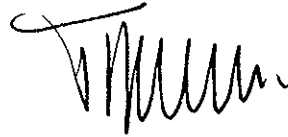


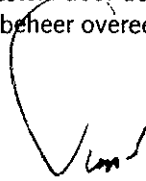
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, juli 2000

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, juli 2000

Inhoudsopgave

1 INLEIDING.....	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	3
2.1 INLEIDING	3
2.2 PROBLEEMSTELLING.....	3
2.3 DOEL	3
2.4 OMGAAN MET HET NVVP.....	4
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	5
4 VERKEER EN VERVOER.....	8
4.1 INLEIDING	8
4.2 TE ONDERZOEKEN ASPECTEN.....	8
5 BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING	10
5.1 ALGEMEEN.....	10
5.2 STAND VAN DE TECHNIEK	10
6 MILIEU-EFFECTEN	11
6.1 LUCHT	11
6.2 GELUID	13
6.3 VEILIGHEID.....	16
6.4 FLORA, FAUNA, ECOLOGIE.....	18
6.4.1 Mitigerende en compenserende maatregelen.....	19
6.5 LANDSCHAP	19
6.6 BODEM EN WATER	21
6.7 SOCIALE ASPECTEN.....	22
7 RUIMTEGEBRUIK, ECONOMIE EN RECREATIE	23
8 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	25
9 LEEMTEN IN INFORMATIE	26
10 EVALUATIEPROGRAMMA	27
11 VORM EN PRESENTATIE	28
12 SAMENVATTING VAN HET MER.....	29

BIJLAGE

1 Inleiding

In 1996 is de beleidsnota Samen Werken aan Bereikbaarheid (SWAB) verschenen. Deze nota vloeide voort uit het besef dat een extra inspanning nodig was om Nederland bereikbaar te houden. De nota bevatte geen nieuw beleid, maar wel een versnelling van het bestaande beleid (SVV-II) alsmede een keuze voor een integrale aanpak van de belangrijkste achterlandverbindingen: de A1, de A2/76 en de A4. Een achterlandverbinding is een in SVV-II opgenomen categorie wegen die belangrijke economische centra onderling en met het Europese achterland verbindt. Op basis van deze integrale aanpak is besloten om trajectstudies te starten voor die delen van de achterlandverbindingen waar zich na uitvoering van alles waartoe al besloten is nog knelpunten voordoen. In totaal gaat het daarbij om negen trajectgedeelten waarvan een op de A4. Dit trajectgedeelte ligt tussen De Hoek en het Prins Clausplein.

De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Holland treedt als Initiatiefnemer op voor de trajectstudie naar de problemen en de mogelijkheden en consequenties van een verbreding van dit gedeelte. Voor deze trajectstudie wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Bevoegde instanties hierbij zijn de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs, waar onder de commissie MER, en de commentaren en opmerkingen welke naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie ook de bijlage).

Qua planning is het de bedoeling dat voor de A4 De Hoek-Prins Clausplein een zodanig tijdschema van kracht is dat een gekoppelde realisatie met het project A4 Burgerveen-Leiden (de verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken) niet onmogelijk wordt gemaakt.

Plangebied

Het plangebied betreft het gedeelte vanaf De Hoek tot en met het Prins Clausplein (bij Den Haag). De beide knooppunten behoren tot het studiegebied.

Studiegebied

De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieuaspecten geluid, veiligheid en lucht het gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

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

2.1 Inleiding

Uitgangspunt bij de probleemstelling zijn de intensiteiten zoals die voortvloeien uit de verkeersmodellen (2020).

2.2 Probleemstelling

De startnotitie geeft aan dat de A4 steeds drukker is geworden. In de toekomst zal het verkeer verder groeien, ondanks allerlei maatregelen om deze groei af te remmen (het maatregelenpakket uit het SVV-II). Verschillende wegvakken tussen Den Haag en Amsterdam zullen op termijn met fileproblemen geconfronteerd worden.

Het MER dient deze problemen verder uit te werken door in de probleemstelling te beschrijven welke (bestaande en/of toekomstige) verkeers- en vervoersknelpunten er ontstaan uitgaande van een congestiepercentage van 2% dat is opgenomen in SVV-II. Tevens dient daarbij aangegeven te worden in hoeverre deze problemen veroorzaakt worden door een tekortschietende capaciteit dan wel primair een gevolg zijn van knelpunten op knooppunten en aansluitingen. Tevens dienen de leefmilieuknelpunten, inclusief de verkeersveiligheid, te worden geïnventariseerd. Een leefmilieuknelpunt is een situatie waarin de gewenste situatie op grond van beleid en of normstelling niet overeenkomt met de feitelijke ontwikkelingen tot 2020. Bij het ontbreken van doelen voor 2020 dienen de berekende effecten 2020 vergeleken te worden met de doelen voor 2010.

2.3 Doel

- De alternatieven moeten een oplossing bieden voor de toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de A4 tussen Den Haag en Schiphol. Omdat het begrip bereikbaarheidsprobleem momenteel in verband met de opstelling van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) in ontwikkeling is kan voor wat betreft de doelstelling niet enkel van het congestiepercentage van 2% worden uitgegaan. Om die reden dient onderzocht te worden in hoeverre de in hoofdstuk 3 aangegeven alternatieven een bijdrage leveren aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem waarbij het jaar 2020 uitgangspunt is. De doelstelling van dit project is derhalve om te komen tot een verbetering van de bereikbaarheid zonder dat het 2%-criterium hiermee doorslaggevend wordt in samenhang met een verbetering van de leefbaarheidsknelpunten. In de startnotitie is daartoe opgenomen het criterium "bij benadering" ten aanzien van het congestiepercentage.
- De alternatieven zullen daarnaast getoetst worden aan geformuleerde leefbaarheidsdoelstellingen. Een gelijke nuance als geldt bij de

bereikbaarheidsdoelstelling is hier echter van toepassing gegeven het in ontwikkeling zijnde beleid terzake (o.a. Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) en nota Natuur Bos en Landschap in de 21-ste eeuw (NBL21)). Dit betekent dat onderzoek dient te worden in hoeverre de alternatieven een bijdrage leveren aan het voorkomen van nieuwe c.q. oplossen van bestaande leefbaarheidsproblemen.

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

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

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden, of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen. Tevens moet aangegeven worden welke criteria voor afweging van alternatieven aan het milieubeleid kunnen worden ontleend.

Deze informatie dient gehaald te worden uit geldende nota's en plannen. Indien de informatie ook uit in ontwikkeling zijnde plannen wordt gehaald dient daarbij duidelijk de status te worden aangegeven.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het tracébesluit door de minister van V&W en de minister van VROM. Tevens wordt beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten, voor zover mogelijk, de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

Daar waar zinvol dienen de alternatieven en effecten per deeltracé te worden beschreven, zodanig dat op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER besluitvorming over combinaties van alternatieven mogelijk is. Voorts kan aangegeven worden of en hoe een in de tijd gefaseerde uitvoering van maatregelen, behorend tot de afzonderlijke alternatieven, mogelijk is.

2.4 Omgaan met het NVVP

Zoals in de startnotitie al is aangegeven zijn er verschillende onzekerheden welke de trajectstudie kunnen beïnvloeden. In het bijzonder gaat het daarbij om de totstandkoming van het Nationale Verkeers- en Vervoersplan. Het is denkbaar dat deze gevolgen kan hebben voor onder meer de probleem- en doelstelling. Vooralsnog wordt uitgegaan van SVV-II beleid. Ten tijde van de publicatie van de Trajectnota/MER is het NVVP (naar verwachting) van kracht. Besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De nota zal hiertoe de relevante informatie moeten bevatten. Indien het NVVP daartoe aanleiding geeft zal een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

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

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

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

De startnotitie bevat een gemotiveerd voorstel voor wel en niet uit te werken alternatieven en varianten. In aanvulling hierop geldt, mede naar aanleiding van de adviezen en de inspraakreacties, het volgende:

- De Trajectnota/MER wordt opgesteld om een besluit te kunnen nemen over het rijkswegennet. Besluitvorming over het onderliggend wegennet kan daar geen deel van uitmaken. Uiteraard dienen de effecten van de verschillende alternatieven op het onderliggend wegennet wel in beeld te worden gebracht. Uitgangspunt voor de studie is dat er geen nieuwe aansluitingen komen, tenzij daarover - in ander verband - overeenstemming is bereikt. Bij de Streekplanuitwerking N201-A4 (waaronder een mogelijke nieuwe aansluiting Bennebroekerweg) zullen relevante keuzes op voorhand als gevoeligheidsanalyse worden meegenomen. Voorts geldt volgens de huidige inzichten dat een eventuele aansluiting van rijksweg 11-west, zoals opgenomen in het SVVII, niet onmogelijk gemaakt zal worden.
- De huidige hoogteligging is uitgangspunt bij verbreding. Voor het gedeelte Burgerveen - Leiden geldt de toekomstige hoogteligging na de verbreding tot 2x3 rijstroken als uitgangspunt. Ook het ruimtebeslag van het Tracébesluit/nog te nemen Tracébesluit Burgerveen - Leiden geldt als uitgangspunt. Getracht wordt binnen dit ruimtebeslag te blijven.
- Overeenkomstig de startnotitie geldt dat extra verbetering van het openbaar vervoer niet als zelfstandig alternatief wordt uitgewerkt. De reacties en de adviezen geven geen aanleiding om van dit voorstel af te wijken. Het OV heeft weliswaar een belangrijke betekenis voor de reductie van de groei van het autoverkeer maar uitsluitend extra openbaar vervoer is niet toereikend. Dit geldt temeer nu op grond van het SVV-II beleid al een forse groei van het openbaar vervoer uitgangspunt voor deze trajectstudie is. Uiteraard zal het openbaar vervoer wel aan de orde komen bij de afzonderlijke alternatieven voorzover dit openbaar vervoer direct samenhangt met het gebruik van de weg, zoals in het geval van de bus.
- In de startnotitie is ook een verbredingsvariant met gescheiden hoofd- en parallelbanen opgenomen. Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerssituatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij eventuele verbreding vanaf 4 rijstroken. Daarbij wordt een getrapte werkwijze gehanteerd: eerst zal een verkeerskundige analyse worden uitgevoerd (inclusief aandacht voor kosten en ruimtelijke consequenties); vervolgens zal op basis hiervan in overleg met het Bevoegd Gezag worden bepaald of het wenselijk is om deze optie als

volwaardig alternatief in de studie uit te werken. Verder dient de Trajectnota/MER de informatie te bevatten, die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken.

- In de reacties is ook aandacht gevraagd voor de relatie met het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). Deze geven aan dat een eventuele keuze voor een alternatief dat zich binnen een dergelijk gebied bevindt op grond van de beschermingsformules gemotiveerd dient te worden aan de hand van het SGR-stappenplan (het zogenaamde "nee, tenzij"-beginsel waarbij uitsluitend op grond van zwaarwegende belangen een ingreep mogelijk is). Het MER dient bouwstenen voor de daarvoor noodzakelijke informatie te verschaffen. Indien uit deze informatie blijkt dat het gewenst is om de geselecteerde alternatieven opnieuw te bezien dient daarvoor contact te worden opgenomen met het Bevoegd Gezag. De onderbouwing daarvan in de uiteindelijke besluitvorming zelf is een verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag.

Binnen het invloedsgebied van de A4 De Hoek – Prins Clausplein bevinden zich geen gebieden waarop de Vogel- en/of Habitatrichtlijn van toepassing zijn.

De volgende alternatieven worden uitgewerkt (mede) op basis van de beschrijving en motivering in de startnotitie:

- autonome ontwikkeling (in startnotitie benoemd onder de referentiesituatie);
- benuttingsalternatief;
- verbredingsalternatief;
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

Deze alternatieven dienen te worden uitgewerkt voor het referentiejaar 2020.

Een benuttingsalternatief zoals in de startnotitie is omschreven dient te allen tijde te worden uitgewerkt waarbij het maximaal oplossend vermogen dient te worden aangegeven. Gedacht kan worden aan benuttingsmaatregelen als: inhaalverboden voor vrachtwagens, dynamische maximumsnelheden, toeritdosering, selectieve benutting van de vluchtstroken, vergroting van het aantal rijstroken binnen het bestaande profiel door aanpassing van de rijstrookindeling/belijning, verbetering van de bewegwijzering en eventuele toepassing van dynamische route-informatiepanelen, bredere toepassing van het incidentdetectie en -management.

Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld uit het MMA) dienen zodanig te worden beschreven dat ook zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist.

Aparte aandacht verdient het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA wordt ontwikkeld door het huidige tracé te optimaliseren voor de natuur en/of het leefmilieu. Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande knelpunten kunnen worden verbeterd kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA. Dat geldt ook in geval van nieuwe knelpunten, waarvoor op grond van de bestaande wet- en regelgeving dan wel het beleid, geen maatregelen nodig zijn.

Bij het ontwikkelen van het MMA dient een actieve aanpak te worden gevolgd. Hiermee wordt bedoeld dat toepassing van de bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen.

Bij de ontwikkeling van het MMA dienen reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer te worden onderzocht. Daarnaast kunnen aspecten worden onderzocht als: tegengaan of verminderen van verstoring (bijvoorbeeld licht) in natuurgebieden door specifieke maatregelen op of langs de weg; verminderen

van bestaande barrières en verstoringen voor flora en fauna in combinatie met tegengaan van nieuwe verstoringen.

Daarnaast gelden de volgende voorwaarden:

- het MMA moet realistisch zijn, dat wil zeggen voldoen aan de doelstellingen, zoals geformuleerd in het MER, alsmede binnen de competentie van de Initiatiefnemer liggen;
- het alternatief moet zo worden omschreven dat afzonderlijke maatregelen toepasbaar zijn bij de andere alternatieven en varianten;
- uitgangspunt blijft de huidige hoogteligging en voor het gedeelte Burgerveen
- Leiden de toekomstige hoogteligging na uitvoering van de verbreding tot 2x3 rijstroken.

4 Verkeer en vervoer

4.1 Inleiding

De startnotitie bevat een uitvoerig hoofdstuk Verkeer en Vervoer. De daarin opgenomen aspecten komen op verschillende plaatsen in de Richtlijnen terug. Omdat dit wellicht tot onduidelijkheden kan leiden, zullen in het navolgende de verschillende onderdelen uit de startnotitie de revue passeren voorzien van een verwijzing naar het hoofdstuk van de Richtlijnen waarin dit onderdeel een plaats heeft gekregen. Daarnaast bevat dit hoofdstuk de overige relevante verkeers- en vervoersaspecten.

4.2 Te onderzoeken aspecten

In hoofdstuk 2 zijn de probleem- en de doelstelling aan de orde geweest terwijl de uit te werken alternatieven en varianten in hoofdstuk 3 zijn behandeld. Daarin is ook aangegeven welke alternatieven niet behoeven te worden uitgewerkt.

Aanvullend geldt het volgende:

- Er dienen verkeerscijfers gepresenteerd te worden voor het jaar 2020. Deze dienen geijkt te zijn op een recent jaar. Voorts dient uitgegaan te worden van het maatregelenpakket dat behoort bij het SVV-II. In een bijlage bij het MER dient aangegeven te worden van welk sociaal-economisch scenario is uitgegaan en welke overige beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd. Wanneer duidelijkheid ontstaat over het NVVP, zullen de consequenties daarvan in beeld moeten worden gebracht. Indien nodig zal hiervoor een aanvulling op de Richtlijnen worden vastgesteld.
- De Trajectnota/MER dient naast inzage in de congestiekansen tevens een analyse te bevatten van knelpunten die veroorzaakt worden door de situering, vormgeving en belasting van knooppunten en aansluitingen, krappe boogstralen, et cetera.
- Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in de volgende aspecten:
 1. De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet door middel van congestiepercentage alsmede de restcapaciteit per alternatief voor 2020;
 2. De effecten op de aansluitende wegvakken van het hoofdwegennet eveneens in de vorm van een congestiekans en de restcapaciteit;
 3. De effecten op het onderliggend wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling;
 4. Verkeersveiligheid: op basis van het huidige aantal, type en locatie van ongevallen wordt per alternatief een inschatting gemaakt van het aantal slachtoffers. Op basis hiervan en het voertuigkilometrage 2020 wordt een risicocijfer berekend voor 2020. Dit wordt vergeleken met het landelijke streefrisicocijfer en het risicocijfer van de autonome ontwikkeling.

NB. Het risicocijfer is het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers op het betreffende wegvak. Vooral bij het benuttingsalternatief zal verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt worden;

-
5. Informatie over motiefverdeling, ritafstand in km. (in de volgende klassen 0-20, 20-60, 60-100, langer dan 100), herkomst/bestemming en modal split;
 6. Voertuigverliesuren: bij het bepalen van de in geld uitgedrukte tijdwinst dient rekening te worden gehouden met de bezettingsgraad van de personenauto's en vrachtwagens.

5 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

5.1 Algemeen

Voor de beschrijving van de huidige situatie dient het jaar 1998 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten (jaar 2020) vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. In het bijzonder geldt dat voor het jaar 2010.

Er zijn vele onzekerheden zowel ten aanzien van het beleid (o.a. NVVP en Vijfde Nota RO) als ten aanzien van ontwikkelingen. In de Trajectnota/MER dient afzonderlijk ingegaan te worden op het totaal aan relevante ontwikkelingen en de gevoeligheid van de alternatieven en effecten daarvoor. Naast onzekerheden ten aanzien van beleid en sociaal-economische ontwikkelingen dient een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd te worden voor (ruimtelijke) ontwikkelingen in de regio, waarvoor plannen in voorbereiding zijn. Indien mogelijk zijn dit kwalitatieve analyses, indien nodig kwantitatieve analyses.

In elk geval gelden de reeds genomen besluiten met betrekking tot de weginfrastructuur als onderdeel van de autonome ontwikkeling.

5.2 Stand van de techniek

Tijdens de trajectstudie dient er vanuit gegaan te worden dat er in 2020 geen nieuwe technieken beschikbaar zijn die leiden tot wezenlijk andere verkeersoplossingen dan wel andersoortige verplaatsingen.

6 Milieu-effecten

Algemeen:

Van de diverse alternatieven dienen de milieu-effecten te worden onderzocht. Voor negatieve effecten die niet kunnen worden voorkomen dienen mitigerende maatregelen te worden voorgesteld. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht, dit in overleg met het Bevoegd Gezag.

6.1 Lucht

Voor het aspect lucht dient aan twee onderwerpen aandacht te worden besteed bij de beschrijving van de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de gevolgen van de alternatieven in de Trajectnota/MER: totale luchtemissies en de lokale luchtkwaliteit concentraties. Er hoeft geen aandacht te worden besteed aan geurhinder.

Voor het onderwerp totale luchtemissies gaat het daarbij om:

- aangeven van specifieke bijdrage van de verschillende alternatieven (voor gehele tracélengte) aan de vermindering/vermeerdering van totale emissies voor de stoffen CO₂, NO_x en C_xH_y in ton/jaar;
- bespreking hiervan in relatie tot de landelijke doelstellingen uit het SVV-II en NMP.

Voor het onderwerp lokale luchtkwaliteit gaat het om:

- aangeven per alternatief van de luchtverontreiniging concentraties voor NO₂, B(a)P en fijn stof voor het hele tracé;
- aangeven per alternatief van de verandering (toe- of afname) van luchtkwaliteit concentraties voor NO₂, B(a)P en fijn stof;
- aangeven waar normoverschrijding plaatsvindt en tevens bebouwingsconcentraties aanwezig zijn en voor deze knelpunten de normoverschrijdingsafstand tot de weg aangeven. Daarnaast dient te worden aangegeven het aantal inwoners dat in het gebied woont waar normoverschrijding plaatsvindt.

Besteed indien sprake is van overkapte tracédelen extra aandacht aan de luchtverontreiniging concentraties bij ventilatiepunten en aan de uiteinden van de tunnel.

Voor het bepalen van de totale luchtemissies en lokale luchtkwaliteit concentraties dient gebruik te worden gemaakt van het zogenaamde TNO-verkeersmodel. Volsta met gridberekeningen voor het bepalen van de algemene lokale luchtkwaliteit. Bereken de lokale luchtkwaliteit voor een meer gedetailleerd inzicht bij knelpunten aan de hand van de dwarsdoorsnedenbenadering.

Presentatie

Totale luchtmissies

Geef in een tabel de totale emissies voor de gehele tracélengte van de verschillende alternatieven aan voor CO₂, NO_x en C_xH_y in ton/jaar; idem voor het referentiejaar 1986 (SVV-II doelstellingen) en de autonome ontwikkeling.

Totale emissies voor gehele tracélengte (in ton/jaar)					
Stof	1986 (referentiejaar voor SVV-II doelstellingen)	Autonome ontwikkeling	Alt.1	Alt.2	MMA
CO ₂					
NO _x					
C _x H _y					

Lokale luchtkwaliteit (concentraties)

Maak op basis van de gridberekeningen kaarten per stof en per alternatief (waaronder autonome ontwikkeling) met de verdeling van concentratieklassen.

Indien normoverschrijding plaatsvindt op een locatie voor een bepaalde stof dient voor deze stof in een tabel de normoverschrijdingsafstand te worden aangegeven.

Locatie waar zich het knelpunt bevindt	normoverschrijdingsafstand (m)

*tussen haakjes staat de Rijksdriehoekscoördinaat die de ligging van het dwarsprofiel aangeeft

Indien normoverschrijding plaatsvindt dient daarnaast in een tabel voor desbetreffende stoffen het aantal inwoners te worden aangegeven dat in het gebied woont waar normoverschrijding plaatsvindt.

Aantal inwoners in gebied waar normoverschrijding plaatsvindt				
	Autonome ontwikkeling	Alt.1	Alt.2	MMA
NO ₂				
B(a)P				
fijn stof				

6.2 Geluid

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten van de verschillende alternatieven en varianten dient bij het aspect geluid aandacht besteed te worden aan:

- a) het geluidbelast oppervlakte: door middel van contouren en hectaren dient het geluidbelast oppervlakte voor stiltegebieden voor 40 dB(A) in kaart gebracht te worden. Er zal met contouren gewerkt worden. Allereerst zal het referentieniveau (bestaande situatie) bepaald worden en daarna zullen in stappen van 5 dB(A) contouren vanaf 40 tot 65 dB(A) worden weergegeven. Daarnaast dienen de geluidseffecten voor de SGR-gebieden en overige gebieden - waar onder dag- en verblijfsrecreatie - in kaart te worden gebracht in stappen van 5 dB(A) vanaf 50 dB(A) tot 65 dB(A). Ook wordt ter indicatie een beeld gegeven van het geluidverloop over 24 uur op een aantal representatieve punten langs het studietraject;
- b) geluidbelaste woningen en geluidgehinderden: er dient een kwantitatieve beschrijving te komen van de verandering van het aantal geluidbelaste woningen. Tevens zal voor het aantal (ernstig) geluidgehinderden een kwalitatieve beschrijving gegeven worden van de te verwachten verandering;
- c) geluidbeperkende maatregelen: een vergelijking van de alternatieven/varianten met betrekking tot geluidbeperkende maatregelen aangevuld met een kwalitatieve indicatie van andere mogelijke maatregelen (bijv. snelheidsbeperking in geval van benutting) in geval bij alternatieven/varianten extreme schermhoogtes aan de orde zijn. Ook dienen binnen het MMA de aspecten, waar onder de effecten, van dubbellaags ZOAB in beeld te worden gebracht;
- d) aansluitende wegvakken achterlandverbinding: in de studie dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van geluidstoename/-afname op de aansluitende wegvakken van het traject in studie.

