

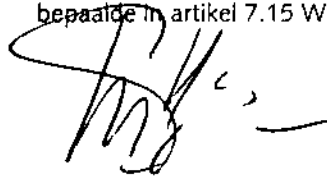
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

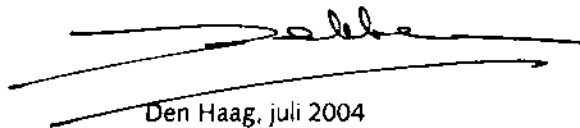
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam

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



Den Haag, juli 2004

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



Den Haag, juli 2004

Inhoudsopgave

1	INLEIDING.....	1
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
2.1	PROBLEEMSTELLING	2
2.2	DOEL.....	2
2.3	BESLUITVORMING	2
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	4
3.1	ALGEMEEN.....	4
3.2	ALTERNATIEVEN	5
4	BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN	6
4.1	ALGEMEEN.....	6
4.1.1	<i>Bestaande toestand en autonome ontwikkeling</i>	6
4.1.2	<i>Mate van uitwerking</i>	7
4.2	VERKEER EN VERVOER	7
4.3	RUIMTELIJKE ORDENING	8
4.4	WOON EN LEEFOMGEVING	8
4.4.1	<i>Algemeen</i>	8
4.4.2	<i>Geluid en trillingen</i>	8
4.4.3	<i>Lucht</i>	9
4.4.4	<i>Externe Veiligheid</i>	10
4.5	NATUURLIJKE OMGEVING.....	10
4.5.1	<i>Landschap, cultuurhistorie en archeologie</i>	10
4.5.2	<i>Flora, fauna en ecologie</i>	11
4.5.3	<i>Bodem en Water</i>	11
4.6	OVERIGE ASPECTEN	12
4.6.1	<i>Bouwfase</i>	12
4.6.2	<i>Sociale aspecten</i>	12
4.6.3	<i>Ruimtegebruik</i>	12
4.6.4	<i>Economie</i>	12
5	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	13
6	LEEMTEN IN INFORMATIE.....	14
7	EVALUATIEPROGRAMMA	15
8	VORM EN PRESENTATIE	16
9	SAMENVATTING VAN HET MER	17
	BIJLAGEN	18

1 Inleiding

Het project A4 Delft-Schiedam kent een lange voorgeschiedenis, met veel discussie over de noodzaak van een nieuwe snelweg door Midden-Delfland en de wijze van uitvoering van deze weg. De Tracéwetprocedure voor de A4 Delft-Schiedam is in 1993 gestart en in 1996 onderbroken na het standpunt. Om vanaf dit punt in de procedure nieuwe alternatieven of varianten toe te voegen en deze op een volwaardige manier te onderzoeken is een aanvulling op de Trajectnota/MER uit 1996 nodig. Deze aanvulling is ook een actualisatie. De informatie waarop de Trajectnota/MER van 1996 is gebaseerd, is namelijk deels verouderd. Zo is het verkeer inmiddels flink gegroeid en gelden nieuwe regels voor bijvoorbeeld luchtkwaliteit en geluid. Het is daarom noodzakelijk de informatie in lijn te brengen met de meest recente inzichten, en af te stemmen op de wet- en regelgeving zoals die nu van kracht is (of binnenkort van kracht wordt).

Voor deze aanvulling op en actualisatie van de Trajectnota/MER uit 1996 wordt de procedure conform de Tracéwet gevolgd.

Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieueffectrapport opgesteld. Het doel van de hier onderhavige richtlijnen is om aan te geven welke informatie de aanvulling op en actualisatie van het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen.

Het bevoegd gezag is de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Holland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie van maart 2004, alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.) en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van deze startnotitie zijn ingebracht (zie bijlage).

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".

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".

2.1 Probleemstelling

De probleemstelling is in de startnotitie als volgt omschreven:

- de autosnelwegverbinding tussen Den Haag en Rotterdam (A13) wordt zwaar belast en kan het aangeboden autoverkeer niet op een adequate en betrouwbare manier verwerken. De verwachte groei van het autoverkeer zal dit probleem versterken. De bereikbaarheid van dit deel van de Randstad en de Haagse en Rotterdamse agglomeraties in het bijzonder komt daardoor steeds verder onder druk te staan;
- de beschreven situatie levert knelpunten op op het gebied van leefbaarheid. Belangrijke aspecten zijn hierbij luchtkwaliteit en geluid. Onder meer bij Overschie, Groenoord en Delft bestaan momenteel reeds knelpunten;
- de problemen in de verkeersafwikkeling leiden tot overschrijding van normen voor externe veiligheid en verkeersveiligheid ter plaatse van de A13 en A20;
- de dagelijkse files op de A13 en de A20 leiden tot problemen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op het onderliggende wegennet in Midden-Delfland, de B-Driehoek en het Westland.

Het MER dient deze problemen verder uit te werken. Hiertoe dient in het MER een goede probleemanalyse te worden opgenomen.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijk omschrijving van de doelen worden afgeleid. Daarbij dient de relatie met de doelstellingen van het landelijk verkeer- en vervoerbeleid te worden aangegeven.

Doelen moeten zodanig worden beschreven dat ze kunnen dienen voor de afbakening van de alternatieven. Ook moeten de alternatieven op basis van de beschrijving van de doelen getoetst kunnen worden op hun doeltreffendheid. De doelstelling zoals verwoord in de startnotitie dient hierbij als uitgangspunt.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en

wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Hiervoor kunnen de regelingen zoals genoemd in de startnotitie worden gebruikt. Ook moet worden aangegeven wat de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit voor de probleemstelling, mogelijke oplossingen en beoordeling van de alternatieven betekenen.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

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."

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

De trajectnota/MER dient een afweging op hoofdlijnen tussen verschillende (verkeerskundige) alternatieven te bevatten. Een samenhangende visie op het gewenste functioneren van de verkeerskundige structuur van de Zuidvleugel van de Randstad is daarbij onontbeerlijk. Met 'samenhangend' wordt bedoeld op een integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk, waarbij ook de milieueffecten ervan in de beschouwing betrokken zullen moeten worden. Het MER dient daarom uit twee stappen te bestaan: een 'alternatieven-MER' en een 'inrichtings-MER' waarbij de hierboven genoemde visie de schakel vormt van stap 1 naar stap 2 te komen.

In de eerste stap wordt een serie alternatieven op hoofdlijnen getoetst aan de probleemstelling. Hierbij dient te worden ingegaan op de vervoers- en verkeerskundige effecten, en dient globaal te worden getoetst aan de milieunormen, de beschermingsformules van het Structuurschema Groene Ruimte, de haalbaarheid en uitvoerbaarheid. De kosten van de alternatieven dienen te worden ingeschat en te worden beoordeeld vanuit het beschikbare budget. In stap 1 dient ook het nemen van maatregelen voor dynamisch verkeersmanagement te worden meegenomen; Het detailniveau moet worden afgestemd op het te nemen besluit.

Stap 2 bestaat - na een onderbouwde keuze van stap 1 - uit het beschrijven en beoordelen van de inrichtingsaspecten van het gekozen alternatief (naast het mma).

Voor het alternatief dat in stap 2 wordt onderzocht, moet worden aangegeven waar mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn ter vermindering van nadelige milieugevolgen zoals hinder voor omwonenden en aantasting van ecologisch of anderszins gevoelige gebieden en relaties. Denk hierbij aan:

- geluidwerende voorzieningen en bronmaatregelen (stille wegdekken);
- bescherming van waardevolle archeologische gebieden en cultuurhistorische structuren;
- beperking van verstoring van de (geo-)hydrologische relaties;
- ecologische verbindingen bij kruisingen van watergangen.

Ook zal duidelijk moeten worden gemaakt in hoeverre aanpassingen van het onderliggend regionale wegennet mogelijk zijn zodanig dat de doorstroming en buffercapaciteit significant wordt vergroot, zonder toename van verkeersonveiligheid en verlies aan leefbaarheid in de omgeving;

Het studiegebied dient te worden beschreven. Onder studiegebied wordt verstaan, dat gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. *Met andere woorden, het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden.* De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteit, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020.

3.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven (inclusief flankerende maatregelen) moet in het MER worden gemotiveerd *in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek.* Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing in de vorm van alternatieven duidelijk moet kunnen worden gelegd.

De volgende alternatieven dienen in het onderzoek te worden betrokken:

- de referentiesituatie;
- A4: met twee varianten: IODS-basisvariant en Modulaire aanpak;
- A54: met en zonder Oranjetunnel;
- verbreding van de A 13, gekoppeld aan de aanleg van de A13/16;
- meest milieuvriendelijke alternatief (mma).

Referentiesituatie

In stap 1 is de autonome verkeersontwikkeling in het studiegebied een belangrijke referentie.

Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

In stap 1 worden de alternatieven afgewogen op de criteria van het SGR.

Voor stap 2 gelden de volgende opmerkingen:

Indien de Veilingroute als voorkeursalternatief en/of mma wordt uitgewerkt zal ook aan de aspecten geluid en lucht, met name nabij het Wateringse Veld en rond het knooppunt Westerlee, *extra aandacht geschonken moeten worden.*

Indien gekozen wordt voor inpassing van de A4 door Midden-Delfland en het stedelijk gebied van Schiedam/Vlaardingen, dan geldt dat:

- zoveel mogelijk de huidige ecologische barrières moeten worden opgelost;
- zo weinig mogelijk openheid moet worden aangetast en minimale geluid-en lichthinder plaats moet vinden;
- onderzoek binnen dit alternatief hoe de situatie in het stedelijk gebied verdergaand is te optimaliseren *ten aanzien van de luchtkwaliteit opdat de gevoelige gebieden maximaal worden ontzien.*

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

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

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

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

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

4.1 Algemeen

4.1.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving van de huidige situatie dient het jaar 2002 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 vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. In het bijzonder geldt dat voor het jaar 2010 of zoveel later als de weg wordt opengesteld voor lucht, en 10 jaar na openstelling voor geluid.

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied, van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten, en van conceptbesluiten die binnen afzienbare tijd worden vastgesteld.

In het MER zal voor de probleemstelling inzichtelijk moeten worden gemaakt wat de autonome ontwikkelingen zijn van:

- modal split: openbaar vervoer (OV), verplaatsing per auto; en combinatie auto-OV (kwalitatief);
- herkomst/bestemming-relaties: oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten op verschillende delen van het hoofdwegennet en verbindend onderliggend wegennet;
- verhouding personen/vrachtverkeer op delen van het netwerk.

Van deze autonome ontwikkelingen dienen de effecten op congestie, verkeersveiligheid en emissies (lucht, geluid) te worden gegeven. Met deze informatie dient de probleemstelling nader te worden onderbouwd.

In de trajectnota/MER dient op hoofdlijnen te worden ingegaan op de relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen. Er dient rekening gehouden te worden met de (ruimtelijke) ontwikkelingen in de regio, waarvoor plannen in voorbereiding zijn.

Tevens zal een gevoeligheidsanalyse moeten worden gemaakt voor het heffen van tol conform de huidige Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit.

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

4.1.2 Mate van uitwerking

Wat betreft de aspecten en hun uitwerking in stap 1 of 2 geeft de volgende tabel meer inzicht:

Aspecten	Stap1	Stap 2
Bereikbaarheid	Ja	Ja
Verkeersveiligheid	Globaal	Gedetailleerd
OV		Ja
Ruimte	Globaal	Gedetailleerd
Economie		Ja
Geluid en trillingen	Globaal	Gedetailleerd
Lucht	Globaal (car II)	Gedetailleerd
Externe veiligheid	Globaal	Gedetailleerd
Sociale aspecten		Ja
Recreatie		Ja
Natuur, inclusief lichthinder	Globaal	Gedetailleerd
Landschap etc.	Globaal	Gedetailleerd
Bodem etc.	Globaal	Gedetailleerd
Tol	Globaal	Ja
Kosten	Globaal	Gedetailleerd

De onderstaande richtlijnen per te onderzoeken aspect zijn van toepassing op het onderzoek in stap 2 tenzij uitdrukkelijk anders is omschreven. In algemene zin kan het onderzoek in stap 1 een meer globaal karakter hebben.

