lossen. Er is naast de capaciteitsuitbreiding met een extra rijstrook ook gezocht naar andere oplossingen om de verdere groei van de mobiliteit in goede banen te leiden. Hierbij moet niet alleen gedacht worden aan investeringen in het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en fiets, maar ook een efficiënter en een meer vraaggestuurd gebruik van het netwerk door de toepassing van slimme digitale technieken en communicatie (Smart Mobility).

Conclusie

De A4 tussen Burgerveen en de N14 is een belangrijke schakel in het verkeersnetwerk tussen de metropoolregio Amsterdam en de metropoolregio Rotterdam-Den Haag. De verkeersdruk is groot en neemt in de toekomst alleen maar toe. Uit de verschillende uitgevoerde studies blijkt ook dat er (nog) geen volwaardige alternatieven zijn om de knelpunten op de weg op te lossen zonder een fysieke uitbreiding van de weg.

Tegelijkertijd wordt gezocht naar andere manieren om de groei van de mobiliteit te reguleren. Het is ook daarom dat er niet alleen wordt geïnvesteerd in de weg, maar dat het Rijk en haar partners ook intensiever (gebiedsgericht) samenwerken naar een slimme en efficiënte inzet van het openbaar vervoer, fiets en vraaggestuurde mobiliteit.

⁸ <https://www.wlo2015.nl>

⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca>

2.3 Doelstelling Planuitwerking project A4 Burgerveen - N14

De doelstelling van deze Planuitwerking is het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14. Een verbeterde doorstroming op de A4 resulteert in een betere verkeersveiligheid en daarnaast in een betere beschikbaarheid en grotere verkeersveiligheid van de lokale en provinciale wegen (door minder verkeer via deze wegen). In de Structuurvisie is dit nader omschreven als:

“Het verminderen van de voertuigverliesuren/economische verlieskosten en het verbeteren van de verkeersveiligheid op de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 en daarmee het verbeteren van de bereikbaarheid van diverse (economisch belangrijke) locaties in de Randstad. Dit heeft minder overbelasting van het onderliggend wegennet bij congestie en vermindering van incidenten als positief effect”.

2.4 Eén voorkeursalternatief

In deze planuitwerking worden de volgende maatregelen aan de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 uitgewerkt:

1. Tussen knooppunt Burgerveen en de verdiepte ligging bij Leiden verbreding van de weg met 1 rijstrook per rijrichting op de middenberm;
2. Ringvaartaquaduct variant West: vervanging van het bestaande aquaduct onder de Ringvaart door op het traject Amsterdam-Den Haag door een nieuw aquaduct;
3. Tussen de aansluiting Hoogmade en de aansluiting met de N11 verbreding van de weg met 2 rijstroken per rijrichting, deels in de vorm van een asymmetrisch weefvak;
4. Tussen de aansluiting met de N11 en knooppunt Hofvliet op de midden- en tussenberm verbreding van de weg met 1 rijstrook per rijrichting;
5. Tussen knooppunt Hofvliet en de N14 symmetrische verbreding van de weg met 1 rijstrook per rijrichting op de midden- en de buitenberm.

Bovenstaande maatregelen zijn schematisch weergegeven in figuur 2-2.

Tevens wordt onderzocht of de autonome verkeershinder bij de aansluiting op de N11 in het kader van het project A4 Burgerveen - N14 kan worden opgelost, door het aanpassen van deze aansluiting.

