

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
A4, Burgerveen – Leiden

17 oktober 1994

615-39

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport A4, Burgerveen – Leiden /
[Commissie voor de milieu-effectrapportage].
- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-786-3
Trefw.: milieu-effectrapportage; Zuid-Holland / wegen ; Zuid-Holland.



commissie voor de milieu-effectrapportage

aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. de Directeur-Generaal
van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
IO175231

uw brief
d.d. 19 mei 1994

ons kenmerk
U694-94\SF\mw\615-38

onderwerp
Advies voor richtlijnen m.e.r. A4, Burger-
veen - Leiden

doorkiesnr.
030 - 347638

Utrecht,
17 oktober 1994

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de (verbreding van de) A4, traject Burgerveen - Leiden.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Behoudens voor de hoofdpunten van het advies wordt uw aandacht in het bijzonder gevraagd voor het volgende.

Uit de startnotitie blijkt, dat dit project een sterke samenhang vertoont met de aanleg van de hogesnelheidslijn (HSL) indien deze volgens een nieuwe lijn ten Noorden van Rotterdam zal gaan lopen. In het studiegebied is een bundeling van beide verbindingen wenselijk om het landschap zo min mogelijk te versnipperen en om efficiënt gebruik te kunnen maken van geluidhinder-mitigerende voorzieningen. Vanwege de stand van zaken in de besluitvorming over de HSL acht de Commissie het van belang, dat precies aangegeven wordt hoe de samenhang in de besluitvorming over beide projecten verder zal worden vormgegeven.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,

ir. P. van Duursen,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
A4, Burgerveen - Leiden

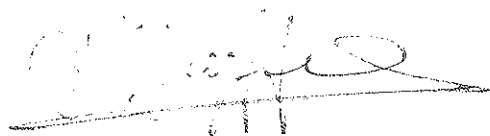
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
A4, Burgerveen - Leiden

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over
de A4, Burgerveen - Leiden,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat ter attentie van de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens
deze,

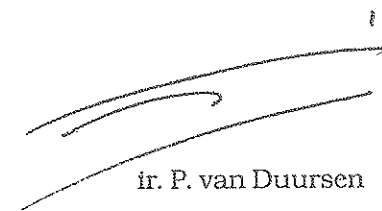
de werkgroep m.e.r. A4, Burgerveen - Leiden

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 17 oktober 1994

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	2
2. Probleemstelling en doel, beleid en besluiten	3
2.1 Probleemstelling	3
2.2 Doel van het voornemen	4
2.3 Besluitvorming en besluitkaders	5
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	5
3.1 Het niet doorgaan van het voornemen ('nulsituatie')	5
3.2 Combinatie-alternatief	5
3.3 Auto(snel)wegalternatieven	5
3.4 Mitigerende en compenserende maatregelen	6
3.5 Uitvoeringsaspecten	7
3.6 Meest milieuvriendelijk alternatief	7
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkelingen en milieu-effecten	9
4.1 Algemeen	9
4.2 Abiotische aspecten	10
4.3 Vegetatie en fauna	10
4.4 Landschap en ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie en archeologie	11
4.5 Geluid en trillingen	11
4.6 Lucht	12
4.7 Veiligheid en woonmilieu	13
4.8 Indirecte effecten	13
5. Vergelijking van de alternatieven	14
6. Leemten in kennis en evaluatie achteraf	15
7. Vorm en presentatie van het MER en samenvatting	16

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 mei 1994, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Tekst van openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 88 d.d. 10 mei 1994
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Dit advies betreft richtlijnen voor het MER voor de verbreding van de A4 tussen Burgerveen en Leiden. Hiertoe wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd.

Volgens de Commissie verdienen voor de besluitvorming over het voornemen met name de volgende onderwerpen in het MER nadere uitwerking:

Probleemstelling

- Motivatie van waarom geen sprake is van een corridorstudie aangezien elk afzonderlijk project in het betrokken gebied in feite alleen in het kader van het totaal van de verkeersontwikkeling kan worden beoordeeld.
- Een zo kwantitatief mogelijke onderbouwing van het verkeerskundig belang van de verbreding en van de mate waarin (toekomstige) railprojecten en weggebonden openbaar vervoersprojecten oplossing kunnen bieden voor diverse soorten weggebruikers.

Alternatieven

- Expliciet aandacht voor de verbetering van de verkeersveiligheid bij op- en afritten als onderdeel van alle alternatieven.
- Bij alternatief B/B3 van de HSL: A4 en HSL samen door tunnel onder Oude Rijn; als bij alternatief A1/A1-verschoven de HSL in tunnel wordt uitgevoerd, dan variant III, omleiding om Leiderdorp, ook in tunnel.
- Verbreding van huidige snelweg slechts voor doelgroepen bestemd.
- Een zelfstandig ontwikkeld meest milieuvriendelijk alternatief met uitwerking van:
 - benodigde extra maatregelen gericht op mobiliteitsbeheersing;
 - de tracering;
 - de wijze van uitvoering en de wijze van gebruik (bijvoorbeeld de rijsnelheid).

Gevolgen voor het milieu

- De gevolgen voor het milieu bovenop de gevolgen van de HSL-Noord, waarbij duidelijk wordt in welke mate het voornemen bestaande barrièrewerking in woongebieden en versnippering van de ecologische hoofdstructuur kan helpen oplossen. Versnippering van het landelijk gebied is een zwaarwegende zelfstandige factor.

1.

