

1049-2
(2e)

Samen werken aan bereikbaarheid

Startnotitie A4

Traject De Hoek - Prins Clausplein



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Zuid-Holland
Directie Noord-Holland

Inhoud

1	INLEIDING	
1.1	De aanleiding voor deze Startnotitie.....	3
1.2	De procedure in kort bestek.....	5
1.3	De functie van deze Startnotitie.....	6
1.4	Relaties met andere projecten en studies.....	7
1.5	Leeswijzer.....	9
2	VERKEER EN VERVOER	
2.1	Beleid.....	10
2.1.1	Nationaal beleid.....	10
2.1.2	Regionaal beleid.....	11
2.2	Huidige situatie.....	11
2.2.1	Beschrijving van de A4.....	11
2.2.2	De functie van de A4.....	13
2.2.3	Het verkeer op de A4.....	13
2.2.4	Beschrijving van het onderliggend wegennet.....	14
2.2.5	Openbaar vervoer.....	14
2.2.6	Verkeersveiligheid.....	14
2.3	Ontwikkelingen tot 2010.....	15
2.3.1	Overzicht van ontwikkelingen.....	15
2.3.2	Het verkeer op de A4.....	15
2.3.3	Openbaar vervoer.....	15
2.3.4	Verkeersveiligheid.....	17
2.4	Ontwikkelingen na 2010.....	18
3	RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMIE	
3.1	Beleid.....	19
3.1.1	Nationaal beleid.....	19
3.1.2	Regionaal beleid.....	19
3.2	Huidige situatie.....	19
3.3	Ontwikkelingen.....	21
4	WOON- EN LEEFMILIEU	
4.1	Beleid.....	24
4.1.1	Nationaal beleid.....	24
4.1.2	Regionaal beleid.....	24
4.2	Huidige situatie.....	24
4.3	Ontwikkelingen.....	25
5	NATUUR EN LANDSCHAP	
5.1	Beleid.....	26
5.1.1	Nationaal beleid.....	26
5.1.2	Regionaal beleid.....	26
5.2	Huidige situatie.....	27
5.3	Ontwikkelingen.....	29
6	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	
6.1	Probleemstelling.....	30
6.1.1	Kernprobleem: bereikbaarheid.....	30
6.1.2	Overige problemen.....	30
6.2	Doelstelling.....	30

7	ALTERNATIEVEN	
7.1	Werkwijze bij de selectie en samenstelling van alternatieven	32
7.2	Te onderzoeken alternatieven	34
7.2.1	Referentiesituatie ('niets extra's doen')	34
7.2.2	Benuttingsalternatief	34
7.2.3	Verbredingsalternatief (extra rijstroken tussen De Hoek en Leidschendam)	34
7.2.4	Meest milieuvriendelijk alternatief	35
8	EFFECTEN	
8.1	Werkwijze bij de effectbeschrijving	36
8.2	Te beschrijven effecten	37
9	PROCEDURE EN PLANNING	
9.1	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	41
9.2	Stappen in de procedure	41
9.3	Hoe kunt u reageren?	44
	VERKLARENDE WOORDENLIJST	45
	Bijlage A Projecten en studies rondom de A4	49
	Bijlage B Plannen die een informatiebron vormen voor de Trajectnota	51

1 Inleiding

Deze Startnotitie gaat over het deel van de A4 tussen het toekomstige knooppunt De Hoek (bij Hoofddorp) en het Prins Clausplein. Aan de noordkant van dit traject (tot aan Burgerveen) heeft de A4 2 x 4 rijstroken. De verbreding (naar 2 x 3 rijstroken) van het gedeelte tussen Leiden en het Prins Clausplein is in 1998 opengesteld. Vóór 2010 wordt het gedeelte Burgerveen – Leiden verbreed naar 2 x 3 rijstroken. De reeds gerealiseerde en de geplande verbredingen zijn vanzelfsprekend gunstig voor de doorstroming van het verkeer. Maar vanwege de groei van het autoverkeer zullen er op termijn opnieuw fileproblemen ontstaan. Welke oplossingen zijn er? En wat zijn de effecten van deze oplossingen? Dit zijn de centrale vragen in een onderzoek van de directies Zuid-Holland en Noord-Holland van Rijkswaterstaat. Deze Startnotitie geeft aan welke specifieke onderwerpen in dit onderzoek aan bod zullen komen. Tijdens een inspraakronde kunt u op de Startnotitie reageren.

1.1 De aanleiding voor deze startnotitie

Verkeer over achterlandverbindingen

De A4 is samen met de A13, de Ruit om Rotterdam en de A16 de wegverbinding die loopt van Amsterdam via Rotterdam naar de Nederlands-Belgische grens. De A4 is een onderdeel van een zogenoemde achterlandverbinding. Achterlandverbindingen zijn wegen die belangrijke economische centra onderling en met het Europese achterland verbinden. (Zie kaart 1.1 *Achterlandverbinding A4 / A16*.)

Een goede doorstroming van het verkeer op de achterlandverbindingen is van vitaal belang voor het functioneren van de mainports Amsterdam / Schiphol, Rotterdam / Rijnmond en andere economische centra. Het Nederlandse beleid voor verkeer en vervoer is er dan ook op gericht om files op achterlandverbindingen zo veel mogelijk te beperken. Van al het verkeer dat in een etmaal over een wegvak rijdt, mag hooguit 2% in een file terecht komen. Of anders gezegd, met gebruik van een technische term die u in deze notitie regelmatig zult tegenkomen: de congestiekans op wegvakken van achterlandverbindingen

mag niet groter zijn dan 2%. Dat is aangegeven in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, afgekort: het SVV-II. In het verlengde van het SVV-II verscheen in 1996 de nota *Samen Werken Aan Bereikbaarheid* (SWAB). Deze nota heeft onder meer als doel een impuls te geven aan een verbetering van de verkeersdoorstroming op de achterlandverbindingen. De nota SWAB is tevens de directe aanleiding voor de studie waarvoor deze Startnotitie het beginpunt markeert.

Toenemende problemen wanneer maatregelen achterwege blijven

In Nederland zijn files aan de orde van de dag, ook op achterlandverbindingen zoals de A4 / A16. Het autogebruik is in de afgelopen jaren sterk toegenomen en deze groei zet zich door in de komende jaren. Welke consequenties heeft dit voor de doorstroming van het verkeer? In het kader van SWAB is verkenkend onderzoek uitgevoerd naar de situatie in het jaar 2010 op drie achterlandverbindingen:

- A1 (Amsterdam - Duitsland);
- A2 / A76 (Amsterdam - Aken);
- A4 / A16.

De Verkenningen wezen uit dat op grote delen van deze verbindingen de congestiekans in het jaar 2010 (ruim) boven de 2% uitkomt, wanneer maatregelen achterwege blijven. Dit houdt in dat het verkeer dagelijks hinder van files zal ondervinden.



De A4 nabij Leidschendam. Op de achtergrond het Prins Clausplein.

kaart 1.1 Achterlandverbinding A4/A16



Naar aanleiding van de *Verkenningen* is besloten voor negen deeltrajecten op de genoemde achterlandverbindingen een procedure te starten in het kader van de Tracéwet. Zo'n procedure dient als voorbereiding op besluiten over mogelijke oplossingen. Het stuk van de A4 tussen het toekomstige knooppunt De Hoek en het Prins Clausplein is één van de deeltrajecten die de Tracéwet-procedure gaat doorlopen.



De A4 nabij Schiphol

Uit de verkenning voor de A4 / A16 is gebleken dat het traject De Hoek – Prins Clausplein de zwakke schakel vormt in de verbinding tussen Amsterdam en Antwerpen, ondanks de reeds geplande verbreding van de A4 tussen Burgerveen en Leiden (zie ook paragraaf 1.4). Als er geen aanvullende maatregelen worden genomen, zal op een aantal wegvakken tussen De Hoek en het Prins Clausplein in 2010 de congestiekans groter zijn dan 10%.

1.2 De procedure in kort bestek

Regels voor zorgvuldigheid

De minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) neemt uiteindelijk samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een besluit over eventuele aanpassingen van de A4 tussen De Hoek en het Prins Clausplein (en de acht andere deeltrajecten, die tegelijkertijd in procedure zijn gegaan). Deze ministers hebben in de procedure de rol van

'bevoegd gezag'. De Tracéwetprocedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

Trajectnota: informatie over problemen, alternatieven, effecten

Een belangrijke spelregel is voorts dat er aan de besluitvorming uitgebreid onderzoek voorafgaat. De resultaten daarvan worden gepresenteerd in een openbaar document: een Trajectnota. Een milieu-effectrapport (MER) is een onderdeel van zo'n Trajectnota. De drie belangrijkste onderwerpen in een Trajectnota zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

In het geval van de A4 De Hoek – Prins Clausplein zijn de directies Zuid-Holland en Noord-Holland van Rijkswaterstaat (de 'initiatiefnemers') verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota. Na voltooiing van de nota is er een inspraakronde en bestuurlijk overleg. Voorts krijgen adviserende instanties (zoals het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en de onafhankelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage) de gelegenheid adviezen uit te brengen aan het bevoegd gezag.

De Trajectnota, de inspraakreacties en de adviezen komen vervolgens aan de basis van de besluitvorming te staan. Deze documenten voorzien de ministers van V&W en VROM van de informatie die zij nodig hebben om een zorgvuldig afgewogen besluit te nemen. Dit besluit wordt een 'Tracébesluit' genoemd. Een volledige beschrijving van de procedure is te vinden in hoofdstuk 9 van deze notitie.

1.3 De functie van deze Startnotitie

Afbakening van te onderzoeken alternatieven en effecten

In de Trajectnota worden verschillende mogelijke oplossingen met hun effecten gepresenteerd. Dat vereist onderzoek. Het is vanzelfsprekend niet wenselijk in het wilde weg van alles en nog wat te gaan onderzoeken. De vraag is dan ook: wat zijn in het specifieke geval van de A4 tussen De Hoek en het Prins Clausplein de meest kansrijke oplossingen en welke effecten van deze oplossingen moeten in kaart gebracht worden? Met andere woorden: waarop moet de studie zich toespitsen?

Voordat Rijkswaterstaat met het opstellen van de Trajectnota begint, wordt eerst de inhoud van het onderzoek afgebakend. Dit gebeurt door middel van een set 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota'. Het is de bedoeling dat deze richtlijnen zo goed mogelijk weerspiegelen welke wensen er leven bij de betrokkenen ten aanzien van de informatie die beschikbaar moet komen. Om dit te bereiken gaat aan het vaststellen van de richtlijnen inspraak en advisering vooraf. Deze Startnotitie vormt hiervoor het vertrekpunt.

Aanzet en uitnodiging

Met deze Startnotitie doen de directies Zuid-Holland en Noord-Holland van Rijkswaterstaat een eerste aanzet tot de inhoudsafbakening van de op te stellen Trajectnota. Tegelijkertijd is de Startnotitie een uitnodiging aan belangstellenden en betrokkenen om mee te denken en desgewenst een inspraakreactie in te dienen.

De Startnotitie: stand van zaken per mei 1999

De zomermaanden zijn gebruikt om deze Startnotitie vorm te geven en te drukken. De tekst van deze Startnotitie geeft de stand van zaken in mei 1999 weer. Eventuele ontwikkelingen die zich nadien hebben voorgedaan, konden om praktische redenen niet meer in de notitie verwerkt worden. Als dit nodig is, dan zullen de *richtlijnen voor de inhoud van Trajectnota* gebruikt worden voor actualisering.

Informatie- en klankbordbijeenkomsten

Tijdens het opstellen van de Startnotitie is een informatiebijeenkomst georganiseerd voor omwonenden van de A4 en een klankbordbijeenkomst voor belangenorganisaties. De aanbevelingen uit deze bijeenkomsten zijn, voor zover relevant, in de Startnotitie verwerkt. Veel punten zullen in de Trajectnota nadere aandacht krijgen.

Het doel van de communicatie rond het project A4 De Hoek – Prins Clausplein is om op zorgvuldige wijze om te gaan met alle relevante belangen en gebruik te maken van kennis en ideeën vanuit de projectomgeving (andere overheden, omwonenden en belangenorganisaties).

Ook tijdens het opstellen van de Trajectnota krijgen anderen de mogelijkheid om, binnen de kaders van de studie, een inbreng te leveren bij het selecteren, ontwikkelen en uitwerken van de alternatieven.

Hoe kunt u reageren?

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 2 september 1999 tot 30 september 1999. Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk reageren. Bij de inspraak staat de volgende vraag centraal:

"Welke alternatieven en effecten moeten bestudeerd worden, om later een verantwoord besluit mogelijk te maken?"

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 30 september 1999 naar:

Inspraakpunt A4 De Hoek – Prins Clausplein
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Tijdens de inspraakperiode zijn er op verschillende plaatsen in het gebied tussen Hoofddorp en Den Haag informatiebijeenkomsten. Advertenties in regionale dagbladen en huis-aan-huisbladen brengen u tijdig op de hoogte van data en locaties van deze bijeenkomsten.

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage. Gedurende deze periode kunnen burgers, belangengroeperingen en overheidsinstanties via inspraakreacties kenbaar maken op welke alternatieven en effecten het onderzoek zich volgens hen moet gaan richten. Belangrijk daarbij is dat het bij de inspraak in dit stadium nadrukkelijk nog niet draait om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, wanneer de Trajectnota afgerond is en ter inzage wordt gelegd. Op dit moment gaat het vooral om de vraag welke informatie op tafel moet komen, om later een zorgvuldig afgewogen besluit te kunnen nemen.

Het bevoegd gezag gebruikt de inspraakreacties om de richtlijnen vast te stellen. Volgens de huidige planning zal dit in het voorjaar van 2000 gebeuren. Daarna gaat het werken aan de Trajectnota van start.

1.4 Relaties met andere projecten en studies

De negen studies in het kader van SWAB

In paragraaf 1.1 is aangegeven dat er voor negen deeltrajecten (waaronder de A4 De Hoek – Prins Clausplein) op drie achterlandverbindingen tegelijkertijd procedures gestart zijn. Het streven is deze procedures – waar nodig – inhoudelijk op elkaar af te stemmen. Zo zullen bij de analyse van huidige en toekomstige problemen in beginsel steeds dezelfde methoden en technieken gebruikt worden. In de negen Startnotities die inmiddels zijn verschenen, worden voor een belangrijk deel ook steeds dezelfde uitgangspunten gehanteerd om de te onderzoeken alternatieven en effecten af te bakenen.

Het afstemmen van de negen procedures heeft verschillende voordelen. De studies kunnen daardoor bijvoorbeeld efficiënter verlopen. Ook wordt op deze manier gewaarborgd dat er goed inzicht ontstaat in de wijze waarop verkeersstromen op verschillende deeltrajecten per achterlandverbinding elkaar beïnvloeden. Verder ontstaat de mogelijkheid het onderwerp 'verkeer en vervoer op achterlandverbindingen' consequent vanuit één en dezelfde invalshoek te benaderen. Tegelijkertijd zorgt de opdeling in negen pro-

cedures ervoor dat elk afzonderlijk deeltraject bestudeerd kan worden met voldoende diepgang, zodat regiospecifieke omstandigheden goed uit de verf komen.

Verbreding A4 Burgerveen - Leiden

Van speciaal belang voor de studie naar eventuele (verdere) verbreding van de A4 De Hoek – Prins Clausplein is de stand van zaken met betrekking tot het Tracébesluit A4 Burgerveen – Leiden. In mei 1998 is een Tracébesluit genomen voor de verbreding van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken van dit deel van de A4. In maart 1999 is besloten dit Tracébesluit gedeeltelijk in te trekken. De intrekking betreft het gedeelte ten zuiden van de Dwarswatering (bij Leiderdorp) tot aan de aansluiting Zoeterwoude. Voor dit gedeelte wordt na een Ontwerp-Tracébesluit een nieuw, vervangend Tracébesluit opgesteld. Dit laatste besluit is naar verwachting uiterlijk in het voorjaar van het jaar 2000 gereed.

Bij de studie waarvoor deze Startnotitie het startsein geeft, wordt met deze ontwikkelingen rekening gehouden: het Tracébesluit van mei 1998 en het vervangende Tracébesluit voor het ingetrokken gedeelte, inclusief de uitwerking daarvan, vormen het uitgangspunt voor de nieuwe studie. In het vigerende gedeelte van het Tracébesluit voor 2 x 3 rijstroken is, volgens de inzichten ten tijde van de besluitvorming, fysieke ruimte beschikbaar voor de aanleg van een vierde rijstrook. Een eventuele verdere verbreding naar 2 x 4 of 4 x 2 rijstroken kan dus in principe plaatsvinden binnen het ruimtebeslag van dit Tracébesluit. Alleen bij Burgerveen mogen er voor alternatieven met gescheiden hoofd- en parallelbanen bij voorbaat wel ruimtelijke consequenties worden verwacht.

Ook voor het gedeelte waarvoor het nieuwe, vervangende Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit worden opgesteld, geldt als uitgangspunt dat een vierde rijstrook fysiek inpasbaar is. Het streven is om niet alleen het oorspronkelijke Tracébesluit te repareren, maar ook een toekomstgerichte oplossing te bewerkstelligen. Aan de zuidkant van Leiden mogen bij alternatieven met gescheiden hoofd- en parallelbanen echter wel ruimtelijke consequenties worden verwacht.

De inhoud van het vervangende Tracébesluit is ten tijde van de inhoudelijke eindafwerking van deze startnotitie (mei 1999) nog onzeker. In de beschrijving van de referentiesituatie (zie hoofdstuk 7) wordt er in de Startnotitie van uitgegaan dat de A4 in verdiepte ligging de Oude Rijn kruist. De situatie ter hoogte van Leiden / Leiderdorp wordt, in verband met de onzekerheden, verder niet beschreven.

Hogesnelheidslijn-Zuid

De komende jaren wordt de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL) aangelegd tussen Schiphol en de Nederlands-Belgische grens. Vanuit Schiphol nadert het tracé van de HSL de A4 bij het Ringvaartaquaduct. Vervolgens loopt de HSL parallel aan de A4 tot Hoogmade. Daar kruist de lijn de A4 en buigt af richting zuidoosten, waar de HSL via een geboorde tunnel door het Groene Hart wordt geleid.

De verbreding van de A4 naar 2 x 3 rijstroken wordt op het gebundelde gedeelte (tussen en inclusief de aansluitingen van de N445 en N446) uitgevoerd in samenhang met de HSL. Voor dit gedeelte wordt de mogelijkheid opengehouden om de kruising van de A4 met de HSL te verlagen. De A4 wordt dan ter hoogte van Hoogmade over een lengte van circa 1100 meter verlaagd (ten opzichte van het ontwerp uit de Tracébesluiten Burgerveen – Leiden en HSL-Zuid).