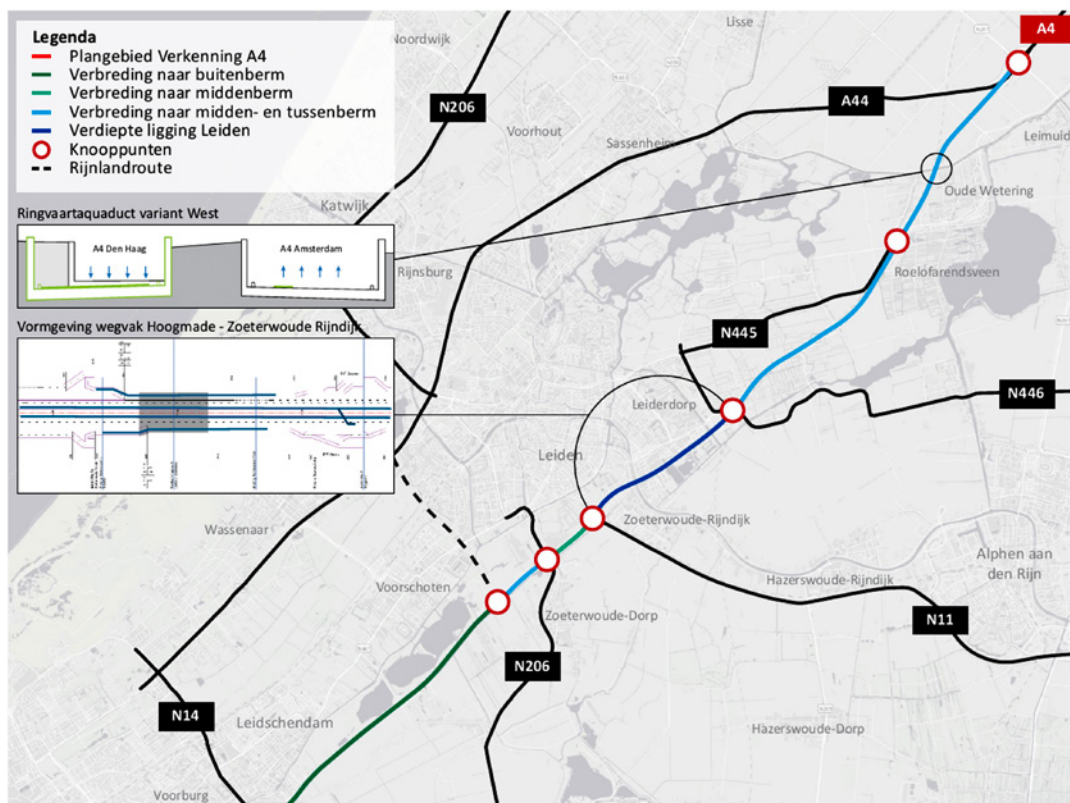
Uit de verkenning is dit voorkeursalternatief als enige alternatief naar voren gekomen voor een nadere uitwerking in de planuitwerking. Er is in de verkenning een principekeuze gemaakt voor de ligging van het nieuwe Ringvaartaquaduct ter plaatse van het huidige aquaduct (Variant Ringvaartaquaduct west) en het toevoegen van twee extra rijstroken per richting in de verdiepte ligging bij Leiderdorp (Alternatief B). In deze planuitwerking worden daarom geen alternatieven onderzocht. In de planuitwerking wordt het ontwerp verder uitgewerkt en kunnen ontwerptimalisaties aan de orde zijn.

2.5 Flankerende beleid in de vorm van Smart mobility

Aanvullende maatregelen die nader onderzocht worden als onderdeel van de Planuitwerking voor het project A4 Burgerveen - N14 zijn:

- Een zo optimaal mogelijke verdeling van verkeer over de hoofd- en parallelrijbanen op basis van actuele reistijden geplaatst op dynamische bewegwijzering boven de weg en/of in-car;
- Gedragsbeïnvloeding; inzetten op mobiliteitsmanagement en daarmee de werkgeversbenadering in de regio als handvatten voor vraagsturing, allereerst gekoppeld aan de bouwfase van het Ringvaartaquaduct. Mogelijk krijgt dit een vervolg na de realisatie.

Indien flankerende maatregelen leiden tot milieueffecten, dan wordt dit in het MER beschouwd.



Figuur 2-2: Voorkeursalternatief A4 Burgerveen - N14 (Bron: Structuurvisie A4 Burgerveen - N14, vastgesteld 29 juni 2020)

2.6 Fietsmaatregelen, mobiliteitshubs en OV door de partners in de regio

De overige maatregelen, zoals fietsmaatregelen, openbaar vervoer (OV) en Mobiliteitshubs kunnen weliswaar positief bijdragen aan een (multimodale) bereikbaarheid van de regio of optimalisatie van de doorstroming op aansluitingen, maar bieden niet de oplossing voor de A4 als volwaardig alternatief voor de wegverbreding. Deze maatregelen (anders dan enkele specifiek in de Structuurvisie benoemde nader te onderzoeken maatregelen op het gebied van Smart Mobility, zie paragraaf 2.4) maken daarom ook geen onderdeel uit van het MER. Met de regio wordt onderzocht of de voorgenoemde en aanvullende Smart Mobility maatregelen onderdeel kunnen worden van een pakket aan meekoppelkansen¹⁰.