4.2 Verkeer en vervoer

Het MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de verschillende alternatieven op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een verkeersprognose (inclusief bandbreedte) voor 2020 op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid, voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken ga daarbij in op de intensiteit/capaciteitverhouding;
- de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet uitgedrukt in de gemiddelde reistijd in de spitsperiodes en bij vrije doorstroom. De indicator voor dit project is dat de reistijd in de maatgevende spitsperiode maximaal 1,5 keer de reistijd onder de conditie van vrije doorstroom.
NB: de indicator voor bereikbaarheid wordt momenteel nog uitgewerkt in het kader van de Nota Mobiliteit, afhankelijk van de uitkomst hiervan kan een aanpassing/aanvulling noodzakelijk zijn;
- de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet uitgedrukt in (gewogen) voertuigverliesuren in relatie tot de vervoersprestatie (uitgedrukt in voertuigkilometers voor het traject);
- hou rekening met de onzekerheid ten aanzien van de ontwikkelingen in de omgeving; geef op basis van deze analyse aan welke uitgangspunten worden gekozen voor de verkeerskundige prognose;
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid; deze dienen zoveel mogelijk kwantitatief in beeld te worden gebracht: toets aan de verkeersveiligheidsnorm;

- naast risicocijfers is ook van belang of er sprake is van black spots: concentratie van (ernstige) ongevallen. Dit duidt doorgaans op een probleem met de infrastructuur;
- de effecten op de kwetsbaarheid van het hoofdwegenennetwerk;
- de aansluiting van en doorstroming op het onderliggende wegennet;
- de herkomst en bestemming van het verkeer op de weg;
- in de modal split dient naast het aandeel reizigers met OV en reizigers met de auto, ook kwalitatief zichtbaar te worden gemaakt het aandeel reizigers dat reist in de combinatie van auto-OV. Dit gezien de in de toekomst geplande uitbreiding van het netwerk voor hoogwaardig OV in combinatie met bestaande en in ontwikkeling zijnde transferia en P&R faciliteiten;
- het effect van de verschillende alternatieven op de genoemde aspecten.

4.3 Ruimtelijke Ordening

In de trajectnota/MER dient de huidige situatie en de autonome ontwikkeling beschreven te worden. Daarnaast dienen ook de effecten van de verschillende alternatieven in beeld te worden gebracht. Het gaat om de effecten op ruimtebeslag, het ontstaan van functioneel gehinderde locaties en het ontstaan van restgebieden. Het gaat hierbij met name om woon, werk en recreatiegebieden.

Er 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 toe- en afritten.

In het bijzonder geldt dit voor:

- de interne grootschalige ontwikkeling binnen regio Rotterdam;
- de Binnenflankontwikkeling;
- de Zuidplaspolder;
- het Streekplan Zuid-Holland West.

4.4 Woon en leefomgeving

4.4.1 Algemeen

Per alternatief dienen de milieueffecten van de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en voorgenomen activiteiten te worden onderzocht. De mate van detail is afhankelijk van of het onderzoek in stap 1 of in stap 2 plaatsheeft.

Voor negatieve effecten die niet kunnen worden voorkomen dienen in stap 2 mitigerende en compenserende maatregelen te worden voorgesteld. Hierbij moet worden uitgegaan van de redelijkerwijs te verwachten technische ontwikkeling.

Aangegeven moet worden of er in of nabij het plangebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen, zoals de bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, archeologische vindplaatsen of onderdelen van de ecologische hoofdstructuur (EHS).

4.4.2 Geluid en trillingen

Het geluidsbelaste oppervlakte

Door middel van contouren en hectaren dient het geluidsbelaste oppervlakte ten gevolge van het wegverkeer in kaart te worden gebracht. Hieronder vallen ook de gebieden voor dag- en verblijfsrecreatie. Allereerst dient het referentieniveau (de bestaande situatie) te worden bepaald en daarna dienen, in geval van het wegverkeer, in stappen van 5 dB(A) de contouren van 50 tot 70 dB(A) te worden weergegeven. Indien er sprake is van een specifieke status, zoals stiltegebieden en gebieden aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dienen de contouren vanaf 40 - 60 dB(A) te worden weergegeven.

Verder dient ter indicatie een beeld te worden gegeven van het geluidsverloop op een aantal representatieve punten langs het studietraject.

Geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen

Er dient een kwantitatieve beschrijving te komen van de verandering van het aantal geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt in bestaande en nieuwe functies. Tevens dient inzicht gegeven te worden in de cumulatieve geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidsbronnen (spoorwegverkeer, industrie).

Geluidsbeperkende maatregelen

De alternatieven moeten met elkaar worden vergeleken met betrekking tot geluidsbeperkende maatregelen.

Aansluitende weg- en baanvakken

In het MER dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van geluidstoename of -afname op de aansluitende weg- en baanvakken van de trajecten in studie.

Grenswaarde

Er moet worden aangegeven voor hoeveel woningen en andere geluidgevoelige objecten de grenswaarde wordt overschreden.

Aandachtspunten

In het MER dient gedetailleerde informatie te worden gegeven over de geluidsbelastingen tijdens dag-, avond- en nachtperiode, alsmede piekniveaus en etmaalwaarden. Het is de ambitie dat de akoestische kwaliteit in EHS-gebieden in 2010 niet is verslechterd ten opzichte van de huidige situatie. Voor de aanpak aan de bron geldt voor wegverkeer dat de best toepasbare en beproefde technologie wordt gebruikt.

Trillingen

Naast geluidshinder kan als gevolg van het verkeer trillingshinder optreden als woningen dicht bij de weg staan. Ook deze effecten zullen worden onderzocht en worden getoetst aan de daarvoor geldende NEN-norm.

4.4.3 Lucht

De doelstelling is tweeledig:

- het geven van inzicht in de gevolgen van de verschillende alternatieven voor het aantal woningen en personen binnen zones waar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de wettelijke grenswaarden in het jaar van openstelling ('vaststellen knelpunten');
- indien uit de luchtanalyse blijkt dat één of meer alternatieven kunnen leiden tot knelpunten, dient voor elk van deze alternatieven inzicht te worden gegeven in de mogelijke maatregelen om de knelpunten op te lossen, en de financiële consequenties van deze maatregelen.

In het MER dienen de huidige en de toekomstige concentraties voor NO₂ en fijn stof (PM₁₀) te worden weergegeven en de verandering van deze stoffenconcentraties als gevolg van wijziging van verkeersintensiteiten van de bestaande wegen. Geef op kaart aan:

- het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentraties (immissies) van NO₂ en fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram/m³ overschrijden, waarbij ook de woningen binnen dit 'overschrijdingsgebied' worden aangegeven;
- het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde van 30 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor, en in plaats van de daggemiddelde

PM10-norm van 50 microgram/m³ die in 2005 niet meer dan 35 dagen/jaar overschreden mag worden;

- waar de hoogste waarden (voor NO₂ en fijn stof) voorkomen en hoe hoog die zijn;
- hoeveel woningen en welke gevoelige bestemmingen (voor fijn stof), dan wel hoeveel bebouwd gebied (voor NO₂) zich in het gebied bevinden waar *van overschrijding sprake is*;
- de keuze van het zichtjaar is afhankelijk van de jaren waarin uiterlijk aan de vastgestelde grenswaarde dient te worden voldaan. In ieder geval dient het jaar van openstelling als zichtjaar meegenomen te worden.

In stap 1 kan de luchtkwaliteitsanalyse meer indicatief worden uitgevoerd middels het Car II-model.

In stap 2 dient bij de analyse van de lokale luchtkwaliteit gebruik te worden gemaakt van het rekenmodel van TNO: het TNO-verkeersmodel.

4.4.4 Externe Veiligheid

Externe veiligheid betreft de risico's van de vervoerssystemen voor de omgeving. Per alternatief dient aandacht te worden besteed aan het individueel risico en het groepsrisico, waarbij rekening dient te worden gehouden met eventuele wijzigingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst.

Plaatsgebonden risico (individueel risico):

- (verandering in de) ligging van het plaatsgebonden risicocontour voor de niveaus van 10⁻⁵ en 10⁻⁶ per jaar;
- toetsing aan de grenswaarden (10⁻⁵ en 10⁻⁶) voor het plaatsgebonden 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' met betrekking tot het groepsrisico, het groepsrisico per km bepalen;
- indicatie van verandering in het groepsrisico.

Apart aandachtspunt is de bereikbaarheid van locaties (b.v. hoog- of diepgelegen wegdelen, knooppunten HWN) voor hulpverlening en brandweer bij calamiteiten.

Ingeval er sprake is van omvangrijke tunneltrajecten of overkluizingen (zoals bij Schiedam) dient er voor dat betreffende traject te worden aangegeven hoe in het ontwerp rekening gehouden wordt met de interne veiligheid.

4.5 Natuurlijke omgeving

4.5.1 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

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;
- ruimtelijke barrièrewerking /visuele hinder van de weg.

Voor cultuurhistorische elementen wordt verwezen naar de Monumentenwet, de cultuurhistorische waardenkaart van de Nota Belvedere, provinciale karteringen en de inspraakreactie en 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.

4.5.2 Flora, fauna en ecologie

Aangegeven is dat er bestaande en geplande natuurgebieden in Midden-Delfland als Ecologische Hoofdstructuur (EHS)-gebied aanwezig zijn. Duidelijk moet worden gemaakt om welke gebieden het gaat en wat de (beoogde) status is. Tevens is het gebied aangewezen als Belvederegebied. Beschrijf de consequenties van deze beschermingen voor de ontwikkeling van alternatieven. In het MER moeten die habitats, doelsoorten en overige soorten met een natuurbeschermingsstatus in beschouwing worden genomen die voorkomen in het studiegebied, die worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit. Indien deze habitats en soorten voorkomen in het studiegebied, maar niet door de voorgenomen activiteit worden beïnvloed, moet het MER dit aantonen.

Hierbij dient te worden aangegeven:

- het voorkomen in het studiegebied van de habitats en van de populaties (naast aanwezigheid ook verspreiding, grootte en dichtheid) en de kwaliteit en functie van het habitat voor de soorten;
- het belang/bijdrage van populaties voor de nationale populatie;
- de verwachte verandering in de kwaliteit van het habitat en van de aanwezige stand van populaties door genoemde milieuevoluties zowel met als zonder mitigatie / natuurcompensatie en / of andere natuurbevorderende maatregelen.

Voor mitigerende en compenserende maatregelen geldt dat het huidige 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.

4.5.3 Bodem en Water

Voor de beschrijving van het abiotisch milieu en het bepalen van de invloed van de ingrepen op abiotische milieu, op biotische patronen en processen en op landbouwkundig gebruik moeten aan de volgende aspecten voor bodem en water minimaal aandacht worden besteed:

- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding

Conform het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21^e eeuw' dient binnen het kader van het MER een watertoets te worden

uitgevoerd, waarbij getoetst wordt aan de effecten op veiligheid, wateroverlast en verdroging.

4.6 Overige aspecten

4.6.1 Bouwfase

Bij alle te beschrijven effecten dient de vraag te worden gesteld of ze tevens in de bouwfase optreden. Indien dit het geval is dient het MER hiervan melding te maken.

4.6.2 Sociale aspecten

In deze studie dient voor wat betreft de sociale aspecten de bereikbaarheid voor omwonenden, de barrièrewerking en de visuele hinder te worden meegenomen.

4.6.3 Ruimtegebruik

De effecten op de ruimtelijke functies (wonen, werken, landbouw) worden beschreven in de vorm van het ruimtebeslag van de alternatieven. Er 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 toe- en afritten.

4.6.4 Economie

In het MER dienen in ieder geval de directe economische effecten te worden beschreven en een kwalitatieve beschrijving van de aard en invloed op de economische structuur.

5 Vergelijking van de alternatieven

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

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

De milieueffecten van de alternatieven moeten zoveel mogelijk 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 milieuontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- de (globale) effecten van de verschillende alternatieven dienen per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling te worden afgezet;
- vervolgens dient te worden bepaald welke aspecten belangrijk zijn dan wel een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in het MER te worden onderbouwd;
- de eindpresentatie vloeit hieruit voort en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

Er dient een indicatie te worden gegeven van de kosten van de verschillende alternatieven.

6 Leemten in informatie

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

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

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

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.

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"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 dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

8 Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt geadviseerd:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- 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;
- de voorgestelde aanpak vereist - zeker nu de maatschappelijke belangstelling voor de te verschaffen informatie en afweging groot is - dat gebruik gemaakt wordt van adequate (grafische) middelen om de relevante informatie en de feitelijke afwegingen zo beknopt en helder mogelijk voor het voetlicht te brengen.

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.