Ten tijde van de inhoudelijke afronding van deze Startnotitie (mei 1999), voert het kabinet een verkenning uit naar een verkorte boortunnel. Eind juni 1999 besluit het kabinet of het vigerende besluit (lange boortunnel) gehandhaafd blijft of dat dit wordt gewijzigd ten gunste van een korte boortunnel, met extra impulsmaatregelen voor het Groene Hart.

Reconstructie aansluiting Schiphol en aanleg A5-Zuid

Ten noorden van De Hoek / Hoofddorp wordt uitvoering gegeven aan de reconstructie van de centrale aansluiting van Schiphol. Verder wordt een nieuwe autosnelweg (A5) aangelegd tussen de A9 (bij Raasdorp) en de A4 (bij De Hoek). Dit resulteert in de aanleg van een nieuw knooppunt De Hoek.

Andere maatregelen op de A4

De linker vluchtstrook op de oostbaan van de

A4 (richting Amsterdam) tussen het knooppunt Burgerveen en de aansluiting Hoofddorp zal als spitsstrook in gebruik worden genomen. Dit houdt in, dat tijdens de ochtendspits een extra rijstrook beschikbaar komt om de doorstroming te verbeteren. Dit project wordt eind 1999 gerealiseerd. Het betreft een zogenoemde pilot-studie waarvan de resultaten worden betrokken in de Trajectnota (de spitsstrook maakt onderdeel uit van de referentiesituatie – zie hoofdstuk 7).

De verbreding (naar 2 x 3 rijstroken) van de A4 tussen Leiden en het Prins Clausplein is in 1998 opengesteld. Op dit gedeelte is in de middenberm voldoende ruimte beschikbaar voor een vierde rijstrook. Voor oplossingen met gescheiden hoofd- en parallelbanen zijn wel ruimtelijke consequenties buiten het huidige weglichaam mogelijk.

Overige projecten en studies

In de (wijde) omgeving van de A4 zijn verschillende projecten op het gebied van verkeer en vervoer in ontwikkeling en in uitvoering. Deze projecten beïnvloeden de verkeersstromen op de A4. Projecten die reeds in uitvoering zijn of waarover inmiddels definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, vormen uitgangspunten voor de studie naar de A4 De Hoek – Prins Clausplein. 'Uitgangspunt' betekent in dit verband, dat deze projecten bij de probleemanalyse, de alternatievenontwikkeling en de effectenbeschrijvingen als gerealiseerd worden beschouwd: de toekomstige consequenties van deze projecten voor verkeer en vervoer over de A4 tellen volwaardig mee, ook al zijn die consequenties op dit moment nog niet waarneembaar. Ook enkele belangrijke regionale plannen worden als gerealiseerd beschouwd.

Daarnaast zijn er projecten die momenteel nog in studie zijn, maar die te zijner tijd wel consequenties kunnen hebben voor het verkeer en vervoer over de A4. De ontwikkelingen rond deze projecten worden op de voet gevolgd en, waar relevant, verwerkt in de Trajectnota.

Een overzicht van de belangrijkste projecten en studies is te vinden in paragraaf 2.3.1. Bijlage A bevat een compleet overzicht.

1.5 Leeswijzer

Wat zijn de problemen? Wat is de doelstelling? (hoofdstuk 2 – 6)

Deze Startnotitie opent met een analyse van huidige en toekomstige problemen. Het gaat daarbij om:

- verkeer en vervoer (hoofdstuk 2);
- ruimtelijke ordening en economie (hoofdstuk 3);
- woon- en leefmilieu (hoofdstuk 4);
- natuur en landschap (hoofdstuk 5).

In de betreffende hoofdstukken wordt voor elk van de bovenstaande terreinen steeds aangegeven wat het beleid is van het Rijk en de andere overheden, wat de belangrijkste karakteristieken zijn van de huidige situatie en welke ontwikkelingen te verwachten zijn in de periode tot aan 2010.

Hoofdstuk 6 bevat de conclusies die aan de beschrijvingen in de voorafgaande hoofdstukken verbonden kunnen worden. In hoofdstuk 6 wordt kort aangegeven welke problemen er zullen spelen in 2010, wanneer aanvullende maatregelen met betrekking tot de A4 De Hoek – Prins Clausplein achterwege blijven. Uit deze probleemstelling wordt afgeleid welke doelstelling gerealiseerd moet worden. In deze doelstelling staat centraal dat de A4 De Hoek – Prins Clausplein ook na 2010 een degelijke schakel moet zijn in een goed functionerende achterlandverbinding.

Welke alternatieven worden onderzocht? (hoofdstuk 7)

Voor veel lezers van deze Startnotitie is hoofdstuk 7 waarschijnlijk het belangrijkste. Dit hoofdstuk laat zien welke oplossingen (de alternatieven) de directies Noord- en Zuid-Holland van Rijkswaterstaat willen gaan onderzoeken. Het voorstel is om het onderzoek vooral te richten op een 'benuttingsalternatief' (optimaal gebruik van de weginfrastructuur die in 2010 aanwezig is) en op 'verbredingsalternatieven' (extra rijstroken). Ook wordt een zogenoemd 'meest milieuvriendelijk alternatief' uitgewerkt.

Welke effecten worden in kaart gebracht? (hoofdstuk 8)

Maatregelen om de doorstroming van het

verkeer te verbeteren, kunnen verschillende soorten effecten met zich meebrengen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om effecten voor de ruimtelijke ordening, de economie, het milieu, de natuur en het landschap. Hoofdstuk 8 bevat een voorstel voor de te onderzoeken effecten.

Hoe zit de procedure in elkaar?

Hoe kunt u reageren? (hoofdstuk 9)

De hoofdlijnen van de procedure zijn beschreven in paragraaf 1.2. Een compleet overzicht van alle procedurestappen en betrokken partijen is te vinden in hoofdstuk 9.

Wat is ook alweer...? (verklarende woordenlijst)

In een startnotitie valt er helaas niet aan te ontkomen nu en dan vakjargon te gebruiken. Aan het eind van deze notitie is een verklarende woordenlijst te vinden.

2 Verkeer en vervoer

Het landelijk verkeers- en vervoersbeleid is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. De hoofdlijnen van het beleid zijn een beperking van de groei van het autoverkeer én een goede bereikbaarheid, met name voor de achterlandverbindingen zoals de A4. Delen van de A4 zijn al verbreed en andere delen worden verbreed.

Desondanks zullen na 2010 de filekansen op grote delen van de weg boven de gestelde norm liggen.

2.1 Beleid

2.1.1 Nationaal beleid

Het SVV-II

Het Rijk heeft in het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* (het SVV-II) gekozen voor beleid waarin het verkeers- en vervoerssysteem de economische ontwikkeling van Nederland als distributieland ondersteunt. Een goede bereikbaarheid van economische centra zoals Amsterdam / Schiphol en Rotterdam / Rijnmond, is een belangrijke voorwaarde voor die economische ontwikkeling. In het SVV-II zijn grenzen gesteld aan de nadelige effecten die verkeer en vervoer met zich meebrengen. Het gaat daarbij om zaken als luchtverontreiniging, geluidhinder, verkeersonveiligheid, ruimtebeslag, aantasting van natuur en landschap en barrièrewerking.

Beperking van de groei

Een belangrijk streven in het SVV-II is de groei van het autoverkeer te beperken. Tegelijkertijd moet een goede bereikbaarheid verzekerd worden voor de economisch belangrijke centra. De groei van de automobilititeit in 2010 moet landelijk beperkt worden tot 35% ten opzichte van 1986. Om dit doel te bereiken staat er in het SVV-II een pakket aan maatregelen om de automobilititeit te verminderen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn parkeerbeleid en het stimuleren van het collectieve vervoer. Het openbaar vervoer wordt daartoe aanzienlijk verbeterd (zie Rail 21). Ook zijn er diverse plannen voor stads- en streekvervoer. Het SVV-II streeft naar een verdubbeling van de prestaties van het openbaar vervoer.

Congestiekans

In het SVV-II is een norm vastgesteld voor de kans op filevorming op achterlandverbindingen, de congestiekans. De congestiekans wordt uitgedrukt in een percentage. Dit percentage geeft aan welk deel van het dagelijkse verkeer met files geconfronteerd mag worden. Voor achterlandverbindingen zoals de A4 is die norm gesteld op een maximum van 2%. Dit houdt dus in, dat per etmaal niet meer dan 2% van het verkeer in een file terecht mag komen.

Veiligheid

Ook voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid is in het SVV-II een norm gesteld. Het aantal verkeersdoden en -gewonden vormt daarbij de maatstaf voor de mate van veiligheid op een bepaald weggedeelte. De norm wordt uitgedrukt in het percentage afname van het aantal verkeersslachtoffers. In het SVV-II is aangegeven dat het aantal verkeersdoden in de periode 1986 - 2010 moet afnemen met 50% en het aantal gewonden met 40%.

Rekeningrijden

Het Rijk is van plan - in eerste instantie vooral in de Randstad - rekeningrijden in te voeren. Hiermee wordt beoogd de hoeveelheid verkeer tijdens de ochtendspits te reduceren en daarmee files terug te dringen.

Aanvullingen op het SVV-II

Inmiddels is duidelijk geworden dat de uitvoering van de maatregelen uit het SVV-II achterligt op schema. Omdat de bereikbaarheid snel afneemt is onderzocht hoe er toch tijdig oplossingen geboden kunnen worden. Daarom is het SVV-II in de loop der tijd aangevuld met een aantal nota's op specifieke onderdelen. Deze nota's geven aan hoe delen van het SVV-II beleid sneller en slimmer dan voorheen uitgevoerd kunnen worden. De belangrijkste nota's zijn:

- *Transport In Balans (TIB) (1996)*. Het kabinet streeft naar verdere economische groei, om ruimte te scheppen voor een verdere groei van de werkgelegenheid. Toename van het goederenvervoer is daar onlosmakelijk mee verbonden. In deze nota geeft het kabinet aan hoe in de toekomst het vervoer van goederen op een evenwichtiger

wijze kan plaatsvinden door meer goederen via rail en water te laten verplaatsen.

- *Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) (1996)*. Door in een versneld tempo het wegennet, spoorwegnet en andere alternatieven voor de auto te verbeteren en de enorme groei van het autoverkeer af te remmen, wordt ernaar gestreefd zoveel mogelijk evenwicht te bereiken tussen vraag en aanbod van het personenverkeer. Het kabinet legt de prioriteit daar waar de problemen het grootst zijn. In het SWAB wordt een strategisch en samenhangend pakket aan maatregelen gepresenteerd als uitwerking en versnelling van het SVV-II. Onder andere de Verkenningen voor de achterlandverbindingen komen voort uit het SWAB.

In het *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)* (1999-2003) wordt aangegeven dat de belangrijkste knelpunten op de SWAB-achterlandverbindingen nog voor het jaar 2010 worden opgelost. Met het oplossen van alleen de belangrijkste knelpunten, worden de doelstellingen uit het SVV-II echter niet gehaald. Daarom worden er aanvullende planstudies uitgevoerd voor de overblijvende knelpuntenprojecten op de achterlandverbindingen. Het traject op de A4 is één van die knelpunten: de eventuele uitvoering van plannen zal pas na 2010 plaatsvinden, tenzij er voor die tijd middelen beschikbaar komen.

Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)

Het NVVP is een actualisering van het SVV-II. Dat plan is nog in de maak. Verschenen is in dit kader de Perspectievennota. In deze discussienota wordt veel aandacht besteed aan prijsbeleid en benutting. In de trajectstudie worden de inzichten met betrekking tot het NVVP meegenomen.

2.1.2 Regionaal beleid

Het landelijk beleid uit het SVV-II wordt uitgewerkt in Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP's) en Regionale Verkeers- en vervoersplannen (RVVP's). Sommige gemeenten hebben daarnaast een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan opgesteld. In al deze plannen wordt het verkeers- en vervoersbeleid op het eigen schaalniveau

gepresenteerd. In deze studie wordt met dergelijke plannen ook rekening gehouden.

Een aantal regionale plannen is van belang voor de A4. Enkele voorbeelden:

- Regionaal Verkeers- en Vervoersplan, Regionaal Orgaan Amsterdam (RVVP-ROA, 1993);
- Masterplan N201, schetst een bijdrage aan de ontsluiting van het gebied rond schiphol;
- Mobiliteitsplan Zuid-Holland, deel 1 en 2 (1992 en 1996);
- Tweede regionaal Verkeers- en Vervoersplan Haaglanden;
- Bereikbaarheidsplan Haaglanden (1996).

De provincies Noord- en Zuid-Holland ontwikkelen een visie, waarin de A4 wordt gezien als een doorstroomroute van de Randstad, met name voor de verbinding met de Zuidvleugel van de Randstad. De toevoer van verkeer naar deze doorstroomroute is selectief, zodanig dat het verkeer blijft doorstromen.

De andere overheden ontwikkelen eveneens hun visies op het gebied van verkeer en vervoer rond de A4. Vaak gebeurt dat als onderdeel van grotere ruimtelijke ordeningsplannen (zie hoofdstuk 3).

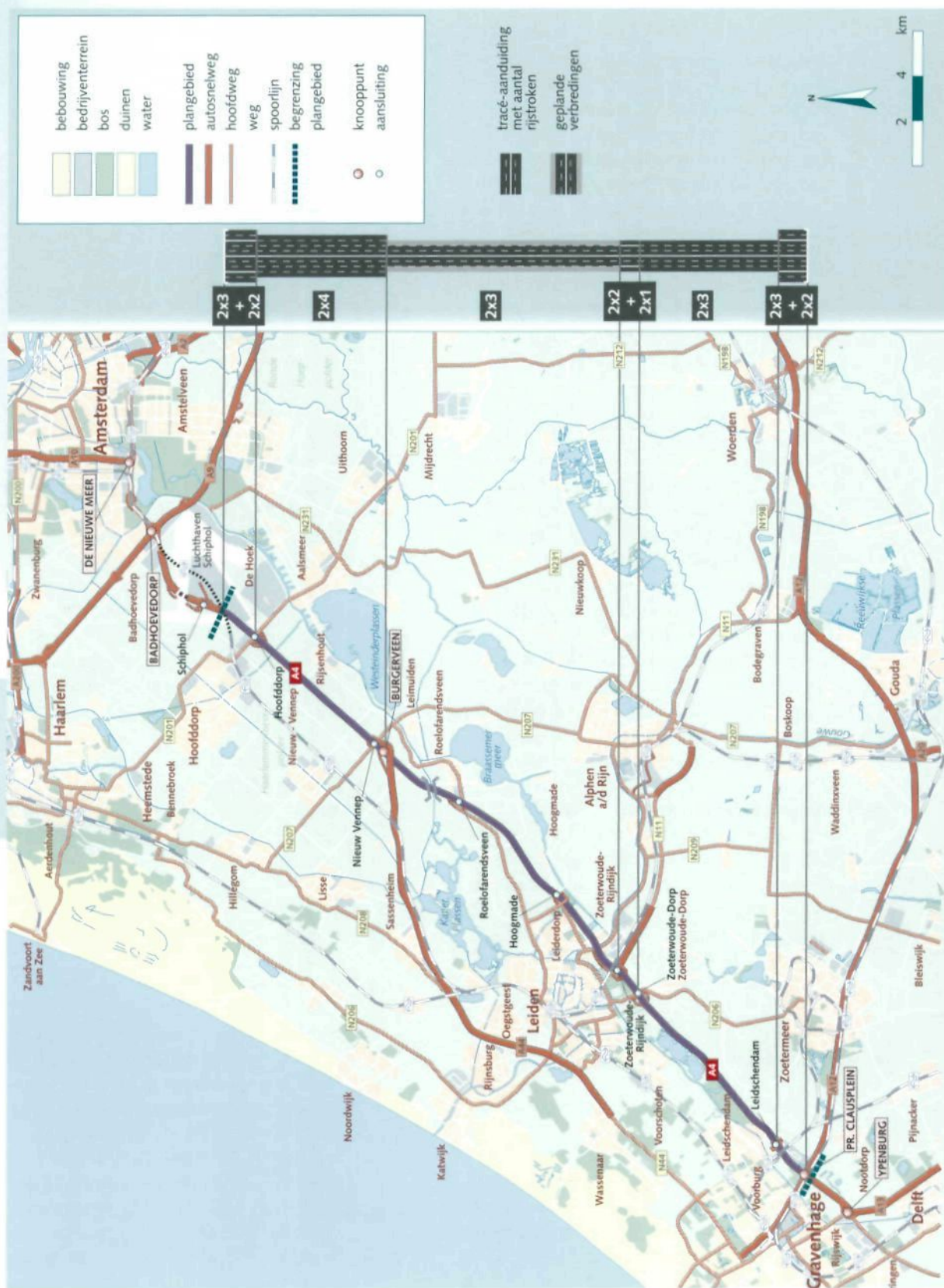
Vanwege het grote aantal provinciale en gemeentelijke plannen langs deze corridor worden niet alle plannen hier genoemd. Voor een meer volledig overzicht wordt verwezen naar bijlage B.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Beschrijving van de A4

Het deeltraject dat onderwerp is van de studie, is weergegeven op kaart 2.2 *Huidige situatie en geplande verbreding*. Het deel van de A4 dat voor deze studie van belang is, begint bij het nieuw te realiseren knooppunt De Hoek, waar de A5 op de A4 aansluit. Het traject beslaat circa 36 kilometer. De A4 en het gebied rondom de A4 zijn onderhevig aan ingrijpende veranderingen en er zijn diverse besluiten genomen over veranderingen die nog moeten worden uitgevoerd. De 'huidige A4' wordt

kaart 2.2 Huidige situatie en geplande verbreding



daardoor maar zeer globaal beschreven.

De A4 tussen het traject Schiphol - Burgerveen bestaat uit 2 x 4 rijstroken. Eind 1999 wordt op de oostbaan een extra rijstrook tijdens de ochtendspits in gebruik genomen (spitsstrook). Het gedeelte Burgerveen - Leiden bestaat uit 2 x 2 rijstroken, maar een verbreding naar 2 x 3 rijstroken is gepland. Onlangs is het gedeelte tussen Leiden en het Prins Clausplein verbreed naar 2 x 3 rijstroken en een gedeelte 2 x 2 + 2 x 3 rijstroken.

2.2.2 De functie van de A4

Op internationaal niveau vormt de A4 samen met de A13, de Ruit om Rotterdam en de A16 onderdeel van de wegverbinding die loopt van Amsterdam via Rotterdam naar de Nederlands-Belgische grens.

Op nationaal niveau is de A4 van betekenis doordat deze, samen met de A13 en de A16, Amsterdam verbindt met het zuidelijke achterland. Samen met de A13 vormt de A4 de belangrijkste wegverbinding tussen de twee mainports Amsterdam / Schiphol en Rotterdam / Rijnmond.

Op regionaal niveau vormt de A4 een belangrijke wegverbinding tussen Amsterdam,

Leiden, Den Haag en de andere economische centra: de Haarlemmermeer, Leiden / Zoeterwoude, Leidschendam en het Westland.