Effecten van deze maatregelen worden onderzocht door de overheid die de maatregel treft. De overige maatregelen maken geen onderdeel uit van het te beoordelen alternatief in het MER. Indien cumulatie van effecten met het voornemen aan de orde is, dan wordt dit in het MER separaat beschouwd.

¹⁰ Meekoppelkansen zijn kansen/maatregelen van derden die in samenhang met het project kunnen worden gerealiseerd en waar eventueel sprake is van cofinanciering door de betrokken partijen. De meekoppelkansen dragen weliswaar niet direct bij aan het halen van de projectdoelstellingen, maar kunnen wel een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid, een goede inpassing of leefomgevingskwaliteit.

2.7 Duurzaamheid

Naast de veel voorkomende onderwerpen in de m.e.r., zoals lucht en geluid, verkeersveiligheid, externe veiligheid, water en bodem, worden voor het project A4 Burgerveen - N14 tevens met de partners in de omgeving kansen op het gebied van duurzaamheid onderzocht.

De duurzaamheidsonderwerpen komen als volgt naar voren:

- Energie: gericht op onderzoeken van kansen voor duurzame energie.
- Circulariteit en materiaalgebruik: gericht op het hergebruik van grondstoffen, bijvoorbeeld bij het Ringvaartaquaduct of nieuw te bouwen viaducten.
- Ecologie en biodiversiteit: gericht op een ecologisch hoogwaardige inpassing van de A4. Bijvoorbeeld door natuurinclusief ontwerpen en verbinden van ecologische zones.
- Klimaatadaptatie: gericht op bijvoorbeeld de afvoer van het regenwater, de waterberging, het ontwerp van kunstwerken, waterkeringen en weglichaam (verharding, bovenbouw, onderbouw) rekening houdend met de klimaatscenario's en de onzekerheid die daarmee samenhangt.
- Bereikbaarheid: gericht op Smart Mobility en het verminderen van gebruik van de auto, bijvoorbeeld door mobiliteitshubs en mogelijkheden voor werkgevers-/mobiliteitsaanpakken.

Onderdeel van de planuitwerking is dat nader wordt onderzocht of en welke duurzaamheidsmaatregelen in het project kunnen worden geïntegreerd. De resultaten die direct betrekking hebben op de A4 worden onderdeel gemaakt van het project en als zodanig opgenomen in het MER.

3 Beoordeling effecten

In het project-MER wordt een breed scala aan (milieu)effecten, zowel positief als negatief, beschreven en beoordeeld. Het gaat zowel om effecten tijdens de aanleg als na de realisatie. Deze effecten worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (zie paragraaf 3.1). Paragraaf 3.2 beschrijft welke effecten in het MER aan de orde zullen komen en paragraaf 3.3 beschrijft de wijze waarop deze effecten worden beoordeeld. De paragrafen 3.4 tot en met 3.6 lichten kort de onderdelen van het MER met betrekking tot mitigatie, leemten in kennis en evaluatie toe.

3.1 Referentiesituatie

De milieugevolgen van het Voorkeursalternatief worden in het project-MER vergeleken met de referentiesituatie. Dit is de situatie die in 2040 zal ontstaan als het voorgenomen project niet wordt aangelegd. Het betreft dus de huidige situatie aangevuld met “autonome ontwikkelingen”. Dit zijn vastgestelde ontwikkelingen of ontwikkelingen die op korte termijn vastgesteld worden. Voor het definiëren van de autonome ontwikkelingen wordt aangesloten bij de ontwikkelingen die in het verkeersmodel (NRM) zijn opgenomen.

Het project heeft raakvlakken met onder andere projecten waarover al zekerheid bestaat dat deze in uitvoering zijn of komen, zoals onder andere de projecten:

- A4 Haaglanden (N14-Ketheltunnel)
- RijnlandRoute
- Leidse Ring Noord
- A44, Vervanging en Renovatie

In het MER worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen betrokken, waaronder nieuwe woningbouw en andere ontwikkelingen in de omgeving.