Aanpak

Algemeen:

- Er moet ofwel gebruik gemaakt worden van een SRM-II berekening zonder reflecties, maar met toepassing van Dhuis-correctie, ofwel van een SRM-II berekening met 1 reflectie. Indien dit vanuit akoestisch oogpunt noodzakelijk is, kan met meer dan 1 reflectie worden gerekend.
- Aftrek artikel 103 Wgh alleen bij het bepalen van de benodigde geluidbeperkende maatregelen toepassen. Artikel 103 wordt gehanteerd voor het maatregelenpakket maar niet voor het aantal gehinderden en akoestisch ruimtebeslag.
- Voor geluidschermen, die horen bij een alternatief, wordt een indicatie van schermhoogtes gegeven en worden de effecten met aanwezigheid van schermen weergegeven.

ad a) akoestisch ruimtebeslag: Voor de bepaling van het akoestisch ruimtebeslag dient de SRM-II methode toegepast te worden met inachtnaam van het hiervoor gestelde over reflecties. Daarbij dienen geluidcontouren te worden berekend voor de etmaalwaardeklasse waarbij in contouren van 5 dB(A) wordt gewerkt van 40 tot 65 dB(A) voor stiltegebieden en van 50 tot 65 dB(A) voor SGR-gebieden en overige gebieden, waar onder dag- en verblijfsrecreatie. Ook wordt ter indicatie een beeld gegeven van het geluidverloop over 24 uur. Het akoestisch ruimtebeslag kan vervolgens worden bepaald aan de hand van het oppervlak dat binnen een bepaalde etmaalwaardecontour valt. Voorgesteld wordt om bij de berekening van

het akoestisch ruimtebeslag van de alternatieven en varianten uit te gaan van een maatregelenniveau overeenkomstig het stand-still beginsel.

Dat houdt voor het bepalen van het weg te nemen reconstructie-effect in:

- ervan uitgaan dat nog niet afgeronde saneringen voltooid zijn of worden aangepakt, hetzij via de R/S regeling, hetzij via reeds door VROM voorgenomen autonome sanering;
- rekening houden met reeds vastgestelde hogere waarden van de maximaal toelaatbare geluidbelasting;
- voor bepaling van de omvang van het reconstructie-effect in de nieuwe trajectstudie dienen, wanneer van toepassing, de laatst vastgestelde waarden als uitgangspunt te worden gehanteerd. Het TB voor de verbreding van de A4 tussen Burgerveen en Leiden dient als uitgangspunt te worden gehanteerd bij de bepaling van het reconstructie effect.

Bij het vaststellen van hogere waarden wordt - in tegenstelling tot bij geluidgehinderden en geluidbelaste woningen - wel rekening gehouden met het meenemen van artikel 103.

ad b) geluidbelaste woningen en geluidgehinderden: Een kwantitatieve indicatie van de verandering van het aantal geluidbelaste woningen en een kwalitatieve indicatie van het aantal (ernstig) geluidgehinderden (meer/gelijk/minder) aan de hand van een deskundigenoordeel over de met SRM-II berekende geluidcontouren en topografisch kaartmateriaal over bebouwingsconcentraties.

ad c) geluidbeperkende maatregelen: Kwantitatief te bepalen met behulp van de uitkomsten van de SRM-II berekeningen. Uitgangspunt is het stand-still beginsel zoals verwoord onder a. akoestisch ruimtebeslag. Rekening houdend met deze uitgangspunten dient een eventueel reconstructie-effect van +2 dB (afgerond) in principe (rekening houdend met doelmatigheidscriteria) te worden weggenomen.

ad d) het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat ook die delen van de achterlandverbinding die niet in de studie zijn betrokken maar wel beïnvloed worden ten gevolge van een significante verandering in de verkeersintensiteit en/of -samenstelling. Een significante verandering in de intensiteit kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% en een afname van tenminste 20% ten opzichte van de referentiesituatie (bestaande situatie). In beeld worden gebracht de effecten van het bronvermogen en van (mogelijk) andere verhardingssoorten.

Presentatie

ad a) geluidbelast oppervlak:

In een tabel presenteren. Deze zou er als volgt kunnen uitzien:

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
akoestisch ruimtebeslag stiltegebieden / overige gebieden				
SGR/recreatie				
SGR/natuur				
40 - 45 dB(A)				
45 - 50 dB(A)				
50 - 55 dB(A)				
55 - 60 dB(A)				
60 - 65 dB(A)				
geluidbelaste woningen				
50 - 55 dB(A)				
55 - 60 dB(A)				
60 - 65 dB(A)				
65 - 70 dB(A)				
> 70 dB(A)				
(ernstig)geluidgehinder- den				
-effecten (meer/minder/gelijk)				
- locatie				

ad b) aantal geluidbelaste woningen en geluidgehinderden;

Ten aanzien van het aantal geluidgebelaste woningen wordt voorgesteld het aantal geluidbelaste woningen vanaf 50 dB(A) in kaart te brengen, gepresenteerd in klassen van 5 dB(A) (zie bovenstaande tabel). Ten aanzien van het aantal gehinderden wordt voorgesteld te volstaan met een globale kwalitatieve beschrijving van de verandering (af-/toename) t.o.v. het referentiejaar 1986 en de autonome ontwikkeling (zie ook bovenstaande tabel).

ad c) geluidbeperkende maatregelen:

Een vergelijking tussen de alternatieven presenteren door in een tabel het benodigd schermoppervlak gesommeerd per alternatief te beschrijven.

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
Indicatie omvang geluidbeperkende maatregelen				

ad d) geluidsbelasting aansluitende wegvakken achterlandverbinding

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
aansluitende wegvakken aan te passen tracé				
van... tot... in dB(A)				
meer minder gelijk				
vantot..... in dB(A)				
meer minder gelijk				

Aandachtspunten

Bij de berekening van geluidseffecten dienen mogelijk significante effecten van overkluizing en middenbarrière (betonnen middenbermbarrier) en afstraling van viaducten meegenomen te worden.

Tevens dient - daar waar dat voorkomt - cumulatie van effecten door verschillende bronnen bekeken te worden. Cumulatie kan geschieden aan de hand van de berekening van de Milieukwaliteitsmaat (MKM) uit het ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur inzake cumulatie.

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 trajectstudie. Aan dit aspect zal dan ook bij de beoordeling van alternatieven in de Trajectnota/MER 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.

6.3 Veiligheid

Veiligheid in relatie tot vervoer van gevaarlijke stoffen is te onderscheiden in interne en externe veiligheid. Zie voor verkeersveiligheid paragraaf 4.2

Voor interne veiligheid (veiligheid van de weggebruikers in relatie tot vervoer van gevaarlijke stoffen) geldt dat hieraan aandacht besteed dient te worden in het geval van overkappingen.

Voor externe veiligheid geldt dat het leeuwendeel van het gevaarlijke stoffenvervoer brandstofvervoer betreft. De toename van het autoverkeer in het algemeen heeft tot gevolg dat er meer brandstof vervoerd gaat worden. Aan de hand van prognoses dient te worden aangegeven of de externe veiligheid in 2020 voldoet aan de beleidsdoelstellingen. In die situaties waar externe veiligheid nader onderzocht dient te worden, geldt het volgende:

Externe veiligheid heeft betrekking op risico's voor de omgeving en kan worden onderscheiden in individueel risico en groepsrisico. De belangrijkste aspecten voor de externe veiligheid, als gevolg van het voornemen, waaraan aandacht moet worden besteed bij de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de effecten van de alternatieven zijn:

Individueel risico:

(verandering in de) ligging van individueel risicocontour voor het niveau van 10^{-6} per jaar;

toetsing aan de grenswaarde (10^{-6}) voor het individueel risico door ter hoogte van (bestaande en geplande kwetsbare) objecten de contour te confronteren met bebouwingsgegevens;

Groepsrisico:

- weergave van groepsrisico in klassen, met de klassenindeling: >10 en >100 slachtoffers;
- in geval van 'knelpunten' m.b.t. het groepsrisico het groepsrisico per km bepalen;
- indicatie van verandering in het groepsrisico.

Voor externe veiligheid dient gebruik te worden gemaakt van de IPO-RBM.

Presentatie

Individueel risico, externe veiligheid

Geef in een tabel weer de risicocontouren 10^{-6} (= grenswaarde) in relatie tot de afstand tot de weg. Presenteer voor plaatsen waar knelpunten zijn te verwachten een topografische kaart (schaal 1:10.000) met daarop weergegeven de risicocontour 10^{-6} .

Wegvak	Norm/ doelstelling	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
van A tot B					
van B tot C					
van C tot D					

Groepsrisico, externe veiligheid

Geef in een tabel weer de kans dat een groep personen komt te overlijden als gevolg van een ongeval, weergegeven per locatie met bebouwingsconcentratie. Waarbij zij opgemerkt dat weergave in klassen plaatsvindt, te weten: 10-100 en >100 slachtoffers.

Wegvak	bij bebouwing concentratie	Autonome ontwikkeling			Alt. 1			Alt.2			MMA		
		I	II		I	II		I	II		I	II	
van A tot B	locatie 1												
van B tot C	locatie 2												
van C tot D	locatie 3												

I = kans op overlijden van een groep van 10-100 personen als gevolg van een calamiteit.

II = kans op overlijden van een groep van meer dan 100 personen als gevolg van een calamiteit.

6.4 Flora, fauna, ecologie

Geef, alvorens over te gaan tot effectbeschrijving, op basis van gegeven natuurdoeltypen en (P)EHS-gebieden een beschrijving van de bestaande kwaliteiten binnen het studiegebied. Ook natuurontwikkelingsgebieden verdienen hierbij aandacht.

De belangrijkste aspecten voor flora, fauna en ecologie waaraan - indien van toepassing - aandacht dient te worden besteed bij de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de alternatieven zijn:

- de vernietiging en verstoring van leefgebieden (ruimtebeslag), waarbij aandacht voor waardevolle gebieden en kenmerkende soorten/elementen;
- invloed op versnippering van ecologische verbindingzones;
- versnipperingsknelpunten, waarbij zowel aandacht voor bestaande versnipperingsknelpunten, als voor nieuwe versnipperingsknelpunten in relatie tot de effectiviteit van genomen en eventueel te nemen ontsnipperingsmaatregelen;
- mitigerende maatregelen met betrekking tot vernietiging, verstoring en versnippering, en;
- compenserende maatregelen met betrekking tot SGR-gebieden.

Voor de beschrijving van effecten op het gebied van ruimtebeslag en versnippering dient een kwalitatieve beschrijving te worden gegeven door gebruikmaking van de gebiedenbenadering, aangevuld met de aansprekende soorten-benadering. Ten aanzien van mitigerende maatregelen kan buiten genoemde gebieden worden volstaan met een globale indicatie van die maatregelen en het hanteren van kengetallen daarbij; uitwerking kan plaatsvinden in de OTB-fase.

Geef op basis van het compensatiebeginsel uit het SGR een eerste indicatie van de benodigde compensatie van verlies aan natuurwaarden als gevolg van de voorgenomen activiteit. Maak voor het uitvoeren hiervan gebruik van de gebiedenbenadering, als beschreven in het SGR.

Presentatie

Vernietiging van leefgebieden (soortenbeleid en gebiedenbeleid)

Geef de effecten ten aanzien van ruimtebeslag weer in een tabel, waarin opgenomen het oppervlak (ha) vernietigd gebied (P)EHS/natuurwaarden en het aantal vernietigde waardevolle elementen. Een en ander kan worden ondersteund met een kaart (schaal 1:25.000) waarop (P)EHS gebieden en waardevolle elementen worden aangegeven op een topografische kaart.

Vernietiging leefgebieden	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
Totaal ruimtebeslag in ha	(0)			
Aantal vernietigde waardevolle elementen	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Verstoring van leefgebieden (verstoring van fauna)

De effecten kunnen globaal worden beschreven als oppervlakte verstoord natuurgebied of overig gebied met natuurwaarde. Dit eveneens aangeven in de vorm van een tabel.

Versnippering van leefgebieden

Geef de knelpunten met betrekking tot versnippering weer in een tabel, waarin het aantal knelpunten en de aard van die knelpunten is opgenomen. Daarnaast kan visualisatie van de knelpunten plaatsvinden op een kaart met schaal 1:25.000.

Ontsnipperingsknelpunten	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
Totaal aantal ontsnipperings-knelpunten				
Aantal ontsnipperings-knelpunten per soort	I II	I II	I II	I II

I = nieuw knelpunt: bestaande ontsnipperingsmaatregelen verliezen effectiviteit

II = bestaand knelpunt

6.4.1 Mitigerende en compenserende maatregelen

Voor mitigerende en compenserende maatregelen geldt dat het toekomstige kwaliteitsniveau (rekening houdend met de uitvoering van vigerende plannen) als uitgangspunt dient. Indien sprake is van aanpassing van aanwezige compenserende maatregelen dan vormt dit een integraal onderdeel van de alternatieven.

Presentatie

Mitigerende maatregelen

Presentatie op basis van een kaart (schaal 1:50.000), waarbij tekstueel een korte onderbouwing wordt gegeven.

Compenserende maatregelen

Maak de informatie met betrekking tot compensatie inzichtelijk middels een tabel waarin informatie is opgenomen over de aard en het oppervlak van het verlies/de aantasting van compensatieplichtige gebieden (de 5 beleidscategorieën). Tevens vermelden de aard en oppervlakte van gebieden voor compensatie, alsmede een indicatie van de haalbaarheid. Visualiseer daarbij op een kaart 1:50.000 de aard en oppervlakte van de te compenseren gebieden.

6.5 Landschap

Het aspect landschap dient te worden beschreven vanuit de volgende deelaspecten:

-
- Cultuurhistorie alleen bij verbreding , vergraving van de aardebaan of (tijdelijke) grondwaterstandsverlaging. Hieronder vallen historische geografie, historische bouwkunde en archeologie.
 - Aardkundige waarden alleen bij verbreding of vergraving van de aardebaan. Hieronder vallen geologie, geomorfologie en bodem.
 - Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden. Aan landschappelijke inpassing/ontwerp dient in de OTB-fase aandacht te worden geschonken, waarbij wordt gerefereerd aan het huidige kwaliteitsniveau. Ook zal aandacht besteed worden aan de ruimtelijke barrièrewerking /visuele hinder van de weg. Aangezien de toekomstige hoogteligging uitgangspunt is gaat het hier met name om nieuwe en aanvullende geluidwerende voorzieningen.

De belangrijkste aspecten waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de effecten van de alternatieven, zijn:

- in voorkomende gevallen (aard van) aantasting/vernietiging van cultuurhistorische elementen en aardkundige waarden;
- aantal, oppervlakte, lengte, aard van aantasting/vernietiging van landschappelijk waardevolle gebieden (beleidscategorieën).

Voor cultuurhistorische elementen wordt verwezen naar de Monumentenwet, de cultuurhistorische waardenkaart van de nota Belvédère, provinciale karteringen en de gegevens van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Het in beeld brengen van effecten op bijzondere aardkundige waarden kan geschieden met behulp van de geomorfologische kaart van Nederland en gebiedskennis (GEA-objecten vallen hier vanzelf onder). Voor de effectbeoordeling geldt dat een deskundigenoordeel dient te worden toegepast nadat een globale inventarisatie van mogelijke 'knelpunten' heeft plaatsgevonden.

Voor landschappelijk waardevolle gebieden wordt verwezen naar de gebieden uit de Nota Landschap en provinciale karteringen. Voor effectbeschrijving met betrekking tot landschappelijk waardevolle gebieden dient, na het uitvoeren van een inventarisatie van landschappelijk waardevolle gebieden en locaties waar inpassing tot knelpunten kan leiden, deskundigenoordeel te worden toegepast.

Presentatie

Cultuurhistorie

Presenteer de effecten met betrekking tot cultuurhistorie in een tabel, met daarin opgenomen het aantal en/of de oppervlakte van aantastingen, alsmede een waarde-oordeel over de aard van het aangetaste element. In een toelichtende tekst dienen uitspraken te worden gedaan over de aard van de aantasting. Daarnaast dient een en ander inzichtelijk te worden gemaakt op een kaart, schaal 1:25.000. Indien er sprake is van een veelheid aan elementen kunnen deze in de presentatie verdeeld worden in archeologische, historisch bouwkundige en historisch-geografische elementen.

Cultuurhistorie	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
aantal aangetaste/doorsneden potentiële vindplaatsen	(0)			
aantal aangetaste/doorsneden waardevolle elementen/vindplaatsen	(0)			
oppervlakte aangetaste waardevolle elementen/vindplaatsen	(0)			
aantal aangetaste/ doorsneden monumenten	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Aardkundige waarden (indien van toepassing)

Presenteer naast een kwalitatieve beschrijving met betrekking tot de aard van de (toename van de) doorsnijding/aantasting van elementen een tabel met daarin informatie over lengte, oppervlak en aantal van de (toename van de) doorsnijdingen van elementen. Dit dient te worden ondersteund door een kaart, schaal 1:25.000.

Indien er sprake is van een veelheid aan elementen, kunnen deze in de presentatie verdeeld worden in geologische, bodemkundige en geomorfologische elementen.

Aardkundige waarden	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
aantal aangetaste/doorsneden elementen	(0)			
lengte aantasting/doorsnijding elementen (in m)	(0)			
oppervlak aangetaste/doorsneden elementen (in ha)	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden (indien van toepassing)

Geef een kwalitatieve beschrijving van de effecten en presenteer een en ander in een tabel met daarin opgenomen: waardevolle gebieden: oppervlakte (ha) doorsnijding/aantasting; kleine elementen: aantal doorsneden/aangetaste elementen; beekdalen: lengte (m) doorsnijding/aantasting. Een en ander dient te worden ondersteund met een kaart, schaal 1:25.000.

Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
oppervlakte waardevolle gebieden (in ha)	(0)			
aantal waardevolle elementen	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

6.6 Bodem en water

De aspecten bodem en water spelen een rol in het ontwerpproces en krijgen aandacht in de OTB-fase. Bij de effecten komen de aspecten terug bij de eventuele toename/afname van kwelsituaties en - indirect - bij kosten en ruimtebeslag. Voor die situaties, waar verdroging en/of (zoute) kwel optreedt als gevolg van

verbreding of vergraving van de aardebaan, dient aandacht te worden besteed aan de effecten.

6.7 Sociale aspecten

Gelet op het feit dat het hier om verbredingen gaat speelt dit aspect een beperkte rol bij de uiteindelijke afweging. De volgende deelaspecten zijn van belang:

- Sociale veiligheid: Opstellen van een kwalitatieve beschouwing;
- Visuele hinder: Wordt in het hoofdstuk landschap behandeld.

Barrièrewerking kan, indien dit voor de besluitvorming relevant is, deel uitmaken van een van deze aspecten.

Aandacht verdienen de lokale verbindingen. Uitgangspunt is handhaving van lokale verbindingen vanwege het belang voor (onder meer) het lokale verkeer. Indien wordt voorgesteld om een verbinding op te heffen, dan kan dit alleen op basis van zwaarwegende argumenten. Indien een dergelijk voorstel tot veel discussie leidt met een gemeente dan wel de omgeving, kan de door het CROW specifiek voor dit doel ontwikkelde methode worden toegepast. Op basis van de hieruit voortvloeiende gegevens kan besluitvorming plaatsvinden.

7 Ruimtegebruik, economie en recreatie

7.1 Ruimtegebruik

De effecten op de ruimtelijke functies (wonen, werken, landbouw) worden beschreven in de vorm van het ruimtebeslag als gevolg van de alternatieven. Op basis van een eerste globale inventarisatie, kan blijken dat een groot aantal van de voorgestelde te onderzoeken aspecten niet relevant is. In het geval een bestaande weg beschikt over een ruime midden- of zijberm waardoor geen van de alternatieven extra ruimtebeslag veroorzaakt (omdat alternatieven bestaan uit of verbreden in middenberm, zijberm of benutten), kan het principe 'Nee, tenzij...' ruim worden toegepast.

Aan de hand van de modelberekeningen dient nagegaan te worden wat de vervoerskundige gevolgen zijn van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover opgenomen in bestaande streek- en bestemmingsplannen, mede in relatie tot de huidige configuratie van toe- en afritten.

Presentatie

Functiebeïnvloeding wonen

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies areaal wonen (bestaand) in ha	(0)			
verlies aantal woningen (bestaand) in klassen van 10	(0)			
verlies areaal wonen (vigerend bestemmingsplan) in ha	(0)			
verlies aantal woningen (vigerend bestemmingsplan) in klassen van 10	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Functiebeïnvloeding werken

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies areaal 'werken' (bestaand) in ha	(0)			
verlies aan bedrijven (bestaand) in aantal	(0)			
verlies areaal 'werken' (vigerend bestemmingsplan) in ha	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Met daarbij een toelichtende tekst aangaande de aard van bedrijvigheid die wordt aangetast.

Functiebeïnvloeding landbouw

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies areaal landbouw (bestaand) in ha	(0)			
verlies aan landbouwbedrijven (bestaand) in aantal	(0)			
verlies areaal landbouw (vigerend bestemmingsplan) in ha	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Hierbij zal een toelichtende tekst moeten worden opgenomen aangaande de aard en de kwaliteit van het verlies aan landbouwgronden/-bedrijven.

7.2 Economie

Voorgesteld wordt om in ieder geval de directe economische effecten te beschrijven in de Trajectnota /MER en indien relevant ook de indirecte economische effecten. De directe economische effecten zijn te bepalen door de voertuigverliesuren voor de diverse alternatieven te kapitaliseren hetgeen kwantitatieve informatie oplevert voor een kosten batenanalyse (zie hoofdstuk 4). De indirecte 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 tussen alternatieven 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 van en/of het aantal aansluitingen.

7.3 Recreatie

Functiebeïnvloeding recreatie

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies aan areaal recreatie (bestaand) in ha.	(0)			
verlies aan recreatieve elementen (aantal)	(0)			
verlies aan areaal recreatie (vigerend bestemmingsplan) in ha.	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Met toelichtende tekst over de aard van de aangetaste recreatieve functies (bestaand en volgens vigerend bestemmingsplan) als dag- en verblijfsrecreatie, met daarnaast een beschrijving van de eventueel aangetaste recreatieve routes (als fiets-, wandel-, ruiterspaden en kanoroutes).