2.2.3 Het verkeer op de A4

Omvang van het verkeer en congestiekans

Een overzicht van de intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal en de congestiekansen is in onderstaande tabel weergegeven voor de jaren 1995 en 1997, per wegvak op de A4.

Aard van het verkeer

Van het totale aantal verplaatsingen op de A4 bestond in 1995 ongeveer 91% uit personenverkeer en 9% uit goederenverkeer. In 1992 had het verkeer op de A4 de volgende samenstelling (bron: enquête RWS Directie Zuid-Holland 1991; gegevens voor verkeer in noordelijke richting, tussen 7.00 en 19.00 uur):

- 50% woon-werkverkeer;
- 27% zakelijk verkeer;
- 9% goederenvervoer;
- 14% sociaal / recreatief en overig verkeer.

Van alle verkeer op het traject Roelofarendsveen - Rijpwetering maakt 31% een rit langer dan 60 km en 7% heeft een reisafstand van meer dan 100 km. Zo'n 3% van de verplaatsingen betreft ritten korter dan 20 km. (bron: enquête RWS Directie Zuid-Holland)

Tabel 1

Verkeersintensiteiten en congestiekansen op de A4 De Hoek - Prins Clausplein in 1995 en 1997.

Wegvak	1995		1997	
	Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal	Congestiekans %	Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal	Congestiekans %
Hoofddorp - Nieuw-Vennep	144.000	2 - 5	150.000	5 - 10
Nieuw-Vennep - Kp. Burgerveen	125.000	0 - 2	136.000	2 - 5
Kp. Burgerveen - Roelofarendsveen	76.000	2 - 5	83.000	5 - 10
Roelofarendsveen - Rijpwetering	77.000	2 - 5	81.000	5 - 10
Rijpwetering - Hoogmade	78.000	2 - 5	82.000	5 - 10
Hoogmade - Zoeterwoude-Rijndijk	82.000	5 - 10	87.000	10 - 15
Zoeterwoude-Rijndijk - Zoeterwoude-dorp	95.000	> 20	101.000	> 20
Zoeterwoude-dorp - Leidschendam	90.000	15 - 20	96.000	> 20
Leidschendam - Kp. Pr. Clausplein	106.000	0 - 2	113.000	0 - 2

(Bronnen: AVV en RWS Directie Zuid-Holland)



1991; gegevens voor verkeer in noordelijke richting, tussen 7.00 en 19.00 uur). Op het traject Hoofddorp - Nieuw-Vennep komt relatief wat meer lange-afstandsverkeer voor.

2.2.4 Beschrijving van het onderliggend wegennet

Op kaart 2.2 is te zien hoe het onderliggende wegennet zich verhoudt tot de A4.

Min of meer parallel aan de A4 loopt de A44, deze loopt vanaf knooppunt Burgerveen langs de westkant van Leiden en eindigt in Den Haag. Met name in de Haarlemmermeer is er een zware parallelstructuur van wegen met een geringe capaciteit.

Naast de A4 zijn in de regio de volgende hoofdverbindingen van belang:

- N201 Hoofddorp - Aalsmeer;
- N207 Nieuw-Vennep - Alphen;
- N11 Leiden - Alphen;
- N206 Bollenstreek - Leiden - Zoetermeer.

Deze wegen zijn alle aangesloten op de A4.

2.2.5 Openbaar vervoer

Trein

De belangrijkste railverbindingen in het gebied rond de A4 zijn de verbindingen Den Haag - Haarlem en Den Haag - Schiphol - Amsterdam. Verbredingen van de spoorlijn

Amsterdam-Zuid - Schiphol - Den Haag zijn recentelijk afgerond. Dit zijn:

- Riekerpolder - Schiphol - Hoofddorp 4/6/4-sporig (1998);
- Leiden - Den Haag Mariahoeve 4-sporig (1996);
- Den Haag - Rijswijk 4-sporig (1996).

In onderstaande tabel staan de aantallen reizigers op enkele trajecten tussen Heemstede / Nieuw-Vennep en Den Haag, voor een gemiddelde werkdag in 1995.

Tabel 2

Aantallen treinreizigers in 1995 per etmaal (vice versa).

Traject	Reizigers
Heemstede - Leiden	32.000
Nieuw-Vennep - Leiden	63.000
Leiden - Laan NOI	23.500

(Bron: Railned, 1995)

Bus

De A4 wordt gebruikt voor diverse busverbindingen van en naar Schiphol.

2.2.6 Verkeersveiligheid

In de periode 1993 - 1997 zijn er op de A4 tussen Hoofddorp en het Ringvaartaquaduct gemiddeld 33 slachtoffers (gewonden en doden) per jaar gevallen. Het risico om slachtoffer te worden op de A4 bedraagt 0,048 voor het wegvak Hoofddorp - Nieuw-Vennep en 0,08 voor het stuk tussen Nieuw-Vennep en het Ringvaartaquaduct. Dit is 1,5 á 2,5 keer zo hoog als het streefbeeld in 2010 van 0,035. Om een indruk te krijgen van de oorzaken van de onveiligheid is ook gekeken naar het type ongevallen op de weg.

Gegevens over verkeersveiligheid worden alleen gegeven over het gedeelte ten noorden van Burgerveen. Op het zuidelijke deel zijn of worden verbredingen gerealiseerd, waardoor historische gegevens niet relevant zijn.

2.3 Ontwikkelingen tot 2010

2.3.1 Overzicht van ontwikkelingen

In 2010 zijn een groot aantal wegen- en openbaar vervoerprojecten gerealiseerd. De situatie zoals die wordt in 2010, is aangegeven op kaart 3.3 in paragraaf 3.3. Het deel van de A4 dat voor deze studie van belang is, begint bij het nieuw te realiseren knooppunt De Hoek, waar de A5 op de A4 aansluit. De A4 loopt van hieruit als 2 x 4-strooksweg (plus spitsstrook op de oostbaan), haaks op de Geniedijk naar het knooppunt Burgerveen. Tussen de Geniedijk en het knooppunt Burgerveen is een wegrestart over de A4 gebouwd, de A4 zelf ligt op maaiveldhoogte. Het knooppunt Burgerveen verbindt de A4 met de A44 (richting Wassenaar, Den Haag) en de N207. Vanaf het knooppunt Burgerveen bestaat de A4 uit 2 x 3 rijstroken (met ruimte in de middenberm, waar de weg eventueel kan worden uitgebreid met een vierde rijstrook). De Ringvaart wordt gekruist middels een aquaduct. Vanaf het aquaduct loopt de A4 gebundeld aan de HSL. Bij Hoogmade kruist de HSL de A4 en buigt daarna af in oostelijke richting. Verder naar het zuiden kruist de A4 de Oude Rijn, door middel van een aquaduct. Tussen de N11-oost en de afslag Zoeterwoude / N206 is de weg uitgevoerd in een hoofd- en parallelbanenstelsel, omdat de aansluitingen zich op een korte afstand van elkaar bevinden.

Tussen Leiden (aansluiting N11) en de aansluiting N14 / N469 heeft de A4 2 x 3 rijstroken. De middenberm op dit gedeelte biedt de ruimte voor een vierde rijstrook. De weg ligt ongeveer op maaiveldhoogte. Kort voor de aansluiting met de noordelijke randweg N14 en de N469 naar Zoetermeer, krijgt de A4 drie hoofdrijbanen voor het doorgaand verkeer en twee parallelbanen voor het verkeer richting Den Haag en Utrecht, Zoetermeer en Leidschendam / Den Haag Noord. Tussen Leidschendam en het Prins Clausplein wordt de A4 gekruist door diverse verbindingen. Het knooppunt A12 / A4 wordt gevormd door het Prins Clausplein met zijn drie niveaus. Dit is tevens de grens van het plangebied.

Om de situatie in 2010 in kaart te brengen, worden de geplande projecten meegenomen

(op basis van onder andere het MIT '99). De projecten zijn onderverdeeld in drie groepen:

- projecten die voor 2010 gerealiseerd zijn;
- projecten die voor 2010 gerealiseerd worden, waarvan de besluitvorming nog moet plaatsvinden;
- overige projecten.

De projecten die vallen in groep 1, zijn in de verkeersberekeningen voor 2010 meegenomen en vormen mede de autonome ontwikkeling. Een overzicht van de projecten is opgenomen in bijlage A.

2.3.2 Het verkeer op de A4

De autonome ontwikkeling in combinatie met de uitbreiding van de infrastructuur en uitbreidingen van woon- en werklocaties langs de A4, veroorzaken een toename van de hoeveelheid verkeer op de A4.

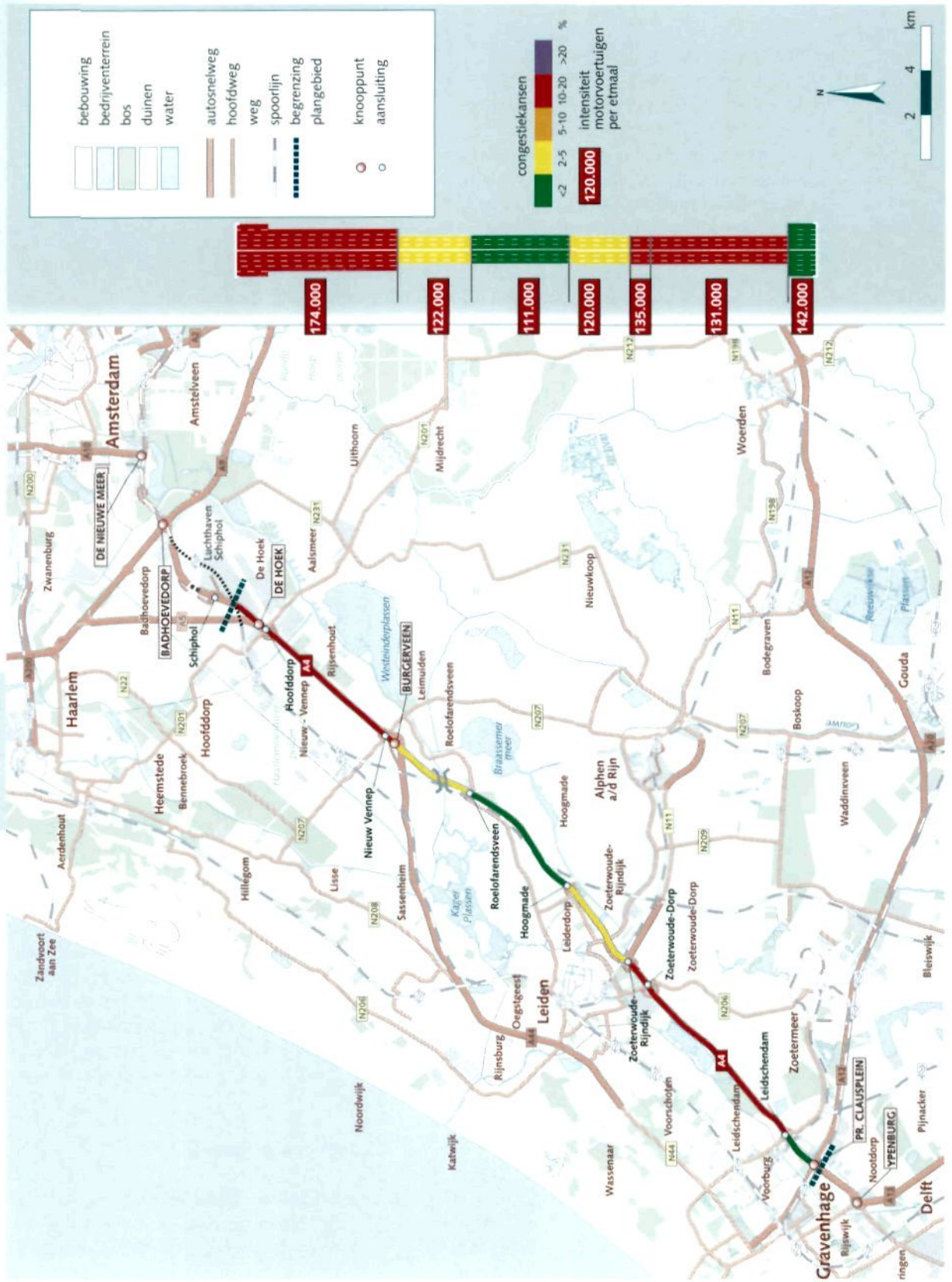
Uit onder andere de etmaalintensiteit en de capaciteit wordt de congestiekans berekend. In 2010 is de etmaalintensiteit met bijna 40% toegenomen ten opzichte van 1995 (zie tabel 3 en kaart 2.3). Het aandeel van het goederenvervoer hierin neemt af, wat niet wegneemt dat het goederenvervoer op de A4 met ruim 20% toeneemt. Aangenomen wordt (volgens het SVV-II) dat de wegcapaciteit 13% hoger is dan in de huidige situatie, als gevolg van kleinschalige benuttingsmaatregelen (onder andere wegsignalering) en een verbeterd rijgedrag.

Als capaciteitsverruimende maatregelen achterwege blijven, stijgt de congestiekans op vijf wegvakken boven de 2%. Tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en tussen Leidschendam en de aansluiting met de N11 is de overschrijding het grootst. Voor alle wegvakken is de geplande verbreding voor Burgerveen - Leiden naar 2 x 3 rijstroken in de prognose meegenomen.

2.3.3 Openbaar vervoer

Er zijn voor 2010 verschillende plannen om het openbaar vervoer aanmerkelijk te verbeteren. De belangrijkste zijn hierna genoemd:

kaart 2.3 Intensiteiten en congestiekansen 2010



Tabel 3

Verkeersintensiteiten en congestiekansen op de A4
De Hoek - Prins Clausplein in 2010.

Wegvak	Intensiteit	Congestiekansen
	in motorvoertuigen per etmaal	%
Hoofddorp - Nieuw-Vennep	174.000	10 - 20
Nieuw-Vennep - Kp. Burgerveen	–	–
Kp. Burgerveen - Roelofarendsveen	122.000	2 - 5
Roelofarendsveen - Rijpwetering	122.000	2 - 5
Rijpwetering - Hoogmade	111.000	< 2
Hoogmade - Zoeterwoude-Rijndijk	120.000	2 - 5
Zoeterwoude-Rijndijk - Zoeterwoude-Dorp	135.000	10 - 20
Zoeterwoude-Dorp - Leidschendam	131.000	10 - 20
Leidschendam - Kp. Pr. Clausplein	142.000	< 2

(Bron intensiteiten: AVV; congestiekansen: directie Zuid-Holland)

- spoorverdubbeling Leiden - Dordrecht;
- aanleg van de volgende nieuwe stations:
 - Haarlem-Zuid
 - Bennebroek
 - Lisse.
- realisatie Rail 21, dit betekent ondermeer de invoering van het 3-treinen-systeem en de verhoging van de rijksnelheden;
- realisatie Vrij Baan 21 van de streekvervoerbedrijven;
- aanleg Hogesnelheidspoorlijn tussen Amsterdam en Rotterdam volgens het zogenaamde A1g-tracé;
- riekerpolder - Schiphol - Hoofddorp 4/6/4-sporig;
- zuidtangent;
- aanzienlijke uitbreiding van de stadsgewestelijke openbaar vervoervoorzieningen;
- uitbreidingen volgens het Trampus-plan van de RET.

2.3.4 Verkeersveiligheid

De landelijke taakstellingen (SVV-II) zijn: in 2010 50% minder doden en 40% minder gewonden ten opzichte van 1986. Om de ontwikkeling van de verkeersveiligheid te kunnen meten en toetsen aan de SVV-taakstellingen, wordt verkeersveiligheid uitgedrukt in risicocijfers (aantal verkeersslachtoffers per miljoen afgelegde voertuigkilometers).

Het blijkt dat de risicocijfers fors verlaagd dienen te worden om de taakstelling te kunnen halen. Dit is mogelijk door het optimaal afstemmen van de vormgeving, functie en het gebruik van de weg. Het verminderen van de congestiekansen (hetgeen eveneens wordt bereikt door een goede afstemming), zorgt voor een positief effect op de verkeersveiligheid.

Aandachtspunten / knelpunten:

- om landelijke taakstelling te kunnen halen, dienen de risicocijfers fors te verminderen;
- bij het ontstaan van congestie (er vanuit gaande dat zich dit in 2010 autonoom verder ontwikkelt) zal een deel van het verkeer een alternatieve route gaan zoeken, vaak via het onderliggend wegennet. Dit onderliggend wegennet is hiervoor niet ingericht en toegerust, hetgeen een ongewenste stijging van het aantal ongevallen tot gevolg zal hebben;
- het verbreden van de A4 van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken zal tot gevolg hebben dat de doorstroming toeneemt. Hierdoor neemt de kans op kop-staartongevallen, die een groot aandeel hebben in de totale omvang van ongevallen, af. Ook de verbeterde vormgeving zal leiden tot een vergroting van de verkeersveiligheid.

2.4 Ontwikkelingen na 2010

Het verkeers- en vervoersbeleid in het SVV-II reikt niet verder dan 2010. De ontwikkelingen van het verkeer gaan na 2010 wel door, het is echter nog niet duidelijk hoe. Momenteel wordt door het ministerie van V&W gewerkt aan een nieuw verkeers- en vervoersbeleid, dat echter pas over een jaar of drie gereed is. In de Startnotitie is echter wel een doorkijk gemaakt voor de periode na 2010, "ook al is daar dan nog geen beleid voor", door de groei uit de periode voor 2010 door te trekken tot 2020. De alternatieven zijn hieraan getoetst (zie hoofdstuk 7).

Schiphol

Een belangrijke ontwikkeling, die het verkeer op de A4 in het noorden van het plangebied in hoge mate beïnvloedt, is de groei van Schiphol en omliggende bedrijvigheid. In hoofdstuk 3 (Ruimtelijke ordening en economie) wordt daarop nader ingegaan. Bij de keuze van het plangebied en de inventarisatie van de problemen is tot nu toe (per 1998) steeds uitgegaan van een groei van Schiphol tot 44 miljoen reizigers. Per 1999 wordt uitgegaan van een hogere groei, namelijk tot 60 miljoen reizigers. Deze ontwikkeling is daarmee nu uitgangspunt voor de Trajectnota A4.

3 Ruimtelijke ordening en economie

De overheden proberen in hun beleid een evenwicht te vinden tussen behoud van aantrekkelijke gebieden en economische ontwikkeling. Daarbij moeten ze er rekening mee houden dat er door het gebied een belangrijke (internationale) achterlandverbinding loopt. Deze vormt een drager van economische ontwikkelingen. Er zijn nog mogelijkheden voor economische groei en er zijn plannen voor de uitbreiding van economische activiteiten. Door uitbreidingen zo veel mogelijk te concentreren op vastgestelde locaties, worden de effecten op de landschapelijk aantrekkelijke gebieden beperkt. De ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied van de A4 zullen een toename van het autoverkeer tot gevolg hebben.