INLEIDING

Voor de voorgenomen verbreding van de A4 tussen Burgerveen en Leiden wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Met name bij besluitvorming over tracering en inpassing van een gecombineerd tracé in Leiderdorp voor zowel de A4 als de Hogesnelheidsspoorverbinding (HSL) Amsterdam - Rotterdam - Brussel - Parijs is er een sterke samenhang tussen beide projecten. Vandaar dat de vooroverlegfase voor de m.e.r. A4 parallel loopt met de ter visielegging van de nieuwe HSL-nota en het de bedoeling is (interim-)resultaten van deze m.e.r. A4 te betrekken bij de besluitvorming over PKB deel 3 van de Hogesnelheidsspoorverbinding.

Op dit voornemen is de in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen regeling voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing. De minister van Verkeer en Waterstaat (V & W), vertegenwoordigd door de regionale directie van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, is de initiatiefnemer van het voornemen. De hoofddirectie van Rijkswaterstaat, eveneens optredend namens de ministers van V & W en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, is in deze procedure het bevoegd gezag.

Met de brief van 19 mei 1994^{1]} stelde het bevoegd gezag de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid om te adviseren over richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Tevens werd de start van de procedure bekendgemaakt^{2]} en de startnotitie ter inzage gelegd; daarmee werd een ieder in de gelegenheid gesteld om te reageren op deze startnotitie.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies 'de Commissie' genoemd^{3]}.

Het doel van het advies van de Commissie is de gewenste inhoud voor het MER aan te geven. In dit advies wordt waar mogelijk voortgebouwd op de inhoud van de startnotitie, aangezien deze een goede basis biedt voor de vast te stellen richtlijnen. Daarbij is de Commissie er van uitgegaan dat de initiatiefnemer zich zal houden aan wat in de startnotitie wordt voorgesteld. Daarom is getracht met name aanvullende gezichtspunten voor het voetlicht te brengen.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen commentaren en opmerkingen^{4]} in beschouwing genomen.

-
- 1 Zie bijlage 1.
 - 2 Zie bijlage 2.
 - 3 Voor samenstelling zie bijlage 3.
 - 4 Voor een overzicht zie bijlage 4.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL, BELEID EN BESLUITEN

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

2.1 Probleemstelling

Wat betreft de probleemstelling kan in aanvulling op de startnotitie (pagina 27 en 28) worden gesteld, dat het met name gaat om:

- Een nadere uitwerking van de geformuleerde problemen voor de verschillende soorten weggebruikers, de omwonenden en voor natuur en landschap.
- Bepaling en uitwerking van alternatieven en varianten die tegemoet komen aan de geformuleerde problemen.

Het is gewenst dat wordt gemotiveerd waarom er in het voorliggende geval geen sprake is van een corridorstudie maar van een trajectstudie voor een schakel in de verbreding van de A4 tussen Leidschendam en Schiphol. Dit aangezien elk afzonderlijk project in het betrokken gebied in feite alleen in het kader van het totaal van de verkeersontwikkeling kan worden beoordeeld.

Bij de vraag of capaciteitsuitbreiding van de A4 nodig is, dient in de eerste plaats te worden onderzocht in welke mate railprojecten en weggebonden openbaar-vervoersprojecten^{5]} een oplossing kunnen bieden voor bepaalde soorten weggebruikers.

Door in de startnotitie alleen bij het combinatie-alternatief de Integrale Verkeers- en Vervoersstudie Noordvleugel en het Mobiliteitsplan Zuid-Holland te noemen, wordt gesuggereerd dat de hieruit voortkomende maatregelen alleen bij dit alternatief aan de orde zijn. Dit is bij de andere alternatieven ook relevant^{6]}.

Het MER zal moeten aangeven in welke mate mobiliteitsbeheersende maatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van de verkeerskundige knelpunten per soort weggebruiker (doelgroep)^{7]}. Daarbij zal ondermeer duidelijk moeten worden in hoeverre het woon-werkverkeer in de spits zal toe- of afnemen. Expliciet moet worden aangegeven welke inspanningen zullen worden verricht om het omhuigingsbeleid van het SVV II ook daadwerkelijk gestalte te geven, met daarbij aangegeven in hoeverre deze uitvoerende maatregelen op schema liggen. Deze inspanningen respectievelijk de maatregelen waarin deze gestalte krijgen, gelden voor alle alternatieven.

5 Zie bijlage 4, reactie nrs. 8, 18 en 42.

6 Zie bijlage 4, reactie nr. 18.

7 Zie bijlage 4, reactie nr. 30.

Voor zover de doelstelling van het SVV II ten aanzien de mobiliteitsbeheersing niet zal worden gehaald, zullen de bijbehorende extra te treffen maatregelen moeten worden beschreven. Hiervan dienen ook de consequenties te worden beschreven⁸].

Tevens moet worden aangegeven in hoeverre door de verbreding van de A4, Burgerveen – Leiden of één der omleidingsalternatieven de intensiteiten op de bestaande rijkswegen, op andere auto(snel)wegen en op het onderliggende wegennet in het studiegebied zullen worden beïnvloed en wat de milieu-invloeden daarvan zijn.

Ook moet worden vermeld in welke mate het voornemen juist extra autoverkeer zal opwekken (generatie extra mobiliteit) met als gevolg eventueel verschuiving van verkeerskundige knelpunten. Daarbij is een duidelijke argumentatie nodig waarom uitbreiding van de capaciteit van het wegvak Leiden – Burgerveen nodig is indien de prognoses van het SVV II als uitgangspunt wordt genomen, aangezien blijkt de Verkenning corridor Den Haag – Leiden – Schiphol van maart 1992 het gezamenlijke gebruik van de A4 en de A44 in 2010 niet groter zal zijn dan in 1990.

De relatie van het voornemen met de HSL ten noorden van Rotterdam dient zodanig te worden uitgewerkt dat door combinatie van beide activiteiten de schade en hinder in het studiegebied tot een minimum wordt beperkt en waar mogelijk juist milieukwaliteiten worden verbeterd (ontsnippering, compenserende maatregelen en dergelijke).