8 Vergelijking van de alternatieven

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling worden vergeleken. Daarbij dient ook de autonome ontwikkeling te worden betrokken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel;
- in de tweede stap worden de aspecten geselecteerd op basis van belangrijkheid/onderscheidend vermogen welke keuze in het MER dient te worden onderbouwd;
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

9 Leemten in informatie

Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

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

Het MER moet aangeven, over welke aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

10 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

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

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie wordt pas opgesteld na openstelling weg.

11 Vorm en presentatie

De vorm en presentatie dienen zodanig te zijn afgestemd op de andere Trajectnota's/MER binnen de achterlandverbinding dat besluitvorming in samenhang met de overige delen mogelijk is.

Ten aanzien van de presentatie bevelen we aan:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

12 Samenvatting van het MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

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

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

BIJLAGE

**Nota van Commentaar n.a.v. adviezen en inspraakreacties rond de
Startnotitie A4 De Hoek - Prins Clausplein**

Inhoud

Inleiding

Reacties n.a.v. advies en inspraak

1. Commissie voor de milieueffectrapportage
2. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noordwest
3. mw. S. Tangelder-Dame, Oegstgeest
4. A. van de Ven, Leiden
5. J.H.M. Biesjot, Leiderdorp
6. Dorpsraad Rijsenhout, Rijsenhout
7. Holland Yacht Service, Leiderdorp
8. A.P.Dozy, Leiderdorp
9. J.T.O. Bresters, Leiderdorp
10. H. Knoester, Voorburg
11. Bedrijvenbelang Westvlietweg, Leidschendam
12. Stichting Meerburg, Leiden
13. Rijnstreekberaad, Alphen aan den Rijn
14. Belangenvereniging A4-HSL, Leiden
15. NV Nederlandse Gasunie, Groningen
16. Provincie Zuid-Holland, Den Haag
17. C.J.A.M. Hiel-Piët, Zoeterwoude
18. Gemeente Leiderdorp
19. Rijnland Ziekenhuis, Leiderdorp
20. Rover (afdeling Leiden), Voorhout
21. Gemeente Zoeterwoude
22. Platform Lokale Agenda/enfb, Leidschendam
23. Ingenieursbureau en Constructielaboratorium, Schiedam
24. mr J.H. Erasmus, Voorburg
25. Kamer van Koophandel Amsterdam, Amsterdam
26. Gemeente Jacobswoude, Leimuiden
27. Consept, Rotterdam
28. Werkgroep Milieubeheer Leiden, Leiden
29. Transport en Logistiek Nederland (J. Tjarks), Amsterdam-West
30. Provincie Noord-Holland, Haarlem
31. Gemeente Leidschendam
32. Schiphol Group, Schiphol
33. Deltametropool, Delft
34. Regionaal Orgaan Amsterdam, Amsterdam
35. Waterschap Groot-Haarlemmermeer, Hoofddorp
36. Waterschap De Oude Rijnstromen, Leiderdorp
37. Gemeente Haarlemmermeer, Hoofddorp
38. Gemeente Aalsmeer
39. Gemeente Leiden
40. Gemeente Den Haag
41. Stadsgewest Haaglanden, Den Haag

Inleiding

Gedurende de periode 2 tot en met 30 september 1999 hebben negen Startnotities met betrekking tot de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 ter inzage gelegen, waar onder de Startnotitie A 4 De Hoek - Prins Clausplein. In deze periode werd een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze kenbaar te maken op de vraag wat onderzocht dient te worden om zicht te krijgen op de beste oplossing voor de bestaande problemen.

Daarnaast hebben wettelijk adviseurs, waar onder de Commissie voor de Milieueffectrapportage, adviezen uitgebracht naar aanleiding van de Startnotities.

De Richtlijnen voor de Trajectnota/MER zijn mede gebaseerd op de ontvangen inspraakreacties en adviezen.

Deze bijlage bij de Richtlijnen bevat een reactie van het bevoegd gezag (de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) op de door de insprekers en adviseurs naar voren gebrachte meningen, vragen, aanbevelingen, aandachtspunten en bedenkingen.

Volgnummer:	1	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kenmerk:	U019-00/HI/gl/1049-82		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Probleemstelling			
Bij de verkeersprognoses voor 2020 dient te worden uitgegaan van verkeerscijfers van 1999 Het SVV-II dient niet zonder meer als input voor het verkeersmodel te worden gehanteerd. Een selectie dient plaats te vinden van die elementen die als realistisch kunnen worden aangemerkt. Het totaal aan onzekerheden in de input van het verkeersmodel dient vertaald te worden in één bandbreedte waarbinnen de verkeersprognoses kunnen variëren. De bandbreedte in de verkeersprognoses dient vervolgens te leiden tot een beschrijving van bandbreedten waarbinnen de verschillende milieueffecten zullen optreden. Bij de extrapolatie van de groei in de afgelopen jaren dient rekening te worden gehouden met de specifieke functie van de A4 als regionale verbinding binnen de randstad.		Daar de trajectstudies op korte termijn starten en daarom ook op korte termijn prognoses beschikbaar moeten hebben, wordt gebruik gemaakt van beschikbare informatie. Bij sommige trajectstudies kan 1998 nog als basisjaar worden verwerkt. Van 1999 zijn de benodigde basisgegevens voorlopig nog niet beschikbaar. Ten aanzien van de beschrijving van de huidige situatie kan overigens veelal wel een later basisjaar worden gebruikt. Omdat er op dit moment nog geen nieuw beleid is vastgesteld, dient te worden uitgegaan van het maatregelenpakket zoals dat behoort bij het SVV-II. In een bijlage bij het MER dient te worden aangegeven van welk sociaal-economisch scenario is uitgegaan en welke overige beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd. Besluitvorming over alternatieven zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER zal hiertoe de relevante informatie moeten bevatten. Waar het gaat om het doel van de studie heeft, in verband met de opstelling van het NVVP, reeds een nuancering plaats gevonden, zie richtlijnen paragraaf 2.3. Indien het NVVP hiertoe aanleiding geeft, zal een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld. In de Trajectnota/MER dient ingegaan te worden op de onzekerheden ten aanzien van het beleid en ontwikkelingen en de gevoeligheden van de alternatieven en effecten daarvoor. Paragraaf 5.1 van de richtlijnen noemt dit expliciet. Daarnaast dient een gevoeligheidsanalyse opgesteld te worden ten aanzien van relevante in voorbereiding zijnde ruimtelijke ontwikkelingen, die nog niet vastgesteld zijn. In de studie wordt niet uitgegaan van een extrapolatie van de groei in de afgelopen jaren. Er wordt een prognose opgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met het beleid. Daarbij wordt ook functie van de A4 voor het regionale verkeer betrokken.	

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kenmerk:	U019-00/HI/gl/1049-82		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In het MER dient een beschrijving te worden opgenomen van het gehanteerde verkeers- en vervoermodel. De sociaal-economische, demografische, financieel-economische en verkeerskundige uitgangspunten voor het model dienen daarbij te worden aangegeven.		De bedoelde beschrijving dient conform het gestelde in paragraaf 4.2 van de richtlijnen in een bijlage bij het MER opgenomen te worden.	
In het MER dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen van (een aanpassing van) de capaciteit van de achterlandverbinding voor de potentiële verkeersbelasting van het onderliggend wegennet in de regio. Tevens dient nagegaan te worden of knelpunten op het onderliggend wegennet, die een directe relatie hebben met de hoofdweg, aanleiding geven voor aanpassingen aan de hoofdweg.		In paragraaf 4.2 van de richtlijnen is vermeld dat inzicht gegeven moet worden in de effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet, voorzover de intensiteiten met ten minste 30% toenemen of 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Aangenomen mag worden dat bij capaciteitsvergroting van de A4 de intensiteiten op het onderliggende wegennet afnemen. Over resterende problemen zal zo nodig overleg worden gepleegd met bestuurders en wegbeheerders.	
Het verdient aanbeveling in te gaan op de specifieke relatie tussen de verkeersintensiteiten op de A4 en die op de A44.		De relatie tussen de A4 en de A44 wordt betrokken in de studie.	
Het verdient aanbeveling in het MER duidelijk te maken, aan de hand van een analyse op wegvakniveau, door welke knelpunten de congestieproblemen worden veroorzaakt.		De gevraagde analyse dient te worden uitgevoerd en is opgenomen in paragraaf 4.2 van de richtlijnen.	
Besluitvorming			
Aangezien het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening naar verwachting informatie zullen bevatten die essentieel is voor de besluitvorming over de SWAB-projecten, dienen de hoofdpunten van het beleid en de consequenties hiervan voor de alternatieven in het MER te worden beschreven.		Besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER zal daartoe de relevante informatie moeten bevatten. Paragraaf 2.3 van de richtlijnen vermeldt dit onder 'Omgaan met het NVVP'. Paragraaf 5.1 van de richtlijnen geeft aan dat op (de onzekerheden van) het beleid ingegaan moet worden. Beide nota's worden expliciet genoemd.	
De besluitvorming over en de inhoud van het nieuwe, vervangende Tracé-besluit voor de A4 Leiden-Burgerveen dienen in het MER te worden toegelicht.		In de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein zal zeker worden aangegeven dat het Tracé-besluit Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte geldt als uitgangspunt.	

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U019-00/HI/gl/1049-82 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het MER dient te worden aangegeven of ontbrekende delen of voorgenomen aanpassingen op de verschillende achterlandrelaties in noord-zuid richting, waarvan onderhavig traject deel uitmaakt, vanaf 2010 gerealiseerd zullen zijn en wat de (verkeerskundige) effecten zijn als dit niet het geval is. Daarbij dient specifiek ingegaan te worden op eventuele teruglageffecten van onvoldoende capaciteit op deze wegen voor onderhavig traject. Doel Het verdient aanbeveling in het MER te motiveren welke functionaliteit met daaraan verbonden kwaliteiten en ontwerpcriteria voor de achterlandverbinding wordt nagestreefd. Bij deze motivering dient de mate waarin het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich ten doel stelt de huidige en toekomstige verkeersvraag (uitgesplitst naar doelgroepen) te faciliteren betrokken te worden. In het MER dient duidelijk te worden gemaakt aan de hand van welk criterium of welke criteria (geoperationaliseerd) de alternatieven worden beoordeeld.	In de studie wordt er van uitgegaan dat weginfrastructuur wordt gerealiseerd zoals aangegeven in het MIT 2000. Daarnaast worden gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor een eventuele aansluiting van de N201 en de N11 west op de A4. Er worden geen effecten berekend van het niet aanleggen van geplande infrastructuur. De effecten van de alternatieven op de aangrenzende wegvakken worden wel onderzocht. De alternatieven moeten een oplossing bieden voor de bereikbaarheidsproblemen op de A1 conform het gestelde in paragraaf 2.3 van de richtlijnen. Het congestie criterium van 2% is daarbij niet hard gelet ook op de ontwikkeling van het NVVP en de samenhang met de leefbaarheidsknelpunten. Indien het NVVP aangepaste criteria bevat zullen deze daarbij worden betrokken. De Trajectnota/MER dient in ieder geval informatie te bevatten over motieven, ritafstanden e.d. (richtlijnen paragraaf 4.2), die nodig is om latere besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken. Voor toepassing van hoofd- en parallelbanen bij 2x4 rijstroken wordt conform hoofdstuk 3 van de richtlijnen een getrapte werkwijze gevolgd, waarbij eerst op basis van een verkeerskundige analyse in overleg met het Bevoegd Gezag wordt bepaald of het wenselijk is een dergelijke oplossingsrichting als volwaardig alternatief mee te nemen. Voor een groot aantal aspecten zijn wettelijke of beleidsmatige criteria vastgesteld. Enkele belangrijke beleidsmatige zijn vastgelegd in het SVV-II. Verantwoording daarvan dient uiteraard te worden opgenomen in de Trajectnota/MER.

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U019-00/HI/gl/1049-82 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Naast de bereikbaarheidsdoelstellingen dient ook getoetst te worden aan leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen die kunnen worden afgeleid uit het verkeers- en vervoers-, ruimtelijk en natuur- en milieubeleid (zoals SVV-II, SGR, NMP3). Voorgenomen activiteit In het MER dient inzicht te worden gegeven in de wijze waarop de te onderzoeken alternatieven zijn samengesteld en geselecteerd. De inperking van alternatieven en varianten in de startnotitie - zijnde benutting en verbreding in horizontaal vlak - dient, in het kader van het niet langer op onderdeel maar integraal bezien van problemen en oplossingen op achterlandverbindingen, nader te worden gemotiveerd. In het MER dient inzicht te worden gegeven in de restcapaciteit van de weg na de realisatie van de aanpassingen. Indien blijkt dat de restcapaciteit gering is dient aangegeven te worden welke andere oplossingen voor dreigende congestie voorhanden zijn. Voor SGR-gebieden in de directe nabijheid van de A4 dient de beschermingsformule van het SGR te worden doorlopen en kan compensatie aan de orde zijn.	Toetsing aan leefbaarheidsdoelstellingen ten behoeve van een duurzame samenleving is nadrukkelijk opgenomen in paragraaf 2.3 van de richtlijnen. Daarnaast is aldaar vermeld, dat de oplossingen duurzaam moeten zijn in de betekenis van voldoende bereikbaarheid tot ten minste 2020. De startnotitie bevat een gemotiveerd voorstel voor wel en niet uit te werken alternatieven en varianten. In hoofdstuk 3 van de richtlijnen zijn enkele aanvullingen opgenomen. Een korte verantwoording dient in de Trajectnota/MER te worden opgenomen. Daarnaast dienen de te onderzoeken alternatieven zodanig te worden omschreven dat de kern van het betreffende alternatief voldoende duidelijk is. De studie en de daarmee samenhangende inperking van alternatieven en varianten vloeit voort uit de beleidsnota SWAB, dat een integraal pakket omvat. De restcapaciteit dient volgens paragraaf 4.2 van de richtlijnen zowel voor de in studie zijnde als de aansluitende wegvakken in beeld te worden gebracht. Het is bij een aantal alternatieven niet bij voorbaat uitgesloten dat de restcapaciteit beperkt of zelfs niet aanwezig is. Er worden echter tevens alternatieven in beeld gebracht die het probleem wel voldoende oplossen. In het besluitvormingstraject na de trajectstudie zal mede op basis van inspraak en adviezen door het Bevoegd Gezag worden bepaald aan welke oplossingsrichting de voorkeur wordt gegeven. In de studie wordt aandacht besteed aan de SGR gebieden. Waar dat aan de orde is worden de mogelijkheden voor compensatie in beeld gebracht.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kenmerk:	U019-00/HI/gl/1049-82		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bij de ontwikkeling van alternatieven dient allereerst nagegaan te worden of en in welke mate benuttingsmaatregelen een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van het capaciteitsprobleem. Wanneer deze bijdrage onvoldoende is zullen verbredingsalternatieven ontwikkeld moeten worden naar optimale combinaties van verbreding met benuttingsmaatregelen.		Met het oog op besluitvorming worden diverse reële alternatieven uitgewerkt en naast elkaar gezet, opdat op basis van een compleet beeld met betrekking tot zaken als effecten, kosten en baten een keuze kan worden gemaakt. Bij de besluitvorming kan wel gekozen worden voor een combinatie van maatregelen (bijvoorbeeld benuttingsmaatregelen in combinatie met verbreding). De Trajectnota/MER dient de hiervoor relevante informatie te bevatten.	
Bij de ontwikkeling van alternatieven dient te worden aangegeven in hoeverre hinder kan worden beperkt door het tegelijkertijd uitvoeren van maatregelen in het kader van het tracébesluit Burgerveen-Leiden en onderhavig project.		Het mogelijk maken van gelijktijdige uitvoering van een verbreding naar 2x3 en, als de ministers daartoe besluiten, eventueel naar 2x4 rijstroken wordt nagestreefd, hoewel voor dit laatste in de periode tot 2010 geen geld is gereserveerd. Gelijktijdige uitvoering zal de hinder voor omwonenden en weggebruikers beperken en zal zeker worden nagestreefd. Er wordt geen onderzoek per alternatief verricht naar de mate waarin hinder kan worden beperkt bij gelijktijdige uitvoering.	
Omdat voor het MMA geldt dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen dienen de knelpunten ten aanzien van natuur, geluid en landschap op kaart in beeld te worden gebracht en dient ten minste één integraal model te worden gemaakt waarin deze knelpunten zoveel mogelijk worden opgelost in combinatie met de minimaal noodzakelijk bevonden verkeer-, vervoer- en infrastructuraanpassingen.		De Wet milieubeheer geeft niet aan dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen in het MMA gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen. Wel geeft artikel 7.10, lid 3 in hoofdlijnen de oplossingsrichting van het MMA aan, te weten een verdere optimalisatie ten behoeve van de natuur en/of het leefmilieu. De richtlijnen vermelden in het verlengde hiervan in hoofdstuk 3, welke eisen aan de ontwikkeling van het MMA worden gesteld. Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld) uit het MMA dienen apart gepresenteerd te worden opdat zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist.	

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kenmerk:	U019-00/HI/gl/1049-82		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Alternatieven Gezien de huidige onduidelijkheid over de precieze probleemstelling en doelen dient aangegeven te worden of een situatie waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het doel van het voornemen, een reëel alternatief (nulalternatief) is. Indien dit niet het geval is dient dit beargumenteerd te worden aangegeven en kan in het MER worden volstaan met het beschrijven van de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkeling daarvan. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten. In het MER moet worden aangegeven of een nulplusalternatief voldoende oplossingen biedt voor de gestelde problemen. Geadviseerd wordt niet uit te gaan van verbredingen bij een gelijkblijvende hoogteligging indien dit strijdig blijkt te zijn met de eisen van het SGR en indien blijkt dat de restcapaciteit net voor, tijdens, of vlak na de uitvoering onvoldoende is. Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen worden getroffen.		De probleemstelling en het doel zijn verwerkt in de startnotitie en nog eens samengevat in hoofdstuk 2 van de richtlijnen. Gelet op de doelstellingen uit het SVV-II is de bereikbaarheidsproblematiek als gevolg van de autonome ontwikkeling op de in de trajectstudie betrokken wegvakken niet acceptabel. Dat het Bevoegd Gezag uiteindelijk desondanks bij de integrale afweging zou kunnen besluiten (eventueel op deeltrajecten) geen capaciteitsvergroting te realiseren doet daaraan niets af. Indien uit het NVVP andere criteria volgen zullen de probleemstelling en het doel daarop aangepast worden De trajectstudie kent geen nulplusalternatief aangezien met beperkte maatregelen en verbeterd openbaar vervoer de bereikbaarheidsproblemen niet kunnen worden opgelost (zie ook de startnotitie). Wel is opgenomen een benuttingsalternatief dat nadrukkelijk verder gaat dan het gebruikelijke nulplusalternatief. Toetsing aan de beschermingsformule van het SGR zal plaatsvinden zoals vermeld in hoofdstuk 3 van de richtlijnen. Indien blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende soelaas bieden komen verdergaande maatregelen in beeld (hoofdstuk 6 richtlijnen). Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan verdiepte ligging of overkapping. De Trajectnota/MER dient per alternatief de mitigerende maatregelen te vermelden.	

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U019-00/HI/gl/1049-82 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Geadviseerd wordt bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijk alternatief uit te gaan van toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief. De leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelstellingen dienen gelijkwaardig te zijn aan de bereikbaarheidsdoelstellingen. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten Indien tijdens de planontwikkeling blijkt dat het tijdstip van realisatie belangrijk veel later ligt dan in of kort na 2010, dient het jaar van de bepaling van de milieueffecten hierop aangepast te worden, waarbij een termijn van tien jaar na realisatie kan worden gehanteerd. Rekening dient te worden gehouden met onzekerheden bij het aangeven van de autonome ontwikkeling. Geadviseerd wordt deze zodanig te beschrijven dat zowel het vaststaande beleid als het voorziene beleid wordt meegenomen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. <u>Geluid</u> De geluidseffecten dienen te worden weergegeven aan de hand van het akoestisch ruimtebeslag en het aantal gehinderden.	De Wet milieubeheer geeft niet aan dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen in het MMA gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen. Wel geeft artikel 7.10, lid 3 in hoofdlijnen de oplossingsrichting van het MMA aan, te weten een verdere optimalisatie ten behoeve van de natuur en/of het leefmilieu. De richtlijnen vermelden in het verlengde hiervan in hoofdstuk 3, welke eisen aan de ontwikkeling van het MMA worden gesteld. Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld) uit het MMA dienen apart gepresenteerd te worden opdat zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist. Vooralsnog wordt uitgegaan van 2020 als toetsingsjaar. Het gaat vooral om de vergelijking van de alternatieven. Indien tijdens de trajectstudie zou blijken, dat realisatie aanzienlijk later zal plaatsvinden dan 2010 dient voortzetting van de trajectstudie te worden heroverwogen. In paragraaf 5.1 van de richtlijnen is hierin voorzien. De richtlijnen schrijven dit voor in hoofdstuk 1. Volgens paragraaf 6.2 van de richtlijnen dienen deze aandachtsgebieden in de Trajectnota/MER weergegeven te worden.