3.1 Beleid

3.1.1 Nationaal beleid

Het rijksbeleid is vastgelegd in het SVV-II en in de *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra*, afgekort VINEX (1991). (Op dit moment is een *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening* in voorbereiding.) Het rijksbeleid is er onder meer op gericht de positie van Nederland als distributieland te handhaven. Daarvoor is het wenselijk de mainports Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol te versterken en goede verbindingen met het achterland te garanderen. Dit geeft Nederlandse bedrijven ook een houvast voor de ontwikkeling van toekomstplannen.

De beleidsdoelstellingen van het Rijk zijn:

- De stedelijke knooppunten en de mainports Amsterdam / Schiphol en Rotterdam / Rijnmond dienen door achterlandverbindingen en hoofdtransportassen onderling verbonden te zijn. Daarnaast moeten de mainports en de knooppunten verbonden zijn met de belangrijkste buitenlandse centra.
- De open ruimten tussen stedelijke gebieden dienen gevrijwaard te blijven van ongewenste woningbouw en ongewenste bedrijfsvestigingen.
- Voor de vestiging van bedrijven wordt locatiebeleid gevoerd. Locatiebeleid is erop

gericht bedrijven en instellingen de meest doelmatige keuze te laten maken in de plek waar ze zich vestigen.

- De toenemende woningbehoefte wordt opgevangen in de bestaande stadsgewesten (compacte verstedelijking) en in de vastgestelde VINEX-uitbreidinglocaties.
- Er komt een gebundelde ontwikkeling van de OV-assen tussen de steden, met een optimale menging van wonen en werken (SVV-II).

Andere voor dit project relevante rijksplannen zijn de *Vierde Nota Waterhuishouding* (1997), het *Structuurschema Groene Ruimte* (1992) en het *Nationaal Milieubeleidsplan 3* (1998). In deze plannen komt naar voren dat het Groene Hart van Nederland open moet worden gehouden en dat hiertoe een stringent vestigingsbeleid voor bedrijven en wonen moet worden gehanteerd. Tussen Den Haag en Leiden vormt de A4 de westelijke grens van het Groene Hart. Ten noorden van Leiden buigt de grens naar het westen af en loopt oostelijk van Warmond, Sassenheim en Lisse. Het zuidelijk deel van de Haarlemmermeer (begrensd door de lijn Sassenheim / Ringvaart / Hillegom / Nieuw-Vennep / Burgerveen) behoort tot het noordwestelijk deel van het Groene Hart. Ten noorden van Leiden doorsnijdt de A4 het Groene Hart.

3.1.2 Regionaal beleid

Op regionaal niveau heeft er een uitwerking van de beleidsnota's van het Rijk plaatsgevonden in de vorm van streek- en structuurplannen, zoals de *Strategienota Zuidvleugel*, de *Structuurvisie A4-zone*, de *gebiedsuitwerking Leiden - Haarlem - Amsterdam* en een visie op de corridor A4. Deze laatste gaat onder meer in op het beter benutten van de ruimtelijk-economische potenties in de A4-corridor, het optimaliseren van de transportfunctie én het investeren in de kwaliteit van de omgeving.

3.2 Huidige situatie

Wonen en werken

De nationale en internationale betekenis van de Randstad nam na de oorlog snel toe, met

als belangrijkste kernen de zeehavens van Rijnmond en het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, de luchthaven Schiphol, het bestuurs- en zakencentrum Den Haag, de Bollenstreek en de glastuinbouwgebieden van het Westland en Aalsmeer. Tegelijk met de toenemende wereldhandel en de economische ontwikkelingen van de steden in de Randstad is er een netwerk van levendige handelsrelaties ontstaan; niet alleen tussen de steden onderling, maar ook tussen de Randstad en andere Europese centra. Nederland heeft zich ontwikkeld tot transportland, waarbij een deel van de ontwikkeling van de nationale economie wordt bepaald door de mainports Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol. Nederland is daarmee afhankelijk geworden van de kwaliteit van transportverbindingen. De A4 vormt de directe verbinding tussen de stedelijke gebieden: Haarlem / Hoofddorp / Nieuw-Vennep, Leiden / Bollenstreek en Haaglanden.

De economische centra bieden veel werkgelegenheid, waardoor er veel mensen in dit deel van de Randstad wonen. Om in de vraag naar woningen te kunnen blijven voorzien, worden zoveel mogelijk nieuwe woonlocaties in de regio gebouwd om ongewenst woon-werkverkeer te voorkomen. In het nationale beleid wordt aangegeven waar en hoe dit moet plaatsvinden.

Er zijn grote concentraties van werkgelegenheid aan de noordzijde van de A4 (Schiphol

en Amsterdam) en aan de zuidzijde van de A4 (Rotterdam en Den Haag). Dit zorgt voor massale woon- werkverkeerstromen via de A4. Het werken concentreert zich vooral in en rond de grote steden, waarbij Schiphol als grote werkgever genoemd moet worden.

Landbouw

Het grootste gedeelte van de bedrijvigheid aan weerszijden van de A4 wordt gekenmerkt door agrarisch grondgebruik. Zuid-Holland is vooral gericht op veeteelt, terwijl de Haarlemmermeer wordt gekenmerkt als enige landbouwgebied van formaat in de Noordvleugel. Wel verstedelijkt het akkerbouwgebied Haarlemmermeer steeds verder. In het gebied ten oosten van de Haarlemmermeer (Aalsmeer) neemt de glastuinbouw een belangrijke plaats in.

De kenmerkende economische functie van het agrarisch gebied (bloementeel, bollenteelt en bollenhandel) is ten dele van internationale betekenis.

Recreatie

Tussen de steden liggen open landbouw- en recreatiegebieden. In samenhang met de recreatieve voorzieningen draagt het gebied bij tot een goed functionerende toeristische sector. Rondom de A4 zijn het plasseengebied in Noord- en Zuid-Holland, het gebied Vlietland, Bospolder, Park Cronenstijn en de duinen belangrijke recreatiegebieden. Tevens is er een rijksbufferzone aanwezig tussen Den Haag, Leiden en Zoetermeer (zie ook paragraaf 5.1).

Economie

Nationale economie

De Randstad met de mainports Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol vormt het kerngebied van de Nederlandse economie. Dit gebied is via achterlandverbindingen verbonden met andere belangrijke economische centra in Nederland en in het buitenland. De A4 vormt hierin een belangrijke schakel. De mainports en de achterlandverbindingen zijn economisch van belang; niet alleen omdat Nederlandse bedrijven er gebruik van maken, maar ook omdat de doorvoer van goederen inkomsten genereert voor de Nederlandse economie.



Vlietland is een belangrijk recreatiegebied langs de A4.

Regionale economie

De regio's rond Amsterdam en Rotterdam profiteren van de mainports Schiphol en Rotterdamse haven, met name door de uitstralingseffecten ervan. Ook de gebieden tussen Amsterdam en Rotterdam ondervinden positieve effecten van de directe nabijheid van de mainport, juist ook als gevolg van de directe verbinding van die mainports door de A4. Werkgebieden die langs de A4 liggen, zijn vanuit beide mainports goed bereikbaar en bieden daarmee in economisch opzicht een aantrekkelijke locatie voor ondernemingen. De aanwezigheid van de A4 helpt ook steden die niet direct in de sfeer van de mainports liggen, zoals Leiden en Aalsmeer, om goed te profiteren van spin-off effecten van de mainports.

3.3 Ontwikkelingen

Wonen en werken

Op kaart 3.3 is de situatie in 2010 met de belangrijkste nieuwe woon- en werkgebieden aangegeven.

Wonen

In de directe omgeving van de A4 wordt in de periode tot 2005 een aantal woningbouwlocaties ontwikkeld. In de Amsterdamse regio zijn totaal circa 100.000 woningen gepland (waarvan circa 18.000 woningen in Amsterdam-IJburg en 17.500 woningen bij Nieuw-Vennep en Hoofddorp) en in de Haagse regio 45.000 woningen. Grote woningbouwlocaties die in de periode tot 2010 gereed komen, zijn Leidschenveen en Ypenburg. In de regio Leiden-Bollenstreek zijn er kleinere bouwlocaties, waaronder Roomburg in Leiden, direct naast de A4. Op langere termijn spelen mogelijke nieuwe bouwlocaties, zoals de Grote Polder bij Zoeterwoude en Valkenhout bij Valkenburg.

Werken

Belangrijke economische gebieden die worden ontwikkeld, zijn het westelijk havengebied in Amsterdam en de zuid-as in Amsterdam (een nieuw internationaal stedelijk/zakelijk subcentrum met als kernpunt een vernieuwd NS-station Zuid-WTC). Deze locatie moet als toegangspoort voor Amsterdam vanaf de A4 gaan fungeren. Bij Den Haag zijn grotere

bedrijventerreinen als Centrum/Binckhorst, Forepark, Ypenburg en Harnaschpolder in voorbereiding, bij Leiden het bedrijventerrein Oostvlietpolder en de opwaardering en beperkte uitbreiding van het bedrijventerrein Grote Polder Zoeterwoude.

Het noordelijk deel van de A4 komt onder druk door de ontwikkeling van bedrijven en woningen in de omgeving van Hoofddorp en langs de corridor N201 (Graan voor Visch, Beukenhorst, Kruisweg-zuid), waarvan de afwikkeling voor een groot deel via de A4 gaat verlopen. Ten noordoosten speelt de groei van de luchthaven Schiphol en bloemenveiling Aalsmeer een grote rol voor de A4.

Landbouw

Als gevolg van ondermeer het milieubeleid en het Europese markt- en prijsbeleid zullen de verschillende landbouwsectoren de komende jaren voor ingrijpende bedrijfsstructurele aanpassingen komen te staan. Daarnaast zal het functioneren van de agrarische sector sterk beïnvloed worden door verstedelijkingsprocessen en ontwikkeling van natuur- en recreatiegebieden. Per saldo zal de totale oppervlakte agrarische cultuurgrond afnemen.

Voor de landbouw in het Ade-gebied vindt er een herverkaveling plaats, met als doel het opheffen van de negatieve gevolgen van de doorsnijding van de HSL en A4. Dit betekent dat gestreefd wordt naar een nieuwe inrichting met rendabele huiskavels en zo weinig mogelijk versnippering in de overige gronden langs de beide trajecten.

Naar de kwelsituatie als gevolg van de verbreding van de A4 en de aanleg van de HSL in het noorddeel van het Ade-gebied en de zoute kwel in de Haarlemmermeer worden momenteel onderzoeken gestart. Hoewel al bekend is dat er een kwelsituatie zal ontstaan, kan pas na afloop van het onderzoek gezegd worden hoe groot het probleem is. Aan de hand van de resultaten van het onderzoek kan bepaald worden hoe wegilichamen dusdanig kunnen worden aangelegd dat het effect van de kwel zo minimaal mogelijk wordt.

Recreatie

Ook voor recreatie en toerisme wordt een

kaart 3.3 Situatie 2010



intensievere benutting van de potenties van het invloedsgebied van de A4 voorgestaan. Naast wonen en werken speelt de recreatie een steeds belangrijkere rol in de Haarlemmermeer door de aanleg van groenvoorzieningen in het westelijk deel en de opening van Staatsbos Floriade in 2002 (ten noordwesten van Hoofddorp). Het autoverkeer over de A4 richting de Floriade is naar verwachting met name in 2002 groot, maar ook in latere jaren zal deze locatie een belangrijke trekker van recreanten blijven. In Zuid-Holland is een uitbreiding van Vlietland, ten noorden van Leidschendam, in voorbereiding. Ten oosten van Zoetermeer komt het Bentwoud. De Munnikenspolder wordt mogelijk ontwikkeld als recreatiegebied.

Economie

Nationale economie

In de Randstad wordt een flinke economische groei voorzien: Schiphol groeit sterk en het Rotterdamse havengebied heeft plannen voor grootschalige uitbreiding. Dit zal een toename van verkeer veroorzaken tussen de Randstad en overige economische centra in binnen- en buitenland. De groei van de Randstad heeft ook gevolgen voor de werkgelegenheid in andere gebieden in Nederland. Vanwege congestie en ruimtegebrek zoeken bedrijven andere plaatsen in het land op. Vooral langs de hoofdtransportassen neemt de werkgelegenheid daardoor toe.

In deze studie wordt ervan uitgegaan dat de luchthaven Schiphol zich in 2010 heeft uitgebreid met de zogeheten vijfde baan, zoals is besloten in PKB Schiphol. Tot 1999 werd uitgegaan van een groei van het aantal reizigers tot 44 miljoen. Op dit moment (mei 1999) worden de mogelijkheden onderzocht van de doorgroei van Schiphol tot 60 miljoen reizigers per jaar.

Schiphol en de rol van het luchtverkeer in Nederland zijn sterk in ontwikkeling. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat voert een discussie over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart op lange termijn. Die discussie vindt plaats in het project Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL). Daarbinnen worden (mei 1999) Schiphol en een Noordzeelocatie onderzocht voor de doorgroei. Duidelijk is dat diverse ontwerp-

mogelijkheden grote gevolgen kunnen hebben voor het verkeer op de A4.

In het kader van het nationale Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) wordt een Planologische Kernbeslissing opgesteld om de ruimte te vinden die voor de mainportontwikkeling nodig zal zijn. De ruimtelijke mogelijkheden die worden onderzocht zijn: landaanwinning (2^e Maasvlakte), bestaand Rotterdams gebied en zuidwest Nederland (Moerdijk, Vlissingen en Terneuzen).

Regionale economie

Bij versterking van de economische functie van de Leidse en de Haagse regio dient volgens het streekplan vooral gebruik te worden gemaakt van de potenties die dit gebied heeft door zijn ligging aan de A4. Dit betekent onder andere een stimulering van kantooractiviteiten en van op de export georiënteerde productie- en distributiebedrijven. Een goede ontsluiting, met name via de A4, wordt van groot belang geacht voor het benutten van deze mogelijkheden.

4 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu omvat alle aspecten die bepalend zijn voor de kwaliteit van de leefomgeving, met name van de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat dan om zaken als luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en sociale aspecten. Door de verwachte toename van het verkeer zal met name geluidhinder toenemen.

4.1 Beleid

4.1.1 Nationaal beleid

Woon- en leefmilieu is een veelomvattend beleidsterrein, waarvoor in verschillende beleidsplannen doelstellingen zijn geformuleerd. De doelen hebben onder andere betrekking op een veilige en prettige leefomgeving. Hierbij horen bijvoorbeeld de reductie van het aantal geluidsgehinderden, het handhaven en bevorderen van de (externe)veiligheid, het verbeteren van de sociale veiligheid en het verminderen van de barrièrewerking. Ook het verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen vormt een belangrijke doelstelling. Daaronder valt bijvoorbeeld het terugdringen van het broeikas effect en het terugdringen van de lokale luchtvervuiling.

Een aantal doelen is vastgelegd in wetten en verordeningen waaraan de oplossing voor de problemen op de A4 moet voldoen. De meest harde eisen zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer. Grensen en richtwaarden voor de luchtverontreiniging zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer.

4.1.2 Regionaal beleid

Vaak spelen bij het beleid op het gebied van woon- en leefmilieu ook de regionale en lokale omstandigheden en de specifieke situatie een rol. Per situatie verschilt het belang dat wordt gehecht aan bepaalde aspecten. In de provinciale milieubeleidsplannen is dit verder uitgewerkt.

4.2 Huidige situatie

Voor het gedeelte Burgerveen - Leiden verandert de situatie voor geluid, lucht en barrièrewerking aanzienlijk met de voorgenomen verbreding naar 2 x 3 rijstroken. De huidige situatie wordt daarom niet beschreven.

Luchtkwaliteit

Voor een aantal vervuilende stoffen, zoals CO₂, NO_x en koolwaterstoffen, heeft de overheid reductiedoelen vastgesteld. Daarnaast zijn er maximale concentraties vastgesteld voor componenten die op lokaal niveau van negatieve invloed zijn op de volksgezondheid: SO₂, zwevende deeltjes, CO, Pb, benzeen en NO₂.

In de praktijk blijkt dat NO₂ de maximale breedte bepaalt van de strook langs de weg waarin grenswaarden worden overschreden.

Op dit moment worden langs de A4 op plaatsen waar woonbebouwing is, de grenswaarden uit de Wet Luchtverontreiniging, niet overschreden.

Geluid

In de Haarlemmermeer wordt voor geluid bij De Hoek de wettelijke voorkeursgrenswaarde voor geluidhinder van 55 dB(A) overschreden. Verder zijn er op dit deeltraject geen knelpunten, aangezien de A4 vooral agrarisch gebied doorsnijdt. Voor het gedeelte Leiden – Prins Clausplein is de geluidssituatie verbeterd met de recent uitgevoerde verbreding. De schermen zijn aangepast en er worden, indien nodig, gevelmaatregelen getroffen.

Er liggen twee stiltegebieden in de invloedssfeer, aan de oostzijde van de A4, ter hoogte van Zoeterwoude en Leiderdorp. In het noordelijke stiltegebied wordt de waarde van 40 dB(A) deels overschreden. De stiltegebieden zijn aangegeven op kaart 5.1 in paragraaf 5.1. Ook in het recreatiegebied Vlietland treedt geluidhinder op als gevolg van de A4.

Externe veiligheid

Aangezien de A4 onderdeel uitmaakt van het hoofdwegennet worden over de A4 gevaarlijke stoffen vervoerd, zoals benzine en gas.

Bij externe veiligheid (veiligheid van de omgeving van de transportas) kan het individueel en groepsrisico worden onderscheiden. Bij het individueel risico gaat het om de overlijdenskans ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij het risico voor groepen gaat het om de kans dat een groep van een bepaalde grootte in één keer dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval.

Langs de A4 zijn momenteel geen knelpunten op het gebied van externe veiligheid. Dat wil zeggen dat er geen gebieden zijn met een risico dat hoger ligt dan de normen.

Sociale aspecten

De onderwerpen die bij sociale aspecten aan bod komen, gaan over de door mensen ervaren kwaliteit van de leefomgeving. Relevante onderwerpen zijn: bereikbaarheid voor langzaam verkeer, sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking.

De weg doorsnijdt diverse (woon)gebieden en vormt zo een barrière. De barrièrewerking op het traject De Hoek - Burgerveen lijkt minder ernstig, gelet op het puur agrarische karakter van de omgeving.

4.3 Ontwikkelingen

Luchtkwaliteit

Er zijn geen aanwijzingen dat de lokale luchtkwaliteit in de nabijheid van de A4 in de toekomst verslechtert. Verwacht wordt dat door de afname van de uitstoot van verontreinigende stoffen (als gevolg van schonere motoren en brandstoffen) er geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden zullen voorkomen nabij woningen. Wel wordt voor een aantal stoffen de richtwaarde overschreden.