2.2 Doel van het voornemen

Aan de hand van de geformuleerde doelstellingen dienen concrete beoordelingscriteria en bijbehorende maatstaven te worden afgeleid waaraan de alternatieven en varianten die in het MER worden uitgewerkt, kunnen worden getoetst. Hiertoe behoren milieunormen en streefwaarden (uit SVV II, NMP, Wet geluidhinder, Wet luchtverontreiniging, VINEX en NBP en dergelijke).

Niet uitsluitend dient gedacht te worden aan het vermijden of zoveel mogelijk beperken van de hinder en de schade voor de mens en natuur en landschap, maar ook aan de verbetering van de kwaliteiten van het milieu binnen het kader van dit project.

8 Zie bijlage 4, reactie nrs. 10, 18 en 19.

2.3 Besluitvorming en besluitkaders

Aan het duidelijk overzicht in de startnotitie heeft de Commissie slechts toe te voegen:

- Het Nationaal Milieubeleidsplan 2 (met name § 5.7, pagina 139 – 151).
- Intentieprogramma Bodembescherming Zuid-Holland van 20 mei 1994⁹] en de daarbij behorende compensatieregeling.
- Waterhuishoudingsplan Zuid-Holland; zie ecologische aandachtsgebieden¹⁰].

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Het niet doorgaan van het voornemen ('nulsituatie')

De nulsituatie is de ontwikkeling, die optreedt wanneer er geen extra maatregelen (voor zover nog niet in gang gezet) worden genomen om de vervoerssituatie en de hierbij optredende knelpunten tussen de knooppunten Burgerveen en Leiden te verbeteren.

De nulsituatie omvat een beschrijving van de voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten voor zover relevant voor het milieu. Het gaat hier bijvoorbeeld om de aanleg van andere weg- en spoorverbindingen, uitbreiding van industriële of woonbebouwingen en landherinrichting.

3.2 Combinatie-alternatief

Dit alternatief houdt tevens een veiliger vormgeving in van de huidige (deels zeer onveilige) op- en afritten.

3.3 Auto(snel)wegalternatieven

Naast de alternatieven die reeds worden aangeduid in de startnotitie is het van belang, dat nauwkeurig wordt onderzocht wat de gevolgen zijn van een gezamenlijke kruising van de A4 en de HSL met de Oude Rijn; dit betreft zowel de

9 Zie bijlage 4, reactie nr. 18.

10 Zie bijlage 4, reactie nr. 18.

ruimtelijke consequenties, de gevolgen voor de leefbaarheid^{11]} in Leiderdorp, als de kosten. Daarbij kan bij een keuze voor het B/B3-alternatief van de HSL worden gedacht aan een (gebundelde) tunnelvariant bij Leiderdorp (tot en met bijvoorbeeld de Ericalaan) dan wel een verticaal of horizontaal gecombineerd (verdiept gelegen) kunstwerk voor zowel de HSL als de A4, dit mede ter (geluids)sanering van de huidige situatie in Leiderdorp. Wordt de HSL in het geval van het A/A1(v)-alternatief als tunnel uitgevoerd, dan zou variant III uit de startnotitie, de omleiding om Leiderdorp, ook in een tunnel moeten.

De Commissie adviseert ook een alternatief uit te werken waarbij bij verbreding van de huidige A4 gekozen wordt voor een eventuele herinrichting slechts ten behoeve van doelgroepen^{12]}.

3.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

De mitigerende en compenserende maatregelen zullen een kernpunt van het MER moeten vormen. Uitgaande van de doelstellingen op pagina 28 van de startnotitie moet expliciet worden aangegeven dat er bij deze maatregelen naar zal worden gestreefd om de huidige belasting van natuur en landschap te verminderen, dat wil zeggen een 'win-back situatie'.

Bij het ontwerpen van mitigerende maatregelen verdient een brongerichte aanpak de voorkeur boven zogenoemde "end of pipe" oplossingen. Voorts moet met name worden gedacht aan geluidwallen, ondertunneling voor zoogdieren, brede oeverzones langs kruisende watergangen, boombeplanting ter vermindering van vogelslachtoffers en dergelijke.

Bij compenserende maatregelen kan in de eerste plaats gedacht worden aan het instellen van reservaten en beheersgebieden in het studiegebied. Botanische reservaten kunnen daarbij waarschijnlijk het best direct aansluitend bij de bermen worden gesitueerd. Vogelreservaten, zoals bijvoorbeeld voor weidevogels, zullen op grotere afstand moeten worden gelokaliseerd in verband met de verstoringinvloed van de (spoor)weg. Met betrekking tot deze reservaten en beheersgebieden zal het nadrukkelijk om gebieden buiten de ecologische hoofdstructuur (EHS) moeten gaan, omdat de realisering van de EHS als autonome ontwikkeling beschouwd moet worden.

In de tweede plaats kan het gaan om het graven van vervangende watergangen, zoals mogelijk bij verplaatsing van de Meerburgerwetering bij variant B/B3 van de HSL^{13]}.

Ten derde kan gedacht worden aan het afsluiten of functieverlaging van bestaande wegen voor autoverkeer, dan wel het geheel opheffen van de betreffende verbindingen in het projectgebied. Hieraan zal zeer zorgvuldig en actief aandacht moeten worden besteed. Het verdient in dit verband niet de voorkeur dat het aan de gemeenten wordt overgelaten wat met de bestaande wegvakken van de A4 gebeurt bij varianten waarin een omleiding van de A4 is opgenomen.