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U019-00/HI/gl/1049-82 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Geadviseerd wordt de volgende contouren in het MER aan te geven: - Voor stiltegebieden allereerst het referentieniveau bepalen, daarna (in stappen van 5dB(A)) de contouren te geven vanaf 40 dB(A) tot 65dB(A); - voor de overige gebieden (in stappen van 5dB(A)) de contouren vanaf 50dB(A), zijnde de voorkeursgrenswaarde tot 65dB(A); daarbij dient onderscheid te worden gemaakt in gebieden beschermd voor dagrecreatie, verblijfsrecreatie, natuurgebieden niet zijnde stiltegebieden en overig gebied buiten de bebouwde kom. Geadviseerd wordt om op enkele representatieve punten het verloop van het geluidniveau over de 24 uur te geven. Indien sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven wordt geadviseerd om de feitelijke toename van het aantal gehinderden te berekenen met aandacht voor het onderliggende wegennet. Bij het bepalen van het aantal geluidgehinderden dient onderscheid te worden gemaakt tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij beschrijving van de geluidgehinderden in de bestaande toestand dient een saneringsoperatie buiten beschouwing te worden gelaten, tenzij deze reeds in uitvoering is. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling dient de invloed van een saneringsoperatie afzonderlijk in beeld te worden gebracht.	Paragraaf 6.2 van de richtlijnen beschrijft de gewenste aanpak en weergave. Het onderscheid bij de overige gebieden wijkt voor zover omschreven niet wezenlijk af van het voorstel. Paragraaf 6.2 van de richtlijnen beschrijft de gewenste aanpak en weergave. De beschrijving van de toe- of afname van het aantal (ernstig) geluidshinderen al kwalitatief plaatsvinden (richtlijnen hoofdstuk 6). De geluideffecten op het onderliggende wegennet zullen worden meegenomen indien sprake is van een significante verandering in de verkeersintensiteit. Deze kan arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname 20% ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het genoemde onderscheid is niet voorgeschreven in de richtlijnen. Vereist is ten minste een kwalitatieve beschrijving aan de hand van een deskundigenoordeel op basis van geluidcontouren en bebouwingsconcentraties. Indien er sprake is van een groot aantal andere geluidgevoelige bestemmingen kan de Initiatiefnemer een onderscheid aanbrengen voor zover dit voor de besluitvorming aanvullende informatie oplevert. Ten aanzien van de bestaande toestand is het jaar van omschrijven bepalend. Bij de autonome ontwikkeling geldt als uitgangspunt, dat nog niet afgeronde saneringen zijn voltooid via door VROM voorgenomen autonome sanering. Het afzonderlijk in beeld brengen daarvan geeft geen aanvullende informatie voor de besluitvorming.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kenmerk:	U019-00/HI/gl/1049-82		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bij de berekening van geluideffecten moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van schermen. Reflecties van tweezijdige schermen dienen te worden meegenomen.		Voor de geluidberekeningen dient de SRM-II methode toegepast te worden zoals aangegeven in paragraaf 6.2 van de richtlijnen. Reflecties worden daarin meegenomen	
Bij de berekening van de effecten dient rekening te worden gehouden met de effecten van een middenbermbarrière en afstraling van viaducten.		Bij de aandachtspunten onder paragraaf 6.2 van de richtlijnen is dit nadrukkelijk vermeld.	
Daar waar sprake is van aanwezigheid van spoorwegen en vliegverkeer in de directe nabijheid van de weg, dient cumulatie in de berekeningen te worden opgenomen.		Bij de aandachtspunten onder paragraaf 6.2 van de richtlijnen is dit nadrukkelijk vermeld.	
Geadviseerd wordt de toe/afname van trillingshinder en of -schade kwalitatief te beschrijven.		Voor trillingen bestaan geen normen of beleidsdoelen. Paragraaf 6.2 van de richtlijnen vermeldt daarom dat in de Trajectnota/MER geen aandacht aan trillingen zal worden geschonken. Wel wordt daaraan bij verbreding bij de verdere uitwerking en uitvoering aandacht besteed	
<u>Veiligheid</u>			
Geadviseerd wordt in het MER inzicht te geven in de toe/afname van het aantal ongevallen per (deel)traject als gevolg van mogelijke conflictpunten in het ontwerp van de weg.		Het aspect verkeersveiligheid (interne veiligheid) is aangegeven onder paragraaf 4.2 van de richtlijnen. Bij capaciteitsvergroting van de weg wordt uitgegaan van de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen. Die gaan uit van een voldoende veilige vormgeving van de weg. De bepaling van de externe veiligheid geschiedt voor individueel en groepsrisico met IPO-RBM. Voor beide berekeningsmethodieken geldt als belangrijkste invoergegeven de verwachte verkeersbelasting.	
Speciale aandacht vragen de mogelijke effecten van bundeling van de A4 en de HSL op de verkeersveiligheid.		Dit krijgt veel aandacht bij het ontwerp van de verbreding van de A4 naar 2x3 rijstroken en de HSL.	
<u>Luchtverontreiniging</u>			
De emissies van fijn stof moeten worden uitgesplitst naar de bijdrage via de uitlaat en die via de weg- en bandenslijtage in dicht aan de weg gelegen woongebieden.		Dit is geen gangbare uitsplitsing in het kader van een MER-studie. Bovendien geldt dat de wetgeving voor luchtkwaliteit, zoals die vanuit de EU op de lidstaten afkomt, voor fijn stof niet uitgaat van een opsplitsing.	

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U019-00/HI/gl/1049-82 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kernpunt(en) van de inspraak: Bij de bepaling van de immissies dient niet alleen aandacht te worden besteed aan de A4 maar ook aan het onderliggend wegennet, voor zover significante wijzigingen in verkeersintensiteiten optreden. <u>Flora, fauna, ecologie</u> De bestaande kwaliteiten en natuurbeleidsstatus dienen zo precies mogelijk benoemd te worden. <u>Landschap en recreatie</u> Het MER dient op zijn minst een visie te geven over de wijze waarop enerzijds de tracédelen in de verschillende landschappen zouden moeten worden ingepast (voor de toeschouwer van buitenaf) en anderzijds hoe de beleving van de weg vanuit de automobilist kan worden vormgegeven. Daarbij dient ook de huidige inrichting onder de loep genomen te worden. Bijzondere aandacht vragen: - Effecten van de alternatieven op de doorsnijding van Leiderdorp en de kruising Oude Rijn; - de doorkruising van de veenweidegebieden ten zuiden en noorden van Leiden/Leiderdorp; - inpassing van de geluidwering in het landschap op het trajectdeel Roelofarendsveen-Ringvaart Haarlemmermeer; - de landschappelijke gevolgen op het punt waar de A4 de HSL kruist met specifieke aandacht voor de functie van het tussengebied; - aantasting van de Geniedijk.	Reactie van Bevoegd Gezag: Waar significante wijzigingen in verkeersintensiteiten optreden wordt het onderliggend wegennet betrokken in de berekening van milieueffecten. Paragraaf 6.4 van de richtlijnen voorziet hierin Aangezien het een bestaande weg betreft welke reeds is ingepast binnen het landschap speelt dit in die gebieden waar aanpassingen plaatsvinden vooral door bijvoorbeeld de plaatsing van nieuwe en aanvullende geluidschermen of -wallen. Dit wordt momenteel bestudeerd in het kader van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) Burgerveen - Leiden. Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte. De inpassing van geluidwering in het landschap wordt uitgewerkt in het op te stellen landschapsplan. Dit wordt uitgewerkt bij het ontwerp van de verbreding van de A4 naar 2x3 rijstroken en de HSL. De Geniedijk wordt beschouwd als een waardevolle beeldrager. De landschappelijke inpassing van de Geniedijk wordt betrokken bij het opstellen van de trajectnota/MER.

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U019-00/HI/gl/1049-82 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<u>Bodem en water</u> Aandacht dient te worden besteed aan: De invloed van de weg op waterwinningen en bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden; de invloed van de toename van het verhard oppervlak op de infiltratie; het grondstoffengebruik; de gevolgen van een eventuele (gedeeltelijke) verdiepte aanleg voor de grondwaterstromingen; de gevolgen voor de runoff. Voor wat betreft Bodem en Water wordt specifiek aandacht gevraagd voor: - Beïnvloeding van de complexe geohydrologische situatie in het polder- en droogmakerijgebied waar de A4 doorheen snijdt; - een zodanige passage van met name de boezemwateren dat het waterhuishoudkundig beheer niet bemoeilijkt wordt en het gebruik van de oevers als ecologische verbindingszone mogelijk wordt of blijft. Daarnaast is aandacht nodig voor de gevolgen voor recreatief varen en schaatsen op kruisend boezemwater tussen Leiden en Leidschendam en tussen Leiden en Rijpwetering. <u>Sociale aspecten</u> Aandacht dient te worden besteed aan: Barrièrewerking en omrijden voor utilitair en (recreatief) langzaam verkeer; sociale veiligheid van routes voor fietsers en voetgangers. Daarnaast dient aandacht te worden besteed aan gedwongen vertrek bij het amoveren van woningen. Vergelijking van de alternatieven De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken.	De aspecten bodem en water spelen een belangrijke rol in het ontwerpproces en komen bij de effecten aan de orde voor zover er sprake is van verbreding of vergraving van de aardebaan dan wel een (gedeeltelijk) verdiepte aanleg. De richtlijnen schenken in paragraaf 6.6 aandacht aan bodem en water. Aangezien de effecten van afstromend wegwater (runoff) zeer beperkt zijn, waarbij de alternatieven bovendien niet wezenlijk zullen verschillen, wordt hieraan geen aandacht besteed. In de trajectnota/MER wordt aandacht besteed aan de hier genoemde aspecten. In paragraaf 6.7 van de richtlijnen is aangegeven op welke wijze aandacht besteed moet worden aan de sociale aspecten. Uitgangspunt is ook hier dat het gaat om een bestaande weg, waarvoor in het verleden diverse voorzieningen zijn getroffen. Bij verbredingen van de aardebaan zal aandacht worden geschonken aan de (sociale) gevolgen van amovering. De richtlijnen geven in hoofdstuk 8 aan dat vergelijking onderling en met de autonome ontwikkeling (=referentiesituatie) moet plaatsvinden.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A4, traject De Hoek - Prins Clausplein)
Kenmerk:	U019-00/HI/gl/1049-82		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het wordt noodzakelijk geacht om bij de toepassing van een multicriteria-analyse een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. Het verdient aanbeveling een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven Leemten in informatie Conform voorstel van Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Evaluatieprogramma Conform voorstel van Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Vorm en presentatie Een totaalvergelijking van de alternatieven dient deel uit te maken van het MER zodat inzichtelijk wordt welke milieueffecten de verschillende alternatieven en varianten teweegbrengen. Samenvatting van het MER In de samenvatting dienen ook de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijk alternatief en de belangrijke leemten in kennis te worden weergegeven.		De wijze van vergelijking zal nader worden gezien. Indien een multicriteria-analyse wordt uitgevoerd behoort een gevoeligheidsanalyse daartoe. De kosten van de verschillende alternatieven (en binnen het MMA ook aparte maatregelen) worden in beeld gebracht. Kosten bepalen mede de afweging tussen de verschillende alternatieven. Zie de betreffende tekst in hoofdstuk 9 van de richtlijnen. Zie de betreffende tekst in hoofdstuk 10 van de richtlijnen. Hoofdstuk 11 van de richtlijnen geeft aanwijzingen voor de vorm en presentatie. Daar het om een samenvatting en een hoofdnota gaat, maakt de totaalvergelijking hiervan onderdeel uit. Afzonderlijke onderzoeken welke dienen als onderbouwing maken geen deel uit van de Trajectnota/MER. De samenvatting is vooral bedoeld voor besluitvormers en insprekers en dient daarom de meest relevante informatie te bevatten. Daartoe behoort ook de onderbouwing van het MMA. De leemten in kennis worden in de Trajectnota beschreven.	

Volgnummer: 2 Kenmerk: DNW/993406 Gedateerd: 13 oktober 1999	Afzender: Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noordwest
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het is niet geheel reëel het SVV-II als uitgangspunt voor de uit te voeren milieueffectrapportages te nemen. In plaats van doorgaan op de oude weg zouden ook de effecten van beter openbaar vervoer en het beperken van de mobiliteit bij het onderzoek kunnen worden betrokken. Ook moeten andere (internationale) vervoersassen bij de studie betrokken worden. De milieueffectrapportages kunnen meer ingaan op een gebiedsgerichte benadering dan nu het geval is, waardoor bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen door diverse partijen integraal aangepakt kunnen worden. Niet alleen voor de verbredingsalternatieven maar ook voor de benuttingsalternatieven zal gecompenseerd moeten worden in verband met het toenemende geluid en andere vormen van milieuverontreiniging.	In de richtlijnen is opgenomen dat er dient te worden uitgegaan van een maatregelen pakket dat behoort bij het SVV-II. Wanneer duidelijkheid ontstaat over het NVVP, zullen de consequenties daarvan in beeld worden gebracht. In het kader van het MMA-alternatief worden kansrijke opties op gebied van openbaar vervoer onderzocht. Er wordt niet voor gekozen om alle internationale vervoersassen in een studie onder te brengen. Wel is de keuze gemaakt om informatie van aansluitende wegvakken beschikbaar te stellen in de TN. De invalshoek om de verkeersproblemen op (inter)nationaal niveau te bezien, heeft ertoe geleid de verkeersstromen op de diverse wegvakken van de achterlandverbindingen in samenhang te beschouwen. Bij de gedachtenvorming over de inpassing van eventuele infrastructurele ingrepen zal uiteraard een gebiedsgerichte benadering worden gevolgd. Een van de voorbeelden daarvan is het compensatiebeginsel in relatie tot SGR. Voor wat betreft geluid en andere vormen van milieuverontreiniging zal de bestaande wetgeving voor alle alternatieven worden gehanteerd.

Volgnummer:	3	Afzender:	mw S. Tangelder-Dame Laan van Arenstein 14 2341 LT Oegstgeest
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	2 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De bekendmaking van de Startnotitie A4 De Hoek-Prins Clausplein is zeer onduidelijk en had voor publicatie op de doelgroep moeten worden getest.		De kritiek wordt ter harte genomen; getracht zal worden de leesbaarheid van advertenties te verbeteren.	

Volgnummer: 4		Afzender: A. van de Ven Zaanstraat 86 2314 XG Leiden	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 2 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De fileproblematiek op de A4 De Hoek-Prins Clausplein kan worden opgelost indien de Beukenhorst te Hoofddorp wordt gesloopt en de daar aanwezige bedrijven naar de oorspronkelijke locaties terugkeren. Het woon-werkverkeer neemt dan af.		Dit valt buiten het kader van de studie. Bovendien wordt dit niet beschouwd als een reële mogelijkheid.	
Wegverbreding en de aanleg van HSL-lijnen zijn geen oplossing voor het fileprobleem aangezien wegwerkzaamheden resulteren in oponthoud. Spitsvignetten en rekening rijden zijn evenmin een oplossing omdat mensen toch hun bestemming moeten bereiken. Voorts is het openbaar vervoer vanwege de hoge kosten, vertragingen, slechte service en beperkte dienstregeling geen goed alternatief.		Werkzaamheden voor aanleg van infrastructuur kunnen weliswaar tijdelijk hinder opleveren, maar zullen uiteindelijk meer capaciteit opleveren. De invoering van spitsvignetten wordt niet overwogen. Met de invoering van rekening rijden wordt getracht het verkeersaanbod in de spits te verlagen, doordat meer mensen op andere tijden, met andere vervoermiddelen of gezamenlijk reizen. Openbaar vervoer kan een goed alternatief bieden voor de auto, maar niet in alle gevallen. Dit is o.a. afhankelijk van herkomst en bestemming en persoonlijke omstandigheden	

Volgnummer: 5		Afzender: J.H.M. Biesjot Ericalaan 22 2351 CW Leiderdorp	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 15 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Tijdens de inloopavond in Leiderdorp bleek uit een gesprek met een projectmedewerker dat de mogelijkheid bestaat de Ericalaan af te sluiten. Het autoverkeer komend uit de richting Koudekerk aan den Rijn zou worden omgeleid via de Engelendaal of de Dwarswetering en vanuit Leiden zou alleen het brom- en fietsverkeer de Ericalaan passeren. Indien deze variant wordt gecombineerd met een verlengde verdiepte tunnelbak (die voorbij de Ericalaan bovengronds komt) kan het viaduct verdwijnen, hetgeen het leefgenot in de Ericalaan en omgeving bevordert. Als de Ericalaan echter is afgesloten is het onduidelijk hoe men met de auto vanuit de Kerkwijk de Oranjewijk kan bereiken.		Deze reactie heeft betrekking op het TB Burgerveen - Leiden en valt buiten het kader van de startnotitie. Het afsluiten van de Ericalaan voor motorvoertuigen kan onderdeel worden van de uitvoering van het W4-plan. Dit is een initiatief van gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude, provincie Zuid Holland en het Rijk om de inpassing van de A4 te optimaliseren. Langzaam verkeer kan in dat geval via een nieuw te bouwen verbinding via de Ericalaan tussen de Oranjewijk en de Kerkwijk blijven reizen. Motorvoertuigen kunnen via een nieuwe overgang over de Rijksweg ter hoogte van de Engelendaal tussen de wijken reizen.	

Volgnummer:	6	Afzender:	Dorpsraad Rijsenhout Rijshornplein 30 1435 HE Rijsenhout
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	13 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Iedere belemmering van de verkeersstroom naar en op de A4 tussen Burgerveen en Schiphol leidt tot sluipverkeer over de polderwegen in de Haarlemmermeer. Hierdoor ontstaan files waar de bewoners mee te maken krijgen. Aangezien het openbaar vervoer van en naar de dorpskernen zodanig is dat nagenoeg iedere dorpsbewoner van de auto gebruik moet maken is dit een aanzienlijk probleem. Voor Rijsenhout is capaciteitsuitbreiding van de A4 derhalve de beste oplossing.		Belasting van het onderliggend wegennet als gevolg van congestie op hoofdwegen is als knelpunt geformuleerd op pag. 17 van de startnotitie. De studie is gericht op verbetering van de bereikbaarheid op de A4 tussen De Hoek en het Prins Clausplein. De wijze waarop dit het beste kan gebeuren is onderwerp van de studie. Daarbij worden ook de effecten op het onderliggend wegennet in beeld gebracht in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzicht van de autonome ontwikkeling.	

Volgnummer: 7 Kenmerk: - Gedateerd: 21 september 1999	Afzender: Holland Yacht Service Doeslaan 14 2351 SR Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De A4 dient ter hoogte van Leiden, Zoeterwoude en Leiderdorp zo zorgvuldig mogelijk te worden ingepast. In dit verband is het raadzaam in één keer 2x4 rijstroken en bijbehorende voorzieningen te realiseren, teneinde de overlast voor de bewoners van Leiderdorp zoveel mogelijk te beperken. Voorts dient de verbrede A4 te worden voorzien van twee op- en afritten. Eén aan de zuidkant van de bebouwing ter hoogte van de N11 en de ander ter hoogte van Hoogmade. Het is een goed idee om ter hoogte van het politiebureau te Leiderdorp zogenaamde "nood op- en afritten" aan te leggen. Politie en brandweer kunnen in geval van calamiteiten in korte tijd de A4 bereiken. Tevens ligt het ziekenhuis op dit punt. Aangezien de A4 hier geheel of gedeeltelijk verdiept wordt aangelegd en wordt voorzien van onder meer overkappingen zijn op- en afritten de enige manier om de A4 te bereiken.	Het W4-plan is een initiatief van gemeenten, provincie en Rijk om de inpassing van de A4 te optimaliseren. Door de directe betrokkenheid van de partijen in de besluitvorming wordt de door de inspreker gewenste zorgvuldige inpassing nagestreefd. Het mogelijk maken van gelijktijdige uitvoering van een verbreding naar 2x3 en, als de ministers daartoe besluiten, eventueel naar 2x4 rijstroken wordt nagestreefd, hoewel voor dit laatste vooralsnog in de periode tot 2010 geen geld is gereserveerd. De plaats en vormgeving van op- en afritten komt in een latere fase van de studie aan de orde. Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte.

Volgnummer:	8	Afzender:	A.P. Dozy Ericalaan 14 2351 CW Leiderdorp
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	26 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Om het aantal geluidgehinderden te reduceren dient een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximaal geluidsniveau van 55 dB(A) als uitgangspunt te worden genomen. Overigens is de geluidsoverlast voor de bewoners aan de Ericalaan op dit moment onaanvaardbaar hoog.		Uitgangspunt is dat aan de Wet geluidhinder wordt voldaan, zowel in situaties waarbij al een geluidsniveau is vastgesteld, als in overige situaties.	
Is de groei van Schiphol tot 60 miljoen passagiers per jaar en de uitbreiding van de Rotterdamse haven verdisconteerd in de geprognosticeerde groei van de verkeersintensiteit op de A4 tot 135.000 voertuigen per etmaal?		In de startnotitie is de groei van Schiphol tot 60 miljoen passagiers per jaar meegenomen. In de trajectnota zal rekening worden gehouden met verdere ontwikkelingen, indien hierover een besluit is genomen.	
Is een uitbreiding van 2x4 rijstroken niet reeds onontkoombaar gezien het feit dat een congestiekans van >2% schadelijk is voor de economie?		Schade voor de economie door beperkte bereikbaarheid wordt als probleem onderkend. Naast economische belangen spelen ook andere belangen, o.a. op het gebied van natuur en milieu. Een tracé/MER studie beoogt de effecten van infrastructurele maatregelen in beeld te brengen om een zorgvuldige besluitvorming mogelijk te maken.	
Barrièrewerking voor mens en dier heeft een grote negatieve invloed op de leefbaarheid. Deze barrièrewerking zou moeten worden gevisualiseerd middels een artist impression vanuit het oogpunt van een bewoner die op 25 meter afstand vanuit zijn woonkamer tegen een geluidsscherm aankijkt. Een artist impression vanuit het oogpunt van een automobilist bestaat al. Wellicht blijkt hieruit de autogeoriënteerde opstelling van Rijkswaterstaat.		Aan de landschappelijke inpassing vanuit de weg en vanuit de (woon)omgeving wordt aandacht besteed aan in de trajectnota/MER.	
Het alternatief dat door Rijkswaterstaat en de gemeenten Leiden, Zoetermeer en Leiderdorp in het kader van het ingetrokken Tracébesluit Burgerveen-Leiden is uitgewerkt, is weliswaar duurder maar komt de leefbaarheid ten goede. Het duurder uitvallen van een verbreding van een economische slagader is overigens aan een ieder uit te leggen.		Deze reactie heeft betrekking op het TB Burgerveen - Leiden en valt buiten het kader van de startnotitie. Dit W4-plan wordt momenteel bestudeerd in het kader van het (Ontwerp) Tracé Besluit (OTB) Burgerveen - Leiden. Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte.	