9 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 milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven;
- eventuele leemten in kennis;

Bijlagen

Antwoorden op adviezen en inspraakreacties

Nr.	Persoon of instantie
1	dhr. Rs. Herman, DELFT
2	dhr. P.J. Niestadt, SCHIEDAM
3	dhr. A.J. Boon, SCHIEDAM
4	dhr. L.T.H.M. van der Knaap, WATERINGEN
5	dhr. J. de Baan, MAASSLUIS
6	dhr. B.J. Bijkerk Bzn., SCHIEDAM
7	mw. L. Fens-Verbee, ZWARTEWAAL
8	dhr. K.H. IJff, NIEUWERKERK IJSSEL
9	dhr. U.A. Koesoemo Joedo, SCHIEDAM
10	dhr. H. Smithuis, DELFT
11	mw. M. v.d. Helm-Ernst, SCHIEDAM
12	dhr. J.IJ. Haagsma, DELFT
13	dhr. E.W.F. Monteiro, S GRAVENHAGE
14	dhr. H.P.T. Kostelijk, ROTTERDAM
15	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
16	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
17	dhr. Ir. A. den Outer, CAPELLE AD IJSSEL
18	dhr. J.A. Oprel, MAASSLUIS
19	mw. E.A. van Hees, DELFT
20	J.M. van der Linden, RIJSWIJK ZH
21	Gastransport Services, GRONINGEN
22	B. van Linge, S GRAVENHAGE
23	dhr. M. Miedema, DELFGAUW
24	dhr. N.L.M. de Vries, SCHIEDAM
25	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
26	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
27	dhr. P.C. van Dalen, ROTTERDAM
28	dhr. R.J.M. Oosterhof, VLAARDINGEN
29	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
30	dhr. D. van Belle, SCHIEDAM
31	dhr. ing. J. van der Veen, DELFT
32	dhr. E.R. Valstar, NAALDWIJK
33	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
34	mw. E.M. Janzen-Kraal, VLAARDINGEN
35	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
36	Nederlandse Aardolie Maatschappij, SCHIEDAM
37	Stadsgewest Haaglanden, S GRAVENHAGE
38	dhr. ir. D. Westland, SCHIEDAM
39	dhr. H.J. van Rijsinge, Den Haag
40	Bewonersvereniging Zwaluwlaan, VLAARDINGEN
41	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
42	dhr. J. Lemmens, SCHIEDAM
43	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
44	dhr. C. Verweij, VLAARDINGEN
45	Milieudefensie Delft, DELFT
46	Provincie Zuid-Holland, S GRAVENHAGE
47	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
48	M. Schonenberg NIEUWERKERK IJSSEL
49	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt

-
- 50 Midden Delftland Vereniging Werkgroep Ruimtelijke Ontwikkeling, SCHIEDAM
51 A. Bakker, SCHIEDAM
52 Awareness adviesbureau voor beleidsmarketing, S GRAVENHAGE
53 L.G.E. Smid, S GRAVENHAGE
54 J. v.d. Velden, VLAARDINGEN
55 9 eensluitende reacties ontvangen, SCHIEDAM
56 83 eensluitende reacties ontvangen, SCHIEDAM
57 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
58 dhr. P.M. Wilms, VLAARDINGEN
59 VNO-NCW West, RIJSWIJK ZH
60 M.P. Schaefer, SCHIEDAM
61 Dienst Landelijk Gebied Provincie Zuid - Holland, VOORBURG
62 Belangenplatform Tanthof, DELFT
63 Zuid-Hollandse Milieufederatie, ROTTERDAM
64 Gemeente Vlaardingen, VLAARDINGEN
65 W. van Erven, SCHIEDAM
66 Milieudefensie, AMSTERDAM
67 Ondernemersvereniging Vijfsluizen, ROTTERDAM
68 Transportbedrijf van Vliet bv, HOEK VAN HOLLAND
69 Gemeente Midden Delfland, SCHIPLUIDEN
70 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
71 dhr. P. Meuldijk, VLAARDINGEN
72 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
73 dhr. M.T. Kreeftmeijer, KWINTSHEUL
74 dhr. B.M. van Bodegom, VLAARDINGEN
75 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
76 W.J. van Nierop, VLAARDINGEN
77 Groenlinks, Werkgroep Milieu, SCHIEDAM
78 dhr. C.F. Hopstaken, DELFT
79 Recreatieschap Midden-Delfland, SCHIEDAM
80 Fietzersbond afd. Vlaardingen, VLAARDINGEN
81 Stichting Stop RW 19/A4, DELFGAUW
82 W. Langerak, POORTUGAAL
83 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
84 dhr. B.K. van der Chijs, DELFT
85 R. Steenhuis, DELFT
86 Groenlinks Vlaardingen, VLAARDINGEN
87 Gemeente Schiedam, SCHIEDAM
88 RHRR Regionale Hulpverleningsdienst Rotterdam-Rijnmond, ROTTERDAM
89 mw. B. Slee, SCHIPLUIDEN
90 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, AMERSFOORT
91 dhr. G. van Oel, DELFT
92 VTM Milieucommunicatie Rijnmond, SCHIEDAM
93 Initiatiefgroep Natuurbeheer in Delft, DELFT
94 Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, S GRAVENHAGE
95 Gemeente Den Haag, S GRAVENHAGE
96 Woonplus Schiedam, SCHIEDAM
97 Gemeente Rotterdam, ROTTERDAM
98 Stadsregio Rotterdam, ROTTERDAM
99 Hoogheemraadschap van Delfland, DELFT
-

Volgnummer: 1 Kenmerk: Gedateerd: 19-3-2004	Afzender: Rs. Herman Wilhelminalaan 39 2625 LE DELFT
Kernpunt(en) van de inspraak: 1 Doortrekken van de A4 zal de stank- en geluidsoverlast nog verder doen toenemen. In de huidige situatie - sinds de openstelling van de A4 - is de overlast al groot omdat de route als sluiproute wordt gebruikt, waarbij verkeer zich niet houdt aan de maximumsnelheid van 50 km/uur	Reactie van Bevoegd Gezag: De genoemde effecten zullen worden onderzocht. De variant die uiteindelijk gekozen wordt zal moeten voldoen aan alle wettelijke eisen.

Volgnummer: 2		Afzender: P.J. Niestadt Maasboulevard 41 3114 HC SCHIEDAM	
Kenmerk:			
Gedateerd: 19-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Voor de omliggende gemeenten (onder meer Westland, Vlaardingen, Rotterdam, Schiedam) is het essentieel dat de A4 zo spoedig mogelijk wordt gerealiseerd. Ook het milieu is hiermee gediend vanwege betere doorstroming van het verkeer.		De reactie wordt als kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer: 3		Afzender: A.J. Boon Frenkelpad 23 3123 AE SCHIEDAM	
Kenmerk:			
Gedateerd: 19-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Inspreker, wonend op minder dan 100 meter afstand van het dijklichaam Schiedam/Woudhoek-noord, verzoekt de A4 tenminste verdiept, maar bij voorkeur ondergronds aan te leggen om zodoende het behoud van de zo schaarse natuur en het milieu te garanderen. De Minister van V&W heeft gemeld dat hiervoor voldoende geld beschikbaar is.		Een ondergronds tracé wordt niet in de studie meegenomen. Een dergelijke uitvoering van de A4 Delft-Schiedam zal het beschikbare budget vele malen overschrijden en wordt daarom niet als reëel alternatief gezien. Wel wordt de overkapping in het stedelijke gebied en halfverdiepte ligging in het landelijke gebied meegenomen. De keuze voor een variant wordt genomen door de politiek, onder andere op basis van de tracé/m.e.r.-procedure. Daarbij dient te worden bedacht dat tunnelmonden extra vervuilingsbronnen zijn.	

Volgnummer:	4	Afzender:	L.T.H.M. van der Knaap Middenzwet 10 2291 HM WATERINGEN
Kenmerk:		Gedateerd:	19-3-2004
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Leg de weg zo spoedig mogelijk aan; er is al te veel en te lang gepraat.		Het ministerie van VenW streeft naar een snelle procedure. De procedure die gevolgd zal moeten worden is de Tracéwetprocedure. Deze kent een aantal stappen met een bepaalde doorlooptijd.	

Volgnummer: 5		Afzender: J. de Baan Kamerlingh Onnesdreef 8 3146 BH MAASSLUIS	
Kenmerk:			
Gedateerd: 19-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Onduidelijk is hoe het gedeelte van de A4 tussen Rijswijk en het Prins Clausplein, richting Amsterdam, de verkeerstoename als gevolg van de openstelling van de A4 Delft - Schiedam, kan verwerken. In de huidige situatie is er dagelijks al één rijstrook van de A4 geblokkeerd door verkeer dat naar de Utrechtse Baan wil.		Effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.	

Volgnummer: 6		Afzender: B.J. Bijkerk Bzn. Griegplein 65 3122 VN SCHIEDAM	
Kenmerk:			
Gedateerd: 19-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Doortrekken van de A4 lijkt onvermijdelijk, maar dan wel ondergronds. Het woongenot mag niet nog verder afnemen door nog meer geluidsoverlast en luchtvervuiling (Zestienhoven/Pernis).		Een ondergronds tracé wordt niet in de studie meegenomen. Een dergelijke uitvoering van de A4 Delft-Schiedam zal het beschikbare budget vele malen overschrijden en wordt daarom niet als reëel alternatief gezien. Wel wordt de overkapping in het stedelijke gebied en halfverdiepte ligging in het landelijke gebied meegenomen.	

Volgnummer: 7 Kenmerk: Gedateerd: 19-3-2004	Afzender: L. Fens-Verbee Gootsehoek 34 3238 XC ZWARTEWAAL
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Waarom wordt verkeer vanaf de Beneluxtunnel door de ANWB bewegwijzeringsborden richting Den Haag geleid via de (overvolle) A13 en niet via het Westland? 2 Voorgesteld wordt de A4 door te trekken als viaduct weg (naar voorbeeld van Bangkok), waardoor natuur behouden kan blijven.	De bewegwijzering op autosnelwegen geeft de snelste route (bezien in een rustige periode zonder files) aan naar grote plaatsen via het autosnelwegennet. Een "viaductweg" heeft, naast de zeer hoge kosten, grote milieueffecten tot gevolg en past niet in de gedachte van landschappelijke inpassing in Midden-Delfland en het stedelijk gebied. Deze variant wordt niet onderzocht.

Volgnummer: 8		Afzender: K.H. IJff Begoniaveld 57 2914 PB NIEUWERKERK YSSEL	
Kenmerk:			
Gedateerd: 19-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Inspreker, een dagelijkse gebruiker van de A13, pleit voor het zo snel mogelijk doortrekken van de A4, omdat dit alternatief het snelst kan worden gerealiseerd en bovendien de aan- en afvoer van het verkeer (Kethelplein/Beneluxtunnel) gegarandeerd is.		Het ministerie van VenW streeft naar een snelle procedure. De procedure die gevolgd zal moeten worden is de Tracéwetprocedure. Deze kent een aantal stappen met een bepaalde doorlooptijd.	
2 Waarschijnlijk zal ook het Veilingalternatief (incl. Oranjetunnel) in gang moeten worden gezet omdat de A13 dermate overbelast is, dat het doortrekken van de A4 niet voldoende is.		In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. Het gaat, gezien het beschikbare budget, op dit moment om een keuze tussen de alternatieven en niet om een combinatie van twee alternatieven. De combinatie zal het beschikbare budget vele malen overschrijden en wordt daarom niet als reëel alternatief gezien.	

Volgnummer: 9		Afzender: U.A. Koesoemo Joedo Hoefsmidstraat 25 3123 PM SCHIEDAM	
Kenmerk:			
Gedateerd: 19-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Nu de Tweede Kamer de Veilingroute als alternatief heeft toegevoegd, zou de titel van de studie niet langer A4 Delft-Schiedam moeten zijn.		Bij planstudies uit het MIT is gebruikelijk dat een alternatief in de titel gebruikt wordt ook al zijn er andere alternatieven, zoals vaak een OV verbinding of zoals in dit geval een Veilingroute.	
2 Om tot een goede afweging te komen, zou gekeken moeten worden naar het aantal mensen (bijvoorbeeld per strekkende kilometer) dat nu en in de toekomst gedupeerd wordt door stank, geluidsoverlast, uitzichtbeperking etc.		Hieraan zal worden voldaan. Het effectenonderzoek richt zich onder andere op het aantal woningen dat hinder ondervindt van geluidsoverlast en luchtverontreiniging etc. Daarnaast wordt het oppervlak geluidbelast gebied in beeld gebracht. Stankhinder wordt niet onderzocht.	

