Volgnummer: 50 **Kenmerk:** 04-042004 **Gedateerd:** 14-4-2004	**Afzender:** Midden-Delfland Vereniging Werkgroep Ruimtelijke Ontwikkeling J. Chung Otto van Zevenderstraat 2 2636 HN SCHIPLUIDEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De enige wijze waarop nog enigszins verantwoord tot aanleg van de A4 kan worden overgegaan, is in het kader van het integrale plan IODS, zoals verwoord in de nota Norder. In de Startnotitie wordt de aanleg van de A4 als een losstaande ingreep beschreven en onvoldoende geplaatst in de afgesproken samenhang van het IODS. Verzocht wordt duidelijk aan te geven dat de, voor Midden Delfland, noodzakelijke integrale aanpak in alle varianten gewaarborgd blijft.	Het streven is om het kwaliteitsprogramma IODS geheel uit te voeren met als onderdeel daarvan de aanleg van de A4 Delft-Schiedam. Het integrale plan IODS omvat een twaalftal projecten. Elk project heeft zijn eigen bevoegde gezag. De adviescommissie IODS geeft advies aan het desbetreffende bevoegde gezag, dat niet bindend maar wel zwaarwegend is, het is immers een samenwerkingsplan. Bevoegd gezag voor de tracé/m.e.r.-procedure zijn de ministers van V&W en VROM. Andere projecten die een bijdrage leveren aan de kwaliteitsimpuls hebben hun eigen bevoegde gezag en/of horen niet thuis in de tracé/m.e.r.-procedure. In de Startnotitie is daarom alleen het project A4 Delft-Schiedam (en alternatieven) beschreven. De samenhang tussen de IODS-projecten wordt nader vastgelegd in een convenant en uitgewerkt in een bestuursovereenkomst. Daarmee wordt de integrale aanpak vormgegeven.
2 In de startnotitie is onvoldoende aandacht voor de gevolgen op de flora en fauna van het Midden Delfland gebied ten gevolge van licht-, geluidsoverlast en luchtverontreiniging bij het gebruik van de A4. Verzocht wordt derhalve om in het MER rekenmodellen op te nemen die deze gevolgen inzichtelijk maken; per variant van aanleg - maaiveld, half verdiept, helemaal verdiept - en per traject in het Midden-Delfland gebied - Kruithuisweg tot ecopassage, Ecopassage, gebied bij noordelijke tunnelmond.	De Startnotitie is bedoeld als startdocument waarin wordt aangegeven welke onderzoeken plaats zullen vinden ten behoeve van de besluitvorming. De effecten op de luchtkwaliteit worden onderzocht, onder andere door gebruik te maken van rekenmodellen. Voor geluidsberekeningen bestaat er een wettelijk voorgeschreven Standaard Reken- en Meetvoorschrift dat de geometrie van een wegvariant kan berekenen. De gevolgen van eventuele lichthinder zullen in beeld worden gebracht.
3 Gevraagd wordt om inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn voor het sluipverkeer op de polderwegen in de regio Midden Delfland als de A4 wordt ingezet als tolweg. Bij gebruik van de A4 als tolweg zal de aanleg van de A4 niet (zoals in de voorlichting wordt gezegd) leiden tot een afname van het sluipverkeer, maar juist tot een toename.	Effecten op verkeer en vervoer met en zonder tol zullen worden onderzocht.
4 Gevraagd wordt de gevolgen van de ontwikkelingen in de Rotterdamse haven te betrekken in de vervolgstudie. De havenactiviteiten verplaatsen zich trendmatig in westelijke richting, met name van de Waalhaven naar de Maasvlakte. Oorspronkelijk was de A4 gepland als aan- en afvoerroute voor de	De invloed op de verkeersstromen van de ontwikkelingen in de Rotterdamse Haven, waaronder ook de aanleg van de tweede Maasvlakte wordt in de verkeersstudie meegenomen.

Waalhaven, maar het lijkt erop dat deze aanleggrond vervalt. Onduidelijk is wat deze ontwikkeling voor gevolgen heeft voor de verkeersstromen.	

Volgnummer: 51	**Afzender:** A. Bakker Burgemeester van Haarenlaan 1073 3118 GA SCHIEDAM
Kenmerk:	
Gedateerd: 14-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Aanleg van de A4 Delft -Schiedam met 2x2 of 2x3 rijstroken wordt een mogelijke optie gevonden.	Reactie wordt als kennisgeving aangenomen.
2 Opschalen en verlengen van de Veilingroute wordt een ongelukkige en onlogische optie bevonden.	De politiek heeft alternatief 2, aanleg Veilingroute toegevoegd. Dit alternatief zal worden onderzocht op het oplossend vermogen en de effecten.
3 De A4 met 2x2 of 2x3 rijstroken, geheel ondertunneld - als de Beneluxtunnel - is als Meest Milieuvriendelijke alternatief de beste oplossing. De kosten komen er op ten duur weer uit door de invoer van de Europese tolheffing per 2010. Hierbij zouden er bovengronds, tussen Delft en Schiedam sportvelden kunnen worden aangelegd en kunnen huidige sportvelden worden bebouwd. De natuur van Midden Delfland blijft op deze manier zoveel mogelijk in takt en zijn er geen problemen met bovengrondse kruisingen.	Ten aanzien van tol wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Daarnaast zal onderzocht worden wat de potentie is van tol als financieringsbron. In deze studie zal de A4 uitgevoerd met 2x2 rijstroken worden onderzocht. Het oplossend vermogen van dit alternatief wordt onderzocht. De voorgesteld oplossing de A4 Delft-Schiedam als tunnel past zeker niet binnen taakstellende budget en is daarom geen reëel MMA.