Volgnummer: 9 Kenmerk: - Gedateerd: 26 september 1999	Afzender: J.T.O. Bresters Van Geerstraat 7 2351 PL Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Veel tijd, geld en ergernis hadden kunnen worden bespaard indien de voorziene verbreding van de A4 naar 2x4 rijstroken in de besluitvorming over de verbreding naar 2x3 rijstroken was meegenomen. De beide verbredingsopties dienen alsnog te worden geïntegreerd. Werkverschaffing binnen de ambtenarij of juridische gronden mogen geen argumenten zijn hiervan af te zien. Wegverbreding ter hoogte van Leiderdorp dient zo spoedig mogelijk middels de 2x4 optie met een zo lang mogelijke verdiepte ligging plaats te vinden. De verdiepte tunnelbak moet in ieder geval van het geplande aquaduct onder de Oude Rijn tot voorbij de Ericaleen worden gesitueerd. Op deze wijze ontstaat er een vlotte verkeersdoorstroming, verbetert de leefbaarheid en worden de Oranjewijk en de Kerkwijk niet door een "Berlijnse-muur"-achtige constructie gescheiden. Voor de verbreding van de A4 worden om financiële redenen halve oplossingen aangedragen die noch de belangen van het verkeer, noch die van de omwonenden dienen. Daarentegen is er in het kader van de HSL (waarvan het rendement nog hoogst dubieus is) ter bescherming van, relatief onbeduidende, natuurbelangen veel geld beschikbaar voor een boortunnel. Het lijkt erop dat natuurbelangen zwaarder wegen dan het welzijn van burgers. Veel geld en fileleed zouden zijn uitgespaard indien de overheid een groot deel van de accijnsopbrengsten ten goede had laten komen aan doorstromingsverbeteringen van de A4.	Het koppelen van de plan- en besluitvorming van beide projecten leidt tot vertraging in de uitvoering van de besluitvorming voor de verbreding naar 2x3 rijstroken. Dit is ongewenst, omdat hier sprake is van een knelpunt dat dringend oplossing behoeft en waarvoor in het kader van het Meerjaren-programma Infrastructuur en Transport al middelen zijn gereserveerd voor de uitvoering. Het mogelijk maken van een gelijktijdige uitvoering van een verbreding naar 2x3 en, als de ministers daartoe besluiten, eventueel naar 2x4 rijstroken wordt wel nagestreefd, hoewel voor dit laatste vooralsnog in de periode tot 2010 geen geld is gereserveerd. In het ontwerp van de verbreding tot 2x3 rijstroken tussen Burgerveen en Leiden is ruimte beschikbaar voor een eventuele toekomstige uitbreiding tot 2x4 rijstroken. De hoogteligging en het ruimtebeslag van de A4 ter hoogte van Leiden en Leiderdorp wijzigt niet bij verbreding van 2x3 naar 2x4 rijstroken (par. 7.1 startnotitie). Deze reactie heeft betrekking op het TB Burgerveen - Leiden en valt buiten het kader van de startnotitie. Dit wordt momenteel bestudeerd in het kader van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) Burgerveen - Leiden. Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte. Deze beleidsafwegingen worden gemaakt door de betrokken ministeries; dit valt buiten het kader van deze studie

Volgnummer: 9 (vervolg) Kenmerk: - Gedateerd: 26 september 1999	Afzender: J.T.O. Bresters Van Geerstraat 7 2351 PL Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak: De jarenlange besluitvorming inzake de verbreding van de A4 is een belemmering om huizen tegen de marktprijs te verkopen. Gecombineerd met een toename van het verkeer, geluids- en milieuoverlast leidt dit tot een voortdurende onzekerheid, stress, lusteloosheid en algemene gezondheidsproblemen. Waarom is er voor een besluit om van een grasstrook een rijbaan te maken een Startnotitie nodig en voor de realisatie van een spitsstrook niet?	Reactie van Bevoegd Gezag: De vereiste bestuurlijke zorgvuldigheid leidt er toe dat uitbreiding of aanleg van infrastructuur aan de in de startnotitie beschreven procedure is gekoppeld. Deze procedure heeft een aanzienlijke doorlooptijd maar garandeert dat iedereen op meerdere momenten zijn mening kenbaar kan maken en dat alle effecten van de voorgenomen ingreep bestudeerd kunnen worden. Bij de spitsstrook wordt bestaand asfalt in gebruik genomen als extra rijstrook, dit is niet Mer-plichtig. Het asfalteren van een grasstrook in de middenberm om een extra rijstrook te realiseren is wel Mer-plichtig.

Volgnummer: 10 Kenmerk: - Gedateerd: 26 september 1999	Afzender: H. Knoester Prinses Beatrixlaan 266-A 2273 XV Voorburg
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het traject Burgerveen-Leiden mag maximaal naar 2x3 rijstroken worden uitgebreid. Eventuele verdere capaciteitsuitbreiding dient te worden gerealiseerd middels een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Het is echter beter de automobilititeit terug te dringen door het treffen van aanvullende maatregelen en het verbeteren van het openbaar vervoer. De geluidhinder in Voorburg wordt veroorzaakt door het auto-, trein- en vliegverkeer. Hoewel een bepaalde mate van geluid wordt geaccepteerd, dienen de initiatiefnemers van de aanleg van nieuwe infrastructuur hun uiterste beste te doen de geluidhinder zoveel mogelijk te beperken. Met name ter hoogte van het Prins Clausplein moeten geluidwerende maatregelen worden getroffen. Er dient een planningsoverzicht te worden gegeven van wanneer de Trajectnota, het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit zijn te verwachten.	Het benuttingsalternatief is onderwerp van studie. Overigens is op een groot deel van het tracé (Burgerveen - Leidschendam) al ruimte aanwezig voor een extra rijstrook in de middenberm; dit vergt op dat gedeelte geen extra ruimte. In de startnotitie is verwoord dat reeds forse investeringen in het openbaar vervoer zijn gepland. Nog verdergaande verbeteringen hebben slechts een klein effect op de omvang van het verkeer op de A4 (zie pag. 33 startnotitie). Het plein wordt in het geluidsonderzoek betrokken. In dit kader wordt tevens gezien welke (wettelijke) maatregelen eventueel nodig zijn. Aan cumulatie van geluid wordt aandacht besteed (par. 6.2 van de richtlijnen). De studie gaat echter primair over de effecten van het wegverkeer. Een definitieve planning zal aan de hand van de richtlijnen voor de trajectnota/MER worden opgesteld. Via nieuwsbrieven e.d. zullen geïnteresseerden worden geïnformeerd over de planning en de voortgang van de studie.

Volgnummer:	11	Afzender:	Bedrijvenbelang Westvlietweg p/a Schietlood 2 2267 AW Leidschendam
Kenmerk:	BBW/AvdW/2409		
Gedateerd:	24 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Voor het bedrijvenpark Westvlietweg is een goede bereikbaarheid en infrastructuur van groot belang. Slechte bewegwijzering naar het bedrijvenpark en afsluiting van de Voorburgse Vlietbruggen voor vrachtverkeer zetten de kwaliteit van de verbinding met de A4 echter verder onder druk Het door het bedrijvenpark Westvlietweg voorgestelde plan voor de aanleg van een parallelweg langs de A4 dient in ogenschouw te worden genomen.		Voor de hier gesignaleerde problemen is de gemeente Leidschendam de aangewezen gesprekspartner. Een aanvraag voor (wijziging van de) bewegwijzering kan door de wegbeheerder, in dit geval de gemeente Leidschendam, worden ingediend bij de ANWB. De eventuele aanleg van een parallelweg is een zaak van de gemeente Leidschendam. Er zijn bij RWS geen verzoeken of initiatieven voor aanpassingen van de infrastructuur bekend.	

Volgnummer:	12	Afzender:	Stichting Meerburg Zaanstraat 126 2314 XH Leiden
Kenmerk:	RM/A4/0234/280999		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Alvorens een Startnotitie inzake een verdere verbreding van de A4 Burgerveen-Leiden voor inspraak voor te leggen, dient de minister van Verkeer en Waterstaat een nieuw besluit te nemen betreffende het weggedeelte vanaf km. 30.0 tot en met km. 36.2. Een dergelijk besluit zou in de plaats komen van het eerder genomen Tracébesluit dat de minister op 22 maart 1999 heeft ingetrokken.		Het tracébesluit (TB) Burgerveen - Leiden is gedeeltelijk ingetrokken en voor het overgrote deel onherroepelijk geworden. Voor het ingetrokken deel is een nieuw TB in voorbereiding. De doelstelling van de Startnotitie A4 De Hoek-Prins Clausplein is het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem ten gevolge van de na 2010 verwachte congestie, ook na uitvoering van verbreding tot 2x3 rijstroken tussen Burgerveen en Leiden. De trajectnota/MER A4 De Hoek-Prins Clausplein neemt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden (en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte) en komt daar niet voor in de plaats. Om die reden is het goed mogelijk de startnotitie te publiceren en te becommentariëren los van het TB Burgerveen - Leiden. Uit de Tracéwet volgt niet dat geen startnotitie gepubliceerd zou kunnen worden als een voorafgaand TB nog niet is uitgevoerd of een verbeterd TB voor een ingetrokken gedeelte nog niet is genomen. Ook uit het systeem van de wet kan die conclusie niet volgen: het is juist geboden tijdig een nieuw tracébesluit voor te bereiden als voorzienbaar is dat zich een probleem gaat voor doen.	

Volgnummer: 13 Kenmerk: 810/1838/J.J. Boon Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: Rijnstreekberaad Postbus 353 2400 AJ Alphen aan den Rijn
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De aanpak van Rijkswaterstaat waarbij belanghebbenden in een zeer vroeg stadium in de gelegenheid werden gesteld een inbreng te leveren in de formulering van de onderzoeksopzet van de trajectstudie, verdient veel lof. De relatie tussen de A4 (gedeelte Burgerveen-Zoeterwoude) en de N207 (Burgerveen-Alphen aan den Rijn) en in het bijzonder de vraag in hoeverre de A4 in combinatie met de N11 als afleidingsroute kan fungeren voor de N207 is in de Startnotitie onvoldoende uitgewerkt. In de verdere planvorming dient deze relatie te worden onderzocht. Het rapport "Visievorming N207 Gouda-Knooppunt Burgerveen" geeft voor deze problematiek een aantal oplossingsrichtingen aan. Een exemplaar van dit rapport kan worden opgevraagd bij het Rijnstreekberaad. Op de kaarten 2.2, 2.3 en 2.4 ontbreekt de N11 Zoeterwoude-Bodegraven. Op grond van het MIT 1999 is echter bepaald dat deze weg ruim voor 2010 gerealiseerd dient te zijn.	Voor kennisgeving aangenomen. Bij de verkeersberekeningen wordt rekening gehouden met mogelijke omrij-effecten. Tevens wordt per alternatief inzicht gegeven in de effecten op het onderliggend wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met tenminste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit is juist. Bij de vervaardiging van nieuw kaartmateriaal in het vervolg van de studie zal de N11 worden aangegeven als bestaande weg in 2010.

Volgnummer: 14 Kenmerk: - Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: Belangenvereniging A4-HSL Frederik Hendrikplantsoen 17 2351 GJ Leiden
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De Startnotitie meldt dat een verdere verbreding van de A4 plaatsvindt op dezelfde hoogteligging als bepaald in het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden van 27 april 1998. Dit is een verkeerd uitgangspunt aangezien zonder grondig onderzoek niet mag worden verondersteld dat de leefbaarheid in de omgeving kan worden gewaarborgd met deze hoogteligging. Het is ondertussen duidelijk geworden dat deze hoogteligging zal leiden tot een zodanige overschrijding van de wettelijk vastgestelde voorkeursgrenswaarden, dat voor 80 á 90 woningen ontheffing moet worden aangevraagd. Dit staat overigens haaks op de formulering van de verantwoordelijke ministers in de Tweede Kamer inzake de korte bakvariant. Beroepschriften inzake de hoogteligging hebben echter mede geleid tot het intrekken van dat Tracébesluit. Voorts is dit uitgangspunt van de ongewijzigde hoogteligging moeilijk te verenigen met de toezegging van het Rijk dat zij zich zal inspannen om voor het ingetrokken tracé een toekomstvast oplossing te vinden. De Startnotitie stelt dat er geen aanwijzingen zijn dat de lokale luchtkwaliteit in de nabijheid van de A4 als gevolg van een verbreding verslechtert. Met een geprognosticeerde toename van de verkeersintensiteit van 40% in 2010 is de verwachte verminderde afname van uitstoot van verontreinigde stoffen een te smalle basis voor een dergelijke bewering. Wat betreft de geluidhinder meldt de Startnotitie dat de verdiepte ligging van de A4 ter hoogte van Leiderdorp leidt tot een verbetering van de geluidssituatie. Dit is slechts een houdbare uitspraak indien het een verlengde verdiepte ligging betreft die vanaf het aquaduct tot voorbij het huidige viaduct over de Ericaleaan is gesitueerd. Het is overigens correct dat geluidsschermen in het algemeen leiden tot een lager geluidsniveau in relatie tot de huidige situatie. De huidige situatie ter hoogte van Leiderdorp is echter onaanvaardbaar en had nooit als uitgangspunt mogen dienen voor een vergelijking.	Het tracébesluit (TB) Burgerveen - Leiden is gedeeltelijk ingetrokken. Voor het ingetrokken deel is een nieuw TB in voorbereiding. In het kader van dit Ontwerp Tracé Besluit (OTB) wordt momenteel het W4-plan bestudeerd, een initiatief van gemeenten, provincie en Rijk om de inpassing van de A4 te optimaliseren. Door de directe betrokkenheid van de partijen in de besluitvorming wordt de door de inspreker gewenste zorgvuldige inpassing nagestreefd. Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte. De normen in de wet geluidhinder dienen als uitgangspunt, zowel in situaties waarbij al een geluidsniveau is vastgesteld, als in overige situaties. In de startnotitie is de algemene tendens van de luchtkwaliteit rond rijkswegen geschetst: een afname van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door verkeer. Dit wordt bevestigd in het onderzoek van TNO bij Leiderdorp. In deze studie zal hiernaar opnieuw onderzoek worden uitgevoerd. Dit wordt momenteel bestudeerd in het kader van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) Burgerveen - Leiden. Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte. De huidige situatie bij Leiderdorp is inderdaad een ongewenste situatie. Uitgangspunt is dat in de nieuwe situatie wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Indien uit het effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, verdergaande mitigerende maatregelen onderzocht dienen te worden.

Volgnummer: 14 (vervolg) Kenmerk: - Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: Belangenvereniging A4-HSL Frederik Hendrikplantsoen 17 2351 GJ Leiden
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Gezien het positieve effect op de leefbaarheid dient een verlengde en verdiepte ligging onderdeel uit te maken van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Na intrekking van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden is door verschillende (rijks)overheden een duurzame oplossing voorgesteld voor het weggedeelte tussen de N11 en de Dwarswatering. Aangezien dit voorstel, W4 genaamd, ten opzichte van het oorspronkelijke Tracébesluit een duidelijke verbetering betekent en een duurzame oplossing biedt voor de A4 problematiek dient dit voorstel bij de selectie en de uitwerking van de alternatieven te worden betrokken. Voorts is het zeer raadzaam de procedure leidend tot de aanleg van de 2x4 verbreding te incorporeren in een herzien Tracébesluit (op basis van het W4 concept). Zodoende kan ook eerder worden begonnen met de aanleg. Tevens heeft de integratie van de plan- en besluitvorming naar de 2x3 en de 2x4 verbreding veel voordelen.	Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte. De discussie over de hoogteligging van de A4 wordt in het kader van het (O)TB Burgerveen - Leiden uitgebreid gevoerd. Bij het ontwerpen van de verdere aanpassing van de weg zal echter wel opnieuw worden bezien op welke manier de leefbaarheidsknelpunten geminimaliseerd kunnen worden. Dit W4-plan wordt momenteel bestudeerd in het kader van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) Burgerveen - Leiden. Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte. Het koppelen van de plan- en besluitvorming van beide projecten leidt tot vertraging in de besluitvorming voor de verbreding naar 2x3 rijstroken. Dit is ongewenst, omdat hier sprake is van een knelpunt dat dringend oplossing behoeft en waarvoor in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport al middelen zijn gereserveerd voor de uitvoering. Het mogelijk maken van gelijktijdige uitvoering van een verbreding naar 2x3 en, als de ministers daartoe besluiten, eventueel naar 2x4 rijstroken wordt wel nagestreefd, hoewel voor dit laatste vooralsnog in de periode tot 2010 geen geld is gereserveerd. In het ontwerp van de verbreding tot 2x3 rijstroken tussen Burgerveen en Leiden is ruimte beschikbaar voor een eventuele toekomstige uitbreiding tot 2x4 rijstroken. De hoogteligging en het ruimtebeslag van de A4 ter hoogte van Leiden en Leiderdorp wijzigt niet bij verbreding van 2x3 naar 2x4 rijstroken (par. 7.1 startnotitie).

Volgnummer:	15	Afzender:	NV Nederlandse Gasunie Postbus 19 9700 MA Groningen
Kenmerk:	TN/99.361		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bij de verschillende varianten van de Startnotitie zullen in de realisatiefase gastransportleidingen van de Gasunie of leidingen van derden die bij de Gasunie in beheer zijn, betrokken zijn. Over de juiste ligging van de leidingen, de consequenties en de eventueel te treffen maatregelen vindt reeds overleg plaats met de Gasunie.		Dit is juist.	
Het verbeteren van het transport over de weg mag niet ten koste gaan van de gelijkwaardige vierde transportmodaliteit: het transport per buisleiding.		Buisleidingen kunnen in een aantal gevallen een goed alternatief bieden voor transport via de weg (en spoor en water). In het kader van deze studie echter speelt dit geen rol; in de richtlijnen wordt geen alternatief beschreven waarbij gebruik wordt gemaakt van buisleidingen.	
Het wordt op prijs gesteld als het bevoegd gezag in de vervolprocedure de belangen van de Gasunie meeweegt.		Bij elke uitbreiding of aanleg van infrastructuur wordt getracht zorgvuldig om te gaan met belangen van betrokkenen. Bovendien garandeert de in de startnotitie beschreven procedure dat iedereen op meerdere momenten zijn mening kenbaar kan maken.	

Volgnummer: 16 Kenmerk: 148054/148046 Gedateerd: 29 september 1999/28 december 1999	Afzender: Provincie Zuid-Holland Postbus 90602 2509 LP Den Haag
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Generieke uitbreiding van de wegcapaciteit is vanwege het mobiliteitsstimulerend effect niet zonder meer de juiste oplossing. Primair dient de aandacht zich te richten op oplossingen die zich richten op stimulering van het vervoer over rail en water. Uit onderzoek blijkt dat door ontvlechting van verkeersstromen een duurzame transportkwaliteit op de A4 kan worden geboden. In dit verband zou ten noorden van het Prins Clausplein de doorstroming voor het lange afstands-, zakelijk verkeer en goederenvervoer gegarandeerd kunnen worden door dit verkeer eigen rijstroken te geven met een beperkt aantal op- en afritten. Het overige verkeer zou zoveel mogelijk moeten worden afgewikkeld via parallelbanen, waarvoor lagere doorstromingsnormen kunnen worden gehanteerd. De ontvlechtigsgedachte dient de basis te vormen voor de variant die voorziet in een verbreding met gescheiden hoofd- en parallelbanen. Overigens moeten verschillende effecten van het ontvlechten zorgvuldig onderzocht worden. Een luchthaven in zee kan leiden tot een beperktere groei van het autoverkeer op de A4. Het is raadzaam een dergelijk scenario in de studie te betrekken. Het onderzoeken inzake de luchtkwaliteit moet met de volgende punten worden aangevuld: • Een doorkijk naar de te verwachten situatie 2010-2020. • Voor alle varianten inzicht geven in de situatie waarbij de wegcapaciteit totaal benut is. Voor zowel de emissie als de immissie. De huidige grenswaarden worden op termijn vervangen door zogenaamde Europese dochterrichtlijnen. Anticiperend op deze invoering dient inzicht te worden gegeven in de concentraties gerelateerd aan het niveau van de dochterrichtlijnen.	Het stimuleren van vervoer over rail en water vormt uitgangspunt van de studie in die zin dat wordt aangesloten bij de nota Transport in Balans (1996). Van vervoer over water kan slechts een kleine bijdrage worden verwacht aan beperking van de groei van het wegverkeer op de A4. In de startnotitie is verwoord dat reeds forse investeringen in het openbaar vervoer zijn gepland. Nog verdergaande verbeteringen hebben slechts een klein effect op de omvang van het verkeer op de A4 (zie pag. 33 startnotitie). Kansrijke openbaar vervoermaatregelen (in relatie tot de A4) kunnen worden toegevoegd aan het MMA. Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerskundige situatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij eventuele verbreding vanaf 4 rijstroken. Daarbij wordt een getrapte werkwijze gehanteerd: eerst zal een verkeerskundige analyse worden uitgevoerd (inclusief aandacht voor kosten en ruimtelijke consequenties); vervolgens zal op basis hiervan in overleg met het Bevoegd Gezag worden bepaald of het wenselijk is om deze optie als volwaardig alternatief in de studie uit te werken. Verder dient de trajectnota/MER de informatie te bevatten die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken. Een nieuwe locatie van Schiphol is na het kabinetsstandpunt van 17 december 1999 niet aan de orde en wordt niet in deze studie betrokken. Het ijkjaar voor de studie is in de richtlijnen vastgesteld op 2020. Deze punten worden betrokken bij het vervolg van de studie. De luchtkwaliteitsberekeningen worden uitgevoerd op basis van reële prognoses. Tevens zal een berekening uitgevoerd worden bij volbelasting van de weg.

Volgnummer: 16 (vervolg) Kenmerk: 148054/148046 Gedateerd: 29 september 1999/28 december 1999	Afzender: Provincie Zuid-Holland Postbus 90602 2509 LP Den Haag
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
• Bij de uitwerking van de varianten moet worden aangegeven welk type bestemming in een zone van 500 meter aan weerszijden van de weg liggen en in welke mate overschrijding van de grenswaarden optreedt. • Voor het schatten van te verwachten achtergrondconcentraties verdient het aanbeveling overeenstemming te zoeken met de studie van TNO-MEP "Zonekaarten luchtkwaliteit door verkeerswegen in de provincie Zuid-Holland". Gezien het feit dat er voor het transport van gevaarlijke stoffen weinig of geen alternatieve routes zijn, moet bij overkapping en/of ondertunneling rekening worden gehouden met mogelijke consequenties voor dergelijke transporten. Rijkswaterstaat wordt gevraagd prognoses op te stellen met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen op basis van te verwachten behoeften, ingedeeld naar stofcategorieën. Deze prognoses zijn ook waardevol voor het aspect 'luchtverontreiniging'. In relatie tot geluidhinder moet aandacht worden besteed aan het stiltegebied nabij het Braassemermeer.	Aangegeven wordt (grofweg) waar normoverschrijding kan voorkomen. Op enkele locaties (met gevoelige bebouwing) zal gedetailleerd onderzoek plaatsvinden naar de precieze afstand van de normoverschrijding tot de weg in relatie tot de gevoelige bebouwing. Deze studie wordt betrokken bij het bepalen van de achtergrondconcentraties. Bij eventuele overkappingen is interne veiligheid en aandachtspunt. In deze studie zullen geen nieuwe ondertunnelingen worden onderzocht. Uit de studie Burgerveen-Leiden blijken geen overschrijdingen van de normen voor externe veiligheid. Ook in de autonome ontwikkeling en bij verdere verbreding worden geen problemen verwacht. Aan de hand van prognoses zal worden aangegeven of de externe veiligheid in 2020 voldoet aan de beleidsdoelstellingen. Stiltegebieden worden betrokken in het vervolg van de studie.