Volgnummer: 10		Afzender: H. Smithuis Albert Verweylaan 1 2624 WV DELFT	
Kenmerk:			
Gedateerd: 22-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Gepleit wordt voor een zo spoedig mogelijke aanleg (en openstelling) van de A4, zonder verdere onderzoeken. Het is schandelijk dat na ruim 30 jaar nog steeds gesteggeld moeten worden over een mogelijke komst; waaraan milieu- en natuuractivisten grotendeels debet zijn. De weg is voor Nederland van groot economisch belang.		Het ministerie van VenW streeft naar een snelle procedure. De procedure die gevolgd zal moeten worden is de Tracéwetprocedure. Deze kent een aantal stappen met een bepaalde doorlooptijd. Economische effecten zullen worden onderzocht.	

Volgnummer: 11 Kenmerk: Gedateerd: 22-3-2004	Afzender: M. v.d. Helm-Ernst Dilleveld 28 3124 VC SCHIEDAM
Kernpunt(en) van de Inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Onderzocht zou moeten worden welk alternatief de polderwegen tussen Delft en Schiedam zoveel mogelijk ontlast van (sluip)verkeer, met name uit de richting van de Zuid-Hollandse Eilanden. 2 Gemeenten willen sluipverkeer op de polderwegen tussen Delft en Schiedam weren door verkeersbelemmerende maatregelen. Dit zal echter het probleem verleggen naar de woonwijken, die grenzen aan deze wegen. Het verzet van diezelfde gemeenten (met name Schiedam) tegen het doortrekken van de A4 is dan ook inconsequent en contra-productief.	Om de effecten voor verkeer en vervoer te bepalen wordt gebruik gemaakt van het Randstadmodel. Hierin is het gehele randstedelijke hoofdwegennet en een groot deel van het onderliggende wegennet opgenomen. Effecten op het onderliggende wegennet worden onderzocht. De reactie wordt als kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 12		Afzender: J.IJ. Haagsma Wilhelminalaan 69 2625 LG DELFT	
Kenmerk:			
Gedateerd: 22-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Het wordt hoog tijd dat de A4 wordt doorgetrokken naar Schiedam en wordt aangesloten op de 2e Beneluxtunnel. Daarmee wordt de A13 ontlast.		De reactie wordt als kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer: 13		Afzender: E.W.F. Monteiro Ellekomstraat 54 2573 XE S GRAVENHAGE	
Kenmerk:			
Gedateerd: 22-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 <i>Er dient tevens onderzocht te worden of de bestaande fietsmogelijkheden verbeterd kunnen worden. Gedacht wordt aan een snelle route met weinig tot geen verkeerslichten.</i>		Het verbeteren van bestaande fietsmogelijkheden maakt geen onderdeel uit van de studie.	
2 De verkeersproblematiek zou deels kunnen worden opgelost door het invoeren van aparte doelgroepstroken - bijvoorbeeld voor motorrijders en carpoolers. Daarnaast zou een tolheffing ingevoerd kunnen worden gedurende de ochtend- en avondspits, voor niet carpoolers en niet motorrijders.		Het doelgroepenbeleid is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat losgelaten. De Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit geeft momenteel alleen de mogelijkheid van beprijzingsmaatregelen op nieuwe wegen. Er bestaat geen mogelijkheid voor tolheffing op de A13 in het huidige beleid. Wel wordt tolheffing op de A4 meegenomen.	
3 De voorkeur gaat uit naar het MMA. Het aanleggen van meer wegen is niet de oplossing voor de verkeersproblematiek, omdat die wegen na verloop van tijd ook weer verstopt zullen raken.		Of de keuze van een uitvoeringsvariant zal vallen op het MMA gebeurt op basis van een aantal criteria die aan de ene kant rekening houden met de kosten van de aanleg en aan de andere kant met de leefbaarheid voor de bewoners en de aantasting van de natuur. Deze afweging is een politiek besluit.	

Volgnummer: 14		Afzender: H.P.T. Kostelijk Oranjeboomstraat 58 A 3071 BB ROTTERDAM
Kenmerk:		
Gedateerd: 22-3-2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Gepleit wordt voor het doortrekken van de A4. Daarnaast zal over een jaar of 5 de Oranjetunnel er moeten komen, wil Nederland gezond blijven.		In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. Het gaat, gezien het beschikbare budget, op dit moment om een keuze tussen de alternatieven en niet om een combinatie van twee alternatieven. De combinatie zal het beschikbare budget vele malen overschrijden en wordt daarom niet als reëel alternatief gezien.

Volgnummer: 15		Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt	
Kenmerk:			
Gedateerd: 22-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Het doortrekken van de A4 is het begin van een oplossing voor de verkeersproblematiek tussen Rotterdam en Den Haag, eventueel als tolweg. Hiermee wordt de A13 ontlast, worden beide steden beter bereikbaar, het milieu gespaard, werkgelegenheid gecreëerd, de economie gesteund en de automobilist tevredengesteld.		De reactie wordt als kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer: 16		Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
Kenmerk:			
Gedateerd: 22-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De A4 moet er komen.		Het ministerie van VenW streeft naar een snelle procedure. De procedure die gevolgd zal moeten worden is de Tracéwetprocedure. Deze kent een aantal stappen met een bepaalde doorlooptijd.	

Volgnummer: 17 Kenmerk: Gedateerd: 22-3-2004	Afzender: Ir. A. den Outer Diabellistraat 23 2901 KC CAPELLE AD YSSEL
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Bij het alternatief Veilingroute met Oranjetunnel wordt wel de aansluiting met de A15 genoemd maar ontbreekt het effect op de doorstroming van de A20 en A15 wanneer deze verbinding tot stand wordt gebracht. Vraag is of de capaciteit van de A20 voldoende is om een toename van verkeer als gevolg van de aanleg van Maasvlakte II, een nieuwe mogelijkheid van ontsluiting via de A20 door vrachtverkeer met oostelijk bestemmingen, de verbreding van de A15 en aanvoer vanuit het noorden via de A13 en A4, aan te kunnen. 2 Een extra oeververbinding voor vrachtverkeer uit de haven met een noordelijke bestemming is een verbetering. De opgewaardeerde Veilingroute zal dan ook rekening moeten houden met dit verkeer. 3 In het kader van de Deltametropool en de ontwikkeling hiervan op de lange termijn zal een extra oeververbinding een grote meerwaarde hebben voor een volwaardige ontwikkeling van de zuidrand van deze metropool. De kosten voor een dergelijke verbinding en een extra verkeersknooppunt zijn dus geen extra kosten, maar naar voren geschoven kosten. 4 Inspreker is bereid om verder mee te denken in de ontwikkeling van dit plan (Veilingroute met Oranjetunnel) en wenst op de hoogte gehouden te worden over de verdere voortgang.	Om de effecten voor verkeer en vervoer te bepalen wordt gebruik gemaakt van het Randstadmodel. Hierin is het gehele randstedelijke hoofdwegenet en een groot deel van het onderliggende wegennet opgenomen. De A20 maakt zeker deel uit van het studiegebied. De effecten voor verkeer en vervoer zullen worden onderzocht. De aanleg van infrastructuur wordt in samenhang bekeken met de ruimtelijke ontwikkelingen. De Oranjetunnel is voor de Deltametropool geen noodzakelijke voorwaarde. De Initiatiefnemer zal in overleg met de provincie werken aan informatievoorziening via het internet. Op dit moment is al informatie beschikbaar via de site van de provincie www.iops.nl.

Volgnummer:	18	Afzender:	J.A. Oprel Kastanjedaal 60 3142 AP MAASSLUIS
Kenmerk:			
Gedateerd:	22-3-2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Het is onbegrijpelijk dat de A4 er niet al ligt, mede gezien het verkeersaanbod op de A13 en de daarmee gepaard gaande verkeersonveiligheid. Bovendien leidt een goede doorstroming van het verkeer tot minder milieubelasting. Daarnaast is mobiliteit van groot belang voor economische groei. Automobility kan niet worden teruggedrongen door prijsmaatregelen omdat alternatieven ontbreken. Aanleg van meer asfalt is de enige mogelijkheid.		Het ministerie van VenW streeft naar een snelle procedure. De procedure die gevolgd zal moeten worden is de Tracéwetprocedure. Deze kent een aantal stappen met een bepaalde doorlooptijd. Doorstroming van het verkeer leidt tot een betere luchtkwaliteit. Dit geldt echter niet voor geluidhinder. Rijdend verkeer zal meer geluidsoverlast veroorzaken. Onderzoek naar het terugdringen van automobility (door b.v. prijsmaatregelen) is geen onderdeel van deze planstudie.	

Volgnummer: 19		Afzender: E.A. van Hees Menno ter Braaklaan 271 2624 TG DELFT	
Kenmerk:			
Gedateerd: 23-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Verzocht wordt om nader onderzoek naar de effecten van het doorsnijden van het recreatiegebied Midden Delfland ter hoogte van de Tanthof-west in Delft op fiets- en wandelroutes.		De gevolgen voor recreatie zullen worden onderzocht.	
2 Verzocht wordt om een geheel verdiepte ligging van de A4 ter hoogte van Delft Tanthof vanwege de geluidsoverlast in die wijk (windrichting meestal zuid-west) en omdat de fiets- en wandelroutes richting Rotterdam en Schipluiden ongehinderd kunnen blijven d.m.v. fiets- en loopbruggen.		De effecten op geluidhinder van diverse varianten voor dit deel van de A4 (maaiveldligging of halfverdiept) worden onderzocht. De keuze voor een variant hangt onder andere af van de milieueffecten. Uitgangspunt is dat bestaande fiets- en wandelroutes worden gehandhaafd.	
3 Verzocht wordt bij alternatief 1 (aanleg A4?) te onderzoeken in hoeverre de dicht bebouwde Kruithuisweg in Delft een sluiproute gaat worden tussen de A13 en de A4.		Effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.	

Volgnummer: 20		Afzender: J.M. van der Linden Ruysdaelplein 37 2282 BJ RYSWYK ZH	
Kenmerk:			
Gedateerd: 23-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Zolang er in de A20 bij Rotterdam een bottleneck zit met veel op- en afritten, zullen daar files blijven ontstaan.		De effecten van de A4 Delft-Schiedam en de Veilingroute op de aansluitende (onderliggende) wegen en wegvakken worden in de Trajectnota/MER onderzocht. De alternatieven dienen met name de problemen op de A13 te verminderen. Zij kunnen geen oplossing bieden voor alle problemen op de Ruit van Rotterdam.	
2 Het doortrekken van de A4 zou (nog) niet nodig zijn wanneer verkeer van de A13 richting Terbregseplein v.v. wordt geleid via een nieuwe noordelijke randweg - via Zestienhoven en Hillegersberg, waardoor de bottleneck kan worden vermeden.		In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De verbreding van de A13 met de aanleg van de A13/16 is één van de alternatieven.	
3 Tegen de Veilingroute met Oranjetunnel pleit dat deze in de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden doodloopt. (Bovendien is het niet verstandig via dit alternatief nog meer verkeer naar de bottleneck in de A20 bij Rotterdam te leiden - snap ik niet, de Oranjetunnel sluit aan op de A15)		De effecten voor verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.	

Volgnummer: 21		Afzender: Gastransport Services E.H. Boer Postbus 19 9700 MA GRONINGEN	
Kenmerk: AIB 04.B.159			
Gedateerd: 24-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Bij elk van de genoemde alternatieven zijn gastransportleidingen van Gastransport Services betrokken; gastransportleidingen lopen parallel aan of kruisen deze alternatieven. Er wordt vanuit gegaan dat bij de planontwikkeling buisleidingen worden beschouwd als een transportmodaliteit die gelijkwaardig is aan het vervoer over de weg, via het spoor of per schip. Het wordt op prijs gesteld wanneer bij de te nemen maatregelen de belangen van Gastransport Services worden meegewogen.		De belangen van beheerders van kabels en leidingen zullen worden meegewogen bij de te nemen maatregelen. Er zal een inventarisatie plaats vinden naar alle kabels en leidingen in het studiegebied.	