Volgnummer:	52	**Afzender:**	Awareness adviesbureau voor beleidsmarketing Drs. J.H.H.J. Eikema Parkstraat 29 2514 JD S GRAVENHAGE
Kenmerk:	AWA.04.0129		
Gedateerd:	14-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 In de overzichtstabel 5.8 met de te onderzoeken aspecten ontbreekt het IODS kader. Volgens de tekst van de Startnotitie dient een en ander nog te worden ingevuld door betrokken partijen bij het opstellen van de richtlijnen. De Provincie Zuid-Holland zal hiertoe op korte termijn initiatief moeten nemen, samen met de overige bij het IODS-programma betrokken partijen. Er zou een kwalitatief of kwantitatief toetsingskader moeten worden opgesteld op basis van het IODS-programma.	In de richtlijnen wordt aangegeven welke effecten moeten worden onderzocht. IODS kader zal bij de verschillende onderwerpen uit tabel 5.8 een rol spelen.
Bij de klankbordgroep IODS is de indruk ontstaan dat de trajectnota/MER voortvarender wordt aangepakt dan andere programmaonderdelen van het IODS-programma. Dit geldt ook voor de financiering. Hierdoor dreigt de samenhang in de uitvoering van de verschillende onderdelen sterk te verminderen en wordt de bedoelde kwaliteitsimpuls niet gerealiseerd.	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.
Opgemerkt wordt dat in hoofdstuk 6 van de Startnotitie het woord IODS niet een keer wordt gebruikt. Dit impliceert dat er nog geen afstemming heeft plaats gevonden.	In hoofdstuk 6 staat het juridische kader van de tracéwet m.b.t. de A4 Delft-Schiedam. Daarnaast is en wordt intensief afgestemd met IODS. Zo is tijdens de opstelling van de Startnotitie de Adviescommissie IODS nauw betrokken en zal IODS ook intensief betrokken worden bij de verdere stappen in de procedure.
2 Gewezen wordt op het feit dat er een aantal woningen ligt binnen de NO2 contour waar de normen worden overschreden. Bij de aanleg van de A4 liggen in elk geval 1270 woningen binnen de contour.	Gedoeld wordt op het TNO-onderzoek uit 2003 dat is uitgevoerd in opdracht van de provincie Zuid-Holland. Het aspect luchtkwaliteit heeft nadrukkelijk de aandacht. Binnen de tracé/m.e.r.-procedure zal worden gezocht naar een oplossing voor de problematiek. De gekozen oplossing zal moeten voldoen aan de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit.
In het onderzoek van TNO is gewerkt met aannamen en vuistregels. Geadviseerd wordt om een windtunnelproef naar effecten van lijnbronnen op verschillende hoogtes uit te laten voeren om de situatie rond het Kethelplein voor wat betreft de te verwachten verschillen in luchtverontreiniging bij bovenlangse, dan wel	De suggestie om gebruik te maken van windtunnelonderzoek wordt in overweging genomen