Covid-19

In de eerste maanden van de COVID-19 (Corona-)pandemie nam, direct na het instellen van de ‘intelligente lock-down’, de vraag naar mobiliteit voor alle modaliteiten met uitzondering van lopen en fietsen sterk af. Het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCB)¹¹ stelt echter dat het terugveren naar oude sociaal-maatschappelijke patronen op middellange/ lange termijn aannemelijk lijkt. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB)¹² zal de mobiliteit, zonder een blijvende gedragsverandering, toenemen door een verdere toename van de bevolking en door een naar verwachting gematigde economische groei. Dit zal, ook bij lage economische groei, leiden tot een aantal grote knelpunten in het multimodale mobiliteitssysteem. Investeren in Infrastructuur blijft dus noodzakelijk en vooralsnog worden de effecten van COVID-19 op het maatschappelijk rendement van dergelijke investeringen als beperkt ingeschat.

3.2 Beoordelingskader

Voor elk van de (milieu)thema's is een beoordelingskader uitgewerkt met een beschrijving van de methodiek voor effectbepaling en -beoordeling (zie tabel 3-1). Zowel de realisatiefase van het project als de gebruiksfase worden beschouwd. Waar mogelijk en zinvol worden de effecten cijfermatig in beeld gebracht en vergeleken met de referentiesituatie (zie paragraaf 3.1). Daarbij worden, indien van toepassing, rekenmodellen gebruikt, zoals verkeersmodellen en geluidmodellen.

¹¹ Maatschappelijke gevolgen COVID-19 crisis (SCP, mei 2020)

¹² Kansrijk Mobiliteitsbeleid (PBL en CPB, juni 2020)

Tabel 3-1: Beoordelingskader MER

Onderwerp	Criterium
Verkeer*	
Bereikbaarheid	I/C-verhoudingen
	Voertuigverliesuren
	Afwikkeling kruispunten toe- en afritten
	Reistijdfactor
Betrouwbaarheid	Betrouwbaarheid reistijd
	Robuustheid van het netwerk
Verkeersveiligheid	
Verkeersslachtoffers	Aantal slachtofferongevallen op hoofdwegennet
	Aantal slachtofferongevallen op onderliggend wegennet
Verkeersveiligheid van het ontwerp	Kritische ontwerpelementen (aandachtspunten uitvoering wegontwerp en tijdelijke situatie)
Luchtqualiteit	
Projecteffect NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	Wijzigingen in jaargemiddelde NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5} -concentraties binnen het studiegebied
Blootstelling	Aantal woningen en gevoelige bestemmingen in concentratieklassen binnen het studiegebied
Geluid	
Geluidhinder	Verandering in het geluidgehinderden, ernstig gehinderden en slaapverstoorden als gevolg van het wegverkeer binnen het studiegebied (per geluidbelastingsklasse)
	Verandering aantal geluidbelaste woningen
Geluidbelast oppervlak	Verandering akoestisch ruimtebeslag als gevolg van wegverkeerslawaai
Cumulatie van geluid (weg/rail/luchtvaart/industrie)	Verandering cumulatieve geluidbelasting binnen het studiegebied
Geluidbelasting stiltegebieden.	Verandering in geluidbelasting stiltegebieden binnen studiegebied
Natuur	
Beschermd gebied	Instandhoudingsdoelen Natura 2000 gebied – stikstof
	Instandhoudingsdoelen Natura 2000 gebied – overige aspecten
	Weidevogelleefgebied
	Natuurnetwerk Nederland
	Houtopstanden
(Beschermd) soorten	Beschermd dier- en plantensoorten
	Biodiversiteit
	Rode lijst soorten
Bodem	
Bodemopbouw	Beïnvloeding bodemopbouw. Invloed op geomorfologie en aardkundige waarden en zetting van de bodem