Volgnummer: 22 Kenmerk: Gedateerd: 26-3-2004	Afzender: B. van Linge Catharina van Rennesstraat 107 2551 GK S GRAVENHAGE
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Dat de inspraakavonden (red. informatieavonden) gehouden zijn op locaties waar waarschijnlijk veel tegenstanders van de aanleg van de A4 het woord zullen voeren en voorstanders een kleine minderheid zullen vormen, wekt de suggestie dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat de A4 niet wil aanleggen.	Het Ministerie van VenW wil een zorgvuldige procedure doorlopen om tot een oplossing voor het probleem te komen. Een onderdeel van de zorgvuldige procedure is het organiseren van informatie avonden daar waar de situatie ter plekke ook zal veranderen.
2 De A4 dient te worden aangelegd omdat dit de gezondheid van omwonenden van de A13, met name inwoners van Overschie, en dagelijkse gebruikers van de A13 ten goede zal komen als gevolg van minder lawaai, luchtverontreiniging en stress.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. De overlast van de A13 in Overschie is onderdeel van de probleemstelling van dit project. De effecten van de alternatieven op de situatie in Overschie worden onderzocht.
3 Het milieu is gebaad bij de aanleg van de A4 omdat er minder files op de A13 (dus minder stilstaande en optrekkende voertuigen) zullen optreden. Een eenparige snelheid van 80 km/uur kan de milieuverontreiniging aanzienlijk verminderen.	Luchtverontreiniging is afhankelijk van een groot aantal factoren, waaronder de rijsnelheid van het verkeer. De effecten van filevermindering zullen uit het effectenonderzoek naar voren komen.
4 Aanleg van de A4 zal de natuur in het Westland beïnvloeden, in zoverre er sprake is van natuur, met al die kassen. Mogelijkerwijs heeft de A4 zelfs een gunstig effect op de flora in het gebied omdat langs bermen van autowegen geen mensen mogen lopen.	Reactie wordt als kennisgeving aangenomen.
5 Het aantal mensen dat overlast zal ondervinden van de aanleg van de A4 weegt niet op tegen het aantal dat voordeel zal ondervinden van de aanleg. De eisen om kostbare aanpassingen van de weg, die de gedupeerden zullen stellen, dienen niet ingewilligd te worden, tenzij de rijksbegroting een overschot heeft. Als dit niet het geval is, mogen deze eisen niet ingewilligd worden omdat dit nog verdere bezuinigingen in de zorg tot gevolg zal hebben, hetgeen ten koste gaat van zieken, zwakken en ouderen.	De Trajectnota/MER dient de benodigde informatie te bevatten zodat de politiek een besluit kan nemen. Ook het beschikbaar stellen van geld voor de aanleg van de A4 is aan de politiek.

Volgnummer: 23 Kenmerk: Gedateerd: 26-3-2004	Afzender: M. Miedema Laan der Zeven linden 25 2645 GR DELFGAUW
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Gepleit wordt voor een snelle aanleg van de A4, waarbij de volgende suggesties worden gedaan: - houd rekening met aansluitingen/verkeersstromen. Niet zoals bijvoorbeeld het weefvak tussen Ypenburg en het Prins Clausplein (<i>onlangs stond er bijna een rondje</i> file op de A12 Den Haag richting Gouda, A4, A13 en A20 vanaf Gouda, waardoor het onmogelijk was Den Haag in de komen); - houd alvast rekening met ontsluiting van nieuwbouwwijken (de afslag op de A4 t.b.v. Wateringse Veld is een gevaar op zich); - bekijk problemen, oorzaken, oplossingen en consequenties in een groter verband in plaats van een lokaal succes te scoren dat elders desastreuze gevolgen heeft (de invoering van een maximum snelheid van 80 km/uur bij Overschie lijkt een succes, maar veroorzaakt sindsdien lange files).	Het ministerie van VenW streeft naar een snelle procedure. De procedure die gevolgd zal moeten worden is de Tracéwetprocedure. Deze kent een aantal stappen met een bepaalde doorlooptijd. <i>Ruimtelijke ontwikkelingen worden meegenomen in het onderzoek.</i> Om de effecten voor verkeer en vervoer te bepalen wordt gebruik gemaakt van het Randstadmodel. Hierin is het gehele randstedelijke hoofdwegennet en een groot deel van het onderliggende wegennet opgenomen.

Volgnummer: 24 Kenmerk: Gedateerd: 26-3-2004	Afzender: N.L.M. de Vries Griegplein 76 3122 VN SCHIEDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De aanleg van de A4 is absoluut onverantwoord omdat: - de weg voor de woning aan het Griegplein 76 zou komen; - het een grote aantasting van het natuurgebied Midden-Delfland betekent; - de kans groot is dat filevorming ontstaat op het knooppunt Kethelplein; - er een vergelijkbare situatie zal ontstaan als op de A13 bij Overschie.	De variant die uiteindelijk gekozen wordt zal moeten voldoen aan alle wettelijke eisen. Voor overlast (geluid, luchtkwaliteit etc) bij woningen bestaan wettelijke normen. De aantasting van de natuurwaarden in Midden-Delfland wordt onderzocht. Negatieve effecten op de natuur worden zoveel mogelijk voorkomen of – waar voorkomen niet mogelijk is – gecompenseerd. <i>Indien de A4 wordt aangelegd zal deze moeten voldoen aan wettelijke normen voor onder andere geluidhinder en luchtkwaliteit. Omdat dit een nieuwe aanleg betreft zal er geen vergelijkbare situatie zijn met Overschie.</i>

Volgnummer: 25		Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt	
Kenmerk:			
Gedateerd: 29-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Aan de alternatieven zou de verlenging van de A16 van Rotterdam naar Den Haag toegevoegd moeten worden. Een verantwoorde keuze maken op basis van eerlijke rapporten moet mogelijk zijn.		De alternatieven die worden opgenomen in de richtlijnen zullen worden onderzocht in de Trajectnota/MER. Een verbinding tussen Terbregseplein (A16/A20) en de N14 (Noordelijke Randweg Haagse Regio) is in het Structuurschema Verkeer en Vervoer afgewogen tegen de A4 Delft-Schiedam. De verbinding is daarna definitief <i>afgevallen als onderdeel van het hoofdwegennet</i> . Delen van het gebied waar dit tracé doorloopt zijn bestemd als VINEX locatie waar inmiddels woningbouw heeft plaatsgevonden.	

Volgnummer: 26 Kenmerk: Gedateerd: 29-3-2004	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Een doeltreffende oplossing is de aanleg van de A4 met meteen 2 x 3 rijstroken. Afhankelijk van het geplande aantal op- en afritten, mogelijk de meest rechterbaan als permanente in-/uitvoegstrook gebruiken, eventueel met variabele belijning. 2 Naast de bovengenoemde oplossing worden de volgende maatregelen voorgesteld: - 80 km zone uitbreiden tot afrit Delft-Noord; - invoeren 80 km zone op de A20 vanaf afrit 11 tot voorbij oprit Rotterdam-Centrum; - de oprit Rotterdam-Centrum zodanig aanpassen dat een 2-baans oprit bij de A20 ontstaat die lang genoeg is om het invoegende verkeer een snelheid van 80 km/uur te laten bereiken; - verbinding Kruithuisweg - N470 verbeteren; - verkeer van de N209 richting Delft permanent doorgang verlenen (zonder verkeerslicht); - oprit (?) richting Delft voor verkeer komend vanaf het industrieterrein Noord-West afsluiten en via de andere kant van het industrieterrein de A20 op geleiden; - oprit richting Rotterdam voor verkeer komend vanaf het industrieterrein Noord-West permanent openen (zonder verkeerslicht) middels nieuwe baan die meteen naar rechts op de oprit aansluit; - aanpassen maximumsnelheid op de Delftweg/Rotterdamseweg naar 50 km/uur/	In deze studie zal de A4 uitgevoerd met 2x2 rijstroken worden onderzocht. Het oplossend vermogen van dit alternatief wordt onderzocht. De vormgeving van de alternatieven is onderdeel van deze studie. De genoemde maatregelen zijn onvoldoende probleemoplossend.

Volgnummer: 27 Kenmerk: Gedateerd: 29-3-2004	Afzender: P.C. van Dalen Meidoornhoek 18 3053 BB ROTTERDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Wanneer besloten wordt de A4 Delft-Schiedam te realiseren, dan is aandacht en compensatie voor natuur, milieu en landschap vereist. <i>Gedacht wordt aan:</i> - een lijnvormige verbinding op enige afstand naast de weg in de vorm van een houtwal (4 rijen bomen en struiken). Deze verbinding bewerkstelligt dat organismen zich kunnen verplaatsen van het ene naar het andere gebied alsook dat activiteiten / bewegingen afgeschermd worden en geluid deels gedempt wordt; - realiseren van voldoende wildpassages over en onder de weg, waardoor ondermeer de weg kan worden afgezet om ongelukken met overstekend wild te voorkomen; - aanbrengen van roofvogelsilhouetten op of het met milieuvriendelijke stoffen ondoorzichtig maken van eventuele doorzichtige geluidsschermen en geluidswallen om vogelslachtoffers te voorkomen. - inzaaien van eventuele geluidswallen met een wilde plantenmengsel ter compensatie van vlinders- en insectenslachtoffers - inrichten van een deel van eventuele geluidswallen voor Oeverzwaluwen (naar voorbeeld van Ameliswaard in Utrecht). - aankoop van grond welke geschikt is voor weidevogels; - tegengaan van vervuiling van wegbermen; - goede afvoer van (vervuild) water van de weg; - goede controle op en handhaving van de weg en omgeving; - meenemen van allerlei ontwikkelingen in Midden Delfland en daarbuiten (Noordpunt, Oost-Abstpolder, Schiezone, Polder Schieveen, Groenblauwe Slinger, Provinciale Ecologische Hoofdstructuur enz.); - betrekken van natuur- en milieuorganisaties die in het betreffende gebied actief zijn.	Gevolgen voor natuur, milieu (o.a. lucht/geluid) en landschap zullen worden onderzocht. <i>De informatie en suggesties worden gewaardeerd en zullen in het vervolg van de procedure worden meegenomen</i>

Volgnummer: 28		Afzender: R.J.M. Oosterhof Lariksdreef 75 3137 PJ VLAARDINGEN	
Kenmerk:			
Gedateerd: 29-3-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Gepleit wordt de A4 zo snel mogelijk aan te leggen, bij voorkeur met 2 x 3 rijbanen, omdat: - het huidige sluipverkeer tussen Vlaardingen en Schipluiden veel overlast veroorzaakt in met name deze gemeenten; - files hiermee voorkomen kunnen worden, <i>hetgeen een positief effect heeft op de luchtkwaliteit.</i>		De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen In deze studie zal de A4 uitgevoerd met 2x2 rijstroken worden onderzocht. Het oplossend vermogen van dit alternatief wordt onderzocht.	

Volgnummer: 29		Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt	
Kenmerk:			
Gedateerd: 2-4-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De A4 moet zo snel mogelijk worden aangelegd om het sluipverkeer in met name Schipluiden tegen te gaan. Na realisatie, wanneer er een alternatief voor de polderweg Schipluiden - Vlaardingen voorhanden is, zal gekeken moeten worden in hoeverre het nog noodzakelijk is het sluipverkeer verder te verminderen.		Reactie wordt als kennisgeving aangenomen.	
2 Een in ieder geval goedkoper alternatief voor de aanleg van de A4 is het opwaarderen van de polderweg Schipluiden - Vlaardingen naar een 2-baansweg en deze buiten de kern van Schipluiden om te leggen.		Ook het opwaarderen van een polderweg zal met kosten en effecten op landschap, milieu gepaard gaan. Daarnaast zal al het verkeer van de 2-baansweg een weg moeten vinden door de bebouwde kom van Vlaardingen en Schipluiden. Dit zal niet worden onderzocht.	

Volgnummer: 30 Kenmerk: Gedateerd: 2-4-2004	Afzender: D. van Belle Kolenbranderstraat 83 3123 RC SCHIEDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Geïnteresseerd wordt tegen aanleg van de A4 Delft-Schiedam omdat deze gepland is op 300 meter afstand van het woonhuis aan de Kolenbranderstraat te Schiedam. Dit betekent (toename van) luchtverontreiniging, geluid, stank.	Gevolgen voor lucht en geluid zullen worden onderzocht.
2 Geïnteresseerd wordt tegen aanleg van de A4 Delft-Schiedam omdat dit een negatieve invloed zal hebben op onder meer de recreatieve functie van en het leven van dieren in dit zo schaarse stille gebied.	Gevolgen voor recreatie en natuur zullen worden onderzocht.
3 Het positieve verkeerskundige effect van de aanleg van de A4 wordt betwijfeld.	Het oplossend vermogen van de A4 uitgevoerd met 2x2 rijstroken zal worden onderzocht.