onderlangse kruising van de A4 en A20 te kunnen bepalen. TNO heeft bevestigd dat een geringe toename van de luchtverontreiniging zal leiden tot een grote toename van het aantal woningen binnen de contour waar de norm wordt overschreden.	
Overkluizing en ondertunneling heeft als effect dat de emissie wordt verplaatst, namelijk naar het einde van de overkluizing of de tunnelmond. Op deze plaatsen ontstaat een verhoogde concentratie van de emissies. Gedetailleerder onderzoek is nodig om de optimale plaats van de beëindiging van de overkluizing of tunnelmond te kunnen bepalen. Hierbij moet niet alleen worden gekeken naar de zuidzijde, maar ook naar de noordzijde. op basis van de huidige gegevens, bevestigt TNO dat er naast de 1270 woningen aan de zuidzijde ook een aantal woningen aan de noordzijde bloot zullen worden gesteld aan te hoge emissies.	De opmerkingen worden onderschreven en zijn onderwerp van nader onderzoek in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure.
Geadviseerd wordt om de effecten voor de luchtkwaliteit te onderzoeken van een variant waarbij de rijbanen voor het doorgaande noord-zuid verkeer op de A4 wordt overkluisd of ondertunneld tot een punt ten zuiden van het Kethelplein. Tegenover de hogere investeringskosten van aanleg van een langere tunnel, staat de besparing van het niet hoeven slopen van huizen.	De effecten van overkluizing van de weg worden onderzocht. Mocht blijken dat de overkluizing niet voldoende is om aan de wettelijke eisen te voldoen, dan zullen aanvullende maatregelen worden getroffen, waarbij verlenging van de overkluizing of ondertunneling niet op voorhand uitgesloten wordt.
Er wordt vanuit gegaan dat de luchtkwaliteitseffecten van alle varianten in kaart worden gebracht, inclusief de benodigde ombouw van het Kethelplein.	De gevolgen van de verschillende alternatieven en varianten op de luchtkwaliteit zullen worden onderzocht.
Er zou in beeld moeten worden gebracht wat de mogelijke oplossingen en bijbehorende kosten zijn voor de reeds bestaande overschrijdingen, oa bij Groenoord.	Het uitsluitend oplossen van reeds bestaande overschrijdingen behoort niet tot de onderzoeksvraag van de Trajectnota / MER. Wanneer wordt besloten het project niet voort te zetten ligt de verantwoordelijkheid voor oplossen bestaande overschrijdingen bij de gemeente, voor Groenoord is dit de gemeente Schiedam.
Ook de situatie in Vlaardingen (Holy-Oost en de Hoevenbuurt) verdient aandacht als het gaat om luchtkwaliteit.	De effecten op de luchtkwaliteit worden in beeld gebracht voor het gehele studiegebied, dus ook voor de genoemde wijken.
Gevraagd wordt naar het belang van het begrip 'taakstellend budget'. Er moeten sowieso aanzienlijke kosten worden gemaakt om de huidige situatie aan de normstelling te laten voldoen. Hierbij is er de toezegging van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de	Er wordt onderscheid gemaakt naar huidige normoverschrijdingen en verwachte overschrijdingen door aanleg van de A4. Bij aanleg van de A4 mogen geen wettelijke normen worden overschreden. De kosten die gemaakt worden voor de maatregelen om binnen de

Tweede Kamer dat er pas tot aanleg van de A4 wordt overgegaan als er een oplossing is gevonden voor de luchtverontreiniging in Schiedam en Vlaardingen als gevolg van het verkeer op de A4.	wettelijke normen te blijven vallen komen voor rekening van de A4 Delft-Schiedam en dienen uit het taakstellende budget gefinancierd te worden.
3 Gepleit wordt voor het vergroten van het studiegebied, aangezien wijzigingen in de verkeerssituatie effect hebben op een groot gebied. Het gebied zou moeten worden gedefinieerd als gebied dat wordt omsloten door de A12 tussen Den Haag en Gouda, de A20 tussen Gouda en Rotterdam, de A16 tot en met de Ruit om Rotterdam en de A15 vanaf de Ruit om Rotterdam tot aan de Maasvlakte 2. Hierdoor zou er een objectievere onderbouwing ontstaan voor de selectie van alternatieven.	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. 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.
4 Aanbevolen wordt om de methoden voor de berekening van de toekomstige verkeersstromen zorgvuldig te kiezen. De verdeling van het verkeer over het wegennet is daarbij essentieel voor de uiteindelijke keuze uit de mogelijke varianten.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen..
De mededeling uit de Startnotitie op pag. 17, dat het ontwerp uit 1996 voor het Kethelplein nu al niet meer toereikend is om het te verwachten verkeer te kunnen verwerken, lijkt erop te duiden dat er tot nu toe niet met de juiste modellen is gewerkt.	Deze conclusie is onjuist. De uitkomsten van verkeersprognoses zijn afhankelijk van uitgangspunten over onder meer economische groei, bevolkingsomvang maar ook over het verkeers- en vervoersbeleid. Zo was in 1996 invoering van rekening rijden voorzien. Het uiteindelijk niet invoeren hiervan heeft uiteraard consequenties op de hoeveelheid verkeer.
5 Het wordt van groot belang gevonden dat er bij alle alternatieven ook wordt gekeken naar de effecten van een variant waarbij het lokale en regionale verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van onderliggend wegennet. Het verminderen van het aantal snelwegaansluitingen in combinatie met een goed onderliggend wegennet kan zorgen voor een vermindering van de belasting van het autosnelwegennet. Een dergelijke variant past goed in het gedachtegoed van de Nota Mobiliteit en leidt mogelijk tot forse kostenbesparingen.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht.
6 Aandacht wordt gevraagd voor de effecten van aanleg aanpassing van infrastructuur op het open gebied van Midden Delfland.	*Gevolgen voor natuur, recreatie en landschap zullen* worden onderzocht.
Eveneens wordt aandacht gevraagd voor de effecten van kunstlicht. Dit licht zal het natuurlijk ritme van licht en donker verstoren voor planten, dieren en mensen.	Effecten van verlichting zullen worden onderzocht.