Geluid

De geluidssituatie op het traject De Hoek - Burgerveen nabij de woonbebouwing van De Hoek zal in de toekomst waarschijnlijk verslechteren, als gevolg van de toename in verkeer. Op het traject Burgerveen - Leiden treedt een verbetering van de geluidssituatie op nabij de woonbebouwing door de plaatsing van geluidschermen en de verdiepte ligging nabij Leiderdorp in het kader van de verbreding naar 2 x 3 rijstroken. De geluidscher-

men leiden in het algemeen tot lagere geluidsniveaus dan in de huidige situatie. Daar waar wettelijke gezien nog hoge geluidsniveaus blijven bestaan worden maatregelen getroffen om de gevels te isoleren tegen geluid. Op het traject Prins Clausplein - Leiden zijn in de toekomstige situatie tevens geluidsbeperkende maatregelen getroffen, die ervoor zorgen dat de geluidssituatie nabij woonbebouwing verbetert. Hiermee wordt voor het gedeelte tussen Burgerveen en het Prins Clausplein in 2010 overal voldaan aan de bepalingen uit de Wet Geluidhinder. Wel neemt de geluidhinder in de stilte- en recreatiegebieden verder toe.

Externe veiligheid

Het leeuwendeel van het gevaarlijke stoffenvervoer betreft brandstofvervoer. De toename van het autoverkeer in het algemeen, heeft tot gevolg dat er meer brandstof vervoerd gaat worden. Volgens de huidige prognoses voldoet de externe veiligheid in 2010 aan de beleidsdoelstellingen.

Sociale aspecten

De weg doorsnijdt diverse (woon)gebieden en vormt zo een barrière. Op het gedeelte Burgerveen - Leiden is naar verwachting in 2010, het aantal kruisende verbindingen met de A4 gehandhaafd ten opzichte van de huidige situatie. Bij de aanleg of aanpassing van verbindingen is in de vormgeving rekening gehouden met sociale veiligheid. Op het gedeelte tussen het Prins Clausplein en Leiden worden in de toekomst, bovenop de bestaande dwarsrelaties, een aantal verbindingen ter hoogte van Leidschendam gerealiseerd. Dit betreft langzaam verkeersverbindingen ter hoogte van het Verlengde Schepelpad en de geplande hoogwaardige openbaar vervoerverbinding over de A4.

5 Natuur en landschap

De A4 doorsnijdt in Zuid-Holland een landschap dat zowel in natuurlijk als in landschappelijk opzicht van grote waarde is. Een groot deel van het gebied valt onder de Ecologische Hoofdstructuur, een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden. Er zijn al maatregelen genomen om die gebieden weer met elkaar te verbinden (te 'ontsnipperen'). In de toekomst zullen op meer plaatsen verbindingen worden aangelegd (bijvoorbeeld fauna-tunneltjes). Negatieve effecten van de verbreding naar 2 x 3 rijstroken worden zoveel mogelijk gecompenseerd. Als er meer verkeer over de A4 rijdt, heeft dit met name gevolgen voor de geluidhinder langs de weg.

5.1 Beleid

5.1.1 Nationaal beleid

Het rijksbeleid voor natuur en landschap is onder meer vastgelegd in het *Structuurschema Groene Ruimte* en het *Natuurbeleidsplan* (NBP). Beoogd wordt waardevolle gebieden en planten- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan. Uitgangspunt in het natuur- en landschapsbeleid is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones. De begrenzing van de EHS is een provinciale taak. Een voorwaarde voor het behoud van de EHS is, dat de bestaande bodemkundige en waterhuishoudkundige situatie gehandhaafd wordt.

Aantasting van de EHS is alleen mogelijk in geval van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Bij aantasting van de EHS is het compensatiebeginsel van toepassing. Dat betekent dat verloren gegane natuur-, landschaps- en recreatieve waarden elders moeten worden gecompenseerd, zodat er per saldo geen kwaliteitsverlies optreedt.

Verder is er een door het Rijk ingestelde bufferzone tussen Den Haag, Leiden en Zoetermeer. In het ruimtelijk beleid voor deze

bufferzone staat een kwalitatief hoogwaardige inrichting van het landelijk gebied centraal. Aandachtspunt binnen dit gebied is een duurzaam agrarisch grondgebruik. Er wordt geen verdere verstedelijking of nieuwe bedrijfsvestiging, zoals bijvoorbeeld glastuinbouw, voorgestaan. Uitbreiding van infrastructuur is overigens wel toegestaan (VINEX).

In het SVV-II en het NBP is als doel geformuleerd, de versnippering van natuur en landschap terug te dringen. Het MIT 1999 - 2003 geeft aan, dat het tussendoel voor 2000 voor het terugdringen van het aantal doorsnijdingen van de ecologische hoofdstructuur zal worden gehaald. Het meldt tevens dat ten aanzien van de doelen voor 2010 nog weinig is te zeggen, omdat de resterende knelpunten steeds moeilijker op te lossen zullen zijn.

Het beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken, die dieren en / of planten beschermen. Verder zijn in diverse wetten, plannen en verordeningen doelen vastgelegd voor het behoud van onder meer landschappelijk en cultuurhistorische elementen, die de ontstaansgeschiedenis van Nederland kenmerken.

5.1.2 Regionaal beleid

De door het rijk aangegeven hoofdlijnen van het natuurbeleid zijn door de provincies Zuid- en Noord-Holland nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Dit beleid is uitgewerkt en vastgelegd in de provinciale beleidsplannen voor natuur en landschap. In Zuid-Holland liggen langs het hele traject gebieden met natuur- en landschapswaarden. Op basis hiervan zijn nadere uitwerkingen gemaakt voor de Ecologische verbindingzones. Het plan van aanpak *ontsnippering* bevat maatregelen om onder andere de versnippering van de bestaande infrastructuur te verminderen. In ruimer verband wordt in de Nota Stad en Land in Balans aandacht gevraagd voor knelpunten op het gebied van hydrologie, natuur en recreatie in het gebied van de Groen Blauwe Slinger. Deze wordt tussen Leiden en Den Haag door de A4 doorsneden. In de discussienota Randzone Groene Hart wordt aandacht gevraagd voor versterking van de samenhang en verbetering van de verbindingen die de A4 kruisen.

De Groene Structuur is weergegeven in kaart 5.1 *Natuur en landschap*.

5.2 Huidige situatie

Voor het gedeelte Burgerveen - Leiden verandert de situatie aanzienlijk met de voorgenomen verbreding naar 2 x 3 rijstroken. De knelpunten voor natuur en landschap in de huidige situatie worden daarom niet beschreven.

Natuur

Het gebied rond de A4 is een relatief open gebied, waarin de A4 optreedt als verstoring van de factor voor de natuurlijke waarden. De weg scheidt de natuur aan weerszijden van de weg en onder andere het verkeersgeluid zorgt voor verstoring in de directe omgeving van de weg. Een groot deel van het Zuid-Hollandse gebied dat door de A4 wordt doorsneden, is agrarisch of recreatief gebied met natuurwaarden. Verschillende gebieden langs de A4 zijn aangemerkt in de nota Planbeoordeling van de provincie Zuid-Holland als compensatieplichtig, op grond van het compensatiebeginsel zoals geformuleerd in het structuurschema Groene Ruimte (SGR). Dit betreffen de gebieden:

- de Vlietlanden (recreatie- met natuurwaarden);
- de gecombineerde Starvevaart en Damhouderpolder;
- de groot Westeindsche Polder;
- het plassengebied Oud-Ade;
- de Polder Achthoven / Rijnstreek noord.

Landschap en cultuurhistorie

De omgeving van de A4 in de provincie Zuid-Holland wordt aangemerkt als een landschapelijk waardevol gebied: het open veenweidegebied ten zuiden van Leiden, de open veenpolders en plassen ten noorden van Leiden en de droogmakerij bij Haarlemmermeer. Ten zuiden van Leiden loopt de A4 langs de rand van het open gebied. Tussen de Leidse regio en Schiphol wordt het open gebied doorsneden. De A4 doorsnijdt de stedelijke gebieden van Leiden – Leiderdorp en Zoeterwoude.

Haaks op de A4, ter hoogte van Hoofddorp, ligt de Geniedijk. Dit is een verdedigingswerk van voor de eerste wereldoorlog en onderdeel



De Geniedijk is van grote cultuurhistorische waarde. De A4 loopt er dwars doorheen.

van de Hollandse waterlinie. Dit object heeft een grote cultuurhistorische waarde en is zodanig opgenomen op de Wereld Erfgoedlijst van de UNESCO. De Geniedijk ligt haaks op de A4 en wordt in de huidige situatie door de A4 doorsneden. Verder zijn er diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen langs de A4, waaronder de sluisjes in de Geniedijk, meerdere molens en de middeleeuwse verkeveling Rode Polder en Hoogmadese polder.

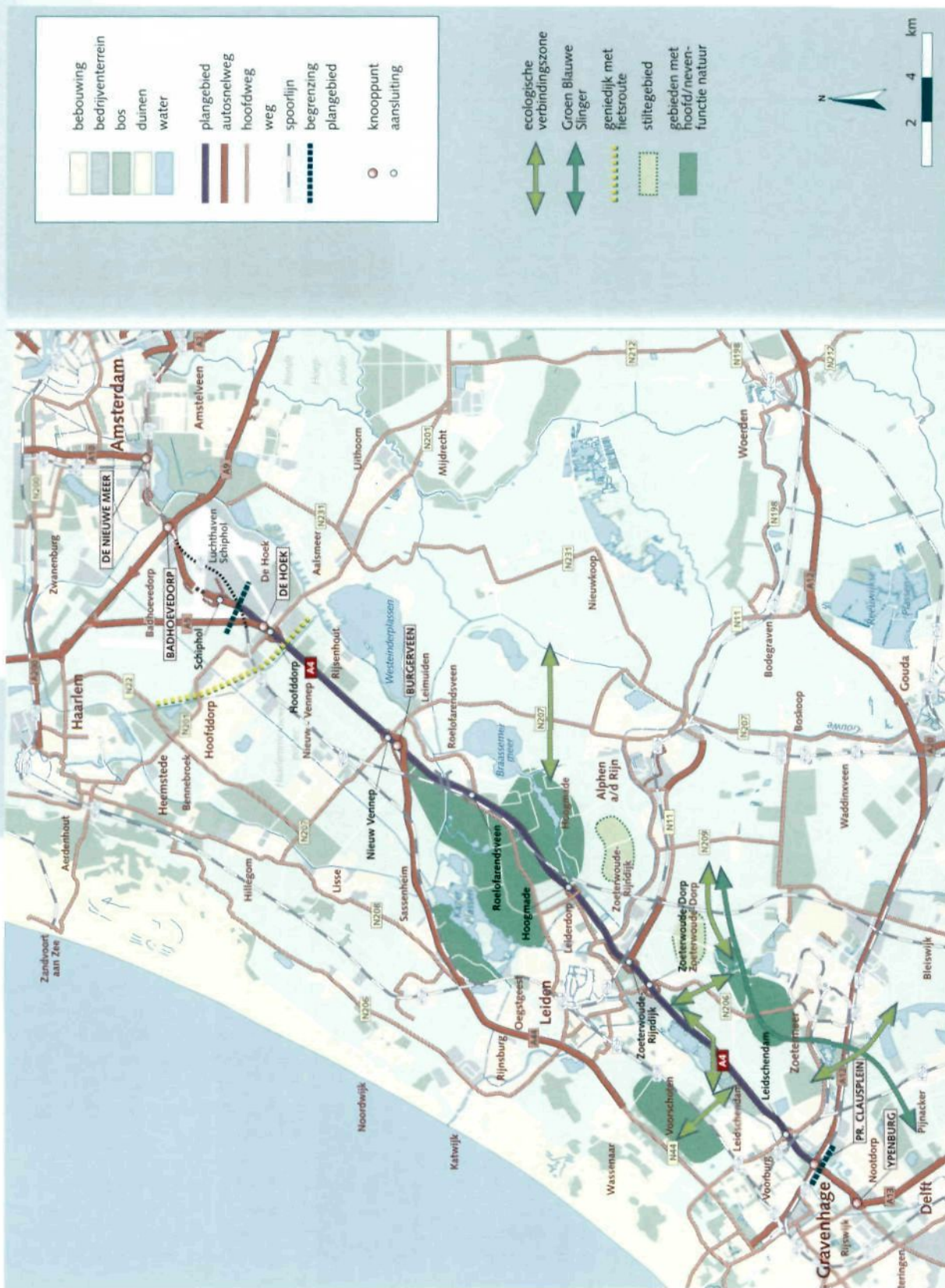
Bodem en water

Het gebied rond de A4 bevat diverse plaatsen met een bijzondere bodemopbouw, zogenaamde GEA-objecten, waarmee rekening gehouden moet worden. Ook komen er archeologisch waardevolle gebieden voor. Aan het grondwater langs de Oude Rijn is de potentiële functie "grondwater met strategische waarde voor de drinkwaterwinning" toegekend. Een nader bodemonderzoek vindt plaats voor een voormalig opslagterrein ten zuiden van Roelofarendsveen en een voormalige zoutbunker en asfaltmolen ter hoogte van Leidschendam.

In de Haarlemmermeer heerst een kwelsituatie met problemen voor de landbouw, mede in verband met het zoutgehalte. Ook in de aangrenzende polders in het noordelijk deel van Zuid-Holland, evenals langs het gedeelte Leidschendam - Prins Clausplein, zijn kwelpolders aanwezig.

Door de toepassing van ZOAB is de verontreiniging door afstroming en verwaaiing van verontreinigd wegwater de laatste jaren sterk afgenomen. Dit komt doordat ZOAB de vervuilende stoffen vasthoudt.

kaart 5.1 Natuur en landschap



In de huidige situatie veroorzaakt de A4 verder geen knelpunten voor bodem en water (zoals verdroging).

5.3 Ontwikkelingen

Natuur

Met de verbodiging tot 2 x 3 rijstroken worden bermen en sloten natuurvriendelijk ingericht. Ook worden ter plaatse van ecologische verbindingen diverse faunapassages onder de A4 (en de HSL) aangebracht. Daardoor wordt, ondanks verbreding van de A4 en aanleg van de HSL, de ecologische barrière, die de huidige rijksweg vormt, verminderd. Ook op het traject Leiden - Prins Clausplein zijn faunapassages aangelegd, waaronder een grote ecotunnel bij de Damhouderpolder.

Als gevolg van het verkeer op de A4 komen hoge geluidsniveaus voor in de open Zuid-Hollandse weide- en watergebieden en de bosgebieden van Vlietland. Bekend is dat onder andere broedvogels hiervan hinder kunnen ondervinden. Er treedt verstoring op van:

- weidevogelgebieden, zoals het Adegebied;
- recreatieve gebieden, zoals Vlietland, reservaatgebied Grote Westeindse Polder, Bospolder en Park Cronenstijn.

In 2010 heeft, in het kader van de verbreding tussen Leiden en Burgerveen en de aanleg van de HSL, al compensatie ten behoeve van aangetaste natuur en recreatie plaatsgevonden. Waar deze compensatie zal plaatsvinden, is op dit moment nog in onderzoek. In het Tracébesluit voor deze projecten is de compensatie-omvang onlangs vastgesteld en zijn zoekrichtingen (gebieden) aangegeven, waar compensatie gerealiseerd gaat worden. Zoekgebieden die zijn aangegeven, zijn de Veender- en Lijkerpolder, de Blauwe polder, de Hoogmadensche Polder, polder Achthoven, de Bospolder, de Munnikenpolder en park Cronenstijn. Onder andere het plan *aanpassingsinrichting Oude Ade* vormt hiervoor het kader. Eventuele wijzigingen in de compensatie van natuur en recreatie als gevolg van de partiële intrekking en vervanging van het Tracébesluit zijn in mei 1999 uiteraard nog niet bekend.

Landschap en cultuurhistorie

De aanwezigheid van de A4 is zichtbaar in het landschap. Dit is zeker het geval bij kruisende infrastructuur en bij geluidsschermen. Op het traject Burgerveen-Leiden is rekening gehouden met de visuele aspecten. Zo wordt bij de uiteindelijke inpassing van de weg in 2010 een afweging gemaakt tussen de hoogte en uitvoering van de geluidsschermen ter hoogte van Roelofarendsveen enerzijds en de inpassing van de weg en het uitzicht van de weg op de toekomstige bedrijventerreinen anderzijds.

De kruising van de A4 met de HSL is een opvallend element in het landschap. In overleg met betrokkenen wordt gewerkt aan een optimale inpassing van deze kruising, waarbij de HSL volgens het Tracebesluit van mei 1998 hoog over de A4 heen gaat. Voor dit gedeelte wordt echter de mogelijkheid open gehouden om de kruising te verlagen.

Door de aanleg van een aquaduct zal de stedenbouwkundige kwaliteit bij de passage van de Oude Rijn verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Op het traject Prins Clausplein - Leiden is tijdens de uitvoering van de verbreding veel beplanting verdwenen. In het voorjaar en najaar van 1999 wordt de omgeving rond dit traject ingericht. Veel van de verdwenen beplanting tussen Leiden en Leidschendam wordt teruggeplant.

Bodem en water

Als gevolg van de verbreding van de A4 naar 2 x 3 rijstroken en de aanleg van de HSL vinden diverse ontwikkelingen plaats:

- De waterhuishouding in het betreffende gebied wordt gereconstrueerd, waarbij allerlei maatregelen nodig zijn, zoals het graven van watergangen en de verplaatsing of aanpassing van gemalen. Diverse beheersgebieden worden opnieuw ingedeeld.
- In kwelpolders langs de A4 neemt de (zoute) kweloverlast, als gevolg van de aanleg van de HSL en de verbreding van de A4, toe. Om deze effecten tegen te gaan worden diverse maatregelen getroffen. Effecten op grondwaterstromingen zijn verwaarloosbaar.

6 Probleem- en doelstelling

De directe aanleiding voor deze studie is dat tussen het toekomstige knooppunt De Hoek (bij Hoofddorp) en het Prins Clausplein in 2010 nog steeds sprake zal zijn van fileproblemen, ook na de geplande verbreding. De alternatieven in de Trajectnota moeten er in elk geval toe leiden, dat er ook na 2010 een soepele verkeersdoorstroming is op dit gedeelte van de A4. Dat is het belangrijkste doel. Maar er wordt ook gekeken naar verkeersveiligheid en leefbaarheid.

6.1 Probleemstelling

6.1.1 Kernprobleem: bereikbaarheid

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat er tegelijkertijd negen Startnotities zijn gepubliceerd voor verschillende deeltrajecten op drie achterlandverbindingen. De directe aanleiding hiervoor is de constatering dat de doorstroming van het verkeer over deze achterlandverbindingen op verschillende plaatsen nu al problematisch is en in de toekomst nog verder onder druk komt te staan, zelfs op deeltrajecten waarvoor op dit moment reeds verbredingen voorzien zijn. Verslechtering van de bereikbaarheid van de mainports en de andere economische centra in Nederland is het kernprobleem waarvoor in de negen gestarte procedures een oplossing gevonden zal moeten worden. Ook voor de A4 De Hoek – Prins Clausplein is bereikbaarheid de kern van de zaak.