Volgnummer: 31 Kenmerk: Gedateerd: 2-4-2004	Afzender: ing. J. van der Veen Schrobbelaarstraat 3 2613 MG DELFT
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het positieve effect van het A4 alternatief met de kostbare tunnelbak op het geluidsniveau wordt betwijfeld. Aangepast asfalt en verlagen van de maximumsnelheid sorteren meer effect. Een dergelijke investering - ogenschijnlijk voor de rust van de dieren in dit gebied - is maatschappelijk niet verantwoord. Inspreker suggereert dat deze investering wordt gedaan ten gunste van de bouwondernemers. Heeft het parlement dan niets geleerd van de enquête over de bouwfraude? Dergelijke investeringen leiden tot de financieringstekorten in het onderwijs en de zorg.	Geluidhinder kan worden beperkt door middel van verschillende maatregelen en combinaties daarvan. Een verdiepte ligging heeft een positief effect. Een tunnel schermt zowel het geluid als emissies van (verontreinigende) stoffen af van de directe omgeving. Reactie wordt als kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 32 Kenmerk: Gedateerd: 2-4-2004	Afzender: E.R. Valstar Mozartstraat 14 2671 TG NAALDWYK
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het Westland mag met dezelfde problematiek te maken krijgen als de B-driehoek, namelijk dat files op de autosnelwegen ertoe leiden dat het verkeer uitwijkt naar onderliggende wegen, met alle nadelige effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het wegennet in het Westland is in de huidige situatie al druk en, mede vanwege het vele vrachtverkeer, verkeersonveilig. Dit mag niet verder toenemen. Gevraagd wordt dit (?) te onderzoeken en de resultaten mee te nemen in de vervolgstudie.	Om de effecten voor verkeer en vervoer te bepalen wordt gebruik gemaakt van het Randstadmodel. Hierin is het gehele randstedelijke hoofdwegennet en een groot deel van het onderliggende wegennet opgenomen. Effecten op het onderliggende wegennet worden onderzocht.

Volgnummer: 33 Kenmerk: Gedateerd: 5-4-2004	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Gesteld wordt dat de A4 doorgetrokken moet worden naar de A20 bij Westerlee. Voordeel hiervan is: betere ontsluiting van het Westland, geen milieuproblemen door de vele huizen en natuur langs de route, geen ingewikkelde ecopassages nodig en geen oude infrastructuur de aangepast moet worden (Kethelplein). Bovendien bestaat de mogelijkheid om de weg door te trekken naar de havengebieden dmv de Oranjetunnel. Er wordt verwezen naar de kosten die zijn gemaakt met aanleg van het stuk A4 tussen Rijswijk en de Kruithuisweg. Deze waren onnodig, er is destijds vooruitgelopen op de zaken om zo een doorbraak te kunnen forceren.	Onderzocht zal worden of de alternatieven een bijdrage leveren aan het oplossen van het in de Startnotitie genoemde probleem. Effecten voor verkeer en vervoer zullen worden onderzocht. Het Tracébesluit voor de aanleg van de A4 Ypenburg-Kethelplein is in 1968 genomen. Er is door de aanleg Rijswijk-Kruithuisweg dus niet vooruitgelopen op zaken om een doorbraak te forceren.

Volgnummer: 34 Kenmerk: Gedateerd: 5-4-2004	Afzender: E.M. Janzen-Kraal Eksterlaan 230 3136 SE VLAARDINGEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Aandacht wordt gevraagd voor de kruising van de tramplus met de A4 ter hoogte van de Europaboulevard. Naast deze, aan te leggen, tram komt een fietspad te liggen dat ook wordt gebruikt als noodroute voor ambulance, politie en brandweer. Gevreesd wordt dat bij genoemde kruising een viaduct voor de tram wordt aangelegd. Het hiernaast gelegen fietspad zal daardoor stijl omhoog lopen. Gesteld wordt dat een dergelijke oplossing een vervuiling is van het landschap en een slijtageslag betekend voor de vele fietsers (waaronder veel ouderen) die gebruik zullen moeten maken van dit pad. Namens de bewoners van de Eksterlaan wordt voorgesteld te kiezen voor een ondertunneling vanaf de ecopassage bij de Zweth tot aan de A20.	Bij het ontwerp zal rekening gehouden worden met bestaande en toekomstige verbindingen (o.a. de Tramplus verbinding).

Volgnummer: 35 Kenmerk: Gedateerd: 5-4-2004	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Gesteld wordt dat de plek waar de A4 is gepland, deel uit maakt van de Groene Slinger, een officieel stilte-natuurgebied. Er broeden veel vogels, waaronder een aantal bijzondere roofvogels die onder werking van de Europese Habitatrichtlijn vallen. Verder loopt er een oerkreek door het gebied, waardoor het gebied van grote ecologische en archeologische cultuurwaarde is. 2 Het gebied waar de A4 is gepland, wordt momenteel ontwikkeld voor recreatiedoeleinden van omliggende steden (fietspaden). De aanleg van een snelweg past niet in dit beeld. 3 Betwijfeld wordt of de A13 ontlast zal worden door de aanleg van 7 km extra weg. Prognoses wijzen uit dat het fileprobleem, ondanks extra wegen, toch erger wordt	Bij het bepalen van het stiltegebied is reeds rekening gehouden met de mogelijke aanleg van de A4 Delft-Schiedam. Effecten worden op natuur worden onderzocht Deze informatie wordt als kennisgeving aangenomen. Aangezien de A4 reeds lang (30 jaar) geprojecteerd is in het gebied zou bij de ontwikkeling van het gebied voor recreatiedoeleinden hier rekening mee gehouden moeten zijn. De effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht. De robuustheid van de oplossingen zal ook worden onderzocht.

Volgnummer: 36 Kenmerk: EP200404200057 Gedateerd: 5-4-2004	Afzender: Ned. Aardolie Maatschappij Y.C.M. Cornelissen Postbus 33 3100 AA SCHIEDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Aandacht wordt gevraagd voor het feit dat het beoogde tracé de 8" olietransportleiding Berkel EVI/ROV-Europoort kruist. Er is een kaartje met daarop de kruising meegezonden.	De belangen van beheerders van kabels en leidingen zullen worden meegewogen bij de te nemen maatregelen. Er zal een inventarisatie plaatsvinden naar alle kabels en leidingen in het studiegebied.

Volgnummer: 37 Kenmerk: SH04.422 Gedateerd: 5-4-2004	Afzender: Stadsgewest Haaglanden Ir. E.J. Veurink Postbus 66 2501 CB S GRAVENHAGE
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Tevredenheid wordt uitgesproken over het verschijnen van de startnotitie. Het wordt gezien als eerste stap om de bereikbaarheidsproblemen in de zuidvleugel van de Randstad op te lossen. Waardering is er voor de verhoging van het bedrag voor de A4 Delft - Schiedam tot 475 miljoen euro, naast de €40 mln. die het stadsgewest Haaglanden zelf uit het Trekvliettracé heeft gereserveerd.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2 Aanbevolen wordt om bij de Trajectnota/MER niet alleen te kijken naar de effecten van de verschillende alternatieven op het hoofdwegennet, maar juist ook naar de effecten op de aansluitingen en op het onderliggend wegennet zodat de effecten op het totale, samenhangende wegennet bekeken kunnen worden. Dit zou aansluiten bij de gezamenlijk (alle wegenbeheerders) gedragen visie binnen Haaglanden op het wegennet.	Effecten op het OWN worden ook in de verkeersstudie meegenomen.
3 Het wordt, ten behoeve van een goede afweging, verstandig gevonden om ook te onderzoeken wat de milieukundige effecten zijn in de buurt van Delft (langs de A4 en de A13) evenals in de buurt van Rijswijk. Als gevolg van de te verwachten gewijzigde verkeersstromen, wordt er verwacht dat er een significant effect op de luchtkwaliteit en geluidshinder te constateren is.	Waar de verkeerscijfers daartoe aanleiding geven worden de milieueffecten onderzocht. Dit geldt onder andere voor de genoemde wegvakken.
4 Voor een goede afweging wordt het belangrijk gevonden om OV-ontwikkelingen en kansrijke OV-maatregelen volwaardig mee te nemen in de Tracé/MER-procedure.	OV-ontwikkelingen worden meegenomen in de referentiesituatie van de verkeersmodelstudie. In de startnotitie is aangegeven dat er in aanvulling op de modelstudies voor de referentiesituatie de beschikbare kennis uit bestaande studies over OV-verbindingen wordt benut om tot een nog beter inzicht te komen in wederzijdse beïnvloeding van OV en wegverkeer in het studiegebied.
5 Er wordt gehoopt op een snelle en voortvarende tracé/m.e.r.-procedure. Dit vooral omdat een aantal belangrijke verkeerskundige projecten binnen Haaglanden sterk afhankelijk zijn van de uitkomsten hiervan. Ook wordt het belang van een zorgvuldige en transparante procedure benadrukt, zodat vertragingen als gevolg van procedurefouten	Het ministerie van VenW streeft naar een snelle procedure om te komen tot een oplossing voor de problemen zoals beschreven in de Startnotitie. De procedure die gevolgd zal moeten worden in de Tracéwetprocedure. Deze kent een aantal stappen met een bepaalde doorlooptijd. Onderzoeksvoorstellen zullen met andere overheden worden besproken (via de IODS groepen). Onderzoeken zullen zo veel mogelijk worden uitbesteed aan onderzoeks-

worden voorkomen. Daarbij wordt graag gezien dat elke belanghebbende partij in voldoende mate wordt betrokken bij de totstandkoming van de Trajectnota/ MER.

6 Gesteld wordt dat het, voor een goede afweging van de verschillende alternatieven, noodzakelijk is om in hoofdlijnen de gevoeligheid te bepalen van het wel/niet aanleggen van de A13/A16 ten opzichte van alle alternatieven.

In tegenstelling tot wat er in de startnotitie staat, namelijk dat de gevoeligheid wordt beschouwd van tolheffing op het verkeer ten opzichte van een of meer alternatieven waarvan een substantieel effect te verwachten is, is de inspreker van mening dat het voor een goede afweging van de verschillende alternatieven noodzakelijk is om de gevoeligheid van alle alternatieven te bepalen.

7 Voorgesteld wordt om het studiegebied breder te maken dan alleen de A13, A20 en de A4 Delft-Schiedam. De aanleg van het traject zal ook verkeerskundige effecten hebben op andere wegen in de omgeving van het plangebied. Aanbevolen worden om, middels (dynamische) modelstudies de mogelijke effecten op de A4 tussen Prins Clausplein en de Kruithuisweg in Delft, alsmede op de breiwerken tussen knooppunt Ypenburg en het Prins Clausplein te bepalen.

Verzocht wordt om, naast onderzoek naar de verkeerskundige effecten op knooppunt Kethelplein en het knooppunt bij de Kruithuisweg, ook een dynamische modelstudie te doen naar de effecten op de Harnaschknoop (aansluiting N211/Zuidelijke Randweg Rijswijk op de A4).

Hiernaast wordt verzocht om een studie naar de verkeerskundige effecten op het onderliggend wegennet zoals de N211, N222, N223, N468 en de N470.

en adviesbureaus. Mede hierdoor zal invulling worden gegeven aan een transparante procedure.

Er zal een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd naar het wel/niet aanleggen van de A13/16, ten opzichte van de A4 Delft-Schiedam.

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Voor verkeer en vervoer geldt dat de effecten in principe worden onderzocht binnen het netwerk dat begrensd wordt door de A12, de Rotte, de A16, de A15, de Oranjetunnel en het Westland. Indien relevante effecten buiten dit onderzoeksgebied zullen optreden dan zullen deze ook worden meegenomen. Waar significante effecten te verwachten zijn wordt nog getoetst met een statisch verkeersmodel waarmee verkeersprognoses voor 2020 worden gemaakt voor geheel Zuid-Holland.

Of en waar er eventueel dynamische modelstudies worden verricht hangt af van de resultaten van de statische modelstudie en de lokale ontwerp vragen die gaan spelen.

Verkeerskundige effecten op genoemde wegen worden in de statische modelstudie meegenomen.