11 Zie bijlage 4, reactie nr. 32.

12 Zie bijlage 4, reactie nrs. 10, 14 en 19.

13 Zie bijlage 4, reactie nr. 21.

De alternatieven, respectievelijk de compenserende maatregelen die daar een onderdeel van vormen, verdienen op deze punten een volledige specificatie.

3.5 Uitvoeringsaspecten

Gezien de geotechnische bodemgesteldheid van delen van het inpassingsgebied kunnen uitvoeringsaspecten van belang zijn voor de trajectkeuze. In aanvulling op de startnotitie (pagina 41) verdienen met name uitvoeringsaspecten van geotechnische aard een nadere uitwerking, zoals de samenhang van de tracékeuze met de zettingsgevoeligheid van de bodem en indien ophogingen nodig zijn de haalbaarheid van maatregelen die oppersing van aangrenzende terreinen kunnen voorkomen. Ook maatregelen ter voorkoming van de milieu-gevolgen van (bron)bemaling bij de bouw van kunstwerken en de mogelijke toename van (zoute) kwel¹⁴] verdienen aandacht.

Met name bij het zoeken naar aanvullende mitigerende maatregelen en naar de meest geschikte plaats van kunstwerken zoals bijvoorbeeld voor de kruising van de verbrede A4 met de HSL en met andere bestaande relatief grote (natte en droge) infrastructuur zijn de uitvoeringsaspecten van belang.

Verder dient aandacht besteed te worden aan hoe bij de verdeling van de werkzaamheden voor de aanleg over de seizoenen rekening kan worden gehouden met de verstoringgevoeligheid van ecosystemen. Een voorbeeld is: tijdelijke peilverlagingen zo veel mogelijk plaats laten vinden in de nazomer of winter omdat dan de effecten op vegetaties geringer zijn dan in het voorjaar of in de zomer.

3.6 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief is als een volwaardig alternatief te presenteren, ook in de uiteindelijke onderlinge vergelijking van de milieu-effecten van de nader uitgewerkte alternatieven (dus ook in de samenvatting).

Er is mogelijk verwarring over het verschil tussen het meest milieuvriendelijk alternatief en de noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen. In de startnotitie worden beide aan elkaar gelijk gesteld. Dat is niet correct. De mitigerende en compenserende maatregelen moeten een onderdeel vormen van elk der alternatieven. Daarnaast moet er ook een zelfstandig meest milieuvriendelijk alternatief ontwikkeld worden of moet aan het eind van de studie worden aangegeven welk alternatief het meest milieuvriendelijk blijkt te zijn.

Het meest milieuvriendelijk alternatief moet een redelijk en te kiezen alternatief zijn tegen het licht van maximalisering van de natuur- en milieudoelstellingen voor het betrokken gebied.

14 Zie bijlage 4, reactie nr. 2.

Bij de invulling van dit alternatief gaat het om drie aspecten:

- Benodigde extra maatregelen gericht op mobiliteitsbeheersing met als doel conform het SVV II dat in 2010 het autoverkeer zal zijn gestabiliseerd op een niveau dat landelijk slechts 35 % hoger ligt dan in 1986, hetgeen regionaal slechts een toename van 20 % zou inhouden¹⁵].
- De tracering.
- De wijze van uitvoering en gebruik, waarbij de volgende elementen van belang zijn:
 - de mitigerende en compenserende maatregelen (zie § 3.4);
 - de wijze van uitvoering (zie § 3.5);
 - de wijze van gebruik (bijvoorbeeld de rijnsnelheid).

Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief dienen tevens de nieuwste ter beschikking staande mitigerende maatregelen op optimale wijze te worden toegepast (volgens het ALARA-principe).

Met betrekking tot de beperking van geluid dient hierbij met name aandacht te worden geschonken aan maatregelen aan de bron zoals:

- maximale benutting van het bundelingseffect met de HSL;
- toepassing van de nieuwste beschikbare technologie van geluidarme wegverhardingen;
- verdiepte- en/of tunnellinging;
- beperking van maximum snelheden.

De A4 doorsnijdt een belangrijk deel van de Ecologische Hoofdstructuur binnen Zuid-Holland. Verondersteld mag worden, dat de weg thans een ernstige ecologische barrière vormt binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Een onderdeel van de studie dient dan ook te zijn na te gaan in welke mate door bijvoorbeeld reconstructie van de A4 bij verbreding deze (ecologische) barrièrewerking kan worden geminimaliseerd.

15 Zie bijlage 4, reactie nrs. 19 en 42.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFECTEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

4.1 Algemeen

Een kernpunt bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu van de A4 is dat ook steeds wordt aangegeven wat de effecten zullen zijn bovenop de gevolgen van de HSL.

Literatuur en veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek, vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie.

De wijze, waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven zijn, dient te worden gemotiveerd. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens, als de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten. Hierbij dient steeds te worden aangegeven of het feiten, veronderstellingen dan wel aannames betreft.

In de onderstaande paragrafen is aangegeven, welke milieu-aspecten in het MER in aanvulling op het gestelde in de startnotitie in elk geval in nog beschouwing moeten worden genomen. Hierbij zijn de aandachtspunten voor de bestaande situatie en de gevolgen in één paragraaf ondergebracht.

Bij de beschrijving van de milieu-effecten moet **centrale aandacht** worden besteed aan de **versnippering** van het landelijke gebied **als zelfstandige factor**. Deze factor vormt een indicatie voor een aantal milieuproblemen, zoals geluidhinder, ecologische effecten (barrièrewerking, aanrijdingen, verstoring van populaties), afname van landschappelijke kwaliteit, afname van grondgebruiksmogelijkheden en andere (zie ook § 4.3).

Bij de opzet van de effectbeschrijving in de startnotitie (zie figuur 14 en 15) zijn de effecten van mitigerende en compenserende maatregelen niet expliciet meegenomen. Dat zal wel moeten plaatsvinden, ook met beschrijving van de effecten van deze maatregelen.