Doorstroming op de A4 is van vitaal belang voor het functioneren van de mainport Amsterdam/Schiphol

In het SVV-II is als norm gesteld dat de congestiekans op de wegvakken van achterlandverbindingen niet groter mag zijn dan 2%. Deze norm wordt in de nabije toekomst (voor 2010) op een aantal wegvakken overschreden, de geplande verbredingen ten spijt. Tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en tussen de aansluiting met de N11 en Leidschendam zijn de overschrijdingen het grootst. Daarom zijn er maatregelen nodig om de congestiekans op een aanvaardbaar niveau te houden.

6.1.2 Overige problemen

Verkeersveiligheid

Door files op de A4 neemt de verkeersveiligheid af. Niet alleen op de A4, maar vooral ook op het onderliggend wegennet. Als er files staan op de A4 wordt het ook drukker op het onderliggend wegennet, omdat automobilisten andere routes gaan zoeken. Dit zorgt voor een toename van verkeersonveilige situaties en is ook hinderlijk voor de omgeving.

Leefbaarheid

Geluidhinder en barrièrewerking voor mens en dier zijn de belangrijkste problemen op het vlak van de leefbaarheid. Daarnaast draagt de uitstoot van schadelijke stoffen bij aan het broeikas effect, de verzuring en de lokale luchtverontreiniging.

6.2 Doelstelling

Tijdens de studie worden verschillende alternatieven uitgewerkt. Maatgevend voor de selectie en de uitwerking van de alternatieven is het te bereiken doel.

De doelstelling voor de A4 De Hoek – Prins Clausplein luidt als volgt:

- Alternatieven moeten een oplossing bieden voor de toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de A4 tussen De Hoek en het Prins Clausplein. Concreet betekent dit dat alternatieven er in elk geval aan moeten bijdragen dat de congestiekans op de A4 op dit weggedeelte aan de norm van 2% uit SVV-II voldoet of deze norm zo dicht mogelijk benadert.

- De alternatieven moeten eventuele nieuwe verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen zo veel mogelijk voorkomen en indien mogelijk moeten bestaande problemen verminderen.

In een aantal gevallen gaat verbetering van de bereikbaarheid goed samen met de verbetering van bijvoorbeeld verkeersveiligheid en leefbaarheid. Zo kan bij een reconstructie de barrièrewerking worden verminderd door de aanleg van veilige onderdoorgangen of de aanleg van ecologische verbindingen.

Deze Startnotitie heeft betrekking op een tracé dat grotendeels onderwerp was / is van Tracéwetprocedures om te komen tot de aanleg van 2 x 3 rijstroken. Omdat bij deze aanleg ruimte beschikbaar is / komt voor een vierde rijstrook in de middenberm, wordt voor een groot aantal inpassingsproblemen reeds een oplossing gevonden. Mede daardoor heeft deze studie tot doel om, op grond van de huidige kennis en vaardigheden, opnieuw naar een optimum voor zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid te zoeken. Het garanderen van een goede doorstroming voor het doorgaande verkeer blijft evenwel het belangrijkste uitgangspunt.

7 Alternatieven

In de periode tot 2010 worden delen van de A4 tussen het toekomstige knooppunt De Hoek en het Prins Clausplein verbreed. Welke mogelijkheden zijn er om ook daarna een goede doorstroming van het verkeer te garanderen? Dat kan op twee manieren: het asfalt dat in 2010 aanwezig is beter benutten of de weg verder verbreden. Tijdens de studie wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief uitgewerkt.

7.1 Werkwijze bij de selectie en samenstelling van alternatieven

Uitgangspunten

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat deze Startnotitie tegelijkertijd met acht andere Startnotities ter inzage is gelegd – een initiatief in het kader van de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB). Bij het opstellen van deze Startnotities zijn algemene uitgangspunten gebruikt als leidraad voor de selectie van alternatieven. Van deze algemene uitgangspunten zijn de volgende van belang in het geval van de A4 De Hoek – Prins Clausplein:

1. Als verbreding noodzakelijk is, wordt alleen gekeken naar aansluitende verbreding van de huidige weg. Hiermee wordt voorkomen dat er extra ruimte tussen wegen wordt ingesloten en verloren gaat. Nieuwe wegen en omleggingen zijn niet aan de orde.
2. Als verbreding noodzakelijk is, wordt uitgegaan van verbreding op de huidige hoogte van de weg. Verdiepte liggingen zijn niet aan de orde.
 - Een eventuele verbreding van de A4 op de huidige of toekomstige hoogteligging en het huidige tracé levert naar verwachting geen onoverkomelijke problemen op.
 - De mogelijkheid bestaat dat win-winsituaties te bereiken zijn wanneer een relatie wordt gelegd met de ontwikkeling van een aanpalend gebied. Het initiatief hiervoor ligt bij de regio.
3. Van alle alternatieven wordt de toekomstvastheid aangegeven. Indien verbredingsalternatieven (zie paragraaf 7.2) zelfs met één extra rijstrook in de periode 2010 – 2020 niet probleemoplossend zijn, worden ook verdere verbredingen of andersoortige

maatregelen onderzocht.

- Voor de A4 geldt, op basis van de huidige inzichten voor het probleemoplossen: de vermogen van extra rijstroken, het volgende:
 - Op het traject De Hoek – Burgerveen is 1 extra rijstrook (van 2 x 4 naar 2 x 5) tussen 2010 en 2020 waarschijnlijk niet meer probleemoplossend en worden verdergaande maatregelen onderzocht.
 - Op het traject Burgerveen – Leidschendam (N14) is 1 extra rijstrook (van 2 x 3 naar 2 x 4) probleemoplossend tot 2020.
 - Op het traject Leidschendam – Prins Clausplein is de huidige situatie probleemoplossend tot 2020. Wel kunnen bij het Prins Clausplein files op de A12 mogelijk terugslaan op de A4. Bij alle alternatieven is dit een aandachtspunt, waarbij, indien nodig, maatregelen zullen worden geformuleerd om ten minste de doorstroming op de hoofdrijbanen van de A4 veilig te stellen. Daarbij kan gedacht worden aan doseerinstallaties en het creëren van extra opstelruimte bij in- en uitvoegstroken.
- 4. Voor de weggedeelten met meer dan drie rijstroken per richting wordt onderzocht of het scheiden van verkeer een betere doorstroming oplevert voor alle verkeer, dan wel voor specifieke doelgroepen. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld het scheiden van korte- en lange-afstandsverkeer, of het scheiden van vrachtverkeer / bussen en overig verkeer.
 - Dergelijke doelgroepoplossingen worden beëindigd binnen de grenzen van het plangebied: vóór of in het knooppunt De Hoek in het noorden, en voor het knooppunt N14 in het zuiden. Hiermee worden alle relaties met aansluitende (snel)wegen richting het noorden (N201, A5) en het zuiden (A12, N14) voor alle verkeer behouden. Het lijkt niet nodig om doelgroepen te bevorderen op de aansluitende wegvakken buiten het plangebied, omdat zich op de aansluitende wegvakken naar verwachting geen congestieproblemen voordoen.
- 5. Wisselstroken (dit zijn stroken die voor de drukste richting worden ingezet) zijn alleen aan de orde bij sterk ongelijke verkeers-



drukke (per richting) in de spits.

- Op de deeltrajecten Hoofddorp – Nieuw-Vennep en Hoogmade – Leidschendam is volgens de huidige inzichten sprake van een zodanig ongelijke verkeersdrukke tijdens de spits, dat het toevoegen van wisselstroken een mogelijkheid is die nader onderzocht dient te worden.

Voor de A4 De Hoek – Prins Clausplein spelen verder de volgende aandachtspunten een rol:

- Voor het gedeelte Leiden - Leidschendam is een verdere verbreding naar 2 x 4 rijstroken inpasbaar binnen het bestaande ruimtebeslag. Een verbreding met gescheiden hoofd- en parallelbanen is echter niet ruimtelijk inpasbaar.
- Vooralsnog is het uitgangspunt dat er tussen De Hoek en het Prins Clausplein geen nieuwe aansluitingen komen op de A4.
 - Bij de streekplanuitwerking voor de aansluiting N201 - A4 zullen relevante keuzes op voorhand als gevoeligheidsanalyse worden meegenomen. In het geval van nadere besluitvorming hierover zullen effecten worden meegenomen als uitgangspunt.
 - Rijksweg 11-west: volgens de huidige inzichten is het uitgangspunt voor de Trajectnota om een eventuele aansluiting van Rijksweg 11-west, zoals opgenomen in het SVV-II, niet onmogelijk te maken.
- In paragraaf 1.4 is de procedurele stand van zaken per mei 1999 beschreven voor het wegvak Burgerveen – Leiden. In het niet-

ingetrokken gedeelte van het Tracébesluit Burgerveen – Leiden voor 2 x 3 rijstroken is een verdere verbreding naar 2 x 4 of 4 x 2 rijstroken fysiek inpasbaar volgens de inzichten ten tijde van de besluitvorming. Alleen voor het meest noordelijke deel van het tracé (bij Burgerveen) mag bij alternatieven met gescheiden hoofd- en parallelbanen bij voorbaat een groter ruimtebeslag worden verwacht. Ook voor het vervangen van het Tracébesluit ter hoogte van Leiden / Leiderdorp zal het Rijk zich inspannen om een toekomstvast oplossing te vinden, waarbij een eventuele verdere verbreding naar 2 x 4 of 4 x 2 rijstroken ruimtelijk inpasbaar is. Voor het meest zuidelijke gedeelte (aan de zuidkant van Leiden) geldt echter, net als bij Burgerveen, dat bij alternatieven met gescheiden hoofd- en parallelbanen een groter ruimtebeslag mag worden verwacht.

Extra verbetering openbaar vervoer: geen probleemoplossend alternatief

Het voorstel is om een alternatief dat voornamelijk inzet op verbetering van het openbaar vervoer (OV) buiten beschouwing te laten. In de komende jaren wordt fors geïnvesteerd in verbetering van het openbaar vervoer. Voorbeelden daarvan zijn de capaciteitsvergroting op de spoorlijn Rotterdam - Den Haag - Leiden - Schiphol en de aanleg van de HSL-Zuid. Deze investeringen leiden samen met andere maatregelen, ertoe dat de groei van de mobiliteit afneemt. Nog verdergaande verbeteringen van het openbaar vervoer, hebben slechts een gering effect op de omvang van het verkeer op de A4. Uit de Trajectnota A4 Burgerveen - Leiden blijkt dat de intensiteit met slechts 1% daalt, wanneer het huidige beleid wordt aangevuld met extra verbeteringen van openbaar vervoerrelaties en andere maatregelen.

Het openbaar vervoer, inclusief de geplande investeringen daarin, draagt bij aan het terugdringen van de automobiliteit, maar is geen toereikende oplossing voor de problemen die in deze studie centraal staan. De effecten van de investeringen in het openbaar vervoer worden uiteraard wel in de studie meegenomen.

Rekeningrijden: praktijkervaringen worden afgewacht

Het Rijk is van plan – in eerste instantie vooral in de Randstad - rekeningrijden in te voeren. Met rekeningrijden wordt beoogd, de hoeveelheid verkeer tijdens de ochtendspits *sterk te reduceren en daarmee files terug te dringen*. Hoe effectief rekeningrijden is, is bij gebrek aan praktijkervaringen op dit moment nog niet goed aan te geven.

De praktijkervaringen met rekeningrijden zullen nauwlettend in de gaten gehouden worden. Mocht tijdens de studie meer inzicht ontstaan in de daadwerkelijke reductie, dan zullen de resultaten betrokken worden bij de *ontwikkeling van de uit te werken alternatieven* en varianten en de beschrijving daarvan in de Trajectnota.

7.2 Te onderzoeken alternatieven

Voorgesteld wordt om in de studie de volgende alternatieven uit te werken:

- Referentiesituatie;
- Benuttingsalternatief;
- Verbredingsalternatief (extra rijstroken tussen De Hoek en Leidschendam);
- Meest milieuvriendelijk alternatief.

7.2.1 Referentiesituatie ('niets extra's doen')

In een Trajectnota moet altijd de zogenoemde referentiesituatie beschreven worden. Deze referentiesituatie staat gelijk aan 'niets extra's doen': maatregelen waarover al besluiten genomen zijn, worden uitgevoerd, maar er worden geen specifieke, nieuwe maatregelen ingezet om de verkeersdoorstroming tussen De Hoek en het Prins Clausplein te verbeteren. Er komen geen extra rijstroken.

In de referentiesituatie heeft de A4 tussen De Hoek en Burgerveen 2 x 4 rijstroken en in de spits op de oostbaan 5 rijstroken; tussen Burgerveen en Leiden 2 x 3 rijstroken en tussen Leidschendam en het Prins Clausplein 2 x 3 plus 2 x 2 rijstroken.

Het doel dat in hoofdstuk 6 gepresenteerd is, wordt in de referentiesituatie niet bereikt en ook niet benaderd. De beschrijving van de

referentiesituatie heeft dan ook vooral een methodologische functie: de referentiesituatie vormt de basis voor de onderlinge vergelijking van de andere alternatieven. De effecten van deze alternatieven kunnen steeds systematisch tegen de referentiesituatie worden afgezet. *Zodoende wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven*. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze manier zo duidelijk mogelijk in beeld.

7.2.2 Benuttingsalternatief

In het benuttingsalternatief wordt de capaciteit vergroot tegen minimale kosten en met minimale ruimtelijke gevolgen. Voor dit alternatief geldt over de gehele lengte van het plangebied het ruimtebeslag van de referentiesituatie als randvoorwaarde.

Capaciteitsvergroting moet binnen het weglichaam van 2010 plaatsvinden. In eerste instantie wordt daarbij gedacht aan het gebruik van de vluchtstrook, maar ook andere maatregelen zoals toeritdosering en een andere rijstrookindeling komen in aanmerking.

In de Haarlemmermeer wordt op proef de linker vluchtstrook op de oostelijke rijbaan (richting Amsterdam) in 1999 in gebruik genomen als tijdelijke rijstrook in de ochtendspits. De ervaringen hiermee worden meegenomen bij de ontwikkeling van het benuttingsalternatief. Voor de Zuid-Hollandse situatie zal een nadere afweging gemaakt moeten worden ten opzichte van het gebruik van de in 2010 in de middenberm aanwezige ruimte voor een vierde rijstrook. Verwacht wordt dat deze rijstrook tegen relatief geringe kosten kan worden aangelegd.

7.2.3 Verbredingsalternatieven (extra rijstroken tussen De Hoek en Leidschendam)

In het verbredingsalternatief wordt de A4 in het plangebied verbreed. Dat geldt vooral voor het traject De Hoek - Leidschendam. Daarbij zal in principe een zo eenvoudig mogelijke verbreding worden gezocht (gelijk-

vloers) en met een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. Op het traject Leidschendam – Prins Clausplein wordt geen ingrijpende uitbreiding van de infrastructuur overwogen, omdat tot 2020 geen problemen worden verwacht.

Bij een verbreding van de A4 zijn er verschillende mogelijkheden:

- Een verbreding voor alle verkeer.
- Een verbreding met wisselstroken, die afwisselend voor de drukste rijrichting worden ingezet.
- Een verbreding met gescheiden hoofd- en parallelbanen. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in korte- en lange-afstandsverkeer of kunnen bepaalde rijstroken worden bestemd voor specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld vrachtverkeer). Tijdens de studie zal bij de ontwikkeling van dit alternatief aandacht besteed worden aan de gebruiksmogelijkheden van de gescheiden rijbanen. Ook zal nader bepaald worden welke aansluitingen zowel op de hoofd- als op de parallelbanen aangesloten dienen te worden.



Hoofd- en parallelrijbanen op de A4 bij Leidschendam, een voorbeeld van een mogelijke indeling/verdeling van rijstroken.

minimum beperkt blijven. Indien mogelijk, zullen bestaande problemen worden vermindert.

Tegelijkertijd moet een MMA ook een realistisch alternatief zijn. Het heeft bijvoorbeeld weinig zin een MMA uit te werken, dat in vergelijking met de andere alternatieven zeer kostbaar is. Een belangrijke eis is ook dat het MMA het doel uit hoofdstuk 6 moet kunnen bereiken of op z'n minst benaderen. Het MMA is, kortom, een redelijk alternatief dat de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap.

Op dit moment is nog niet bekend hoe het MMA er concreet uit zal zien. Het wordt samengesteld op basis van inzichten die worden verkregen tijdens de effectenbepalingen.

7.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een Trajectnota een zogenoemd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te presenteren. In zo'n MMA moeten nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap voorkomen worden of tot een

vloers) en met een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. Op het traject Leidschendam – Prins Clausplein wordt geen ingrijpende uitbreiding van de infrastructuur overwogen, omdat tot 2020 geen problemen worden verwacht.

Bij een verbreding van de A4 zijn er verschillende mogelijkheden:

- Een verbreding voor alle verkeer.
- Een verbreding met wisselstroken, die afwisselend voor de drukste rijrichting worden ingezet.
- Een verbreding met gescheiden hoofd- en parallelbanen. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in korte- en langeafstandsverkeer of kunnen bepaalde rijstroken worden bestemd voor specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld vrachtverkeer). Tijdens de studie zal bij de ontwikkeling van dit alternatief aandacht besteed worden aan de gebruiksmogelijkheden van de gescheiden rijbanen. Ook zal nader bepaald worden welke aansluitingen zowel op de hoofd- als op de parallelbanen aangesloten dienen te worden.



minimum beperkt blijven. Indien mogelijk, zullen bestaande problemen worden vermindert.

Tegelijkertijd moet een MMA ook een realistisch alternatief zijn. Het heeft bijvoorbeeld weinig zin een MMA uit te werken, dat in vergelijking met de andere alternatieven zeer kostbaar is. Een belangrijke eis is ook dat het MMA het doel uit hoofdstuk 6 moet kunnen bereiken of op z'n minst benaderen. Het MMA is, kortom, een redelijk alternatief dat de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap.

Op dit moment is nog niet bekend hoe het MMA er concreet uit zal zien. Het wordt samengesteld op basis van inzichten die worden verkregen tijdens de effectenbepalingen.

7.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een Trajectnota een zogenoemd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te presenteren. In zo'n MMA moeten nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap voorkomen worden of tot een

8 Effecten

In de Trajectnota worden de effecten van de alternatieven beschreven. Uiteraard gaat daarbij veel aandacht uit naar de effecten voor de doorstroming van het verkeer. Maar ook wordt in kaart gebracht welke gevolgen de verkeersstromen over de A4 hebben voor de leefomgeving en op welke manier de natuur en het landschap beïnvloed worden. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt, andere krijgen een 'kwalitatieve' beschrijving. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

8.1 Werkwijze bij de effectbeschrijving

Studiegebied

De Trajectnota moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

- verkeer en vervoer;
- ruimtelijke ordening en economie;
- woon- en leefmilieu;
- natuur en landschap.