Volgnummer: 38 Kenmerk: Gedateerd: 7-4-2004	Afzender: ir. D. Westland Buis 23 3123 BD SCHIEDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Inspreker is lid van de klankbordgroep IODS en plaatst een aantal opmerkingen bij de uitgangspunten en de intensiteitsprognoses van de Startnotitie. Hij pleit ervoor de alternatieven A4 en Veilingroute allebei minimaal met twee realistische provinciale wegennetvarianten door te rekenen met de twee beste prognosemodellen, te weten dynamisch en vertrektijdstipflexibiliteit, één met en één zonder acceptatie van de Nota's Ruimte en Mobiliteit. Argumenten hiervoor zijn: De beleidsmatige uitgangspunten van de Startnotitie worden als onhelder ervaren. Zo maakt het nogal uit of de Vierde Nota RO of de Nota Ruimte uit 2004 als uitgangspunt wordt gehanteerd. Dit geldt ook voor Verkeer en Waterstaat beleid: is de SVV 2 of de Nota Mobiliteit leidend? Verder worden verkeerskundige innovaties en ontwikkelingen onvoldoende meegenomen in de alternatieven en de intensiteitprognoses. Te denken valt aan het ontvlechten en verknopen (cie-Luteijn), beschouwen van etmaalcapaciteit van wegen, minibuffers en het "dynamiseren" van verkeersprognoses. Er wordt een aantal kanttekeningen geplaatst bij de cijfers aangaande etmaalintensiteit. Zo zijn etmaalintensiteiten zeer gevoelig voor vrachtwagenverkeer, die de ruimte van 2 of 3 auto's innemen, maar slechts als 1 worden meegeteld. Er wordt daarom gepleit om gebruik te maken en te rekenen met etmaalcapaciteit in plaats van etmaalintensiteit. Voor het onderliggend wegennet moet onderscheid gemaakt worden tussen regionaal en lokaal verkeer. Verwezen wordt naar Duitsland, waar (inter)nationaal verkeer gebruik maakt van de Bundesautobahnen en regionaal verkeer van de Stadtautobahnen (aansluitingen om de 5 km). Hierdoor ontstaat geen sluipverkeer door dorpen én geen lokaal verkeer op snelwegen. Er wordt gepleit voor minibuffers. Deze zijn in het kader van sociale stabiliteit wenselijk, aangezien steden minder "uit elkaar vallen". Tevens worden files beperkt omdat de woon-werkafstanden niet toenemen.	Alternatieven die worden meegenomen zullen in richtlijnen staan. In eerste instantie wordt een statisch model ingezet. Beleidsmatige uitgangspunten worden nader gespecificeerd in Trajectnota/MER. In de richtlijnen staat aangegeven welke alternatieven in de studie worden meegenomen. Veel van de nieuwe beleidsontwikkelingen worden meegenomen in de referentiesituatie. Het vrachtverkeer zal expliciet worden meegenomen in het onderzoek. Het beleid in Nederland maakt geen onderscheid in nationaal, regionaal of lokaal verkeer. Ook is de infrastructuur anders georganiseerd in Nederland. Het is onduidelijk wat hiermee bedoeld wordt. Het ruimtelijke beleid valt buiten de scope van deze planstudie.

Volgnummer: 39		Afzender: H.J. van Rijsinge Waterlandsingel 176 2548 TB DEN HAAG	
Kenmerk:			
Gedateerd: 8-4-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Gesteld wordt dat de A4 moet worden doorgetrokken volgens het tracé waarvoor nu al zoveel werk is verzet. Elke omweg kost extra tijd en geld.		Het ministerie van VenW streeft naar een snelle procedure. De procedure die gevolgd zal moeten worden is de Tracéwetprocedure. Deze kent een aantal stappen met een bepaalde doorlooptijd. Hier kan niet vanaf geweken worden.	
2 Milieu is erbij gebaat als het verkeer rechtdoor kan. Uitstel of omweg via veilingroute is slecht voor het milieu.		De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer: 40 Kenmerk: Gedateerd: 13-4-2004	Afzender: Bewonersvereniging Zwaluwlaan H.M. Rademakers Zwaluwenlaan 402 3136 VG VLAARDINGEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Gevraagd wordt om inzichtelijk te maken of en op welke manier de kwaliteit behouden blijft en de samenhang van de verschillende programmaonderdelen niet in gevaar komt. Reden voor deze zorg is het feit dat er alleen budget beschikbaar is voor de A4 en (nog) niet voor bijvoorbeeld leefbaarheid of veiligheid. 2 Gesteld wordt dat de IODS-variant onaanvaardbaar is. Daar waar de weg omhoog komt (300 m. voor het Kethelplein) staan veel woningen die veel last zullen krijgen van het geluid en luchtverontreiniging. Verwezen wordt naar het TNO-rapport van 31 juli 2003, waarin staat er in Schiedam en in Vlaardingen een toename te verwachten is van het aantal woningen waar het jaargemiddelde NO₂-concentraties wordt overschreden. Verzocht wordt om alle maatregelen te onderzoeken, alsmede te onderzoeken hoe hoog de emissies zijn als de tunnelmond bij het Kethelplein komt te liggen. Ook wordt verzocht om te onderzoeken wat de consequenties zijn voor de luchtkwaliteit als de rijbanen voor het noord-zuidverkeer worden overkluisd of in een tunnel worden aangelegd. 3 Omdat de verkeersintensiteit op de A4 zal toenemen, zal ook het risico met calamiteiten met gevaarlijke stoffen toenemen. Hoe denkt de Minister dit op te lossen? Wat zijn de consequenties voor de bewoners in het deel van de Brederoweg tot de Europaboulevard als het gaat om de forse toename van de straatverlichting? En hoe denkt de Minister dit op te lossen? Hoe worden de bewoners van eventueel te slopen woningen gecompenseerd, zowel voor wat betreft huisvesting als in financiële zin?	De Startnotitie geeft aan dat verschillende varianten voor de weg worden uitgewerkt, en dat kosten inzichtelijk worden gemaakt. Vervolgens is het aan de politiek om een keuze te maken en een budget beschikbaar te stellen. De provincie coördineert de integrale gebiedsontwikkeling, waarbij de ministeries van V&W, VROM en LNV inbreng hebben toegezegd, en ook regiopartijen en non-gouvernementele organisatie menskracht en/of geld bijdragen. De genoemde effecten zullen worden onderzocht. De variant die uiteindelijk gekozen wordt zal moeten voldoen aan alle wettelijke eisen, waaronder de normen voor luchtkwaliteit. Welke maatregelen hiertoe noodzakelijk zijn, zal gedurende de procedure blijken. De effecten op externe veiligheid en eventueel te nemen maatregelen zullen worden onderzocht. Effecten van verlichting zal worden onderzocht. Er wordt gestreefd naar een oplossing waarbij geen woningen gesloopt hoeven te worden. Mocht dit toch nodig blijken, dan bestaat daarvoor een schade- en compensatieregeling, waarover desgewenst informatie kan worden verkregen.

4 Natuur, landschap en cultuurhistorie moeten bewaard blijven.	Gevolgen voor natuur, cultuurhistorie en landschap zullen worden onderzocht.
5 Verzocht wordt (met nadruk) om de Veilingroute als serieus alternatief te onderzoeken. Gesteld wordt dat het een logisch gegeven is dat verkeer van het Westland naar de Botlek/Europoort, via de veilingroute sneller is dan via het Kethelplein. Dit zal de verkeersintensiteit rond het Kethelplein aanzienlijk verminderen.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De Veilingroute als autosnelweg met Oranjetunnel is daar één van.
6 Gevraagd wordt wie eventueel te nemen maatregelen betaalt die aan woningen moeten worden getroffen om aan alle normen te voldoen.	Voor bestaande overschrijdingen is de gemeente verantwoordelijk. De eventuele nieuwe overschrijding als gevolg van aanleg van een weg valt onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
7 Het geluidsniveau langs de A13 in Delft, Overschie en rond het Kethelplein wordt nu al overschreden. Deze toestand zal, door de toename van het verkeer, alleen maar verslechteren, alsmede de trillingen. Verzoek: maatregelen te onderzoeken om overschrijdingen te voorkomen en deze maatregelen te toetsen aan de NEN-normen.	De te onderzoeken varianten zullen worden getoetst aan de probleemstelling zoals in de startnotitie beschreven, waaronder de leefbaarheid in Overschie, Schiedam en Delft. Geluidsbeperkende maatregelen worden getoetst aan de Wet geluidhinder.

Volgnummer: 41		Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt	
Kenmerk:			
Gedateerd: 13-4-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Aandacht wordt gevraagd voor de schoonheid en het unieke karakter van het natuurgebied Midden Delfland. Het gebied wordt in onze drukke samenleving als een oase van rust beleefd. De aanleg van een snelweg door dit (stille) gebied, zou een aanslag betekenen op een van de laatste stukjes natuur in deze regio.		Gevolgen voor natuur, recreatie en landschap zullen worden onderzocht.	

Volgnummer:	42	Afzender:	J. Lemmens Voorberghlaan 5 3123 AX SCHIEDAM
Kenmerk:	Gedateerd: 13-4-2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Gevraagd wordt of er een optelsom gemaakt gaat worden van alle verontreiniging. Dus niet alleen die van de A4, maar ook het stadsverkeer, de scheepvaart, de luchtvaart en de industrie ten zuiden van Schiedam/Vlaardingen.		Voor het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt gebruik gemaakt van gegevens van het RIVM die jaarlijks de achtergrondconcentraties van luchtverontreiniging gemeten. Daarmee wordt de gezamenlijke vervuiling van alle bronnen bepaald. In het MER wordt onderzocht welke effecten optreden boven op deze achtergrondconcentratie.	
2 Toenemende geluidhinder ten gevolge van de aanleg van de A4 wordt als zeer hinderlijk ervaren.		De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	
3 Gevraagd wordt of de plannen niet in strijd zijn met de Europese Wetgeving op milieugebied.		Onderzocht zal worden of dit het geval is en welke maatregelen genomen moeten worden om aan de wetgeving te kunnen voldoen.	
4 Getwijfeld wordt of de voorgestelde oplossing daadwerkelijk zal leiden tot afname van verkeer bij de A20 en de A13 bij Overschie.		Effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.	
5 Uit de plannen voor de A4 blijkt dat economie voorrang krijgt boven milieu, wat wordt betreurd.		De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer: 43 Kenmerk: Gedateerd: 13-4-2004	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Gesteld wordt dat de geluids- en zichtgarantie ten aanzien van een eventueel aan te leggen snelweg door midden Delfland (zoals staat op pag. 55 van 'Kansen benutten, impasses doorbreken'), als cruciale toets in de Startnotitie dient opgenomen te worden. Reden hiervoor is dat het integrale ontwikkelingsplan (Plan Norder) valt en staat met deze garantie. De verbreding van de A13 en de aanleg van de A16/A13 zou, als alternatief, opnieuw moeten worden onderzocht, aangezien niet zonder meer kan worden uitgegaan van bevindingen en berekeningsmethodieken uit 1996. 2 Verzocht wordt om een actueel en onafhankelijk onderzoek, inclusief contra-expertise, volgens de nieuwste inzichten en data en de meest geaccepteerde berekeningsmethoden naar de mate waarin de nieuw aan te leggen A4 de overbelasting van de A13 tussen Den Haag en Rotterdam ontlast. 3 Voorgesteld wordt om de toezegging van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer over het vinden van een oplossing voor de luchtvervuiling rond het Kethelplein (volgens TNO-onderzoek van onaanvaardbare omvang), alvorens over te gaan tot de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, vast te leggen in de Startnotitie.	De geluids- en zichtgarantie uit de trajectnota/MER van 1996 is ook in de huidige procedure een uitgangspunt. In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De verbreding van de A13 met de aanleg van de A13/16 is één van de alternatieven. De onderzoeken ten aanzien van de tracé/m.e.r.-procedure zullen zoveel mogelijk uitbesteed worden aan onderzoeks- en adviesbureaus. De methoden zullen zoveel mogelijk algemeen aanvaardbare methoden zijn. Daarnaast wordt de MER beoordeeld door de onafhankelijke Commissie voor de mer. De startnotitie is in definitieve vorm ter inzage gelegd. De toezegging van de Minister houdt in dat de te kiezen variant zal moeten voldoen aan de normen volgens het Besluit Luchtkwaliteit. Dit is uitgangspunt voor de tracé/m.e.r.-procedure.

Volgnummer: 44		Afzender: C. Verweij Dalkruid 46 3137 WK VLAARDINGEN
Kenmerk:		
Gedateerd: 13-4-2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Indien er een extra snelweg moet komen (waaraan sterk getwijfeld wordt om dat er maar 2 knelmomenten zijn per dag), dan wordt er gesteld dat de veilingroute inclusief de Oranjetunnel de beste oplossing is. In die variant komt de extra vervuiling terecht in toch al vervuild gebied en blijft het laatste groene stukje in de regio schoon.		In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De Veilingroute inclusief de Oranjetunnel is daar één van. Deze constatering kan een uitkomst zijn van een effectonderzoek.