4.2 Abiotische aspecten

Bij de bestaande situatie en autonome ontwikkelingen dient ook nog te worden ingegaan op:

- de geotechnische bodemgesteldheid;
- bodembeschermingsgebieden^{16]}.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient ook ingegaan te worden op de gevolgen van het geschikt maken van het gebied voor de aanleg van een weg (vergraving van lagen, tijdelijke bronbemaling of peilverlaging, permanente verlaging; zie ook § 3.5) en op de gevolgen van de (mogelijke) toename van (zoute) kwel^{17]}. Hierbij moet ook aandacht worden besteed aan de ecologische aandachtsgebieden uit het provinciale waterhuishoudingsplan 1991^{18]}. De te verwachten wijzigingen moeten worden aangegeven in de hydrologische omstandigheden voor de standplaatsen van eventuele voorkomende waardevolle natuurlijke vegetaties (voorjaarsgrondwaterstand, kwelintensiteit, voedselrijkdom en samenstelling oppervlakte- en grondwater) en de doorwerking daarvan op dierpopulaties (weidevogels, reptielen, amfibieën). Gezien de aard van de relaties in het gebied verdient het aanbeveling dat bij de effectvoorspellingen gebruik wordt gemaakt van geohydrologische modellen.

4.3 Vegetatie en fauna

De beschrijving van de biotische toestand in het studiegebied alsook de daaropvolgende effectbeschrijving wint aan waarde door een duidelijke keuze en motivering van de te behandelen biotische aspecten ('gemeenschappen en indicatorgroepen') in relatie tot de gebiedskenmerken en tot de ingreep c.q. de gevolgen daarvan. Nodig is ook:

- Beschrijving van de ligging van lokale geschikte leefgebieden voor waardevolle diersoorten, voor zover relevant. In ieder geval dient aandacht besteed te worden aan weidevogels, watervogels, zoogdieren, reptielen, amfibieën en dagvlinders.
- Beschrijving van de ligging van en ruimtelijke samenhang tussen functiegebieden (rust-, rui-, voedsel-, paar- en overwinteringsgebieden).

Bij de analyse van de gevolgen van de aanwezigheid van de weg en van de weg-aanleg dient de **versnippering**^{19]} het centrale thema te zijn (zie ook § 4.1) en dient per tracé onderscheid te worden gemaakt tussen de volgende effecten:

vernietiging

- Ruimtebeslag, waardoor oppervlaktes van waardevolle natuurgebieden worden verkleind, en leefgebieden van waardevolle soorten kleiner worden en versnipperd raken (zie ook barrièrewerking).

16 Zie bijlage 4, reactie nr. 18.

17 Zie bijlage 4, reactie nr. 2.

18 Zie bijlage 4, reactie nr. 18.

19 Zie bijlage 4, reactie nr. 10.

verstoring

- Geluidsbelasting en zichtverstoring van aangrenzende (stille) gebieden.
- Verandering van oppervlakte- en grondwaterrelaties en hun ruimtelijke effecten op natuurgebieden.

barrièrewerking

- Barrièrewerking voor uit oogpunt van overleven noodzakelijk geachte dispersiebewegingen tussen lokale populaties die samen een netwerkpopulatie vormen. Het betreft hier vooral populaties van over de grond bewegende diersoorten.
- Barrièrewerking in pendelbewegingen tussen functiegebieden zoals van amfibieën (ook te traceren door veldonderzoek, zoals plaatsen met verkeersslachtoffers).
- Vermijding van aanrijding dieren.

Voor elk van deze effecten moet worden nagegaan waar deze in aanmerkelijke mate zullen optreden en aanleiding geven tot een verlaging van natuurwaarden (uit te drukken in oppervlakteverlies, transformatie naar minder waardevolle ecosysteemtypen en achteruitgang, respectievelijk lokaal of regionaal uitsterven van waardevolle soorten).

Apart dient aandacht te worden besteed aan de effectiviteit van (voorgenomen) mitigerende ontsnipperingsmaatregelen en compenserende maatregelen.

De uitgangspunten (geen uitgebreide beschrijvingen) voor het beheer van bermen dienen te worden aangegeven.

4.4 Landschap en ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie en archeologie

Behoudens de suggestie de versnippering van het landelijke gebied als centraal thema te nemen (zie § 4.1 en § 4.3) voor de ruimtelijke kwaliteit is ook expliciete aandacht nodig voor archeologische en cultuurhistorische waarden, waarvoor – zo nodig – een extra inventarisatie zal moeten worden verricht²⁰].

4.5 Geluid en trillingen

Er moet een overzicht worden gegeven van bestaande geluidgevoelige gebieden en objecten, zoals woongebieden, stiltegebieden, weidevogelgebieden, recreatiegebieden en gebouwen (ziekenhuizen, scholen). In de geluidgevoelige gebieden dienen op enkele representatieve punten de omgevingsgeluidniveaus te worden vastgesteld als referentie ter beoordeling van de te verwachten geluideffecten.

De in de startnotitie gegeven indicatie van knelpunten met betrekking tot geluidhinder (zie figuur 6) geeft een duidelijk beeld van de omvang van de problematiek in het studiegebied. De mate van gedetailleerdheid en diepgang van de effect-prognoses dient dan ook hieraan te zijn georiënteerd. Hierbij dient het

20 Zie bijlage 4, reactie nr. 24.

effect van geluidbeperkende maatregelen te worden meegenomen. Maatregelen aan de bron verdienen hierbij bijzondere aandacht. Hun effect dient dan ook expliciet te worden vermeld (zie ook § 3.4 en § 3.6).