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidshinder). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn.

Tijdshorizon

Voor elk alternatief wordt onderzocht welke effecten het heeft tijdens de aanlegfase en welke effecten er zouden zijn wanneer het betreffende alternatief gerealiseerd is (de eind-situatie). Wat een realistische termijn is voor de realisatie van de alternatieven, is op dit moment moeilijk aan te geven. In aansluiting op het MIT 1999 - 2003 is het uitgangspunt in de studie dat het alternatief dat uiteindelijk de voorkeur krijgt, gerealiseerd wordt in de periode tussen 2010 en 2020. Voor effecten waarbij de verkeersintensiteit maatgevend is (bijvoorbeeld geluidhinder en luchtverontreiniging), is het nodig een concreet richtjaar te gebruiken in de voorspellingen. In die gevallen is het jaar 2020 uitgangspunt.

Aanpak: effectbeschrijving in dienst van besluitvorming

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dat heeft drie gevolgen voor de aanpak:

- In de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's (zie ook de hoofdstukken 2 tot en met 5). Zolang nog geen beleidsdoelen voor 2020 voorhanden zijn, zullen hiervoor de doelen voor 2010 worden gehanteerd.
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden.
- Voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectbeschrijving richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers, bijvoorbeeld: '6.500 ernstig geluidsgehinderden', 'een congestiekans van 13%', '23 hectare areaalverlies voor de landbouw', 'kosten: f 390 miljoen'. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Een kwalitatieve beschrijving geeft bijvoorbeeld aan of er, in vergelijking met de huidige situatie, sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder dat exacte cijfers gebruikt worden.

In de volgende paragraaf wordt voorgesteld bij verschillende soorten effectbeschrijvingen te volstaan met kwalitatieve beschrijvingen. Daar zijn verschillende redenen voor. In sommige gevallen is bijvoorbeeld bij de aanleg van een weg al rekening gehouden met een mogelijke verbreding. Dat heeft dan als consequentie dat de ruimtelijke effecten van een

verbreding beperkt zijn; een gedetailleerde becijfering van die effecten heeft dan weinig zin. Verder zijn er effecten die zich nu eenmaal moeilijk laten uitdrukken in harde getallen, zoals effecten op het landschap. Ook dan is een kwalitatieve beschrijving nodig.

Voorts speelt het gebruikelijke detailniveau in een Trajectnota een rol. Een Trajectnota beschrijft altijd alternatieven op hoofdlijnen. Het zou weinig efficiënt zijn alle alternatieven stuk voor stuk, heel gedetailleerd in te vullen voordat een keuze is gemaakt. De noodzakelijke detaillering – en dan uitsluitend voor het alternatief dat de voorkeur krijgt – vindt pas plaats tijdens de procedurestap na de Trajectnota, de stap van het zogenoemde Ontwerp-Tracébesluit (zie ook hoofdstuk 9). In dat stadium moet gewoonlijk het nodige aanvullende cijfermateriaal beschikbaar komen, terwijl deze cijfers nog niet nodig zijn voor de keuze op hoofdlijnen.

8.2 Te beschrijven effecten

Verkeer en vervoer

Verkeersafwikkeling

Aangegeven zal worden tot welke periode de alternatieven volgens de huidige inzichten en bij voortzetting van het huidige beleid nog voldoen aan de doelstelling. Daarbij wordt aandacht besteed aan toekomstige plannen voor het gebied, die het verkeer op de A4 kunnen beïnvloeden.

Het is mogelijk dat, door het aanbieden van extra capaciteit in het plangebied, problemen ontstaan voor de doorstroming op aanliggende weggedeelten. Daarom worden de effecten op aangrenzende wegvakken van het hoofdwegennet in kaart gebracht.

Voor zover relevant worden de effecten op het onderliggend wegennet in kaart gebracht. Dit vooral in verband met de uitwisseling tussen de A4 en de vele, aan de A4 parallelle, verbindingen. Het onderliggend wegennet is in het algemeen uit milieu- en veiligheids-overwegingen minder geschikt voor het werken van grote verkeersstromen.

Op het niveau van de hele achterlandverbin-

ding wordt gestreefd naar een samenhangende en zo veel mogelijk éénduidige benadering van het doelgroepenverkeer. De alternatieven worden hieraan kwalitatief getoetst.

Verkeersveiligheid

Het effect van de verschillende alternatieven op de verkeersveiligheid voor de weggebruiker zal worden onderzocht. Naast de hoofdweg zal daarbij, indien relevant, ook het onderliggende wegennet worden meegenomen. Dit onderzoek zal gebeuren op basis van kengetallen en streefrisicowaarden. Voor dit laatste wordt een inschatting gemaakt van het aantal slachtoffers, waarna op basis van het voertuigkilometrage een risicocijfer wordt berekend. Uiteraard wordt een relatie gelegd met de landelijke doelstellingen.

Ruimtelijke ordening en economie

Wonen en werken

De effecten op wonen en werken worden beschreven, waar dit onderscheidend is tussen alternatieven. De effecten zijn vooral van lokale betekenis. Het gaat om het ruimtebeslag op bestaande en toekomstige woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en landbouwgronden.

Recreatie

Voor recreatie zijn drie deelaspecten van belang:

- het ruimtebeslag;
- de geluidhinder in recreatiegebieden;
- de barrièrewerking van de A4 in relatie tot recreatieve routes. Aangezien het gaat om een aansluitende verbreding, waarbij de hoogteligging al vast staat, wordt uitgegaan van de bestaande verbindingen. Wel wordt per alternatief aangegeven of de kwaliteit van de verbinding wordt aangetast door een verlenging van de verbinding, als gevolg van de verbreding. Waar mogelijk en waar nodig, wordt hieraan in het ontwerpproces aandacht besteed.

Voor alle recreatiegebieden wordt expliciet aandacht besteed aan compensatieplichtige effecten. De eventueel te treffen compenserende maatregelen voor compensatieplichtige gebieden uit het Structuurschema Groene Ruimte worden uitgewerkt in het OTB.

Economie

Economische effecten kunnen worden onderverdeeld naar nationale (directe) en regionale (indirecte) effecten. De nationale economische effecten worden per alternatief in beeld gebracht aan de hand van de congestiekans. Gezien de doelstelling van de studie - congestievrije achterlandverbindingen voor de mainports - wordt de kwaliteit van de verkeersafwikkeling beschouwd als een indicator voor het economisch nut. Op grond van de congestiekans kan het reistijdverlies (met als basis het aantal voertuigverliesuren) worden bepaald.

De regionaal-economische effecten zijn vooral kwalitatief van aard en betreffen de invloed van de weg op de economische structuur van de voornaamste werkgebieden in de omgeving van de weg. Verschillen in economische effecten zijn alleen dan te verwachten, wanneer er in een deel van de alternatieven sprake is van hoofd- en parallelbanen of bij verschillen in de locatie en het aantal aansluitingen. Dit is in deze studie het geval. Daarom zal in de Trajectnota worden ingegaan op de regionaal-economische effecten.

Woon- en leefmilieu

Geluid

Het aspect geluid valt uiteen in diverse deelaspecten. Per alternatief zullen worden bepaald:

- Het akoestisch ruimtebeslag. Dit is de oppervlakte met een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A).
- Het oppervlak aangetast Stiltegebied. Dit is de oppervlakte met een geluidsbelasting van meer dan 40 dB(A) in een Stiltegebied.
- Het aantal geluidsgevoelige objecten (scholen, ziekenhuizen, enz.) per geluidsklasse.
- Het aantal geluidsgehinderden (globaal).
- Cumulatie van geluid met andere bronnen.
- Trillingen. Voor het aspect trillingen bestaan geen normen of beleidsdoelen. In het algemeen spelen trillingen geen wezenlijke rol in de afweging in deze fase van de studie. Aan dit aspect zal dan ook bij de beoordeling van alternatieven in de Trajectnota geen aandacht worden besteed. Wel zal, indien voor verbreding wordt gekozen, bij de verdere uitwerking en uitvoering aandacht besteed worden aan het voorkomen of verminderen van trillingen.

Tevens zal een indicatie gegeven worden van de te treffen maatregelen. Dit om geluidseffecten, maar ook visuele en kosteneffecten te kunnen bepalen.

Lucht

Voor de lokale luchtkwaliteit richt de analyse zich op de stoffen waarvoor wettelijke normen bestaan: SO₂, zwevende deeltjes, CO, Pb, benzeen en NO₂. Voor totale luchtemisies van verkeer, richt de analyse zich op de nationale beleidsnormen voor de uitstoot van CO₂, NO_x en koolwaterstoffen. De cijfermatige resultaten van deze berekeningen worden tezamen met een kwalitatieve analyse gepresenteerd in de Trajectnota.

Gezien de beperkte relevantie van geuraspecten bij weginfrastructuur wordt hieraan geen aandacht besteed in de Trajectnota.

Sociale aspecten

Bij sociale aspecten gaat het om twee deelaspecten:

1. Fysieke barrièrewerking van de weg.
Aangezien het gaat om een aansluitende verbreding, waarbij de hoogteligging al vaststaat, wordt uitgegaan van de bestaande verbindingen. Wel zal per alternatief worden aangegeven of de kwaliteit van de verbinding wordt aangetast door een verlenging van de verbinding als gevolg van de verbreding. Waar mogelijk en waar nodig wordt hieraan in het ontwerpproces aandacht besteed.
2. Sociale veiligheid. Hierbij gaat het om de sociale veiligheid van kruisende wegen voor met name langzaam verkeer. De lengte van een passage is van invloed op de sociale veiligheid. Dit wordt per alternatief in kaart gebracht. Overigens zal, voor zover aan de orde, aandacht besteed worden aan de sociale veiligheid bij het ontwerpproces in met name de OTB-fase.

In- en externe veiligheid

Aangezien bij de autonome ontwikkeling in de risicogebieden (bebouwde gebieden) de normen voor externe veiligheid niet worden overschreden en ook voor de verbredingsalternatieven geen overschrijdingen worden verwacht, blijft de externe veiligheid buiten beschouwing. Voor de interne veiligheid geldt dat dit als ontwerpbeis meegenomen wordt in

situaties waarin sprake is van overkappingen.

Duurzaam bouwen

De effecten van het aspect duurzaam bouwen worden niet besproken in de Trajectnota, omdat deze naar verwachting niet onderscheidend zijn voor de alternatieven. Wel krijgt dit aspect aandacht in het ontwerpproces, echter vooral in latere fasen.

Natuur, landschap, bodem en water

Natuur

Voor natuur kunnen de volgende deelaspecten worden onderscheiden:

- Ruimtebeslag: van de natuurgebieden en overige gebieden met natuurwaarden zullen de effecten op het ruimtebeslag worden beschreven. Indien uit nadere bestudering van beschikbare inventarisaties blijkt dat aandachtsoorten uit het NBP (en/of rode lijstsoorten) voorkomen in het gebied zullen de effecten op deze soorten kwalitatief worden beschreven.
- Verstoring: de effecten zullen globaal worden beschreven als oppervlakte verstoord natuurgebied of overig gebied met natuurwaarde.
- Versnippering: bij de geplande en onlangs uitgevoerde verbredingen worden / zijn faunapassages aangelegd, waarmee de versnippering wordt teruggedrongen. In de Haarlemmermeer komen geen knelpunten voor. Omdat het om een aanliggende verbreding gaat, waarbij de hoogteligging vaststaat zal het aantal passages in deze studie niet meer aan de orde komen. Bij verbredingen kunnen de passages wel langer worden, waardoor ze minder aantrekkelijk worden voor de fauna. Deze effecten zullen worden beschreven. Waar mogelijk en nodig wordt hieraan ook aandacht besteed in het ontwerpproces.

Bij natuur wordt expliciet aandacht besteed aan compensatieplichtige gebieden. Voorts zullen maatregelen om de effecten te verzachten, worden uitgewerkt. Eventueel noodzakelijke compenserende maatregelen worden in de OTB-fase nader uitgewerkt.

Landschap

Onder landschap wordt zowel het landelijk als het stedelijk gebied verstaan. Voor de effect-

bepaling worden de volgende aspecten onderscheiden:

- Visueel-ruimtelijke aspecten: per alternatief zal de aantasting van landschappelijk waardevolle gebieden en elementen in kaart worden gebracht. Ook zal aandacht besteed worden aan de ruimtelijke barrièrewerking van de weg. Aangezien de hoogteligging al vaststaat, gaat het hier vooral om de aanwezigheid en hoogte van de geluidsschermen.
- Cultuurhistorie, archeologie en aardkundige waarden: indien van toepassing, zal per alternatief de aantasting van waardevolle elementen in kaart worden gebracht.

De landschappelijke inpassing is een belangrijk punt tijdens de vervolgstappen in het besluitvormingsproces. Bij het gedetailleerde ontwerp wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en een landschappelijke visie.

Bodem en water

De aspecten oppervlaktewater en waterhuishouding hangen nauw met elkaar samen. Deze aspecten spelen een belangrijke rol in het ontwerpproces. Daarbij gaat het om de dimensionering van berm sloten en de afwatering, waaronder de compensatie van extra verhard oppervlak in de vorm van extra waterberging. Aangezien alle ontwerpen aan de eisen moeten voldoen, is dit aspect niet onderscheidend en worden de effecten niet beschreven. Indirect zijn er wel effecten, omdat extra waterberging leidt tot extra ruimtebeslag. Aangezien het hier gaat om aanliggende verbredingen in een gebied zonder milieubeschermingsgebieden en verdrogingsproblemen als gevolg van de weg, wordt hieraan geen aandacht besteed in de Trajectnota. Wel zal aandacht besteed worden aan een eventuele toename van (zoute) kwel als gevolg van verbreding.

Het aspect bodem / waterkwaliteit is niet relevant, aangezien het om zeer beperkte effecten van afstromend wegwater gaat (run-off), waarbij de alternatieven bovendien niet wezenlijk zullen verschillen. Dit aspect blijft daarom buiten beschouwing in de Trajectnota. Langs de weg komen wel verontreinigde (water)bodems voor, die bij verbreding gesaneerd moeten worden. Dit zal wor-

den meegenomen in de kostenraming en verder worden uitgewerkt in de OTB-fase. In de effectbeschrijving komen deze niet terug.

Samenvattend kan gesteld worden, dat de aspecten bodem en water een rol spelen in het ontwerpproces en aandacht krijgen in de OTB-fase. Bij de effecten komen de aspecten terug bij de eventuele toename van kwelsituaties en - indirect - bij kosten en ruimtebeslag.

9 Procedure en planning

De Tracéwetprocedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten de directies Zuid-Holland en Noord-Holland van Rijkswaterstaat willen gaan onderzoeken in de studie naar het deel van de A4 tussen De Hoek en het Prins Clausplein. Tot 30 september 1999 kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

9.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De Tracéwetprocedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zorgvuldig verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld, dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen afgestemd:

- de regeling voor de milieu-effectrapportage uit de Wet Milieubeheer;
- de planologische regeling uit de Wet op de ruimtelijke ordening.

Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn.

De minister van V&W is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers vertolken in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'. Provincies, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun bevoegdheden en belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken.

9.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Het schema in deze paragraaf laat de planning van deze stappen zien.

Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer, de directies Zuid-Holland en Noord-Holland van Rijkswaterstaat. De Startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd.

Stap 2: Inspraak, advies en richtlijnen voor de Trajectnota

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 9.3 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota'. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota van start gaan.

Stap 3: Trajectnota

De directies Zuid-Holland en Noord-Holland van Rijkswaterstaat zijn verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in deze Trajectnota zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van de Trajectnota wordt regelmatig overlegd met de verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincies, waterschappen, enzovoort. Is de Trajectnota gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, dan wordt hij ter inzage gelegd.

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota ligt minimaal acht weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten, waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- is de milieu-informatie in de Trajectnota correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
- welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur? En waarom?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen, provincies en waterschappen. Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- welke alternatieven in het ruimtelijk beleid passen;
- naar welk alternatief de voorkeur uitgaat.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieu-effectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van V&W beoordeeld worden.

Stap 5: Besluitvorming (Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit)

Op basis van de informatie uit de Trajectnota, de inspraakreacties en de adviezen stelt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, een voorkeursalternatief vast. Dit wordt uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit. Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd te reageren en, voor zover van toepassing, aan te geven of zij bereid zijn het gekozen alternatief in hun streek- en bestemmingsplannen op te nemen. Belangstellenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

Daarna neemt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Wanneer er nog geen overeenstemming is bereikt met de andere betrokken bestuursorganen, geeft de minister van VROM tegelijkertijd een 'aanwijzing' tot planologische medewerking aan inpassing van het tracé. Tegen het Tracébesluit en de eventuele aanwijzing is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

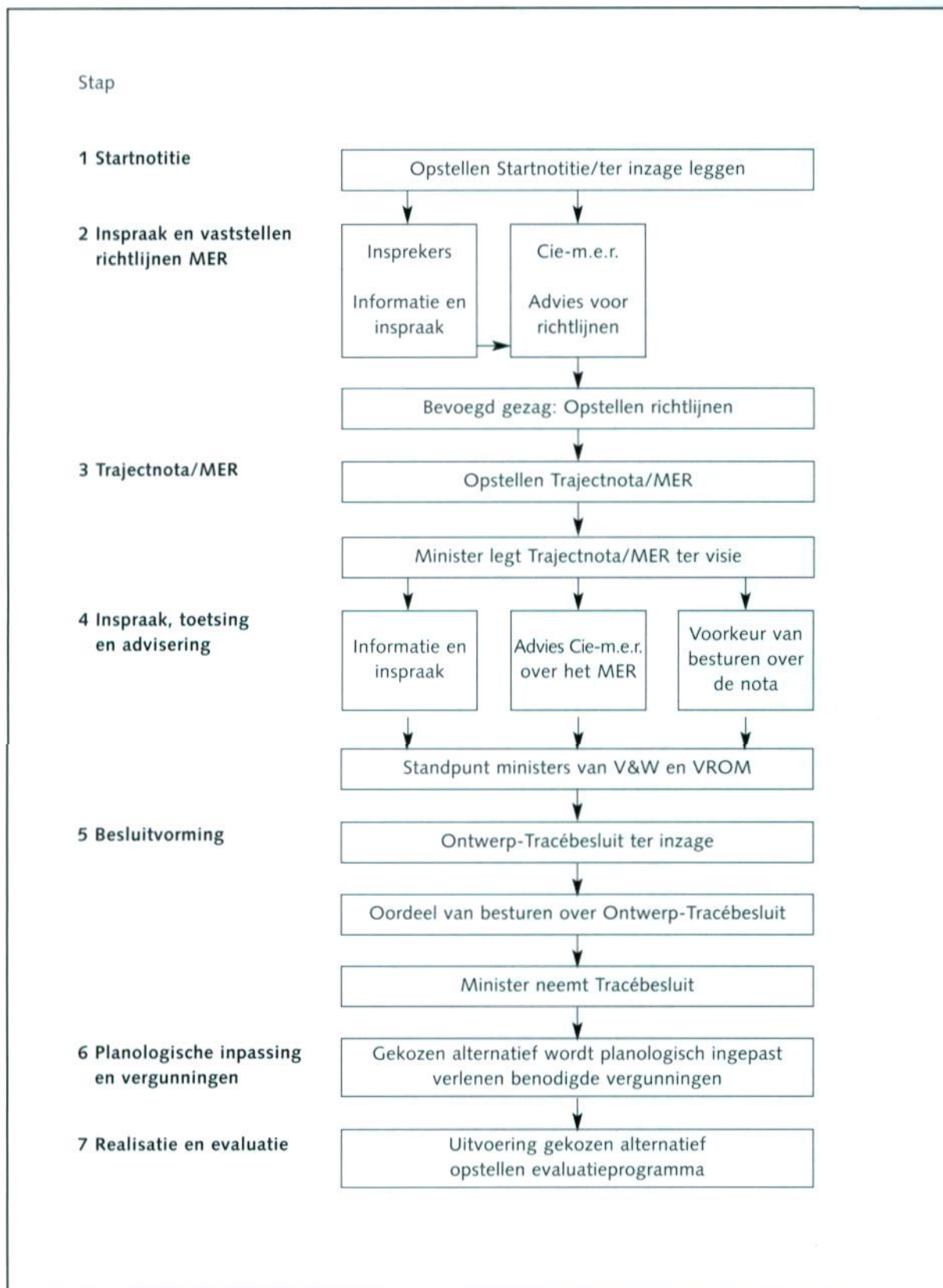
Stap 6: Planologische inpassing en vergunningen

Als de ministers besluiten tot reconstructie van de weg, dan moeten de betrokken provincies en gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Verder moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens deze procedurestap is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers al plaatsgevonden (stap 5).