Verzocht wordt de Kaderrichtlijn Water en de Europese Commissie (waterkwaliteit en - kwantiteit) te betrekken in de MER.	Effecten op de waterhuishouding (waterkwaliteit en – kwantiteit) worden onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Waar de Kaderrichtlijn van toepassing wordt daarmee rekening gehouden.
7 Aangezien de A4 door een dichtbevolkt gebied komt te lopen, wordt extra aandacht gevraagd voor externe veiligheid.	Externe veiligheid zal worden onderzocht.

Volgnummer: 53	**Afzender:** L.G.E. Smid Maartensdijklaan 289 2541 XL S GRAVENHAGE
Kenmerk: **Gedateerd:** 14-4-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Geconstateerd wordt dat er in de Startnotitie niet veel aandacht wordt besteed aan het opwaarderen van het openbaar vervoer tussen Den Haag en Rotterdam. De tramlijnen 1 van de HTM en RET rijden in het plan maar tot respectievelijk Delft en Schiedam. Men kan er ook voor kiezen de lijnen aan elkaar te koppelen zodat er een hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat tussen beide steden. Voorgesteld wordt om een onderzoek te starten naar de mogelijkheden tot een metro-achtige trein die elke paar minuten rijdt, tussen Den Haag en Rotterdam met uitbreiding naar de gehele Randstad. Hierdoor zal het openbaar vervoer aantrekkelijker worden en is aanleg van een nieuwe weg niet nodig. Overigens gaat in 2008 gaat er via de Hofpleinlijn *een Randstadrail rijden van Den Haag naar* Rotterdam via een tunnel onder het centrum van Rotterdam door naar station Slinge. Dit brengt reizigers vlug van de ene naar de andere stad.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. Het OV-alternatief is in de trajectnota/MER van 1996 onderzocht en afgevallen (Zie Startnotitie). Geplande OV verbeteringen worden in het referentiesituatie meegenomen.
2 Midden Delfland is een stiltegebied waar veel gefietst en gewandeld wordt. Wanneer de A4 door dit gebied wordt aangelegd, is het geen stiltegebied meer en zal de luchtverontreiniging toenemen.	De effecten op de luchtkwaliteit en de geluidhinder van de alternatieven zullen dmv berekeningen in beeld worden gebracht. De geldende milieuwetgeving en bestaande afspraken zijn hierbij bindend.

Volgnummer: 54	**Afzender:** J. v.d. Velden Zwaluwenlaan 178 3136 VA VLAARDINGEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 14-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gesteld wordt dat de geluidsoverlast door het Kethelplein nu al groot is. Dit zal toenemen door de doortrekking van de A4.	De genoemde effecten zullen worden onderzocht. De variant die uiteindelijk gekozen wordt zal moeten voldoen aan alle wettelijke eisen, waaronder de geluidsnormen conform de Wet Geluidhinder.
2 Het stof op de balkons zal nog meer toenemen, dit is zeer slecht voor de luchtwegen.	De effecten op de luchtkwaliteit zullen worden onderzocht. Voor luchtkwaliteit gelden wettelijke normen, waaraan de te kiezen oplossing zal moeten voldoen.
3 Gesteld wordt dat een eventueel viaduct bij de Laan van Boler de omgeving niet vriendelijker zal maken. Verzocht wordt alles onder de grond aan te leggen!	Verschillende effecten worden onderzocht. Er wordt uiteindelijk een afweging gemaakt tussen oplossend vermogen, effecten en kosten.
4 Met het oog op de 2e Maasvlakte wordt gevraagd te kiezen voor de Veilingroute.	Reactie wordt als kennisgeving aangenomen.
5 Gevraagd wordt hoe er vanuit de binnenbaan naar de afslag Vlaardingen Oost gekomen kan worden.	Effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.