Onderwerp	Criterium
Kwaliteit landbodem	Beïnvloeding bodemkwaliteit. Verandering gemiddelde kwaliteit (diffuse verontreinigingen) en verandering van aanwezige verontreinigingen
Kwaliteit grondwater	Verandering van aanwezige verontreinigingen (boven interventiewaarde)
Kwaliteit waterbodem	Verandering van aanwezige verontreinigingen
Water	
Waterhuishouding	Invloed op (grond)waterhuishouding (aan- en afvoeroppervlaktewater, doorsnijding watersysteem en waterberging)
Waterkwaliteit	Invloed op kwaliteit grond- en oppervlaktewater (ecologisch, chemisch en fysisch) inclusief oevers, omgang met afstromend wegwater
Waterveiligheid	Invloed op waterkeringen
Landschap en Ruimtelijke kwaliteit	
Landschapstype en -structuur	Verandering kwaliteiten landschapstype en -structuur
Ruimtelijk-visuele kenmerken	Verandering kwaliteiten ruimtelijk-visuele kenmerken
Barrièrewerking	Verandering in barrièrewerking voor wandelaars en fietsers
Ruimtelijke kwaliteit	Effecten op gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van de ruimte
Cultuurhistorie / archeologie	
Historische geografie	Verandering kwaliteiten historische geografische patronen, elementen en ensembles
Historische (steden)bouwkunde	Verandering kwaliteiten historisch-(steden)bouwkundige elementen
Archeologie	Effect op bekende en verwachte archeologische waarden
Externe Veiligheid	
Plaatsgebonden risico	Verandering risicocontour (10-6/jaar)
Groepsrisico	Verandering oriëntatiewaarde groepsrisico
Plasbrandaandachtsgebied	Verandering kwetsbare objecten in Plasbrandaandachtsgebied
Zware ongevallen bedrijven	Effect op industriële bedrijven met risicocontour
Hinder tijdens de realisatiefase	
Hinder tijdens de aanleg	Effecten en uitvoeringshinder tijdens de realisatiefase
Klimaat	
Klimaatmitigatie	Waterafvoer- en berging i.r.t. de klimaatscenario's, CO ₂ uitstoot, mogelijkheden voor energiebesparing
klimaatadaptatie	Mogelijkheden voor adaptatie in relatie tot klimaatscenario's en gevoeligheid voor klimaatverandering
Gezondheid	
Leefomgeving	Bevorderen gezonde leefomgeving

* De intensiteiten van het verkeer en de verkeersprestatie (het totaal gereden kilometers van alle voertuigen samen) worden wel onderzocht, maar niet beoordeeld. Het vormt de informatie op basis waarvan andere verkeersaspecten en verkeersgerelateerde milieueffecten beoordeeld worden.

3.3 Beoordelingswijze

Uit de vergelijking van de effecten in de plansituatie met de referentiesituatie komt een beoordeling die wordt aangeduid met plussen en minnen. Een plus betekent dat er een positief effect optreedt ten opzichte van de referentiesituatie, een min betekent dat er een negatief effect optreedt ten opzichte van de referentiesituatie. De effectbeoordeling vindt per thema plaats aan de hand van een zevenpuntschaal (zie tabel 3-2).

Tabel 3-2: Model beoordeling op basis van omvang en waarde (zevenpuntschaal¹³)

	Omvang		
Negatieve effecten	Beperkt	Groot	Zeer groot
Weinig waarde	0	0	0/-
Enige waarde	0	0/-	-
Waardevol	0/-	-	--
	Omvang		
Positieve effecten	Beperkt	Groot	Zeer groot
Weinig waarde	0	0	0/+
Enige waarde	0	0/+	+
Waardevol	0/+	+	++

De effecten worden in eerste instantie zoveel mogelijk waarde vrij gepresenteerd. Hierbij vindt eerst een presentatie plaats van de bevinding (kwantitatief dan wel beschrijvend); is de omvang van het effect beperkt, groot of zeer groot. Voor de beoordeling is vervolgens relevant wat de waarde is van het beoordeelde gebied/object. Dit kan gerelateerd worden aan (wettelijke) beschermingskaders. De essentie van deze aanpak is dat onderscheidende effecten onderscheidend beoordeeld kunnen worden.

Deze methode gaat uit van het feit dat er een verschil zit tussen de waarde van gebieden/objecten en de ernst van de ingreep. Tevens houdt deze systematiek rekening met het feit dat er ook sprake kan zijn van geringe toe- en afnamen van effecten. Deze effecten zijn veelal niet onderscheidend, maar om te voorkomen dat deze effecten te snel genuanceerd worden tot geen effect of worden overschat, zijn deze in de gehanteerde systematiek aangeduid met de scores 0/+ of 0/-.