Volgnummer: 45 Kenmerk: Gedateerd: 13-4-2004	Afzender: Milieudefensie Delft C. Smitskamp Verwersdijk 85 2611 NG DELFT
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Gesteld wordt dat de geluid- en zichtgarantie ten aanzien van een eventueel aan te leggen snelweg door Midden Delfland (zoals staat op pag. 55 van 'Kansen benutten, impasses doorbreken'), als cruciale toets in de Startnotitie dient opgenomen te worden. Reden hiervoor is dat het integrale ontwikkelingsplan (Plan Norder) valt en staat met deze garantie. 2 De verbreding van de A13 en de aanleg van de A16/A13 zou, als alternatief, opnieuw moeten worden onderzocht, aangezien niet zonder meer kan worden uitgegaan van bevindingen en berekeningsmethodieken uit 1996. 3 Verzocht wordt om een actueel en onafhankelijk onderzoek, inclusief contra-expertise, volgens de nieuwste inzichten en data en de meest geaccepteerde berekeningsmethoden naar de mate waarin de nieuw aan te leggen A4 de overbelasting van de A13 tussen Den Haag en Rotterdam ontlast. 4 Voorgesteld wordt om de toezegging van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer over het vinden van een oplossing voor de luchtvervuiling rond het Kethelplein (volgens TNO-onderzoek van onaanvaardbare omvang), alvorens over te gaan tot de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, vast te leggen in de Startnotitie.	De geluid- en zichtgarantie uit de trajectnota/MER van 1996 is ook in de huidige procedure een uitgangspunt. In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De verbreding van de A13 met de aanleg van de A13/16 is één van de alternatieven. De onderzoeken ten aanzien van de tracé/m.e.r.-procedure zullen zoveel mogelijk uitbesteed worden aan onderzoeks- en adviesbureaus. De methoden zullen zoveel mogelijk algemeen aanvaardbare methoden zijn. Daarnaast wordt de MER beoordeeld door de onafhankelijke Commissie voor de mer. De startnotitie is in definitieve vorm ter inzage gelegd. De toezegging van de Minister houdt in dat de te kiezen variant zal moeten voldoen aan de normen volgens het Besluit Luchtkwaliteit. Dit is uitgangspunt voor de tracé/m.e.r.-procedure.

Volgnummer: 46 Kenmerk: DRM/04/2550 Gedateerd: 13-4-2004	Afzender: Provincie Zuid-Holland W. Bos Zuid-Hollandplein 1 2596 AW S GRAVENHAGE
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Als voorwaarde voor de realisatie van de A4 Delft-Schiedam, stelt de provincie Zuid-Holland dat het gehele programma, inclusief de kwaliteitsprojecten, uitgevoerd wordt.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Reactie betreft inspraak op de Startnotitie waarin andere IODS projecten niet zijn opgenomen aangezien deze niet binnen deze procedure vallen.
2 Gepleit wordt om een variant 'Verlengde veilingroute' in de Startnotitie mee te nemen in de vorm van een volwaardige autosnelweg A54, de beschreven variant Veilingroute wordt gezien als een opgewaardeerde provinciale weg en zodoende als onvolwaardig alternatief beoordeeld. Een belangrijke aanvoerroute voor deze veilingroute is de Zuidelijke Randweg Den Haag en zou derhalve in het onderzoek moeten worden meegenomen.	Vanwege de gelijkwaardigheid van de alternatieven wordt de Veilingroute als autosnelweg (120 km/uur) meegenomen. Dit alternatief wordt meegenomen met en zonder Oranjetunnel. Het onderliggend wegnnet (de Zuidelijke Randweg Den Haag) is opgenomen in het verkeersmodel.
3 Gesteld wordt dat de toename van autosnelwegen gevolgen heeft voor de mobiliteit en het woon-werkverkeer. Aandacht wordt gevraagd voor de planologische consequenties, zoals verstedelijking, van de aanleg van de A4 of de Veilingroute.	In de m.e.r. wordt ingegaan op het effect van de aanleg van de A4 DS of de A54/Veilingroute op de verbetering van de bereikbaarheid als gevolg van verkorting van afstanden en betere doorstroming. Geen aandacht zal worden besteed aan het vergroten van de relatieve geschiktheid van locaties voor woningbouw, bedrijfsvestiging en/of andere ontwikkelingen. Hierbij zijn ook andere factoren in het geding en besluitvorming over dergelijke ontwikkeling valt buiten de reikwijdte van het tracébesluit.
4 De gevoeligheidsanalyse van de milieueffecten voor een hoge verkeersgroei wordt bijzonder belangrijk gevonden, mede door de onzekerheid rond de realisatie van openbaar vervoerverbindingen zoals de spoortunnel in Delft. Er wordt vanuit gegaan dat bij de gevolgen van de A4 op de lokale verkeersafwikkeling, inclusief de aansluiting op de A20, ook de effecten op de lokale milieusituatie als gevolg van de verkeersafwikkeling wordt meegenomen (lucht en geluid).	Het genoemde wegvak valt binnen het studiegebied en de effecten worden in de trajectnota verder uitgewerkt
5 Aangedrongen wordt op het besteden van maximale energie in de inpassing van het aspect luchtkwaliteit. Aanbevolen wordt om bij het ontwerp van de weg de bebouwde omgeving mee te nemen door middel van een integrale ontwerpogave zoals bijvoorbeeld is gedaan bij het project Schieveste in Schiedam.	Het aspect luchtkwaliteit heeft nadrukkelijk de aandacht. In onderling overleg, onder andere met de Provincie Zuid-Holland, zal worden gezocht naar een oplossing voor de problematiek.

6 Gevraagd wordt om een overzicht van de meerkosten van de extra inpassingsmaatregelen van de weg ten opzichte van de maaiveldvariant uit de Trajectnota/MER uit 1996. Dit geeft meer inzicht op basis van welke kostenverschillen een afweging tussen de varianten wordt gemaakt en gekozen wordt voor IODS als uitgangspunt.	Er wordt niet apart inzichtelijk gemaakt wat de kosten zijn van de maaiveldvariant uit de Trajectnota/MER uit 1996, omdat deze geen onderdeel uitmaakt van de onderzoeksvraag voor de Trajectnota / MER.
7 Verzocht wordt om een onderzoek naar de gevolgen van afstromend wegwater op den kwaliteit van bodem, oppervlakte en grondwater. Ook als het niet gaat om grondwaterbeschermingsgebied, gelden wettelijke normen. Alternatieve lengtes van het tracé op maaiveldniveau kunnen verschillend scoren op dit aspect.	De effecten van afstromend wegwater op het bodem- en watermilieu in de omgeving van de weg zullen worden onderzocht
8 De aanleg van de A4 zal ook een belangrijke internationale doorstroomroute vormen die Amsterdam/Schiphol, Rotterdam en Antwerpen met elkaar verbindt. Dit zou moeten worden toegevoegd, met name in de paragrafen met ruimtelijke en economische effecten.	Het economische belang van de A4 Delft-Schiedam zal worden beschreven in de Trajectnota/MER.
9 De provincie Zuid-Holland gaat ervan uit dat opmerkingen en aanvullingen op detailniveau worden meegenomen in het MER, en dat keuzes in het onderzoeksprogramma transparant en in samenwerking met betrokken partijen worden gemaakt.	Onderzoeken, opzet, aannames en resultaten zullen worden weergegeven in de Trajectnota/MER (of bijlagen daarvan). Veel onderwerpen zullen in overleg met de IODS partijen worden besproken. Onderzoeken zullen zoveel mogelijk worden uitbesteed aan adviesbureaus. Mede hierdoor zal invulling worden gegeven aan een transparante aanpak.

Volgnummer: 47 Kenmerk: Gedateerd: 13-4-2004	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Gesteld wordt dat door de realisatie van het beoogde traject, het autoverkeer over de A4 en A13 tussen Rijswijk en Prins Clausplein ter hoogte van Park Hoornwijck en de Laan van Zuidhoorn fors toe zal nemen (er ontstaat een flessenhals op dit traject). Gevreesd wordt voor geluidsoverlast en een slechte kwaliteit van de lucht voor, met name, de bewoners van Park Hoornwijck en de Laan van Zuidhoorn. Verzocht wordt tot het plaatsen van meer bomen in het onderhavige gebied (in de groenstroken tussen de A4 en A13); de aanwezigheid van bomen kan de geluids- en stankoverlast tegengaan. 2 In de startnotitie wordt nauwelijks rekening gehouden met de nieuwbouwwijk Park Hoornwijck en de Laan van Zuidhoorn te Rijswijk, waar veel mensen wonen. De luchtkwaliteit is momenteel al slecht en overschrijdt nu al de grenswaarden zoals die zijn vastgelegd in de Europese Richtlijnen. Uitbreiding van het wegennet zal dit nog doen verslechteren. 3 Door de enorme geluidsoverlast in het gebied en met name bij Park Hoornwijck dienen er reeds nu geluidwerende maatregelen getroffen te worden, zoals geluidsschermen en/of een aarden wal ter demping van het geluid ter hoogte van de Laan van Hoornwijck en geluidsschermen over de banen van het Prins Clausviaduct.	De effecten van de alternatieven langs het bedoelde deel van de A4 en A13 worden onderzocht. De gekozen oplossing zal moeten voldoen aan wettelijke eisen. Indien toe- of afname verkeersintensiteiten in het studiegebied daartoe aanleiding geven dan moet dit in de effectberekening tot uiting komen (onderzoeksplicht). Uit onderzoek blijkt dat bomen niet of nauwelijks een positief effect hebben op de luchtkwaliteit of geluidhinder. Indien nodig zullen maatregelen ter beperking van geluidhinder of luchtverontreiniging worden genomen. Voor luchtkwaliteit gelden de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit (gebaseerd op EU Richtlijn). De gekozen oplossing zal moeten voldoen aan deze normen. In zijn algemeenheid zal de luchtkwaliteit de komende jaren verbeteren. De verbetering is het gevolg van de voortdurende aanscherping van de Europese eisen die gesteld zijn aan de emissies van voertuigen (zowel personen- als vrachtauto's). Het nemen van dergelijke maatregelen valt buiten het kader van deze procedure, aangezien geen wijzigingen aan het genoemde weggedeelte plaatsvinden. Indien toename van de verkeersintensiteiten daartoe aanleiding geven (voor geluid een 30% toename op aansluitende wegvakken) dan komt dit voor onderzoek in aanmerking. Deze onderzoeksplicht geldt eveneens voor luchtkwaliteit.

Volgnummer: 48		Afzender: M. Schonenberg Zie inspraakreactie Middenmolensingel 22 2912 PK NIEUWERKERK YSSEL	
Kenmerk:			
Gedateerd: 13-4-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Gevraagd wordt om een snelle aanleg van alternatief 1 en/of alternatief 2 met Oranjetunnel, zonder extra maatregelen als een verdiepte ligging, ecopassage etc.		Reactie wordt als kennisgeving aangenomen.	
2 Gevraagd wordt de tracéwetprocedure te bekorten en geen tweede en derde inspraak te houden. Het landsbelang moet voorop worden gesteld.		Het ministerie van VenW streeft naar een snelle procedure. De procedure die gevolgd zal moeten worden is de Tracéwetprocedure. Deze kent een aantal stappen met een bepaalde doorlooptijd. Hier kan niet vanaf geweken worden.	
Er wordt geen antwoord/reactie op deze inspraak verwacht of gewild.			

Volgnummer: 49		Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt	
Kenmerk:			
Gedateerd: 14-4-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Onderzocht zou moeten worden wat de effecten zijn van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam op de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast voor omwonenden. Er moet niet alleen worden gekeken naar de effecten van de A4, maar ook naar de effecten op en van de toevoerwegen; het verkeer op bijvoorbeeld de Kruithuisweg in Delft zal door aanleg van de A4 aanzienlijk toenemen.		Deze effecten zullen worden onderzocht.	
2 Onderzocht zou moeten worden hoeveel extra verkeer aanleg van de A4 Delft - Schiedam zal aantrekken en of het probleem - het dichtslippen van de A13 - structureel wordt opgelost door aanleg van de A4.		Effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.	
3 Onderzocht zou moeten worden hoe het gebied Midden Delfland als recreatie- en leefgebied zoveel mogelijk in stand kan worden gehouden, bijvoorbeeld door ondertunneling van de A4.		Effecten op natuur, landschap en recreatie en mogelijke mitigerende maatregelen zullen worden onderzocht.	