Volgnummer:	55		9 eensluidende reacties ontvangen
Afzender:	L. Korsten Voorberghlaan 10 3123 AW SCHIEDAM F. Korsten H. van Zuylen Bachplein 547 3122 KS SCHIEDAM D. Maltha Waterstokerstraat 33 3123 RG SCHIEDAM	**Afzender:**	Comité verontruste bewoners Schiedam-Noord inzake RW 19 (A4) C.H. Munnik Smetanalaan 24 3122 HP SCHIEDAM J.J.L. van Asten Smetanalaan 106 3122 HR SCHIEDAM Julia van Asten Max van Asten J.A. van Asten
Kenmerk:			
Gedateerd:	14-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Omdat files op o.a. de A13 voor 90% tijdens spitsuren voorkomen en nieuwe wegen weer nieuw verkeer en een herverdeling van knelpunten oproepen, wordt een 24-uurs voorziening onnodig en ongewenst gevonden.	De meeste snelwegen zijn inderdaad alleen in de spitsen vol. De problemen in deze spitsen zijn echter zo groot dat een oplossing hiervoor noodzakelijk is. Voor de economie van ons land is een goede doorstroming, ook in de spitsen, van belang.
Voorgesteld wordt om de vluchtstroken van de wegen te verbreden. Deze zouden dan exclusief gebruikt kunnen worden door spitsbussen. Bij ongelijkvloerse kruisingen kunnen grote fietsenstallingen worden aangelegd. Reizigers kunnen dan kiezen om verder met de fiets te gaan of over te stappen op een spitsbus die zou moeten stoppen bij een nabijgelegen halte.	Het doelgroepenbeleid is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat losgelaten.
Gewezen wordt op het elektrisch spaarpuntensysteem waaraan voor fietsers emulenten zijn verbonden, ontwikkeld door de zorgverzekeraar Friesland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Financiën. Een dergelijk systeem zou ook in onderhavige regio in te voeren moeten zijn.	
2 Berekend is (op basis van de cijfers van de te verwachtte verkeersintensiteiten in 2020) dat, wanneer de A4 doorgaat, de verkeersintensiteit op de A13 met 14% daalt. Volgens berekening van de inspreker kan bij gebruik van spitbussen de verkeersintensiteiten op de A13 met 30% dalen. Zie voor de berekening de inspraakreactie.	Berekening gaat uit van in de spits 20 (extra) busritten met een bezetting van 73 personen. Dit is een erg onrealistische uitgangspunt.
De vraag of automobilisten bereid zijn in de bus te stappen i.p.v. in de auto, laat zich deels beantwoorden door het succes van de spitsbus Den Haag/Leiden.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. De

De wereld zal drastische maatregelen moeten nemen om te voorkomen dat de Groenlandse ijskap het komend millennium zal smelten en de zee 7 meter zal doen stijgen (Nature van april 2004). Onderzocht is dat ruim 90% van de bevolking verantwoord wil leven voor de generaties na ons.	uitstoot van CO_2 (klimaatverandering) wordt meegenomen in de effectberekeningen.

Volgnummer:	56		89 eensluidende reacties
Afzender:	A. Algra Chopinplein 215 3122 VM SCHIEDAM C. Baert-Voorbaan Rotterdamseweg 10 3135 PV VLAARDINGEN J.G. van den Berg-van Es Vondellaan 28 3117 PX SCHIEDAM R.M. Bijtenhoorn Smetanalaan 54 3122 HR SCHIEDAM J. Bijtenhoorn P. den Brinker Smetanalaan 72 3122 HR SCHIEDAM F. den Brinker P. van Bruggen Achterom 74 2611 PS DELFT ir. B.K. van der Chijs Gerbrandylaan 42 2625 LR DELFT I. v. Deursen Populierendreef 135 3137 CV VLAARDINGEN P v. Dijk Smetanalaan 10 3122 HP SCHIEDAM A.J. van Dijk J. v. Doolewaard Perzikengaarde 22 3124 WL SCHIEDAM Doorduin Kijckerweg 53 2678 AB DE LIER	**Afzender:**	W. Molendijk Broersveld 10 3111 LH SCHIEDAM M. Mooij H.S. Munnik Castorstraat 19 3204 TA SPYKENISSE H. Munnik J. Munnik-Koren Oosten-Ketting C. den Ouden Smetanalaan 44 3122 HR SCHIEDAM N.L. den Ouden J.J. den Ouden H.A. Paalvast van Beethovensingel 75 A 3131 EC VLAARDINGEN J. v. Ravens Smetanalaan 25 3122 HM SCHIEDAM M. van Ravens v.d. Leeden B.G de Reuver Smetanalaan 88 3122 HR SCHIEDAM A. de Reuver B. de Reuver D.de Reuver R. Scheffers Smetanalaan 9 3122 HM SCHIEDAM M. Scheffers J. Schoop J. Schroder Van Beethovenplein 135 3122 VH SCHIEDAM