Ten behoeve van deze beoordeling wordt gebruik gemaakt van diverse voorspellende modellen, onder andere met betrekking tot verkeer, geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Ook vinden kwantitatieve analyses plaats naar bijvoorbeeld het ruimtebeslag van het voornemen, bijvoorbeeld de omvang van het ruimtebeslag in gebieden met een natuurwaarde.

¹³ Het advies van de van de Commissie voor de Milieueffectrapportage om een vijfpuntschaal te hanteren om de beoordelingschaal volledig te benutten wordt niet gevolgd. Met een zevenpuntschaal kunnen meer nuances in de beoordeling worden aangebracht. Het terugbrengen van een zeven- naar vijfpuntschaal leidt niet tot een betere benutting van de volledige beoordelingschaal (meer ++ en -- beoordelingen), maar vooral tot meer neutrale beoordelingen (o) in plaats van licht positieve en licht negatieve beoordelingen (0/+ en 0/-). Er treden immers niet meer sterk negatieve of sterk positieve effecten op door de beoordelingschaal aan te passen. Het volledig benutten van de schaal is geen doel op zich.

3.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

In het MER worden per milieuthema maatregelen beschreven die belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit dienen te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen. De effectiviteit van deze maatregelen worden in het MER gemotiveerd. De 'winst' in het beperken van milieugevolgen wordt in het MER apart gepresenteerd. Hierdoor is het mogelijk om de milieugevolgen van het Voorkeursalternatief en eventuele varianten met en zonder toepassing van mitigerende maatregelen te vergelijken.

3.5 Leemte in kennis

In het MER wordt aangegeven welke belangrijke informatie niet beschikbaar is en welke gevolgen dit heeft voor de effectbepaling en -beoordeling. Waar mogelijk wordt aangegeven welke aanvullende onderzoeken deze leemten kunnen wegnemen.

3.6 Monitoring

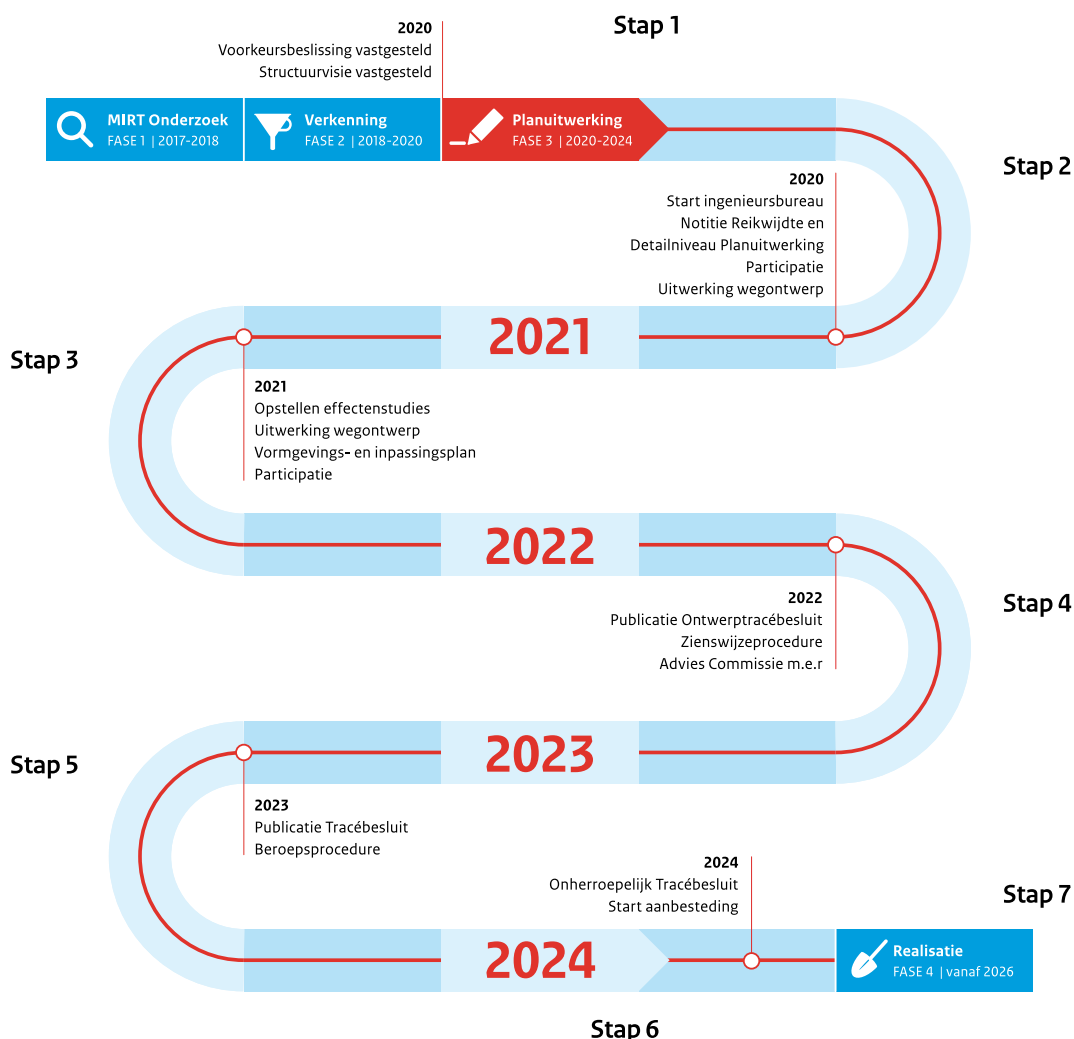
In het MER wordt aangegeven welke milieuthema's tijdens en na het realiseren van het voornemen onderwerp van monitoring moeten zijn. Het doel van de monitoring is na te gaan wat de daadwerkelijk optredende milieueffecten zijn. Eventueel kunnen op basis daarvan maatregelen getroffen worden om milieueffecten te verzachten.