Volgnummer: 17		Afzender: C.J.A.M. Hiel-Piët Noordbuurtseweg 36 2381 EV Zoeterwoude	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 29 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De Groote Westeindsche Polder en de Grote Polder worden onder het kopje "Landbouw" en "Recreatie" ten onrechte niet genoemd. Beide polders hebben een grote recreatieve waarde, behoren tot het aaneengesloten gebied voor veeteelt en hebben een vogelweide- en fourageerfunctie. De verbreding van de A4 heeft onaanvaardbaar grote gevolgen voor dit gebied. Overigens is de Grote Polder in de Startnotitie ten onrechte bestempeld als woningbouwlocatie.		De huidige en toekomstige functies van de gebieden en de effecten hierop als gevolg van een mogelijke uitbreiding worden onderzocht. Voor de toekomstige functies wordt uitgegaan van het streekplan Zuid Holland West. Indien het streekplan aangeeft dat functies wellicht zullen wijzigen in de toekomst wordt navraag gedaan bij de provincie naar de kans dat besluitvorming tijdens de studie ook daadwerkelijk gaat plaatsvinden. Alleen vastgestelde plannen worden als uitgangspunt gehanteerd. Verschillende overheden hebben aangegeven de Grote Polder graag als bouwlocatie ontwikkeld te willen zien; dit is echter niet besloten.	
In tegenstelling tot geluidsberekeningen is de geluidsoverlast ter hoogte van de Noordbuurtseweg, ondanks (beperkte) geluidwerende maatregelen, de afgelopen 18 jaar aanzienlijk gestegen. Om deze problematiek op te lossen is het raadzaam in één keer een pakket afdoende maatregelen uit te voeren dat tot ver in de toekomst een afdoende effect heeft. Voorts dient de geluidsbelasting onder wisselende condities te worden gemeten en moeten de uitkomsten in de vervolprocedure als nulpunt worden gehanteerd.		Bij de geluidmodellering zal de wettelijk vastgestelde rekenmethodiek worden gehanteerd. Met de groei van het verkeer wordt zo goed mogelijk rekening gehouden. Tevens zal een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd, waarbij wordt uitgegaan van een maximale capaciteit van de weg.	
In de nota wordt hinder ten gevolge van emissies voor minder druk bewoonde en natuurgebieden onderbelicht ten opzichte van woongebieden.		Ook in minder druk bewoonde gebieden gelden voor de bebouwing de wettelijke normen. De hinder in natuurgebieden wordt wel inzichtelijk gemaakt. Bij toenemende hinder in compensatieplichtige gebieden dienen hiervoor ook beperkende of compenserende maatregelen getroffen te worden.	

Volgnummer: 18 Kenmerk: SNA41/WSV Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gemeente Leiderdorp Postbus 35 2350 AA Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De gemeente Leiderdorp tracht in samenwerking met Rijkswaterstaat, het ministerie van VROM, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Leiden en Zoeterwoude te komen tot een integrale aanpak en inpassing van de te verbreden A4 Leiden-Leiderdorp. Het doel is een duurzame oplossing waarbij ook bij een verdere intensivering van het gebruik van de weg de leefbaarheid van de omgeving gewaarborgd is. In dit verband is het separaat ontwikkelen van plan- en besluitvorming voor de verbreding naar 2x3 rijstroken en naar 2x4 rijstroken niet efficiënt. Dit zal leiden tot extra overlast, extra kosten en kapitaalvernietiging. Beide verbredingsopties dienen voor het trajectdeel Leiden-Leiderdorp derhalve geïntegreerd te worden. De hiervoor benodigde onderzoeksinspanning is gering aangezien in de Trajectnota/MER A4 Leiden-Burgerveen veel van de voor de 2x4 te onderzoeken aspecten uitgebreid aan bod zijn gekomen. Het is onduidelijk waarom een verbreding naar 2x3 rijstroken met aanvullende maatregelen ingevolge het SVV-II beleid enerzijds als voldoende probleemoplossend tot 2010 wordt aangemerkt en anderzijds aanleiding vormt voor het starten van een nieuwe planstudie. De gemeente Leiderdorp is bereid actief mee te werken aan de aangekondigde planstudie mits de integratie van plan- en besluitvorming het (gemeenschappelijk) uitgangspunt wordt en het Rijk bereid is om binnen het proces van samenwerking in onderling overleg extra middelen in te zetten ten behoeve van een goede oplossing. Vanuit deze optiek is er geen behoefte te reageren op de reikwijdte en de beperkingen van de Startnotitie.	Het koppelen van de plan- en besluitvorming van beide projecten leidt tot vertraging in de besluitvorming voor de verbreding naar 2x3 rijstroken. Dit is ongewenst, omdat hier sprake is van een knelpunt dat dringend oplossing behoeft en waarvoor in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport al middelen zijn gereserveerd voor de uitvoering. Het mogelijk maken van een gelijktijdige uitvoering van een verbreding naar 2x3 en, als de ministers daartoe besluiten, eventueel naar 2x4 rijstroken wordt wel nagestreefd, hoewel voor dit laatste vooralsnog in de periode tot 2010 geen geld is gereserveerd. In het ontwerp van de verbreding tot 2x3 rijstroken tussen Burgerveen en Leiden is ruimte beschikbaar voor een eventuele toekomstige uitbreiding tot 2x4 rijstroken. De hoogteligging en het ruimtebeslag van de A4 ter hoogte van Leiden en Leiderdorp wijzigt niet bij verbreding van 2x3 naar 2x4 rijstroken (par. 7.1 startnotitie). In het Tracébesluit Burgerveen - Leiden is opgenomen dat in 2010 bij 2x3 rijstroken met aanvullende maatregelen een congestiekans van 2% nagenoeg gehaald wordt. Daarmee is duidelijk dat kort na 2010 opnieuw problemen zullen ontstaan. In aanmerking nemend, dat op de aangrenzende tracé's in 2010 al een congestiekans van 10-20% wordt verwacht, is het gewenst voor het totale gedeelte De Hoek - Prins Clausplein een tracé/MER-procedure te starten. Daarbij speelt ook een rol, dat verwacht wordt dat de files niet opgelost kunnen worden door het verbreden van aangrenzende gedeelten terwijl tussen Burgerveen en Leiden 2x3 rijstroken blijven bestaan. Zie hierboven. In het kader van de Trajectnota/MER worden nog geen middelen voor de uitvoering beschikbaar gesteld; het verzoek om extra middelen is prematuur. Het streven naar samenwerking en overleg om te komen tot een goede oplossing wordt onderschreven.

Volgnummer: 19		Afzender: Rijnland Ziekenhuis Postbus 4220 2350 CC Leiderdorp	
Kenmerk: 99544tk.jkc			
Gedateerd: 29 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Voor een goede besluitvorming is het noodzakelijk dat antwoord wordt gegeven op de volgende vragen: • Welke effecten hebben de voorgestelde plannen op de geluidsbelasting van het Rijnland Ziekenhuis? • In welke mate ontstaat trillingshinder met gevolgen voor medische apparatuur en het welbevinden van patiënten en medewerkers? • Wat betekent een verbreding van de A4 voor de bereikbaarheid van de Simon Smitweg, de verkeersstromen van en naar het ziekenhuis, het openbaar vervoer en de parkeergelegenheid tijdens bezoeken? Voorts moet worden aangegeven welke maatregelen worden getroffen om eventueel optredende effecten zoals hierboven aangegeven te ondervangen.		De mogelijke geluidsoverlast als gevolg van de extra capaciteitsuitbreiding zal in het kader van de studie worden onderzocht. In het kader van de verbreding naar 2x3 rijstroken zijn al geluidwerende maatregelen gepland. Voor het aspect trillingen bestaan geen normen of beleidsdoelen. Indien voor verbreding wordt gekozen zal bij de verdere uitwerking en uitvoering aandacht besteed worden aan het voorkomen of verminderen van trillingen. Voor de bereikbaarheid van de Simon Smitweg en het ziekenhuis zullen naar verwachting geen wijzigingen optreden ten opzichte van de situatie na de verbreding naar 2x3 rijstroken. Dit wordt betrokken in het vervolg van de studie.	

Volgnummer: 20		Afzender: Rover (afdeling Leiden) Beukenrode 95 2215 JC Voorhout	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 27 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De Startnotitie stelt dat een extra verbetering van het openbaar vervoer geen probleemoplossend alternatief is. Verbeteringen van het openbaar vervoer moeten echter in samenhang worden bekeken met verbeteringen van de infrastructuur. Onderzoek naar een betere doorstroming van het openbaar vervoer is wenselijk, met name de doorstroming van het onderliggend wegennet (N207) op de A4. Bij dit onderzoek moet rekening worden gehouden met het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.		Dit is juist (pag. 33 startnotitie). In het kader van de recent geopende spitsstrook A4 heeft verkeer vanuit de N207 de beschikking gekregen over een eigen strook. Tevens is het verkeer op de A4 door de aanleg van de spitsstrook beter gaan doorstromen. Dit heeft onder andere tot gevolg gehad dat er geen structurele filevorming meer voorkomt op de N207. Het busverkeer kan hierdoor nu ook beter doorstromen. In de studie worden alleen de effecten op het openbaar vervoer in relatie tot de infrastructuur onderzocht. Bij het onderzoeken van alle alternatieven wordt rekening gehouden met het MMA.	

Volgnummer: 21	Afzender: Gemeente Zoeterwoude Postbus 34 2380 AA Zoeterwoude
Kenmerk: js/99/73 uit	
Gedateerd: 29 september 1999	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In paragraaf 3.3 wordt de Grote Polder, die niet in de VINAC wordt genoemd, ten onrechte als mogelijke bouwlocatie genoemd.	Alleen vastgestelde plannen worden als uitgangspunt gehanteerd. Verschillende overheden hebben aangegeven de Grote Polder graag als bouwlocatie ontwikkeld te willen zien; dit is echter niet besloten.
In de Startnotitie wordt over het algemeen een weinig rooskleurig beeld geschetst van de landbouw. Als gevolg van de onlangs afgeronde ruilverkaveling zijn in Zoeterwoude echter economisch gezonde agrarische bedrijven ontstaan. Tevens wordt in het rapport over de Groenblauwe Slinger vermeld dat dit gebied voldoende agrarische ontwikkelingsmogelijkheden heeft.	Deze passage in de startnotitie signaleert algemene ontwikkelingen en bedreigingen voor de landbouwsector; dit sluit niet uit dat er ook gebieden zijn waar de sector goede mogelijkheden heeft.
In de Startnotitie wordt "de groot Westeindsche Polder" genoemd. De juiste benaming voor dit gebied is "de Groote Westeindsche Polder".	Dit is juist. In eventuele volgende nota's zal de juiste benaming worden vermeld.
Kaart 5.1 geeft de stiltegebieden te klein, te globaal en derhalve onjuist weer.	Wordt betrokken in het vervolg van de studie
In de opsomming van de weidevogelgebieden ontbreken de Grote Polder en de Groote Westeindsche Polder. Laatstgenoemd reservaatgebied is in de Startnotitie ten onrechte bestempeld als recreatiegebied.	Wordt betrokken in het vervolg van de studie
Het veenweidegebied Zoeterwoude vervult in het kader van het recreatief medegebruik een duidelijke functie en behoort tot de recreatiegebieden waar verstoring plaatsvindt. Het is belangrijk dat ook de gebieden die zijn bestemd voor extensieve recreatie worden beoordeeld.	Wordt betrokken in het vervolg van de studie
De gemeente Zoetermeer gaat ervan uit dat bij het beplantingsplan rekening wordt gehouden met de aanwezige landschappelijke openheid en dat deze openheid niet wordt aangetast. In dit verband dient voorts rekening te worden gehouden met de plaatsing van drie windturbines aan de rand van de Groote Westeindsche Polder. Voorts dient de molenbiotoop van de molen Zelden van Passe bij de beschouwingen te worden betrokken.	Wordt betrokken in het vervolg van de studie

Volgnummer: 21 (vervolg) Kenmerk: js/99/73 uit Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gemeente Zoeterwoude Postbus 34 2380 AA Zoeterwoude
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Uit de Startnotitie blijkt dat het in de toekomst niet is uitgesloten dat de RW 11-west aansluit op de A4. Deze aansluiting tast de openheid van het landschap en de natuurwaarden van de Groote Westeindsche polder ernstig aan. In dit verband is het alternatief van een verdiepte ligging van de Dr. Lelylaan/Churchillaan met een brug of een aquaduct ter hoogte van het Rijn- en Schiekanaal en aansluiting op de Europaweg het onderzoeken waard. Vanuit het oogpunt van een goede en veilige verkeersdoorstroming heeft een verbreding met gescheiden hoofd- en parallelbanen eventueel aangevuld met rijstroken voor specifieke doelgroepen een sterke voorkeur. Het onderzoek naar de effecten van de alternatieven dient zich ook te richten op de emissie van CO₂. Het is zinvol ook de verschillen in energieverbruik tussen de verschillende alternatieven te onderzoeken.	Het onderzoeken van alternatieven voor de tracering van een eventuele RW 11-west valt buiten het kader van deze studie. Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerskundige situatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij eventuele verbreding vanaf 4 rijstroken. Daarbij wordt een getrapte werkwijze gehanteerd: eerst zal een verkeerskundige analyse worden uitgevoerd (inclusief aandacht voor kosten en ruimtelijke consequenties); vervolgens zal op basis hiervan in overleg met het Bevoegd Gezag worden bepaald of het wenselijk is om deze optie als volwaardig alternatief in de studie uit te werken. Verder dient de trajectnota/MER de informatie te bevatten die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken. Wordt betrokken in het vervolg van de studie Dit is in een latere fase onderwerp van studie bij de verdere uitwerking en uitvoeringsfase.

Volgnummer: 22 Kenmerk: - Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: Platform Lokale Agenda/enfb Leidschendam p/a 't Hert 61 2266 NC Leidschendam
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De in de Startnotitie genoemde alternatieven gaan uit van het vergroten van de wegcapaciteit. Uitbreiding van wegcapaciteit heeft echter een aanzuigende werking hetgeen leidt tot congestie en wederom tot een tekort aan wegcapaciteit. Daarnaast is de capaciteit van het onderliggend wegennet onvoldoende om grote verkeersstromen van en naar de A4 te verwerken. Mede gelet op de nadelige effecten van uitbreiding van de wegcapaciteit van de A4 op het (leef)milieu langs deze weg en in de hierdoor ontsloten woongebieden, dienen alternatieven te worden onderzocht die uitgaan van een minder forse toename van de automobilititeit. Gedacht kan worden aan een pakket maatregelen bestaande uit onder meer: • rekeningrijden; • doelgroepenbeleid; • toeritdosering; • structurele verbetering van het stadsgewestelijke en regionale openbaar(rail)vervoer; • optimaal gebruik van de HSL spoorlijn door het Groene Hart; • transferia en Park en Ridevoorzieningen; • consequente toepassing van het locatie- en mobiliteitsbeleid voor concentraties van werkgelegenheid; • een stringent, sturend parkeerbeleid; • positieve belastingmaatregelen voor bedrijven die overgaan tot invoering van vervoersmanagement; • variabele werktijden en • het extra belasten van het bezit van een tweede auto.	Het onderzoek naar de noodzaak van het vergroten van capaciteit en de modelberekeningen die daaraan ten grondslag liggen gaan uit van de capaciteit op netwerkniveau. Daarbij wordt ook inzicht gegeven in de effecten op het onderliggend wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met tenminste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Veel van de hier genoemde maatregelen maken deel uit van het pakket dat is opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Bij de berekening van de congestiekans in 2010 is er van uitgegaan dat deze maatregelen zijn uitgevoerd. Desondanks is de kans op congestie op de A4 dan nog meer dan 2%. De invoering van variabele werktijden ligt buiten de invloedssfeer van V&W. Dit geldt ook voor belastingmaatregelen.

Volgnummer: 23		Afzender: Ingenieursbureau en Constructielaboratorium burg. Van Haarenlaan 1379 3117 GA Schiedam	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 28 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De reacties op de Startnotitie kunnen niet worden bestempeld als inspraak maar zijn slechts meningen over het plan van aanpak voor de latere procedure. De aanleg van nieuwe wegen moet (in de verre toekomst) niet op voorhand worden uitgesloten. In dit verband zou de aanleg van een weg tussen Leiden en het Prins Clausplein parallel aan het HSL-tracé wellicht een oplossing kunnen zijn. Als gevolg van een ongeluk ontstaan er soms lange files. Indien een parallelweg wordt aangelegd kan de doorstroming in dergelijke situaties worden gegarandeerd. Het is een goede zaak dat het onderliggende wegennet in de studies wordt betrokken.		De reacties op de startnotitie worden evenals deskundigen-adviezen betrokken bij de opstelling van de richtlijnen voor de trajectnota/MER. Dit valt buiten het kader van de startnotitie. Vanwege de enorme ruimtelijke consequenties die de aanleg van infrastructuur heeft wordt zeer terughoudend omgegaan met planvorming voor nieuwe wegen. Zie hierboven. Voor kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer:	24	Afzender:	mr J.H. Erasmus Laan van Oostenburg 40 2271 AP Voorburg
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bij de aanleg van het Prins Clausplein en de aansluitende hoofdwegen is onvoldoende rekening gehouden met de te verwachten geluidhinder. De geluidhinder is voornamelijk 's nachts merkbaar en wordt versterkt door het geluid van overvliegende vliegtuigen en (bij een ongunstige windrichting) van langsrijdende treinen. Bij de herinrichting, verbetering of uitbreiding van de A4 dient derhalve bijzondere aandacht te worden gegeven aan voorzieningen die de geluidsoverlast reduceren.		Het plein wordt in het geluidsonderzoek betrokken. In dit kader wordt tevens gezien welke (wettelijke) maatregelen eventueel nodig zijn. Aan cumulatie van geluid wordt aandacht besteed (par. 6.2 van de richtlijnen). De studie gaat echter primair over de effecten van het wegverkeer.	

Volgnummer:	25	Afzender:	Kamer van Koophandel Amsterdam Postbus 2852 1000 CW Amsterdam
Kenmerk:	99U.273		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het is een goede zaak dat nu reeds wordt onderkend dat ondanks de geplande verbreding naar 2x3 rijstroken het noodzakelijk is onderzoek te doen om het fileprobleem na 2010 te bestrijden. De geplande uitbreiding van rijstroken zoals bepaald in het Tracébesluit A4 Burgervveen-Leiden van 1998 mag geen vertraging ondervinden als gevolg van de nu in gang gezette procedures en onderzoeken. Dit geldt overigens ook voor andere geplande congestiemaatregelen. De A4 is de backbone van de Randstad en vormt de verbinding tussen de mainports en de internationale zaken- en kenniscentra in de Randstad, België en Frankrijk. Het belang van deze centra en mainports moet in het vervolgetraject een plaats krijgen. Hoewel de in de Startnotitie genoemde varianten ruimte bieden tot duurzame oplossingen zoals doorstroom- en doelgroepstroken, ontbreekt in deze nota een duidelijke visie over de oplossing van de verkeersproblematiek. In de integrale bereikbaarheidsvisie "<i>Doorstart voor de Randstad, naar een betere samenhang tussen mobiliteit en inrichting van de metropool</i>" van de vijf Randstedelijke Kamers van Koophandel is een ontvlechtigingsmodel voor het hoofdwegennet gepresenteerd. Om een duurzame doorstroming van het verkeer te kunnen garanderen, is het vereist dat het regionale en doorgaande verkeer wordt gescheiden. In dit verband is het functioneler 4x2 rijstroken aan te leggen dan 2x4. Op deze wijze ontstaat een systeem van gescheiden rijstroken waardoor het doorgaande verkeer niet wordt gestoord door regionale op- en afritten. Ontvlechting (eventueel in combinatie met een beprijzingsinstrument) kan de doorstroming stimuleren, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid bevorderen en tot betere benutting van de infrastructuur leiden.		Voor kennisgeving aangenomen. De procedure van het TB Burgervveen - Leiden verloopt onafhankelijk van de procedure van de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein. Met maatregelen waartoe reeds is besloten wordt rekening gehouden; deze gelden als uitgangssituatie voor deze studie. De bereikbaarheid van de economische centra vormt aanleiding voor de uitvoering van deze studie en blijft ook in het vervolg van de studie centraal staan. De studie is een direct gevolg van de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid (SWAB), die als doel heeft een impuls te geven aan een verbetering van de verkeersdoorstroming op de achterlandverbindingen, waaronder de A4. Uitgangspunt is het vastgestelde landelijk verkeers- en vervoerbeleid. De in de startnotitie genoemde alternatieven vloeien voort uit verschillende visies op mogelijke oplossingen van de problematiek. Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerskundige situatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij eventuele verbreding vanaf 4 rijstroken. Daarbij wordt een getrapte werkwijze gehanteerd: eerst zal een verkeerskundige analyse worden uitgevoerd (inclusief aandacht voor kosten en ruimtelijke consequenties); vervolgens zal op basis hiervan in overleg met het Bevoegd Gezag worden bepaald of het wenselijk is om deze optie als volwaardig alternatief in de studie uit te werken. Verder dient de trajectnota/MER de informatie te bevatten die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken.	

Volgnummer:	25 (vervolg)	Afzender:	Kamer van Koophandel Amsterdam Postbus 2852 1000 CW Amsterdam
Kenmerk:	99U.273		
Gedateerd:	23 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bovengenoemd systeem van doorstroomstroken staat niet op zichzelf en zal in het onderzoek in relatie met de doorstroomverbindingen in de gehele Randstad moeten worden onderzocht.		Dit valt buiten het kader van de studie. In het kader van Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) worden alleen planstudies uitgevoerd voor die delen van de achterlandverbindingen waar congestieproblemen worden verwacht. In het onderzoek naar de noodzaak van het vergroten van capaciteit en de modelberekeningen die daaraan ten grondslag liggen worden wel aangrenzende wegvakken en het onderliggend wegennet betrokken, indien substantiële effecten plaatsvinden.	

Volgnummer: 26 Kenmerk: Sn.A4.1/WSV/2469 Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gemeente Jacobswoude Postbus 81 2450 AB Leimuiden
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het 1998 vastgestelde Tracébesluit A4 Leiden-Burgerveen is bepaald dat een verbreding tot 2x3 rijstroken met aanvullende maatregelen voldoende probleemoplossend is tot 2010. Het is in hoge mate verbazend dat nu een nieuwe planstudie in gang wordt gezet waarvan dit trajectdeel onderdeel uitmaakt, met dezelfde planhorizon (2010). Het is nog verbazingwekkender dat daarbij reeds op voorhand wordt uitgegaan van de noodzaak van een verdere verbreding. De Startnotitie meldt dat de hoogteligging van de A4 ingevolge het Tracébesluit Leiden-Burgerveen bij een verdere verbreding niet meer ter discussie staat. In het kader van de Startnotitie is het problematisch om hierover een standpunt te bepalen aangezien er nog geen duidelijkheid bestaat over de hoogteligging van de A4 ter hoogte van Hoogmade. De besluitvorming met betrekking tot een verbreding naar 2x3 rijstroken en het tegelijkertijd inzetten van planvorming voor een verdere verbreding leidt tot veel onduidelijkheid. Indien een verbreding van 2x3 rijstroken mogelijk direct wordt gevolgd door een verdere uitbreiding, leidt dit eveneens tot onnodige kosten en kapitaalvernietiging. Vanuit dit oogpunt wordt aangedrongen op de integratie van het onderzoek en de besluitvorming over de beide verbredingsalternatieven.	De planhorizon van deze planstudie is 2020, de berekeningen in het kader van de startnotitie gaan uit van de verwachte situatie in 2010. Zonder capaciteitsverruimende maatregelen stijgt de congestiekans op 5 wegvakken boven de 2% (pag. 15 startnotitie). De noodzaak van een eventuele verbreding zal nog moeten blijken. Een besluit hierover wordt genomen op basis van de resultaten van deze studie. Dat onder capaciteitsuitbreiding niet alleen verbreding wordt begrepen blijkt uit het feit dat ook een benuttingsalternatief wordt onderzocht. Dit wordt momenteel bestudeerd in het kader van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) Burgerveen - Leiden. Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte. Reacties op het (O)TB Burgerveen - Leiden kunnen in dat kader worden ingebracht. Het koppelen van de plan- en besluitvorming van beide projecten leidt tot vertraging in de besluitvorming voor de verbreding naar 2x3 rijstroken. Dit is ongewenst, omdat hier sprake is van een knelpunt dat dringend oplossing behoeft en waarvoor in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport al middelen zijn gereserveerd voor de uitvoering. Indien mogelijk zal wel een gelijktijdige uitvoering van een verbreding naar 2x3 en, als de ministers daartoe besluiten, eventueel naar 2x4 rijstroken worden nagestreefd, hoewel voor dit laatste vooralsnog in de periode tot 2010 geen middelen zijn gereserveerd. In het ontwerp van de verbreding tot 2x3 rijstroken tussen Burgerveen en Leiden is ruimte beschikbaar voor een eventuele toekomstige uitbreiding tot 2x4 rijstroken.