F v.d. Duin
Francois
Haverschmidtlaan 45
3116 JL SCHIEDAM

L. van Eekelen
Smetanalaan 82
3122 HR SCHIEDAM

Eijsbergen-Oosten

R. Etman
Smetanalaan 26
3122 HP SCHIEDAM

M. Fürstenberger

C. van der Gaag
Akkerpad 63
3124 AA SCHIEDAM

J. Gerritsma
Griegplein 193
3122 VN SCHIEDAM

A. Gommers
Smetanalaan 47
3122 HM SCHIEDAM

Gosens
Smetanalaan 33
3122 HM SCHIEDAM

A.Gravelijn

H. Hagen
Vlaardingerdijk 468
3117 ZZ SCHIEDAM

L. van der Heide
Saenredamplein 23 A
3043 RL ROTTERDAM

L. van der Horst
Saenredamplein 23 -A
3043 RL ROTTERDAM

E. Jansen

Th. Jongenotter
Smetanalaan 16
3122 HP SCHIEDAM

E. Jongenotter

A. van der Spek
Griegplein 191
3122 VN SCHIEDAM

S. Stolk
Nic Beetsstraat 1 B
3141 SR MAASSLUIS

J. Stolk
Zuiddijk 66
3143 AT MAASSLUIS

A.W. Stolk-Kool

C. Stolk

M. Sygulla

H Tetteroo
Boliviastraat 20
2622 BL DELFT

W. Tims
Smetanalaan 74
3122 HR SCHIEDAM

W.J.A. Tims-de Zwaan

Torenvliet
Veldpad 78
3124 VM SCHIEDAM

M. Torenvliet-Schoop

Tse
Bontekoekade 59
2516 LC S GRAVENHAGE

Vester
Smetanalaan 45
3122 HN SCHIEDAM

W. Vletter
Smetanalaan 135
3122 HN SCHIEDAM

C. Vletter

C. Vletter-Hagestein

B. Voeten
Nic Beetsstraat 1 B
3141 SR MAASSLUIS

C. van Vuuren
Smetanalaan 58
3122 HR SCHIEDAM

C. Kooij
Zwaluwenlaan 316
3136 VD
VLAARDINGEN

P. van der Knaap
Veldpad 76
3124 VM SCHIEDAM

A. Knaap-Zuters

C.M. Koreneef

P. Langelaar

K. Lelempsis
Smetanalaan 22
3122 HP SCHIEDAM

K. Lelempsis-de Neijs

P. Lelempsis

S.H. Liem
Smetanalaan 76
3122 HN SCHIEDAM

T.N. Liem-Jo

J.F. v.d. Linde
Borodinlaan 46 B
3122 HB SCHIEDAM

A.M. van der Linde
Borodinlaan 46 B
3122 HB SCHIEDAM

S. de Wit
Smetanalaan 28
3122 HP SCHIEDAM

B. de Wit-Struijk

W. de Wit

J. Witjes
Ringvaart 16
3124 PB SCHIEDAM

E.H.H. Wolbers
De la Marplein 3
3123 AC SCHIEDAM

J.M. Wolbers

C.F. Zieck
Smetanalaan 20
3122 HP SCHIEDAM

D. v.d. Zwan
Smetanalaan 27
3122 HM SCHIEDAM

J. v.d. Zwan-Tempel

Kenmerk:

Gedateerd: Maart/april 2004

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Omdat files op o.a. de A13 voor 90% tijdens spitsuren voorkomen en nieuwe wegen weer nieuw verkeer en een herverdeling van knelpunten oproepen, wordt een 24-uurs voorziening onnodig en ongewenst gevonden. Voorgesteld wordt om de vluchtstroken van de wegen te verbreden. Deze zouden dan exclusief gebruikt kunnen worden door spitsbussen. Bij ongelijkvloerse kruisingen kunnen grote fietsenstallingen worden aangelegd. Reizigers kunnen dan kiezen om verder met de fiets te gaan of over te stappen op een spitsbus die zou moeten stoppen bij een nabijgelegen halte. Gewezen wordt op het elektrisch spaarpuntensysteem waaraan voor fietsers emulenten zijn verbonden, ontwikkeld door de	De meeste snelwegen zijn inderdaad alleen in de spitsen vol. De problemen in deze spitsen zijn echter zo groot dat een oplossing hiervoor noodzakelijk is. Ook worden de spitsen breder. Voor de economie van ons land is een goede doorstroming, ook in de spitsen, van belang. Het doelgroepenbeleid is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat losgelaten.

zorgverzekeraar Friesland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Financiën. Een dergelijk systeem zou ook in onderhavige regio in te voeren moeten zijn.	
2 Berekend is (op basis van de cijfers van de te *verwachtte verkeersintensiteiten in 2020*) dat, wanneer de A4 doorgaat, de verkeersintensiteit op de A13 met 14% daalt. Volgens berekening van de inspreker kan bij gebruik van spitbussen de verkeersintensiteiten op de A13 met 30% dalen. Zie voor de berekening de inspraakreactie.	Berekening gaat uit van in de spits 20 (extra) busritten met *een bezetting van 73 personen. Dit is een erg* onrealistische uitgangspunt.
De vraag of automobilisten bereid zijn in de bus te stappen ipv in de auto, laat zich deels beantwoorden door het succes van de spitsbus Den Haag/Leiden.	
De wereld zal drastische maatregelen moeten nemen om te voorkomen dat de Groenlandse ijskap het komend millennium zal smelten en de zee 7 meter zal doen stijgen (Nature van april 2004). Onderzocht is dat ruim 90% van de bevolking verantwoord wil leven voor de generaties na ons.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. De uitstoot van CO_2 (klimaatverandering) wordt meegenomen in de effectberekeningen.