4 Te volgen procedure

4.1 Tracébesluit en m.e.r.

Op de besluitvorming over infrastructurele projecten is de Tracéwet van toepassing. Deze wet beoogt een zorgvuldig proces voor de besluitvorming over de aanleg of het wijzigen van hoofdinfrastructuur. Om het Voorkeursalternatief te realiseren, dient de procedure uit de Tracéwet doorlopen te worden. Gelijktijdig wordt de procedure voor de m.e.r. op grond van de Wet milieubeheer gevolgd. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag en stelt het Tracébesluit vast waarmee passende functiescheiding wordt toegepast.

De projectbeslissing wordt vastgelegd in een Tracébesluit, onder het overgangsrecht van de nieuwe Omgevingswet. Het project A4 Burgerveen - N14 wordt opgenomen in een bijlage bij de Invoeringsregeling Omgevingswet. De projecten die in die bijlage zijn opgenomen mogen tot één jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet een ontwerp-tracébesluit vaststellen.



Figuur 4-1: Processchema ontwerp-tracébesluit en MER (De procedurele stappen worden toegelicht in paragraaf 4.2).

4.2 Te doorlopen procedurestappen

Stap 1: Voornemen van de project-MER A4 Burgerveen - N14

Het voornemen om de genomen Voorkeursbeslissing nader uit te werken in een Tracébesluit en hiervoor de m.e.r.-procedure te doorlopen, wordt openbaar aangekondigd. Deze kennisgeving wordt gedaan door het bevoegd gezag. De kennisgeving vermeldt de inhoudelijke zaken van het voornemen, zoals informatie over de wijze waarop de procedure wordt doorlopen en wie daarbij wordt betrokken.

Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld een zienswijzen te geven op het voornemen een project-MER op te stellen voor het project A4 Burgerveen - N14.

Stap 2: Vaststelling reikwijdte & detailniveau van de project-MER A4 Burgerveen - N14

In deze stap wordt bepaald wat er in het kader van de Planuitwerking nog in het project-MER onderzocht moet worden: de reikwijdte en het detailniveau van het project-MER. Voor het project A4 Burgerveen - N14 worden de wettelijke adviseurs en de te betrekken bestuursorganen gevraagd om advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen project-MER. Op basis van deze voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de adviezen van de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs wordt de definitieve reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport door de minister van Infrastructuur en Waterstaat bepaald.

Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld een zienswijze te geven op de notitie reikwijdte en detailniveau voor het project A4 Burgerveen - N14. Dit wordt gelijktijdig gedaan met de zienswijzemoogelijkheid onder stap 1.

Stap 3: Opstellen ontwerptractébesluit en project-MER

Rijkswaterstaat stelt het ontwerptractébesluit en het bijbehorende project-MER op. De eisen uit de Wet milieubeheer en de vastgestelde reikwijdte en detailniveau bepalen de opzet en kaders voor de uit te voeren effectstudies van het project-MER. Het ontwerptractébesluit beschrijft de ligging van het gekozen tracé en de gevolgen voor onder meer het milieu, de veiligheid en de ruimtelijke ordening.

De belangrijkste onderdelen van het project-MER zijn:

- een beschrijving van het voorgenomen project;
- een analyse van de huidige situatie en referentiesituatie;
- een analyse van de effecten van het voorgenomen project;
- een beschrijving van eventuele onderzochte en afgevalen varianten;
- een beschrijving van de mogelijke effectbeperkende maatregelen en een analyse van de zogenoemde 'resteffecten'.

In het MER wordt het voorgenomen project vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen en waarin de maatregelen aan de A4 Burgerveen - N14 niet worden gerealiseerd.

Stap 4: Inspraak en advies op ontwerptractébesluit en project-MER

Na het vaststellen van het project-MER en het ontwerptractébesluit door de minister van Infrastructuur en Waterstaat liggen de beide documenten gedurende zes weken ter inzage. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld zienswijzen over beide documenten naar voren te brengen. Het indienen van een zienswijze biedt u de gelegenheid uw mening te geven over het ontwerptractébesluit. U kunt aangeven wat, volgens u, aan de voorgestelde beslissing kan worden verbeterd. Ook wanneer u nog niet eerder gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid en zienswijze in te dienen, kunt u op het ontwerptractébesluit reageren. De betrokken bestuursorganen wordt gevraagd om advies uit te brengen over het ontwerptractébesluit en het project-MER. Ook de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage wordt gevraagd om te beoordelen of het opgestelde project-MER voldoet aan de geldende kaders en regelgeving daarvoor.

Stap 5: Vaststelling Tracébesluit

Na afweging van de ingekomen zienswijzen en adviezen op het ontwerptractébesluit en het project-MER, stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat het Tracébesluit (onder de huidige regelgeving) vast. Dit Tracébesluit is het definitieve besluit. Vaststelling van het Tracébesluit is voorzien in 2023.

Stap 6: Beroep en uitspraak Raad van State

Het Tracébesluit wordt bekendgemaakt en ter inzage gelegd. Gedurende 6 weken na de dag van de terinzagelegging van het Tracébesluit kunnen belanghebbenden, die over het ontwerptractébesluit een zienswijze naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijze over het ontwerptractébesluit naar voren hebben gebracht, beroep instellen tegen het Tracébesluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze beslist in eerste en enige instantie over de ingestelde beroepen, binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn. Op dit besluit is Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent onder meer dat andere overheden niet in beroep kunnen gaan tegen het Tracébesluit.

Stap 7: Uitvoering en evaluatie

Binnen een in het Tracébesluit genoemde termijn na de ingebruikneming van de capaciteitsuitbreiding zal de minister de gevolgen van de ingebruikneming onderzoeken. Dit onderzoek wordt de opleveringstoets genoemd. De opleveringstoets dient ertoe om na ingebruikneming van de verbrede weg te onderzoeken of inderdaad aan de milieunormen wordt voldaan. Uit het project-MER moet blijken welke effecten er optreden, en of het noodzakelijk is om deze effecten te toetsen in een opleveringstoets.

Het onderzoek wordt uitgevoerd binnen de termijn die daarvoor in het Tracébesluit wordt bepaald. Indien uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een overschrijding van normen die gelden voor deze milieuaspecten, dan wordt via daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien. Wanneer monitoring van milieueffecten noodzakelijk is (paragraaf 3.6) dan zal de opleveringstoets en de monitoring zoveel mogelijk worden gecombineerd.

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

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

11 januari 2020 | WNZ0221KK163