Het is gewenst dat kwantitatieve informatie wordt gegeven betreffende de in het studiegebied optredende LA_{eq} -waarden over respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode en de daarvan afgeleide etmaalwaarden ten gevolge van:

- het wegverkeer;
- de overige geluidbronnen (spoorwegverkeer- of industriegeluid) afzonderlijk en bovenop die van de HSL.

Er moet bij alle berekeningen een terugkoppeling plaatsvinden naar de verkeersgegevens en de hieraan verbonden onzekerheidsmarges (bijvoorbeeld aandeel vrachtverkeer).

Het verdient aanbeveling de etmaalwaarden in de vorm van geluidcontouren te presenteren. Binnen de daardoor begrensde gebieden kan dan bij benadering het aantal door wegverkeersgeluid ernstig gehinderde personen worden vastgesteld.

Bij de geïdentificeerde knelpunten zal bijvoorbeeld niet alleen moeten worden aangegeven op welke wijze aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan, maar ook welke significante wijzigingen van het geluidniveau zullen optreden buiten de 50 dB(A) contour en de doorwerking daarvan (verstoring en versnippering). Dit geldt met name ter plaatse van de twee stiltegebieden ex artikel 117 en volgende van de Wet geluidhinder.

Toepassing van de aftrek volgens artikel 103 Wet geluidhinder bij de berekeningen acht de Commissie niet zondermeer verantwoord omdat deze niet in overeenstemming is met de verwachtingen dat het autoverkeer in de toekomst stiller wordt. Ondanks dat in de besluitvorming een dergelijke aftrek wettelijk is toegestaan, dient het MER een zo reëel mogelijk beeld te geven van de milieugevolgen, waarop vervolgens een betrouwbare onderlinge vergelijking van milieugevolgen van de alternatieven kan worden gebaseerd.

Het is gewenst dat wordt nagegaan in hoeverre (niveau en bereik) hinder of schade wordt ondervonden van trillingen van wegverkeer. In elk geval dient de aanwezigheid van woningen en van andere trillingsgevoelige objecten binnen een zone van 50 meter langs de weg te worden vastgesteld.

4.6 Lucht

Ten aanzien van de luchtverontreiniging zal kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer;
- de concentraties van luchtverontreinigende stoffen tengevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen in verhouding tot de heersende achtergrondconcentraties.

Het MER moet met name aangeven welke specifieke bijdrage de alternatieven leveren aan de vermindering/vermeerdering van het gebied waarin de grens- en streefwaarde voor NO₂ wordt overschreden en met welke aanvullende maatregelen in de toekomst zoveel mogelijk aan het bereiken van de streefwaarde zal worden tegemoet gekomen.

Voor de varianten waarbij sprake is van de aanleg van een tunnel dient speciale aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit (stikstofdioxyde, benzeen, benzo(a)pyreen, fijn stof en zwarte rook) in de tunnel, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten.

Voor zover deze concentraties grenswaarden en richtwaarden overschrijden, dient aangegeven te worden met welke maatregelen wel aan deze waarden kan worden voldaan.

4.7 Veiligheid en woonmilieu

Het gaat hierbij voor een groot deel om reeds in de startnotitie aangegeven effecten aangaande de gezondheid en leefbaarheid.

Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen dienen de risicocontouren langs de weg te worden aangegeven.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid verdienen de op- en afritten bijzondere aandacht.

4.8 Indirecte effecten

Naast directe effecten moeten ook indirecte effecten worden beschreven. Dit betreft met name:

- het risico van volbouwen van afgesneden hoeken in het landelijk gebied;
- de gevolgen voor de land- en tuinbouw.

5.

VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De verschillen in de gevolgen van de alternatieven, inclusief het meest milieuvriendelijke alternatief, moeten duidelijk worden gepresenteerd.

Aangegeven dient te worden welke gangbare (milieu) kwaliteitseisen (normen, streefwaarden) en uitgangspunten van het milieubeleid daarbij zijn beschouwd.

Met betrekking tot geluid wordt aanbevolen de volgende criteria te hanteren:

- De verandering van het aantal ernstig geluidgehinderde personen als gevolg van de uitvoering van het alternatief. Het wordt aanbevolen de berekening te beperken tot het gebied binnen de 65 dB(A)-contour van de gecumuleerde geluidbelasting.
- De grootte van het akoestische invloedsgebied, begrensd door de 50 dB(A)-contour.
- Een kwalitatieve weging van het verstoringseffect buiten de 50 dB(A)-contour op de recreatie-, natuur- en stiltegebieden (toepassing van het "stand still" principe).

Met betrekking tot natuur en landschap wordt aanbevolen uit de gaan van behoud en waar mogelijk verbeteren van waarden en van compenserende maatregelen voor niet verder te vermijden schade.

Ten aanzien van externe veiligheid is het ALARA-principe van toepassing.

Aandacht verdienen verder ten minste de volgende punten:

- Een voorkeursvolgorde van de alternatieven/varianten, per toetsingscriterium; waar mogelijk aan de hand van kwantitatieve informatie over effecten, zodat absolute grootte-orde inzichtelijk blijven.
- In welke mate de voorgestelde oplossingen, bij de uitvoering of in de toekomst, de mogelijkheden in zich hebben tot een flexibele aanpassing.
- Een raming van de kosten van de verschillende alternatieven en van te treffen milieumaatregelen.

6.

LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effect-rapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

In het MER moet worden aangegeven:

- welke in de richtlijnen gevraagde informatie niet kan worden geleverd;
- wat de onzekerheidsmarges zijn voor de gepresenteerde informatie;
- waardoor de lacunes in de kennis wordt veroorzaakt;
- hoe in deze lacunes kan worden voorzien.