Volgnummer:	57	**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 Gesteld wordt dat het onzinnig is om er vanuit te gaan dat er een verkeersgroei te verwachten is door de aan- en afvoer van producten voor de kassen. Den Haag is voornemens het gehele Westland te verplaatsen.	Uitgegaan wordt van de formele plannen, met name het streekplan Zuid-Holland West en het Structuurplan Haaglanden. Volgens deze plannen blijft het Westland een belangrijk tuinbouwgebied. Er is wel sprake van een forse vernieuwings- c.q. herstructureringsopgave.
2 Gesteld wordt dat het betreffende plan al 40 jaar in en uit de kast wordt gehaald. Steeds als er middels rapporten (MER) duidelijk wordt dat het beter is dit stuk weg niet te verbinden, wordt het plan weer in de kast gestopt.	De keuze om het geld voor de A4 Delft-Schiedam naar een ander project te schuiven is een politieke keuze. Ook is het een politieke keuze om de procedure te hervatten. De MER bevat geen conclusie dat het beter is dit stuk weg niet te verbinden.
3 Het verminderen van de uitstoot van uitlaatgassen door het terugdringen van de mobiliteit zou een prioriteit moeten zijn.	Het terugdringen van de mobiliteit valt buiten het kader van deze procedure. Het beleid ten aanzien van de mobiliteit en uitstoot wordt vastgesteld door de regering.

Volgnummer: 58	**Afzender:** P.M. Wilms Robert Schumanring 179 3137 VB VLAARDINGEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 14-4-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Voorkeur gaat uit naar een verzonken A4 met de Veilingroute met Oranjetunnel. De toegenomen verkeersdrukte op de A13 en de stedelijke vernieuwing en uitbreiding maken een grotere capaciteit noodzakelijk.	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.
2 Gevraagd wordt in hoeverre er is of wordt gekeken naar de extra belasting die de A4 zal hebben op het bestaande wegennet. De toe- en afritten bij Vlaardingen Holy en Vlaardingen Oost en die bij Schiedam Noord zullen zwaarder worden belast. Ook de verkeersstroom richting Rotterdam Centrum kan in de ochtendspits nog drukker worden. De aansluiting via de Oranjetunnel op de N15/A15 belast ook de zuidoever van het bestaande wegennet, met name de Botlektunnel en de af- en toeritten bij Spijkenisse en het Terbrechtse plein krijgen meer aanbod te verwerken. Is de capaciteit wel voldoende om dit extra aanbod via de A4 te kunnen verwerken, nu en in de toekomst?	Effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.

Volgnummer:	59	**Afzender:**	VNO-NCW West Drs. H.S.H. Mooren Postbus 1175 2280 CD RYSWYK ZH
Kenmerk:	A4/b14-04.04		
Gedateerd:	15-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Het belang voor de aanleg van de A4 Delft - Schiedam wordt onderschreven. Het verkeer tussen Den Haag en Rotterdam neemt sterk toe en de A13 wordt te zwaar belast. De bereikbaarheid van de Zuidvleugel van de Randstad, de havengerelateerde en industriële bedrijvigheid in de mainport Rotterdam komen hierdoor steeds meer onder druk te staan. Hiervoor zijn goede transportmogelijkheden essentieel.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2 Een kanttekening wordt geplaatst bij het tempo waarin een en ander gebeurt. De discussie speelt nu al meer dan 40 jaar. In deze periode is het aantal wegen in de regio nauwelijks vergroot terwijl de mobiliteit wel explosief is gegroeid. Gepleit wordt ervoor dat de uitkomsten van de MER-studie zo duidelijk en scherp mogelijk zijn, zodat dit de laatste discussieronde kan zijn. De realisatietermijn dient een duidelijke plek te krijgen in het onderzoek naar de verschillende alternatieven en varianten.	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. Het opnemen van een realisatietermijn in de Trajectnota/MER behoort tot de mogelijkheden.
3 Gesteld wordt dat de ruimtelijk-economische context van de A4 wordt onderbelicht in de startnotitie. Deze factor zou een prominente rol moeten krijgen in de studies. In eerste instantie wordt hierbij gedacht aan de economische effecten van de aanleg van de A4 Delft Schiedam op de Zuidvleugel.	Economische effecten zullen worden onderzocht.
4 De betekenis van de A4 voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland en de Randstad zou verder moeten worden uitgewerkt in de startnotitie.	Economische effecten zullen worden onderzocht.
5 De economische betekenis van de A4 als onderdeel van de hoofdtransportas van nationaal en internationaal belang van Zaanstad tot Antwerpen en Lille zou verder moeten worden uitgewerkt in de startnotitie.	Economische effecten zullen worden onderzocht.
6 De economische betekenis van de A4 voor de twee mainports Schiphol en Rotterdam-haven voor het agribusinesscomplex Westland en voor de grote steden Den Haag en Rotterdam, zou	Economische effecten zullen worden onderzocht.