Volgnummer: 26 (vervolg) Kenmerk: Sn.A4.1/WSV/2469 Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gemeente Jacobswoude Postbus 81 2450 AB Leimuiden
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het gemeentebestuur van Jacobswoude is alleen bereid medewerking te verlenen aan een nieuwe planstudie voor verdere verbreding indien: • de planvorming en besluitvorming voor het trajectdeel Hoogmade-Burgerveen zodanig wordt versneld dat de uitvoering geïntegreerd kan worden met de verbreding naar 2x3 rijstroken; • de bereidheid bij het Rijk bestaat om nieuwe ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan sinds 1998, die van invloed zijn op de hoogteligging van de A4, alsnog mee te nemen; • aanvullend budget ten behoeve van een verdere verbreding vervroegd wordt ingezet (hiermee kan mede het probleem van de pergola worden opgelost); • expliciet als uitgangspunt wordt genomen dat de geluidsbelasting van de A4 op de kern Hoogmade niet zal toenemen	Zie hierboven. Dit wordt momenteel bestudeerd in het kader van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) Burgerveen - Leiden. Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte. In het kader van de Trajectnota/MER worden nog geen middelen voor de uitvoering beschikbaar gesteld; het verzoek om extra middelen is prematuur. Uitgangspunt is dat aan de Wet geluidhinder wordt voldaan, zowel in situaties waarbij al een geluidsniveau is vastgesteld, als in overige situaties. Indien nodig zullen aanvullende maatregelen worden genomen.

Volgnummer: 27 Kenmerk: 990085 Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Consept G.W. Burgerplein 5 3021 AS Rotterdam
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De algemene wens om het autoverkeer te beperken ten gunste van het ruimtebeslag en de milieubelasting in het algemeen komt in de Startnotitie onvoldoende tot uiting. Bij het verder uitwerken van de alternatieven dient ook gekeken te worden naar: • de 'eisen' die de mobiliteit stelt aan de ruimtelijke ordening op basis van de geldende uitgangspunten voor mobiliteit en het streven naar zo min mogelijk ruimtebeslag en milieubelasting; • de maatschappelijke baten (milieuwinst, duurzaam behoud van open ruimte, behoud biodiversiteit, stilte en duisternis) en kosten (economische verliezen en economische ontwikkelingsbeperkingen), indien de congestiekans van 2% wordt opgerekt. Het studiegebied moet net zo groot zijn als het gebied waar de effecten te verwachten zijn. Oplossingen gericht op het voorkomen van effecten van wegverbreding houden namelijk niet op bij de tracégrens. Kaart 5.1 schetst een doorkijk naar de ontwikkeling van natuurgebieden indien het reeds in gang gezette beleid wordt gerealiseerd. Afhankelijk van de status en de planhorizon is deze kaart onjuist. In de Herinrichtingsplanning Leidschendam zijn namelijk meer plannen opgenomen die in de directe invloedssfeer van de A4 liggen. In de verdere planvorming dient een onderscheid te worden aangebracht tussen enerzijds de actuele en de te realiseren kerngebieden en verbindingzones van de EHS en anderzijds de mogelijkheden voor het behoud en de ontwikkeling van de natuur, het landschap en de cultuurhistorische en recreatieve waarden in de gebieden met een agrarische functie. Voor de beoordeling van de negatieve aspecten van de verbreding en het zoeken naar een goede inpassing en eventueel compensatie is een dergelijk onderscheid essentieel.	De problemen met de bereikbaarheid zijn aanleiding voor de studie. Oplossing van dat probleem vormt daarmee het kernprobleem. Daarbij wordt terdege rekening gehouden met verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit valt buiten het kader van de nota. De afweging tussen ruimtelijke - en verkeer- en vervoerontwikkelingen vindt plaats in het kader van nationale plannen als NVVP en 5^e nota RO en in o.a. streekplannen. Er wordt geen kosten-baten analyse opgesteld. Wel worden de effecten op milieu en economie in beeld gebracht. De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Tijdens de studie wordt per type effect nader bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn. Het herinrichtingsplan zal als informatiebron worden gebruikt. De status van de gebieden zal in kaart worden gebracht Als besluitvorming heeft plaatsgehad wordt er rekening gehouden met de plannen. Dit onderscheid wordt tevens gemaakt in de studie.

Volgnummer: 27 (vervolg)		Afzender: Concept G.W. Burgerplein 5 3021 AS Rotterdam	
Kenmerk: 990085			
Gedateerd: 29 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inpassing van de verbreding en het eventueel compenseren van negatieve effecten op natuur en landschap vraagt om fysieke ruimte voor natuur en recreatie buiten het bestaande beleid. Om te voorkomen dat er in de regio geen ruimte meer is voor een dergelijke inpassing en compensatie dient in een vroeg stadium het probleem te worden gekwantificeerd en in de lopende gebiedsprocessen als ruimtevraag te worden ingebracht. De Startnotitie beoordeelt de effecten van de A4 en de toekomstige ontwikkelingen op "natuur" en "recreatie" te licht. In het onderzoek moet niet alleen worden gekeken naar de leefbaarheid bij stedelijke bebouwing, maar moet ook worden gezocht naar verbetering van de leefbaarheid in groene gebieden. Uit onderzoek is gebleken dat recreanten rust en ruimte hoog op het verlanglijstje hebben staan.		De ruimtevraag rondom compensatie heeft veel aandacht. In de loop van de trajectnota/MER zal een indicatie van de compensatiegrootte worden gegeven. Verstoring en hinder in recreatie/natuurgebieden rond de A4 wordt in de studie inzichtelijk gemaakt.	

Volgnummer: 28 Kenmerk: - Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Werkgroep Milieubeheer Leiden Kaiserstraat 63 2311 GP Leiden
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De kwaliteit van de Startnotities is laag omdat een grondige analyse van de probleemstelling en een aantal goed uitgewerkte alternatieven en concept-Richtlijnen ontbreken. De probleemstelling is een slap verhaal waaruit blijkt, dat het tot nu gevoerde beleid om de groei van de automobilititeit af te remmen, mislukt is. De effecten van rekeningrijden worden ten onrechte buiten beschouwing gelaten en in de Startnotitie A4 De Hoek - Prins Clausplein wordt voor het openbaar vervoer uitgegaan van oude cijfers (1995) hetgeen niet correspondeert met de huidige werkelijkheid. De beschrijving van de alternatieven valt nauwelijks serieus te nemen. Een variant waarbij men de aanleg van betaalstroken in al zijn effecten doorberekent, wordt gemist. Als reëel alternatief moet worden geformuleerd een beter openbaar vervoer in combinatie met een stringent parkeerbeleid en een ruimtelijk beleid dat niet alleen is afgestemd op het particuliere autoverkeer. Ten onrechte ontbreekt de formulering van een meest milieuvriendelijk alternatief. De Commissie voor de m.e.r. mag dit niet laten passeren.	Voor kennisgeving aangenomen. In het SVV II beleid, in welk kader deze startnotitie is ontwikkeld, is het selectief vergroten van wegcapaciteit één van de maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid, naast vele maatregelen die zijn gericht op het beperken van de automobilititeit. In de trajectnota wordt bij de prognoses rekening gehouden met het geldende beleid, waaronder algemene prijsmaatregelen. Rekening rijden is hiervan een uitwerking. De aanvullende (maatregelspecifieke en lokale) effecten van dit middel zijn moeilijk te voorspellen. Op grond van voortschrijdend inzicht daarover zullen prognoses en daaraan verbonden conclusies worden herzien. Het is denkbaar dat de totstandkoming van het Nationale Verkeers- en Vervoer Plan (NVVP) gevolgen kan hebben voor de probleem- en doelstelling. Indien het NVVP daartoe aanleiding geeft zal een aanvulling op de richtlijnen worden opgesteld. De in de startnotitie vermelde aantallen treinreizigers in 1995 zijn geïnventariseerd in het kader van de Verkenning A4/A16. In het vervolg van de studie zullen recente gegevens bij de openbaar vervoerbedrijven worden opgevraagd. Het Rijk neemt geen eigen initiatieven voor de aanleg van betaalstroken. Waar door anderen initiatieven worden genomen wordt medewerking verleend. Dit geldt ook bij deze studie. Deze maatregelen zijn reeds opgenomen in het SVV II beleid en worden in dat kader uitgevoerd. Desondanks wordt er in 2010 op de A4 een congestiekans van meer dan 2% verwacht, reden waarom deze studie is gestart. Aanvullende maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, parkeer- en ruimtelijk beleid vallen buiten het kader van deze studie. Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt in de loop van de studie uitgewerkt.

Volgnummer: 29 Kenmerk: jt/99.043 Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: Transport en Logistiek Nederland (J. Tjarks) Donauweg 8c 1043 AJ Amsterdam-West
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het streven naar een integrale presentatie/aanpak van en besluitvorming over de achterland-verbindingen A1, A2 en A4 wordt gewaardeerd. Ook de A4-Zuid, A15, A16 en A12 dienen als achterlandverbindingen te worden aangemerkt. Voor deze wegen moeten alsnog Verkenningen en Startnotities worden opgesteld en uitgebracht. Het oorspronkelijke doel om de procedures versneld te doorlopen, moet gehandhaafd blijven. De reeds eerder gestarte tracéwetprocedures voor delen van de achterlandverbindingen moeten volgens de gestelde termijnen doorgang vinden. Vermeden moet worden dat verwarring ontstaat over (de redenen voor) de gefaseerde aanpak van sommige weggedeelten. In de bekendmaking van de inspraak op de Startnotities werd hierover niet geheel helder gecommuniceerd. De aandacht voor doelgroepen mag niet beperkt blijven tot een inhaalverbod voor vrachtauto's, dat in het benuttingsalternatief is opgenomen. In dit alternatief, maar ook in het verbredingsalternatief en het MMA dient - mede met het oog op het politiek gedragen doelgroepenbeleid - serieus werk te worden gemaakt van meer positief uitwerkende maatregelen voor specifieke doelgroepen.	Dank voor deze ondersteuning. Uitgangspunt voor deze studie is het SVV II en de daarin opgenomen achterlandverbindingen De A16 heeft deel uitgemaakt van de verkenning A4/A16 (1997). De A4 Zuid komt niet als achterlandverbinding voor in het SVV II en wordt dus niet overwogen. De A12 (ten oosten van Utrecht) bevindt zich reeds in het stadium van de planstudie. Met de A1 en de A12 heeft het kabinet geoordeeld dat de oost-west verbindingen voldoende op peil worden gebracht. Ook de Betuweroute en de Waal dragen daar overigens aan bij. Dit valt buiten het kader van deze studie. In het MIT 1999-2003 moesten prioriteiten gesteld worden. De achterlandverbindingen A1, A2 en A4 zijn daarbij in categorie 2 terecht gekomen, hetgeen betekent dat op grond van de inzichten van dat moment vóór 2010 geen middelen beschikbaar zijn voor de realisatie. De reeds eerder gestarte delen van de achterlandverbindingen volgen de planning zoals aangegeven in het MIT. Uw reactie onderstreept het belang van heldere communicatie. Hier zal veel aandacht aan worden besteed. Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerskundige situatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij eventuele verbreding vanaf 4 rijstroken. Daarbij wordt een getrapte werkwijze gehanteerd: eerst zal een verkeerskundige analyse worden uitgevoerd (inclusief aandacht voor kosten en ruimtelijke consequenties); vervolgens zal op basis hiervan in overleg met het Bevoegd Gezag worden bepaald of het wenselijk is om deze optie als volwaardig alternatief in de studie uit te werken. Verder dient de trajectnota/MER de informatie te bevatten die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken.

Volgnummer:	29 (vervolg)	Afzender:	Transport en Logistiek Nederland (J. Tjarks) Donauweg 8c 1043 AJ Amsterdam-West
Kenmerk:	jt/99.043		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bezien moet worden in hoeverre de voorgestelde maatregelen ten behoeve van de achterland-verbindingen ongewenste effecten hebben op de bereikbaarheid van de omliggende gebieden en het onderliggend wegennet. Alsdan moeten oplossende maatregelen worden voorgesteld.		De effecten van de alternatieven op de aangrenzende wegvakken en op het onderliggend wegennet worden onderzocht in de gevallen waarin de intensiteiten met tenminste 30% toenemen dan wel 20 % afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Verbetering van het onderliggend wegennet is de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies, die daarvoor subsidie bij het Rijk kunnen aanvragen.	

Volgnummer:	30	Afzender:	Provincie Noord-Holland Postbus 3007 2001 DA Haarlem
Kenmerk:	1999-17733		
Gedateerd:	30 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De stelling dat de groei van het autoverkeer de afgelopen jaren boven verwachting is geweest en dat onderzoek nodig is naar oplossingen voor te verwachten problemen wordt onderschreven. De Startnotitie geeft echter geen duidelijk zicht op de financiering van de plannen. De nu te starten trajectstudies mogen geen belemmering zijn voor de uitvoering van reeds afgesproken maatregelen op de A2 en A4.		Voor de uitvoering van de te ontwikkelen plannen zijn tot 2010 geen middelen gereserveerd. Met maatregelen waartoe reeds is besloten wordt rekening gehouden, deze gelden als uitgangssituatie voor deze studie. De lopende studies worden hierdoor niet belemmerd. Ook de komende verbreding van de A2 wordt volgens de planning en inhoud, zoals met de regio is besproken, uitgevoerd. (zie MIT 2000-2004)	
Vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van Schiphol en Amsterdam dient de A9 (traject Holendrecht - Badhoevedorp) bij de verdere planvorming worden betrokken.		Dit valt buiten het kader van deze studie.	
De bereikbaarheid van de noordelijke Randstad wordt met name bepaald door de groei van Schiphol. Deze groei leidt tot meer bedrijvigheid en werkgelegenheid in de regio. De groei van de regionale werkgelegenheid dient onder andere met infrastructuur gefaciliteerd te worden. De capaciteit van de A4 speelt daarbij een belangrijke rol. In dit verband dient hiermee te worden aangegeven wat de consequenties zijn indien voldoende infrastructuur/capaciteit wordt gereserveerd. Concreet betekent dit dat een verbredingsvariant met een congestiekans van 2% moet worden opgenomen in de Trajectnota.		De verbredingsalternatieven die worden onderzocht voldoen aan de normen die in het landelijk beleid worden aangegeven. In de doelstelling in de startnotitie is aangegeven dat alternatieven er in elk geval aan moeten bijdragen dat de congestiekans op de A4 op dit weggedeelte aan de norm van 2% voldoet of deze zo dicht mogelijk benadert.	
De doorgroei van Schiphol tot jaarlijks 600.000 vliegbewegingen zal consequenties hebben voor de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. De infrastructurele maatregelen die voor de 'doorgroei' van Schiphol noodzakelijk zijn, mogen niet wachten op de afronding van de huidige studie en moeten met prioriteit worden uitgevoerd.		De ontwikkelingen van Schiphol worden in de studie betrokken. Alle infrastructuur zal volgens de geldende (procedurele) normen van zorgvuldigheid worden voorbereid en aangelegd, indien daartoe wordt besloten en geld beschikbaar is gesteld.	
In 1998 heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar de lange termijnontwikkeling van de stedendriehoek Leiden-Haarlem-Amsterdam. Als gevolg van de gehanteerde werkmethode zijn met name 'water' en 'infrastructuur' richtinggevend voor de ruimtelijke inrichting. Hierop aansluitend zijn voor het thema infrastructuur de volgende uitgangspunten geformuleerd:		Met de gebiedsuitwerking Leiden-Haarlem-Amsterdam wordt rekening gehouden, uiteraard binnen de randvoorwaarden en richtlijnen vanuit het nationale beleid.	

Volgnummer: 30 (vervolg) Kenmerk: 1999-17733 Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Provincie Noord-Holland Postbus 3007 2001 DA Haarlem
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
• Het realiseren van een hoogwaardig regionaal openbaar vervoernetwerk. • het creëren van doorstroomroutes op het hoofdwegennet. • het verbeteren van het regionaal hoofdwegennet. • Het aanwijzen en tot stand brengen van een hiërarchie van knooppunten. Deze uitgangspunten moeten worden betrokken in de trajectstudie. Ten aanzien van de doorstroomroutes is het zinvol onderzoek te doen naar doorstroomroutes over het gehele traject. Het provinciale Masterplan N201 voorziet onder meer in een omlegging van de N201. Randvoorwaarde voor het welslagen van dit project is dat het niet omgelegde deel van de N201 (tussen het bedrijventerrein Mijdrecht en de A2) als gevolg van de voorgestelde omlegging niet drukker mag worden. Aan deze randvoorwaarde kan worden tegemoetgekomen door het treffen van sturende maatregelen. Een van de mogelijkheden is afritdosering voor de aansluiting van de N201 op de A2 ter hoogte van Vinkeveen. In dit verband wordt voorgesteld een deel van het verkeer op de A2 zuid en de N201 west via de A2 noord en de A9 te leiden. Gecombineerd met een transferium en het doortrekken van de Zuidtangent via De Ronde Venen kan aan deze randvoorwaarde worden voldaan. Het verdient derhalve aanbeveling deze maatregelen bij de studie te betrekken. Op basis van de verkeersafwikkeling op de kruispunten, de ruimtelijke ordening, de aanlegkosten en de toekomstwaarde heeft een variant waarbij zowel de aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 als de realisatie van een doorgetrokken weg vanaf de N201 noord met aansluitingen op de A5 en de A4, eventueel aangevuld met de Rijkstreek ter hoogte van De Hoek, de voorkeur. Deze voorkeursvariant dient in de vervolgstudie als uitgangspunt te worden gehanteerd. De besluitvorming over de aansluiting N201/A4 mag niet afhankelijk zijn van de voorliggende studie.	Om als uitgangspunt voor deze studie te worden gehanteerd dient een plan bestuurlijk vastgesteld te zijn; ook dient er (financieel en planologisch/juridisch) zicht op realisatie te zijn. Dit geldt ook voor afritdosering, die van invloed is op het wegensstelsel van het Rijk. Over de betreffende aansluiting Bennebroekerweg en de doorgetrokken weg met aansluiting op de A4 en A5 is nog geen besluit genomen; dit wordt dus niet als uitgangspunt gehanteerd. Door middel van een gevoeligheidsanalyse wordt wel rekening gehouden met een nog te nemen besluit.

Volgnummer:	30 (vervolg)	Afzender:	Provincie Noord-Holland Postbus 3007 2001 DA Haarlem
Kenmerk:	1999-17733		
Gedateerd:	30 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het verbreden van de A4 kan consequenties hebben voor de Stelling van Amsterdam. Aantasting van de Stelling moet zoveel mogelijk worden voorkomen. In dit verband is het raadzaam bij de te onderzoeken milieu-effecten van de verbreding van de A2 en de A4 de Geniedijk en het bijbehorende landschap als een landschappelijke waardevolle beelddrager te beschouwen.		De Geniedijk wordt beschouwd als een waardevolle beelddrager. De landschappelijke inpassing van de Geniedijk wordt betrokken bij het opstellen van de trajectnota/MER van de A4. Voor de relatie met de A2 wordt verwezen naar de komende CAU-verbreding, waarbij terdege rekening wordt gehouden met beeldbepalende elementen. Een eventuele verbreding in de middenberm van de dan aanwezige verbrede A2 zal daar geen afbreuk aan doen.	

Volgnummer:	31	Afzender:	Gemeente Leidschendam Postbus 424 2260 AK Leidschendam
Kenmerk:	99.11953		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In de Startnotitie ontbreekt de natuurfunctie van de Vogelplas Starrevaart in de Starrevaartpolder. In dit verband ontbreken met name het weidevogelgebied en het rust- en foerageergebied voor watervogels. Voorts dienen de storende factoren geluid en verlichtingsvervuiling alsmede de eventuele toename van zoute kwel op de natuurfunctie bij de verdere planvorming te worden betrokken.		De juiste locatie van de Vogelplas Starrevaart zal in beeld worden gebracht. In de studie zullen de effecten op dit gebied (geluid, licht, zoute kwel) als gevolg van een eventuele uitbreiding van de weg inzichtelijk worden gemaakt.	
Op de kaarten 3.3 en 5.1 is de huidige vorm en grootte van de Vogelplas Starrevaart niet correct weergegeven.		Dit wordt betrokken in het vervolg van de studie.	
In de Startnotitie ontbreekt de VOP-MER voor het gebied tussen Leidschendam en Zoetermeer. Op kaart 5.1 is ten onrechte een bos aangegeven in de Starrevaart, Damhouderpolder en de Nieuwe Driemanspolder.		Dit wordt betrokken in het vervolg van de studie.	
Er bestaat een afspraak met de projectleider van de A4 De Hoek-Prins Clausplein dat een discussie over de overkluizing van de A4 ter hoogte van Leidschendam door de gemeente Leidschendam moet worden geïnitieerd, waarbij Rijkswaterstaat heeft aangegeven bereid te zijn deel te nemen aan de discussie.		Dit is juist.	