De leemten in kennis mogen niet betrekking hebben op die informatie, die voor het te nemen besluit essentieel is. Dit soort informatie dient een zo goed mogelijke invulling te krijgen (zo nodig nader veldonderzoek).

Bij het nemen van het besluit dient door het bevoegd gezag een monitoring- en onderzoeksprogramma te worden vastgesteld, dat mede gericht is op het verminderen van deze leemten in kennis en onzekerheden. Met behulp van dit programma kan de vinger aan de pols worden gehouden en zal te zijner tijd inzicht worden verkregen in de feitelijk optredende gevolgen voor het milieu bij uitvoering van de voorgenomen activiteit. Hierbij wordt ondermeer aandacht gevraagd voor het opzetten van een monitoringprogramma om de natuurtechnische maatregelen die worden genomen voor vermindering van de ecologische barrièrewerking te onderzoeken op hun effectiviteit.

Het is wenselijk dat het MER al een aanzet tot een evaluatieprogramma bevat, waarbij aandacht wordt besteed aan in § 4.2 tot en met § 4.8 genoemde aspecten. Daarbij moet worden aangegeven hoe het evaluatieprogramma zal worden beheerd (wie voert het uit en dergelijke). Ook is het van belang dat maatregelen moeten worden getroffen als bepaalde doelstellingen niet worden gehaald.

Ten aanzien van de onzekerheden over de ontwikkeling van verkeer en vervoer verdient het aanbeveling in de periode tussen de vaststelling van het tracé-besluit en de feitelijke aanleg/verbreding de verkeersprognoses up to date te maken en te bezien of door deze gewijzigde situatie extra mitigerende maatregelen nodig zijn (bijvoorbeeld grotere geluidschermen). Dit 'updaten' van de situatie zal ook voor andere aspecten die dan worden geëvalueerd van belang zijn.

7. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER EN SAMENVATTING

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven, inclusief het meest milieuvriendelijk alternatief, mede tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid. De onderlinge vergelijking van de alternatieven kan worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren, kaarten en ingreep-effect-matrices. Het MER moet ook worden voorzien van een duidelijke overzichtskaart van het gehele studiegebied met tevens alle in het MER gebruikte geografische aanduidingen.

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden;
- eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- waar mogelijk gebruik te maken van grafische presentatietechnieken (kaarten, luchtfoto's en fotovisualisaties, figuren en diagrammen);
- waar kwantitatieve informatie wordt gepresenteerd, verdient het aanbeveling om – eventueel (ook) grafisch – de onzekerheidsmarges weer te geven; dit kan een beter inzicht verschaffen dan wanneer alleen gemiddelden worden gepresenteerd.

De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpelijk te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER. De samenvatting dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- motivering van het doel en het belang van het voornemen;
- keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing genomen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven en de onderlinge vergelijking daarvan;
- leemten in kennis.





BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
A4, Burgerveen – Leiden

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE I

Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 mei 1994 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Ministerie van Verkeer en Waterstaat										
	Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat										
	Hoofddirectie van de Waterstaat										
Aan Aan de Voorzitter van de commissie voor de milieu-effectrapportage ir. P. van Duursen Postbus 2345 3500 GH Utrecht	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen:</td><td>20 MEI 1994</td></tr><tr><td>nummer:</td><td>702-94</td></tr><tr><td>postjaar:</td><td>615-01</td></tr><tr><td>kopie naar:</td><td>BF/SC/PRES/BIEB</td></tr></table>		Commissie voor de milieu-effectrapportage	ingekomen:	20 MEI 1994	nummer:	702-94	postjaar:	615-01	kopie naar:	BF/SC/PRES/BIEB
	Commissie voor de milieu-effectrapportage										
ingekomen:	20 MEI 1994										
nummer:	702-94										
postjaar:	615-01										
kopie naar:	BF/SC/PRES/BIEB										
Contactpersoon ir M.R.W. Bos	Doorkiesnummer 070 - 374 41 52										
Datum 17 mei 1994	Bijlage(n) 1										
Ons kenmerk IO 175231	Uw kenmerk 19 MEI 1994										
Onderwerp Adviesaanvraag richtlijnen m.e.r. A4 Burgerveen - Leiden											
Geachte heer van Duursen,											
Overeenkomstig de wet Milieubeheer, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r., zal milieu-effectrapportage worden toegepast ten behoeve van de besluitvorming over rijksweg 4, gedeelte Burgerveen - Leiden.											
In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien U over het project nadere informatie wenst, kunt U zich wenden tot de heer ir. M.R.W. Bos, telefonisch bereikbaar onder nummer 070 - 374 41 52, ter Hoofddirectie van de Waterstaat. Ik verzoek U binnen de termijn van artikel 7.14 van de WM, Uw advies toe te zenden aan voornoemde Directeur-Generaal.											
Gelet op de termijn voor de inspraak betekent dit uiterlijk 19 oktober 1994.											
Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag Bezoekadres Koningskade 4	Telefoon 070-3745745 Telefax 070-3744335/3744777										
Bereikbaar met tramlijn 1 en 9 (station hs en cs) en lijn 16 (station hs en cs)											



HW/IWO

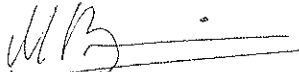
Te Uwer informatie voeg ik hierbij een exemplaar van de startnotitie.
De overige exemplaren zijn U inmiddels ondershands aangeboden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze

DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
I.D.G.


De M. Buys

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 88 d.d. 10 mei 1994



Bekendmaking

Trajectstudie en milieu-effectrapportage over Rijksweg 4 tussen Burgeveen en Leiden

De Minister van Verkeer en Waterstaat maakt op grond van artikel 3 van de Tractiewet en artikel 7.13 van de Wet milieubeheer bekend dat een studie zal worden uitgevoerd ten behoeve van de besluitvorming over de verbreding van Rijksweg 4 tussen Burgeveen en Leiden, door Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland.