Stap 7: Realisatie en evaluatie

Indien een Tracébesluit tot reconstructie van de weg is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen

9.2 Stappen in de procedure



ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

9.3 Hoe kunt u reageren?

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten de directies Zuid-Holland en Noord-Holland van Rijkswaterstaat willen gaan onderzoeken in de studie naar de A4 De Hoek – Prins Clausplein. Tijdens de inspraakronde over deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel reageren. De inspraaktermijn loopt af op 30 september 1999. Vóór deze datum moet u uw inspraakreactie opsturen naar:

Inspraakpunt A4 De Hoek – Prins Clausplein
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Zoals reeds vermeld in hoofdstuk 1: bij de inspraak in dit stadium van de procedure draait het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, na de publicatie van de Trajectnota. Inspraakreacties naar aanleiding van deze Startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten. Uw reactie is van harte welkom!

Verklarende woordenlijst

Aansluiting	Plaats waar een autosnelweg aansluit op het onderliggend wegennet of op een andere autosnelweg.
Achterlandverbindingen	Term uit het SVV-II. Bepaalde autosnelwegen zijn aangewezen als achterlandverbinding. Deze wegen vormen verbindingen tussen de mainports (Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol) en het Nederlandse "achterland": Duitsland en België.
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat een mogelijke oplossing vormt.
Archeologie	Wetenschap van (oude) historie, die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen.
Barrièrewerking	Doorsnijding van landschappen en natuur door infrastructuur (wegen, spoorlijnen).
Benuttingsalternatief	Alternatief waarbij de capaciteit van de weg wordt vergroot door het reeds aanwezige asfalt intensiever te gebruiken, bijvoorbeeld door gebruik van de vluchtstrook voor het verkeer.
Bereikbaarheid	De manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor de Trajectnota wordt opgesteld. In dit geval de minister van V&W en de minister van VROM.
Bufferzone	Een, langs een te beschermen gebied liggende, zone die schadelijke invloeden tegenhoudt of verwerkt (bijvoorbeeld een bos of een reeks weilanden tussen een snelweg en een natuurgebied).
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat in een bepaalde tijd een punt van een weg kan passeren.
CO	Koolmonoxide, voor de mens giftige stof.
CO ₂	Kooldioxide, stof die bijdraagt aan het groter worden van het broeikas-effect.
Commissie m.e.r.	M.e.r. = milieu-effectrapportage. De Commissie m.e.r. is een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de Trajectnota en over de kwaliteit en volledigheid van de milieu-informatie in het rapport.
Compenserende maatregel	Maatregelen waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur, recreatie, landbouw of bosbouw op de ene plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd.
Congestie	Snelheidsverlaging en filevorming.
Congestiekans	Percentage van de per etmaal passerende hoeveelheid verkeer dat hinder ondervindt van files. Voor het hoofdwegennet wordt als norm 5% aangehouden; voor achterlandverbindingen 2%.
Corridor	Een strook of gebied tussen twee kernen waarover vervoer via verschillende routes en met verschillende vervoerwijzen kan plaatsvinden.
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de overblijfselen die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen.
dB(A)	Maat voor het geluidsdrukniveau waarbij een (frequentie-afhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
Doelgroepenstrook	Rijstrook of oprit bestemd voor een bepaalde categorie verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld lijndienstbussen of vrachtwagens).
Doelgroepvoorziening	Voorziening bestemd voor speciale categorieën verkeer.
Ecologische verbindingzone	(Ecologisch) gebied of structuur die verbreiding, verplaatsing en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt.

EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones, dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid.
Emissie	Uitstoot of lozing van stoffen, geluid of licht.
Externe veiligheid	Het risico op en rond de weg, door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.
GEA-object	In nationaal of regionaal opzicht zeer waardevol geologisch, geomorfologisch en / of bodemkundig object.
Geluidsbelasting	De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen).
Geluidsgehinderden	Mensen die last hebben van het geluid. Het aantal wordt berekend uit een gegeven verhouding tussen ernstig gehinderden, gehinderden en matig gehinderden per geluidsbelastingklasse van 5 dB(A).
Geomorfologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.
Gevoeligheidsanalyse	Analyse van de mate waarin de uitkomsten van een analyse beïnvloed worden door verandering in hetzij de gebruikte feitelijke gegevens, hetzij de vooronderstellingen waarvan bij het gebruik van die gegevens is uitgegaan.
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd.
Groepsrisico	<i>Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Zie ook 'individueel risico'.</i>
Hydrologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de eigenschappen van het water op aarde.
Individueel risico	Kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts, waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
Inpassingsgebied	Het gebied waarbinnen de mogelijke alternatieven en varianten toegepast kunnen worden.
Invloedsgebied	Het gebied waarbinnen de effecten kunnen optreden als gevolg van de wegverbinding tussen twee plaatsen of punten.
Kwel	Omhooggerichte grondwaterstroming.
Leefbaarheid	Term uit het SVV-II, waarmee de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mensen en andere organismen wordt aangeduid.
M.e.r.	Milieu-effectrapportage. Een in de wet voorgeschreven procedure, als hulpmiddel bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben.
M.e.r.-procedure	Procedure van milieu-effectrapportage; bestaat uit het maken van het milieu-effectrapport, het beoordelen en het gebruiken van het milieu-effectrapport in de besluitvorming.
Maaiveld	Het natuurlijk terreinoppervlak.
Mainport	Belangrijke toegangspoort tot Europa; in Nederland zijn dit Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren
MER	Zie: milieu-effectrapport.
Milieu-effectrapport	Een openbaar document als gevolg van de m.e.r.-procedure, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief worden beschreven. Afgekort MER. Bij grote infrastructuurprojecten wordt deze rapportage geïntegreerd opgenomen in de Trajectnota/MER.
Milieu-effectrapportage	Een in de wet voorgeschreven procedure, als hulpmiddel bij de besluit-

Ministerie van V&W	vorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Afgekort tot m.e.r.
Ministerie van VROM	Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Mitigerende maatregel	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief.
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.
Mvt	Motorvoertuigen.
Natuurontwikkelingsgebied	Gebied, vastgelegd in EHS of GHS, dat kansen biedt voor het ontwikkelen van natuurwaarden van (inter)nationale betekenis of voor het aanzienlijk verhogen van de bestaande natuurwaarden
NMP	Nationaal Milieubeleidsplan.
NO _x	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring
NVVP	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan; een actualisering van het SVV-II. Dit plan is nog niet af, maar er zijn wel al gegevens beschikbaar voor studies.
Onderliggend wegennet	Alle wegen in het studiegebied, behalve de auto(snel)wegen (=hoofdwegen, lokale wegen en overige wegen)
OV	Openbaar vervoer.
OV-assen	Openbaar vervoer-assen. Dergelijke assen bestaand bijvoorbeeld uit een hoogwaardige bus- of spoorverbinding
OVI	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur.
Rail 21	Landelijk plan voor de verbetering van het openbaar personenvervoer per trein.
Referentiesituatie	De situatie zoals die zou zijn, als er niets extra's aan de weg gedaan zou worden en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd.
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Plan waarmee lokale overheden invulling geven aan het landelijk beleid.
SO ₂	Zwaveloxide, betrokken bij onder meer verzuring.
Sociale veiligheid	De mate waarin mensen die fietsen of wandelen zich vrij van confrontatie met geweld ergens kunnen bewegen
Stadsregio	Gebied van functioneel en / of ruimtelijk samenhangende kernen rond één of meer centrale steden, dat als beleidsmatig uitgangspunt is gekozen bij de formulering van het verstedelijkingsbeleid. (bijvoorbeeld: Stadsregio Eindhoven).
Startnotitie	Een notitie waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure.
Stedelijk knooppunt	Term uit de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra. Stad met een bijzondere betekenis op nationaal, provinciaal en / of regionaal niveau.
Stiltegebied	Een door de provincie aangegeven gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag dient te zijn, dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.
Subjectieve verkeersveiligheid	De beleving van verkeersveiligheid.
SVV-II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Een in 1990 verschenen rijksnota over het beleid op gebied van Verkeer en Vervoer in Nederland.
SWAB	Samen Werken Aan Bereikbaarheid (nota).
TIB	Transport In Balans, landelijke verkeersnota over de ontwikkeling van

Tracé	goederenvervoer en de rol daarin van spoorwegen en scheepvaart.
Tracébesluit	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.
Tracéwetprocedure	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Trajectnota, adviezen en inspraakrondes.
Trajectnota	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure is hierin opgenomen.
Trajectstudie	Document waarin de studieresultaten van de infrastructuurproject zijn vastgelegd.
Verbreedingsalternatief	Studie waarin van alternatieve oplossingen de milieu- en andere effecten als verkeer, vervoer en economie worden onderzocht; wordt uitgevoerd als onderdeel van de Tracéwetprocedure.
Verkeersintensiteit	Mogelijkheid waarbij de huidige weg verbreed wordt.
Verkenning	Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.
Versnippering	Document dat voorafgaand aan een Trajectnota wordt geschreven, waarin de huidige en toekomstige problemen worden geïnventariseerd.
Verstoring	Doorsnijding van natuurgebieden, verbindingzones en leefgebieden van flora en fauna.
Verzuring	Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.
VINEX	Proces waarbij zuurvormende stoffen, afkomstig van industrie, verkeer en landbouw invloed uitoefenen op ecosystemen.
Wegcapaciteit	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra.
	Zie capaciteit.

Bijlage A

Projecten en studies rondom de A4

Groep 1 *Reeds besloten, voor 2010 gerealiseerd*

Wegen

- A9 Rottepolderplein-zuid - knooppunt Raasdorp Aansluiting A5 en verbreding betrokken weggedeelte A9
- A4 Badhoevedorp – Hoofddorp Reconstructie aansluiting Schiphol
- A5 Verlengde Westrandweg Aanleg autosnelweg tussen A4 (De Hoek) en A9 (Raasdorp) westelijk langs Zwanenburgbaan Schiphol
- Spitsstrook A4 Pilotstudie naar de benutting van de linkervluchtstrook als rijstrook tijdens de ochtendspits op de oostelijke rijbaan van de A4 tussen aansluiting N207 bij Burgerveen en de aansluiting N201 bij De Hoek.
- N22 Aanleg autoweg verbinding N207-A205 in westelijke Haarlemmermeer
- Masterplan corridor N201 Omlegging N201 Aalsmeer -Uithoorn en div. aanpassingen (w.o Fokkerweg)
- A4 Burgerveen – Leiden Verbreding
- Aansluiting Leidschendam Reconstructie
- Aansluiting N446 Reconstructie
- N469 Aanleg autoweg vanaf A4 (knooppunt N14) naar Zoetermeer
- N14 NORAH Aanleg/reconstructie van de noordelijke randweg Haagse regio vanaf de aansluiting Leidschendam tot Hubertusviaduct

Openbaar vervoer

- Hemboog Aanleg spoorboog ten bate van een rechtstreekse verbinding vanuit Noord-Holland naar Schiphol
- Utrechtboog Aanleg spoorboog ten behoeve van een rechtstreekse verbinding vanuit Utrecht naar Schiphol
- Noord-Zuidlijn Ondergrondse metro tussen Amsterdam-Noord naar Station Zuid/World Trade Centre in Amsterdam-zuid
- Zuidtangent kerntraject (fase 1) en vervolgttrajecten west en oost (fase 2) Stelsel van snelle busverbindingen tussen Haarlem-Hoofddorp-Schiphol
- Hoge SnelheidsLijn (HSL) Zuid Aanleg nieuwe railverbinding Amsterdam-Rotterdam-Brussel.
- Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol (GAS) w.o. doortrekken van busbaan langs de A4 tussen N207 en N201. Aanleg van een stelsel van doorstromingsmaatregelen voor regionale bus-verbindingen

Overig

- Doorgroei Schiphol tot 60 miljoen reizigers Besluit over grotere groeimogelijkheid voor Schiphol zal meer verkeer veroorzaken.
- Aanleg vijfde baan Aanleg nieuwe baan voor Schiphol en de daarmee samenhangende projecten
- Rekening Rijden (algemeen) Elektronisch heffingssysteem op hoofdwegenet

Groep 2 *Nog te besluiten, gerealiseerd voor 2010*

Wegen

- Aansluiting N201 - A4 Streekplanuitwerking van aansluiting N201 op A4 bij Hoofddorp
- Rekening Rijden (heffingspunten) Elektronisch heffingssysteem op hoofdwegenet. Bij de heffingspunten kunnen locale effecten zijn, in aanvulling op de algemene effecten

Openbaar vervoer

- Randstadrail 1e fase

Een netwerk van sneltramlijnen dat Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer met elkaar verbindt.

Groep 3 *Overige projecten*

Wegen

- Coentunnel/Westrandweg A5
- Rijn Gouwe west

Verruiming van de capaciteit van de Coentunnel en aanleg aansluitende autosnelweg, tussen de A10 bij de Coentunnel en de A9 bij Raasdorp.
Verkenning naar de oplossingen voor de verkeershinder in Leiden.

- Rail service Centrum
Hoofddorp
- Ondergronds Logistiek Systeem
Schiphol-Aalsmeer-Hoofddorp
- Rijn Gouwe oost

Goederenvervoer per rail.

Ondergronds goederenvervoer per rail.

Light Rail, Gouda – Alphen – Leiden – Katwijk/Noordwijk.

Overig

- Project Mainport Rotterdam
- Ontwikkeling Nationale
Luchthaven (ONL)

Studie naar de oplossing van het ruimtetekort voor de verwachte economische activiteiten in het Rotterdamse havengebied.

Besluit over groeimogelijkheden Schiphol op lange termijn (voorheen Project TNLI).

Bijlage B

Plannen, die een informatiebron vormen voor de Trajectnota

Hier volgt een inventarisatie van nationale en regionale beleidsplannen en programma's. Voor de inhoud van deze plannen zij verwezen naar de betreffende overheden.

Rijksnota's

MIT '99-03	1998
Nationaal Milieubeleidsplan 3	1998
Natuurbeleidsplan	1990
Nota "Samen Werken Aan Bereikbaarheid"	1996
Planologische Kernbeslissing Schiphol	1997
Perspectievennota Samen Werken Aan Bereikbaarheid	1996
Trajectnota A4 Leiden – Burgerveen	1997
Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden	1998
Tracébesluit Hogesnelheidslijn Zuid	1998
Besluit Hoofdwegenet Regio Schiphol	1991/1992
Transport In Balans	1996
Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer	1990
Verkenning voor de achterlandverbinding A4/A16	1997
Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra	1991
Vierde Nota Waterhuishouding	1997
Wet geluidhinder	1979
Wet Luchtverontreiniging	1970
Wet Milieubeheer	1993
Structuurschema Groene Ruimte	1992

Regionale plannen

Aanpassingsinrichting Oud Ade	1995
Bereikbaarheidsplan Haaglanden	1998
Mobiliteitsplan Zuid-Holland (deel 1 en 2)	1996
Tweede regionaal Verkeers- en Vervoersplan Haaglanden	1992/1996
Groenstructuurplan Haaglanden	
Haaglanden groene schakel in de Randstad	1997
Landschapsplan Duin- en Bollenstreek	
Ontsnipperingsplan versnipperde natuur, natuurherstel door maatregelen aan provinciale (vaar-)wegen, in de provincie Noord-Holland	
Ecologische verbindingzones in Zuid-Holland	1996
Ontsnipperingsplan RWS	
Partiële herziening Streekplan ANZKG, grondgebied Amsterdam	1991
Partiële herziening Streekplan ANZKG Haarlemmermeer/Schiphol	1995
Park van de 21e eeuw	
Randstadgroenstructuur	1988
RVVP-ROA	1993
Stad en Land in balans	1998
Strategienota Zuidvleugel	1994
Masterplan corridor N201	
Structuurvisie A4-zone	
Structuurvisie 2015	1998
Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied	1987
Streekplan Zuid-Holland Oost	1995
Streekplan Zuid-Holland West	1997
Gebiedsuitwerking Leiden - Haarlem - Amsterdam	1999

Gemeentelijke plannen

Landschapsbeleidsplan Leidschendam	1992
Structuurplan 2005, Gemeente Haarlemmermeer	1995
Structuurplan Amsterdam Open Stad	1996
Structuurplan van Leiden	1995
Structuurschets Leidschendam	1996
Structuurvisie Leidsche regio	
Bestemmingsplannen	

Overige plannen

Wereld Erfgoed Lijst UNESCO

Colofon

Uitgave

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Zuid-Holland
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
Telefoon: (010) 402 62 00

Directie Noord-Holland
Postbus 3119
2001 DC Haarlem
Telefoon: (023) 530 13 01

Cartografie

Carto Studio BV
Amsterdam

Eindredactie

Berkenbosch & Koetsenruijter
Zeist

Fotografie

Fotostudio Honing BV
Beverwijk

Productie

Beauchez Benelux Public Relations
Breda

Vormgeving

Shape grafische en ruimtelijke vormgeving
Amsterdam

Druk

Gianotten Drukkerij
Tilburg