Volgnummer: 32 Kenmerk: 57871 Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Schiphol Group Postbus 7501 1118 ZG Schiphol
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Voor de luchthaven Schiphol vormt bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde om de beoogde doelstelling van doorgroei naar een mainport te kunnen realiseren. De kwaliteit van het net aan verbindingen, en met name die naar het achterland, is daarbij van eminent belang. De Startnotitie is vanwege de lengte van het studiegebied een verbetering ten opzichte van de tot op heden uitgevoerde studies. Een langer traject sluit beter aan bij de probleem- en doelstelling. Het is echter onduidelijk waarom het gekozen traject ruim voor de A10 (ring Amsterdam) eindigt. Congestie op de A10 heeft namelijk invloed op de verkeersafwikkeling van bijvoorbeeld de A4. De invloed van stroomafwaarts gelegen ontwikkelingen dient te worden betrokken in de studies naar de A1, A2 en A4. Het gekozen traject van De Hoek tot aan het Prins Clausplein betekent dat veel potentiële ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad worden betrokken. De indruk bestaat dat het hierbij met name gaat om ontwikkelingen in de directe omgeving van het tracé. Onduidelijk is hoe met de invloed van verder weg gelegen ontwikkelingen wordt omgegaan. Hoewel wordt verwezen naar de Zuid-as is niet duidelijk hoe deze ontwikkeling wordt opgenomen in de studie en hoe de invloed op de verkeersafwikkeling op de Ringweg A10 wordt vertaald naar de A4 (A1/A2). De ontwikkeling van de Zuid-as kan de capaciteitsproblemen op de Ringweg A10 versterken en doorwerken op de A4. Het met de verkeersintensiteiten samenhangende groeipercentage is wellicht te laag ingeschat. Vanwege de economische ontwikkelingen is het raadzaam scenario's te ontwikkelen waarin van hogere groeipercentages wordt uitgegaan. Bij het uitwerken van de alternatieven is het essentieel dat het karakter van de achterland-verbindingen gehandhaafd blijft. Het toevoegen van extra toe- en afritten, opengesteld voor alle soorten weggebruikers, moet met een grote mate van terughoudendheid worden gezien.	Verbetering van de bereikbaarheid van mainports en andere economische centra is de doelstelling van de Startnotitie voor het gedeelte De Hoek - Prins Clausplein van de achterlandverbinding A4 Uit de eerdere Verkenning is gebleken dat het weggedeelte tussen knooppunt De Hoek en knooppunt Badhoevedorp (na openstelling van de A5 in 2003) geen problemen oplevert. Zodra er besluiten worden genomen aangaande de Zuidas-ontwikkelingen en in het bijzonder voor de (verbreding van de) A10 zullen de gevolgen daarvan zowel in de studie A4 als in een eventuele procedure A10 worden onderzocht. De groeipercentages zijn gebaseerd op bestaande prognoses, conform het SVV II beleid. In het kader van de studie zullen nieuwe prognoses worden ontwikkeld. Dit komt overeen met het beleid van V&W.

Volgnummer: 32 (vervolg)		Afzender: Schiphol Group Postbus 7501 1118 ZG Schiphol	
Kenmerk: 57871			
Gedateerd: 30 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Er kan ook nog een optie worden toegevoegd. Deze oplossing bestaat uit een combinatie van parkeren op afstand en gegarandeerd vervoer naar de belangrijke werkconcentraties, met een op tijd garantie. Voorwaarde bij deze oplossing is dat het gegarandeerd vervoer ongevoelig is voor congestie en dat de bestemmingsgebieden over voldoende volume beschikken om een dergelijk plan voldoende realiseringkans te bieden. Daarnaast moet er overeenstemming bestaan tussen de betrokken overheden, bedrijven en wegbeheerders. Voor een 'op tijd' garantie kan gedacht worden aan vluchtstrookgebruik.		Het voorstel is interessant in verband met de selectieve bereikbaarheid van Schiphol zelf. RWS werkt mee aan initiatieven van derden voor dergelijke mogelijkheden.	

Volgnummer: 33		Afzender: Deltametropool Verwersdijk 8 2611 NH Delft	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 5 oktober 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In opdracht van de TU Delft is het Modelmatig Ontwerp Deltametropool ontwikkeld. In het kader van de inspraak op de startnotitie A4 De Hoek - Prins Clausplein wordt verzocht rekening te houden met de differentiatie van knopen, hetgeen inhoudt dat op bepaalde punten een spoorwegstation annex transferium moet worden gemaakt.		Dit valt buiten het kader van de studie.	

Volgnummer:	34	Afzender:	Regionaal Orgaan Amsterdam Dam 3-7 1012 JS Amsterdam
Kenmerk:	99/1809		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het is positief dat uit paragraaf 8.2 blijkt dat naast de effecten op aangrenzende wegvakken van het hoofdwegennet ook de relevante effecten op het onderliggende wegennet in kaart worden gebracht. Het is van belang dat in de Trajectnota per variant het effect op het openbaar vervoer kwalitatief wordt beschreven, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet. In bijlage 1 van de Startnotitie moet het project 'betaald rijden' in Groep 3 worden opgenomen. Indien niet wordt overgegaan tot enige vorm van 'betaald rijden', dient deze maatregel alsnog in de Trajectnota te worden opgenomen. In groep 1 van bijlage A is het GAS-project 'doortrekken van busbaan langs de A4 tussen de N207 en de N201' opgenomen. Fase 1 van dit project is reeds in gebruik. Het doortrekken van de busbaan vanaf het brugrestaurant tot aan de N201 is op dit moment niet haalbaar en dit heeft mede geleid tot een gewijzigde GAS-aanvraag: de realisatie van een mogelijke busoversteek over de A4 met een aansluiting op het kerntraject van de Zuidtangent. De verdere planvorming mag geen vertraging betekenen voor de verbreding van het gedeelte van de A4 tussen Burgerveen en Leiden naar 2x3 rijstroken.		Voor kennisgeving aangenomen. Dit valt buiten het kader van de studie. In de studie worden alleen de effecten op het openbaar vervoer in relatie tot de infrastructuur onderzocht. Het openbaar vervoer zal wel aan de orde komen bij de afzonderlijke alternatieven voorzover dit openbaar vervoer direct samenhangt met het gebruik van de weg, zoals in het geval van de bus. Spitstarief (rekening rijden), als algemene vorm van betaald rijden, is opgenomen in zowel groep 1 als groep 2 van bijlage A. Met prijsmaatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden wordt rekening gehouden in de studie. Indien wordt besloten tot een busoversteek over de A4 zal dit in het vervolg van de studie worden betrokken. Met maatregelen waartoe reeds is besloten wordt rekening gehouden, deze gelden als uitgangssituatie voor deze studie.	

Volgnummer:	35	Afzender:	Waterschap Groot-Haarlemmermeer Postbus 82 2130 AB Hoofddorp
Kenmerk:	T/md/63482		
Gedateerd:	24 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De Startnotitie geeft geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.		Voor kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer: 36		Afzender: Waterschap De Oude Rijnstromen Postbus 160 2350 AD Leiderdorp	
Kenmerk: 99/2206/JCvK			
Gedateerd: 29 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In het kader van de aanleg van de HSL en de verbreding van de rijksweg A4 van 2x2 naar 2x3 rijbanen zijn door het waterschap reeds plannen voor de reconstructie van de waterhuishouding in diverse doorsneden polders opgesteld. Voorzover nu te overzien heeft een eventuele verdere verbreding van de A4 geen gevolgen voor de (gereconstrueerde) waterhuishouding. Daar een getrapte uitvoering van de verbredingswerkzaamheden naar in eerste instantie 2x3 en langere tijd voor overlast zal zorgen, wordt dringend verzocht de voorgestelde verbredingen, indien mogelijk, in één keer te realiseren.		Voor kennisgeving aangenomen. Het mogelijk maken van een gelijktijdige uitvoering van een verbreding naar 2x3 en, als de ministers daartoe vervolgens naar 2x4 rijbanen ook in waterstaatkundig opzicht besluiten, eventueel naar 2x4 rijstroken wordt nagestreefd, hoewel voor dit laatste vooralsnog in de periode tot 2010 geen geld is gereserveerd.	

Volgnummer: 37 (nagezonden) Kenmerk: 9905424 Gedateerd: 22 oktober 1999	Afzender: Gemeente Haarlemmermeer Postbus 147 2130 AC Hoofddorp
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het is verheugend dat RWS de bereikbaarheidsproblematiek op het traject De Hoek - Prins Clausplein onderkent en gaat onderzoeken. Dit mag echter geen uitstel inhouden voor het project A4 Burgerveen - Leiden. De bereikbaarheid vormt het kernprobleem; verkeersveiligheid en leefbaarheid worden omschreven als overige problemen. Gevreesd wordt dat de startnotitie zich te sterk op het kernprobleem richt en dat verkeersveiligheid en leefbaarheid daardoor onderbelicht blijven De gemeente Haarlemmermeer hecht grote waarde aan een extra aansluiting bij de Bennebroekerweg op de A4. Een extra aansluiting heeft positieve gevolgen voor de doorstroming op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende net. Het belangrijkste knelpunt, de verkeersafwikkeling van de aansluiting A4/N201 wordt ontlast. Verwacht wordt dat door het scheiden van het korte- en lange afstandsverkeer (ontvlechting) extra aansluitingen gemakkelijker te realiseren zijn. Het verkeerssysteem bij knooppunt De Hoek is gevoelig voor calamiteiten, zowel op het hoofd- als op het onderliggend wegennet, waarbij de bereikbaarheid van Schiphol in gevaar komt. De extra aansluiting Bennebroekerweg en de ontvlechting ondervangen dit probleem voor een groot deel.	Met maatregelen waartoe reeds is besloten wordt rekening gehouden: deze gelden als uitgangssituatie voor deze studie. Lopende studies worden niet belemmerd door deze nieuwe planstudie. De problemen met de bereikbaarheid zijn aanleiding voor de studie. Oplossing van dat probleem vormt daarmee het primaire doel. Daarbij wordt terdege rekening gehouden met verkeersveiligheid en leefbaarheid. Over de betreffende aansluiting Bennebroekerweg is nog geen besluit genomen en dit wordt dus niet als uitgangspunt gehanteerd. Door middel van een gevoeligheidsanalyse wordt in zekere mate wel rekening gehouden met een nog te nemen besluit. Van een extra aansluiting worden overigens negatieve gevolgen voor de doorstroming op de A4 verwacht. Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerskundige situatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij eventuele verbreding vanaf 4 rijstroken. Daarbij wordt een getrapte werkwijze gehanteerd: eerst zal een verkeerskundige analyse worden uitgevoerd (inclusief aandacht voor kosten en ruimtelijke consequenties); vervolgens zal op basis hiervan in overleg met het Bevoegd Gezag worden bepaald of het wenselijk is om deze optie als volwaardig alternatief in de studie uit te werken. Verder dient de trajectnota/MER informatie te bevatten, die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken. Deze zorg wordt gedeeld; in het vervolg van de studie wordt hieraan aandacht besteed.

Volgnummer:	37 (vervolg)	Afzender:	Gemeente Haarlemmermeer Postbus 147 2130 AC Hoofddorp
Kenmerk:	9905424		
Gedateerd:	22 oktober 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De alternatieven die worden genoemd zijn sterk gefocust op de aanleg van meer asfalt en benuttingsmaatregelen. Er zou meer aandacht moeten uitgaan naar nieuwe (technologische) ontwikkelingen, zoals automatische voertuiggeleiding of het of het beter benutten van de spoorweginfrastructuur, ook al omdat in de startnotitie gesproken wordt over de situatie na 2010.		In de trajectnota worden realistische oplossingen gegeven. Er wordt vanuit gegaan dat er in 2010 geen nieuwe technieken beschikbaar zijn die leiden tot wezenlijk andere verkeersoplossingen dan wel anderssoortige verplaatsingen.	
De startnotitie gaat uit van de invoering van rekeningrijden in 2010 en dat dit derhalve tot de uitgangspunten behoort die in de verkeersberekeningen voor 2010 meegenomen worden. Dit lijkt niet terecht, omdat in de startnotitie ook wordt aangegeven dat de resultaten van rekeningrijden pas bij de ontwikkelingen van de uit te werken alternatieven worden betrokken, als tijdens de studie meer inzicht ontstaat in de werkelijke reductie.		In de trajectnota wordt bij de prognoses rekening gehouden met het geldende beleid, waaronder algemene prijsmaatregelen. Rekening rijden is hiervan een uitwerking. De aanvullende (maatregelspecifieke en lokale) effecten van dit middel zijn moeilijk te voorspellen. Op grond van voortschrijdend inzicht daarover zullen prognoses en daaraan verbonden conclusies worden herzien.	
In de startnotitie wordt gesteld dat een betere doorstroming op het hoofdwegennet bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet. Daarmee wordt voorbijgegaan aan het belang van een goede verkeersafwikkeling op de kruisingen tussen het onderliggende net en het hoofdwegennet. Bij een capaciteitstekort op kruisingen vindt een terugslag plaats op het hoofdwegennet met alle gevolgen van dien. Deze problematiek dient in het verdere verloop van de studie meegenomen te worden.		Dit wordt betrokken in het vervolg van de studie.	
Door de toename van het aantal rijstroken wordt het steeds complexer en kostbaarder om de A4 met nieuwe kunstwerken te overbruggen, waardoor de barrièrewerking groter wordt. Verzocht wordt rekening te houden met een fietsbrug voor recreatief fietsverkeer over de A4 bij de Geniedijk en met een aftakking van de toekomstige Zuidtangent (openbaar vervoer) richting Aalsmeer.		Dit zal worden betrokken in het vervolg van de studie, zodra daarover besluitvorming heeft plaatsgevonden	

Volgnummer: 37 (vervolg) Kenmerk: 9905424 Gedateerd: 22 oktober 1999	Afzender: Gemeente Haarlemmermeer Postbus 147 2130 AC Hoofddorp
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het kader van de leefbaarheid moeten ook de geluidsconsequenties in de studie onderzocht worden. Bij de beschrijving van de effecten wordt melding gemaakt van cumulatie van geluid met andere bronnen. Voorgesteld wordt de voorkeursgrenswaarde als uitgangspunt te nemen. Haarlemmermeer heeft in de Toekomstvisie 2015 aangegeven een Park van de 21^e eeuw te willen aanleggen. Dit vormt in de toekomst de ecologische hoofdstructuur tussen de duinen en het Groene Hart. Omdat de A4 dit park doorkruist, wordt in overweging te geven specifieke maatregelen te treffen ter vermindering van de barrièrewerking.	Aan cumulatie van geluid wordt aandacht besteed. De studie gaat echter primair over de effecten van het wegverkeer. Uitgangspunt is dat aan de Wet geluidhinder wordt voldaan, zowel in situaties waarbij al een geluidsniveau is vastgesteld, als in overige situaties. De aanleg van het Park wordt als uitgangspunt gehanteerd als er een besluit toe is genomen.

Volgnummer:	38 (nagezonden)	Afzender:	Gemeente Aalsmeer Postbus 253 1430 AG Aalsmeer
Kenmerk:	99-5688/ro		
Gedateerd:	10 november1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Aalsmeer staat positief tegenover het voornemen het "probleem" A4 aan te pakken en ziet een duidelijke relatie met de uitvoering van het Masterplan Corridor N201, dat er o.a. in voorziet de verkeersafwikkeling naar de A4 en de A9 te verbeteren.		Voor kennisgeving aangenomen	
Hoewel buiten de orde van dit project, wordt toch aandacht gevraagd voor de doorstroming op de A9 in de richting A1 en A2.		Dit valt buiten het kader van de studie	

Volgnummer: 39 (nagezonden)		Afzender: Gemeente Leiden Postbus 9100 2300 PC Leiden	
Kenmerk: 20487/VV 99.288			
Gedateerd: -			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het belangrijkste aandachtspunt is voor de gemeente Leiden dat er een verband gelegd zou moeten worden tussen deze startnotitie en het onlangs gepresenteerde plan W4. Daarin wordt gestreefd naar een integrale aanpak van de problematiek rond de verbreding van de A4 (naar 2x3 rijstroken), zowel voor de verkeers-afwikkeling als de inpassing van de weg in het stedelijk gebied. In Leiden gaat het vooral om de omgevingskwaliteit van de nieuwe wijk Roomburg. In het fysieke ontwerp voor de verbreding naar 2x3 rijstroken wordt al rekening gehouden met de mogelijkheid om verder te verbreden naar 2x4 rijstroken (of 4x2). Daarom wordt er op aangedrongen te onderzoeken of bij (de financiële onderbouwing van de) betere inpassings-mogelijkheden ook de planvorming en financiering voor de verdere verbreding betrokken kan worden. Een extra argument hiervoor is de verwachting dat kort na ingebruikname van 2x3 rijstroken de capaciteit al onvoldoende zal zijn. In de startnotitie liggen nog weinig aanknopingspunten voor een volwaardig MMA. Leiden wil er op aandringen niet slechts te zoeken naar maatregelen die de nadelige effecten van de A4 verminderen, maar ook situaties in beeld te brengen, waar door de planvorming verbeteringen in milieukwaliteit mogelijk zijn, bij voorbeeld het verminderen van de barrièrewerking.		Dit W4-plan wordt momenteel bestudeerd in het kader van het (Ontwerp) Tracé Besluit (OTB) Burgerveen - Leiden. Voor de trajectnota/MER A4 De Hoek - Prins Clausplein geldt als uitgangspunt het TB Burgerveen - Leiden en het te nemen besluit voor het ingetrokken gedeelte. Het koppelen van de plan- en besluitvorming van beide projecten leidt tot vertraging in de besluitvorming voor de verbreding naar 2x3 rijstroken. Dit is ongewenst, omdat hier sprake is van een knelpunt dat dringend oplossing behoeft en waarvoor in het kader van het Meerjaren-programma Infrastructuur en Transport al middelen zijn gereserveerd voor de uitvoering. Het mogelijk maken van een gelijktijdige uitvoering van een verbreding naar 2x3 en, als de ministers daartoe besluiten, eventueel naar 2x4 rijstroken wordt wel nagestreefd, hoewel voor dit laatste vooralsnog in de periode tot 2010 geen geld is gereserveerd. In de startnotitie wordt aangegeven dat indien mogelijk het MMA bestaande problemen op het gebied van woon- en leefmilieu, natuur en landschap zou moeten verminderen; tegelijk moet het MMA ook realistisch zijn. Het MMA wordt in de loop van de studie uitgewerkt.	

Volgnummer: 40 (nagezonden) Kenmerk: DSO992574 Gedateerd: 23 december 1999	Afzender: Gemeente Den Haag Postbus 12600 2500 DJ Den Haag
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Door de recente verbreding maakt meer verkeer in de ochtendspits gebruik van de A4 om Den Haag via het Prins Clausplein/ Utrechtsebaan te bereiken. Een verdere capaciteitsuitbreiding tot 2x4 rijstroken zal wellicht tot nog meer verkeer leiden en de druk op de afrit A4 richting Utrechtsebaan verder vergroten en mogelijk de bereikbaarheid van Den Haag via de A12 in de ochtendspits verslechteren. Verzocht wordt de gevolgen van het verbreden van de A4 voor het functioneren van de A12 te onderzoeken en kenbaar te maken. Ook eventuele aanleg van rijksweg 11 West kan er toe leiden dat meer verkeer via de A4 Prins Clausplein/ Utrechtsebaan gaat rijden in plaats van via de N44, en daardoor de doorstroming op de A12 belemmert. Het is de vraag, ook uit oogpunt van milieu en leefbaarheid, of een generieke uitbreiding van wegcapaciteit de juiste oplossing is. Het aanbieden van nieuwe weginfrastructuur leidt vaak tot meer automobilititeit. Daarom zal ook gezocht moeten worden naar goede toereikende oplossingen voor het openbaar vervoer in de randstad tussen Den Haag, Rotterdam en Amsterdam. De A4 vervult op nationaal niveau een belangrijke rol als vervoersas tussen de mainports Schiphol en Rotterdam. Een goede afwikkeling van lange afstands-verkeer, zowel personen-, goederen- en ander zakelijk verkeer vraagt om goede oplossingen op korte en lange termijn. In deze visie past een onderzoek naar de mogelijkheden van ontvlechting. Een verbreding met gescheiden hoofd- en parallelbanen biedt de mogelijkheid de ontvlechtingsgedachte nader uit te werken. Door de verschillende verkeerssoorten via eigen rijbanen af te wikkelen kan ook het bestemmings-verkeer naar Den Haag vanuit de verschillende richtingen gedoseerd worden toegelaten op het onderliggend wegennet om ook daar een vlotte doorstroming te kunnen garanderen.	De effecten van maatregelen op de A4 op aangrenzende wegvakken worden in de studie betrokken. Zie hierboven. Over de aanleg van rijksweg 11 West is nog geen besluit genomen; dit geldt dan ook niet als uitgangspunt voor deze studie. In de startnotitie is verwoord dat reeds forse investeringen in het openbaar vervoer zijn gepland. Nog verdergaande verbeteringen hebben slechts een klein effect op de omvang van het verkeer op de A4 (zie pag. 33 startnotitie). Een besluit over de wijze waarop de bereikbaarheid op de A4 het best kan worden verbeterd wordt genomen op basis van de resultaten van deze studie. Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerskundige situatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij eventuele verbreding vanaf 4 rijstroken. Daarbij wordt een getrapte werkwijze gehanteerd: eerst zal een verkeerskundige analyse worden uitgevoerd (inclusief aandacht voor kosten en ruimtelijke consequenties); vervolgens zal op basis hiervan in overleg met het Bevoegd Gezag worden bepaald of het wenselijk is om deze optie als volwaardig alternatief in de studie uit te werken. Verder dient de trajectnota/MER de informatie te bevatten die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken.

Volgnummer: 41 (nagezonden) Kenmerk: 5H.00.608 Gedateerd: 8 maart 2000	Afzender: Stadsgewest Haaglanden, Den Haag
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De consequenties van het risico dat het verkeer op het onderliggend wegennet lokaal belangrijk toeneemt op de verkeersonveiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit dienen expliciet in beeld gebracht te worden om te voldoen aan het primaire doel van de milieueffectrapportage; de zorg, dat het milieu een volwaardige plaats krijgt binnen de besluitvorming.	De effecten op het onderliggend wegennet worden in beeld gebracht in de gevallen waarin de intensiteiten met tenminste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzicht van de autonome ontwikkeling.
Wanneer investeren in de A4 leidt tot verslechtering van de bereikbaarheid Haaglanden vanaf de A12 en de A13/A4 Zuid, dienen deze gevolgen goed in beeld gebracht te worden.	De effecten op de aansluitende wegvakken van het hoofdwegennet worden in beeld gebracht.
Wanneer in een alternatief de route via de A44/N44 relatief aantrekkelijker wordt, dienen de gevolgen voor de aanliggende gebieden in Den Haag en Wassenaar beschreven te worden.	Waar significante wijzigingen in verkeersintensiteiten optreden wordt het onderliggend wegennet betrokken in de berekening van milieueffecten.
Het al dan niet aanleggen van de A11 west tussen de A4 en A44 is van invloed op de verdeling van het verkeer over A4 en A44. Geadviseerd wordt om de A11 west in een variant op te nemen zodat duidelijk wordt wat het effect is.	In de studie wordt een gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor een eventuele aansluiting van de N11 west op de A4.
Het verdient aanbeveling om een alternatief uit te werken waarbij wordt uitgegaan van scheiding van het doorgaande en het korte-afstandsverkeer.	Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerskundige situatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij eventuele verbreding vanaf 4 rijstroken. Daarbij wordt een getrapte werkwijze gehanteerd: eerst zal een verkeerskundige analyse worden uitgevoerd (inclusief aandacht voor kosten en ruimtelijke consequenties); vervolgens zal op basis hiervan in overleg met het Bevoegd Gezag worden bepaald of het wenselijk is om deze optie als volwaardig alternatief in de studie uit te werken. Verder dient de trajectnota/MER de informatie te bevatten die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken.