Trajectstudie

In de trajectstudie Burgeveen - Leiden worden de verschillende alternatieven uitgewerkt, die een oplossing kunnen bieden voor de problemen op de A4 tussen Burgeveen en Leiden. In het kader van deze studie zal tevens een milieu-effectrapportage plaatsvinden. Daarbij worden de gevolgen onderzocht, die de voorgestelde alternatieven voor het milieu hebben.

De trajectstudie inclusief de milieu-effectrapportage levert een trajectnota en een milieu-effectrapport op, genoemd de trajectnota/MER.

Deze nota moet de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid geven, een weloverwogen besluit te nemen.

Startnotitie

De trajectstudie zal worden uitgevoerd door de directie Zuid-Holland in samenwerking met de directie Noord-Holland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.

De opzet van de trajectstudie is uitgewerkt in een Informatieve notitie, de Startnotitie. De Startnotitie gaat in op de probleemstelling, de doelstelling, de te onderzoeken mogelijke oplossingen (waaronder een nul-alternatief, combinatie-alternatief, rijksweg-alternatieven en een Meest Milieuvriendelijk Alternatief), welke aspecten in het onderzoek worden betrokken en de te volgen procedure.

De startnotitie is het formele begin van de tracé/MER procedure.

Terrisalegging

Van 16 mei tot en met 19 september 1994 kunt u de Startnotitie tijdens kantooruren inzien op de volgende plaatsen:

- Gemeentehuis Alkemade, Westeinde 1-5, Roslofarensveen
- Openbare bibliotheek Alkemade, Wigenstraat 25, Roslofarensveen
- Raadhuis Hoofddorp, Raadhuisplein 1, Hoofddorp
- Hulpsecretarie Nieuw Venne, Eugenie Provincialeweg 63, Nieuw Venne
- Openbare bibliotheek Hoofddorp, Dijk Tromplein 2, Hoofddorp
- Gemeentehuis Jacobswoude, Suyderbon 1, Rijnsaterwoude
- Stadhuis Leiden, Stadhuisplein 1, Leiden
- Stadhuiswuis, Lange Gracht 72, Leiden
- Gemeentehuis Lelidorp, Statendaalder 1, Lelidorp
- Gemeentehuis Rijnowoude, Frederik van Eedenplein 4, Hazerswoude-Rijndijk
- Gemeentehuis Zoeterwoude, Noordbuurtsweg 27, Zoeterwoude
- Buurthuis "De Welpoort", Welpoortsweg 92a, Zoeterwoude
- Openbare bibliotheek Zoeterwoude-Dorp, Schenkelweg 4, Zoeterwoude
- Openbare bibliotheek "Meerburg", Kooikerspad 1, Zoeterwoude-Rijndijk
- de bibliotheek van de provincie Zuid-Holland, Koningskade 1, Den Haag

- de bibliotheek van de provincie Noord-Holland, Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer, Zijweg 245, Haarlem
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland, Boompjes 200, Rotterdam
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, Toekanweg 7, (gebouw Schoneveer), Haarlem
- de bibliotheek van het kantoor van de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat, Koningskade 4, Den Haag
- de bibliotheek van het kantoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1-6, Den Haag.

Diegenen die niet in de gelegenheid zijn om de Startnotitie in te zien, kunnen contact opnemen met Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland (010 - 402 61 96), opdat alsnog de mogelijkheid wordt geboden.

Bestellen Startnotitie/samenvatting

De Startnotitie is te bestellen bij Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland door overmaking van f. 10,- op rekening 425.110 onder vermelding van Startnotitie A4 Burgeveen - Leiden.

Rijkswaterstaat heeft een samenvatting van de Startnotitie gemaakt, met eveneens informatie over de inspraakprocedure.

Deze samenvatting kunt u gratis aanvragen, bij Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland (010 - 402 61 96).

De samenvatting zal ook op de voorlichtingsvondten worden uitgereikt.

Voorlichtingsvondten

Tijdens informatieve vonden zal Rijkswaterstaat de Startnotitie en de verdere inspraakprocedure toelichten.

Op deze vonden zal tevens de inhoud van de Nieuwe HSL-Nota worden toegelicht.

Deze vonden worden gehouden op:

- 30 mei 1994, Het Anker, Chopinlaan 2, Hazerswoude-Rijndijk
 - 2 juni 1994, Zaal De Schuur, Kerkstraat, Hoogmade
 - 14 juni 1994, Dorpshuis Rijnowatering, Past. v.d. Plaatsstraat, Rijnowatering
 - 21 juni 1994, Hotel Restaurant de Rustende Jager, Venneperweg 71, Nieuw-Venne
 - 6 juli 1994, Sporthal de Eendekool, Kooikerspad 1, Zoeterwoude
 - 7 juli 1994, Sporthal de Does, Hoogmadeseweg 54a, Lelidorp.
- Aanvang programma is 19.30 uur.
De zalen zijn geopend vanaf 19.00 uur.

Inspraak

De Minister van Verkeer en Waterstaat stelt een ieder in de gelegenheid, wensen op het gebied van de inhoud van de trajectnota en het milieu-effectrapport kenbaar te maken.

Uw opmerkingen over de gewenste inhoud van de trajectnota en het milieu-effectrapport kunt u, zo mogelijk geschieden van reacties op de HSL-nota, tot uiterlijk 19 september 1994 schriftelijk indienen bij: Inspraak Startnotitie Rijksweg A4, Postbus 97611, 2509 GA, Den Haag.

De minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze, de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, ir. G. Blom

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