verder moeten worden uitgewerkt in de startnotitie.	
7 De economische betekenis van de A4 voor Schiedam en Vlaardingen, in het bijzonder het behoud van de arbeidsplaatsen in deze gemeenten die relatief veel laag opgeleide werklozen hebben, zou verder moeten worden uitgewerkt in de startnotitie.	Economische effecten zullen worden onderzocht.
8 De verbetering van de concurrentiepositie van de verschillende sectoren van bedrijvigheid in de Zuidvleugel zou verder moeten worden uitgewerkt in de startnotitie evenals de toename hierdoor van het aantal arbeidsplaatsen in de Zuidvleugel op middellange en lange termijn.	Economische effecten zullen worden onderzocht.
9 De bijdrage die de A4 levert aan het terugdringen van de transportkosten voor het bedrijfsleven zou verder moeten worden uitgewerkt in de startnotitie.	Economische effecten zullen worden onderzocht.
10 De mogelijkheid om na de completering van de A4 de A13 als kennisboulevard in te zetten voor de regionaal-economische toekomst van de Zuidvleugel zou verder moeten worden uitgewerkt in de startnotitie.	De A13 als kennisboulevard is beleid van de provincie en geen rijksbeleid.

Volgnummer: 60 **Kenmerk:** **Gedateerd:** 15-4-2004	**Afzender:** M.P. Schaefer Smetanalaan 12 3122 HP SCHIEDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gevreesd wordt dat de problemen van files, luchtverontreiniging en geluidshinder zoals nu in Overschie worden ervaren, op termijn ook bij Vlaardingen en Schiedam zullen ontstaan doordat ook de nieuwe A4 weer zal volstromen met verkeer. Er zal moeten worden onderzocht of dat met de voorgestelde alternatieven kan worden voorkomen.	De effecten op verkeersstromen in de toekomst worden onderzocht. De milieueffecten die het gevolg zijn van deze verkeersstromen worden eveneens onderzocht. Indien de A4 wordt aangelegd zal deze moeten voldoen aan wettelijke normen voor onder andere geluidhinder en luchtkwaliteit.

Volgnummer:	61	**Afzender:**	Dienst Landelijk Gebied Provincie ZH C.M. van der Vaart Postbus 3010 2270 JB VOORBURG
Kenmerk:	MD/04/26875/SB/jk		
Gedateerd:	15-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gewezen wordt op het feit dat het gebied Midden Delfland in het SGR genoemd staat en daarom beschermd natuurgebied is. Het is dus *compensatieverplichting*. Graag zou worden gezien dat er in de Startnotitie meer aandacht wordt gegeven aan de status van het gebied Abtswoude op grond van de Reconstructiewet Midden Delfland. In relatie hiermee is meer aandacht wenselijk voor de *maatregelen en voorzieningen die zijn* opgenomen in het deelplan Abtswoude.	Het is bekend dat delen van het gebied Midden Delfland beschermd zijn in het SGR en daarmee compensatieplichtig zijn.

Volgnummer:	62	**Afzender:**	Belangenplatform Tanthof J. Salden Zambiastraat 19 2622 DG DELFT
Kenmerk:			
Gedateerd:	16-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gesteld wordt dat het onaanvaardbaar is om te kiezen voor een variant waarbij het beginpunt van de verdieping ver voorbij de Tanthof ligt. Zelfs als er dijken of geluidsschermen worden geplaatst, zal er overlast ontstaan in de vorm van geluidsoverlast, luchtvervuiling en horizonvervuiling. In het plan Norder wordt gesproken over een verdieping die direct na het aquaduct van de Gaag begint, achter dit plan staat inspreker wel.	De effecten op geluidhinder en luchtkwaliteit van diverse varianten voor dit deel van de A4 (maaiveldligging of halfverdiept) worden onderzocht. Ook de landschappelijke effecten worden onderzocht. De keuze voor een variant hangt onder andere af van de milieueffecten.

Volgnummer:	63	**Afzender:**	Zuid-Hollandse Milieufederatie A. Steekelenburg Postbus 22344 3003 DH ROTTERDAM
Kenmerk:	IP 7250/04.148		
Gedateerd:	16-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gesteld wordt dat de stremmingen op de A13 niet los kunnen worden gezien van de verkeerssystemen van Haags Hoefijzer en Rotterdamse Ruit en alle verbindingen daartussen van HWN, OWN en OVN. Het blijkt dat knelpunten vaak slechts worden verplaatst, het probleem kan alleen worden opgelost als de doorstroming in het hele systeem verbetert. Speciale aandacht wordt gevraagd voor de knooppunten. De doorstromingsproblemen op het HWN kunnen niet worden opgelost als het OWN alleen wordt benut om al het regionale verkeer zo snel mogelijk op het HWN te zetten.	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. 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.
Verwezen wordt naar de laatste alinea van 2.1 Probleemstelling uit de Startnotitie. Het probleem is juist dat het HWN te zeer wordt benut als OWN waardoor het niet als HWN kan functioneren. Een visie op de optimale functie van het OWN, en hoe de beoogde infrastructuuruitbreiding in deze visie past, zou onderdeel moeten vormen van voorstellen voor een verbetering van het mobiliteitsprobleem (IODS rapportage 2001, blz 61).	Voor een visie op de infrastructuur wordt verwezen naar het landelijke en provinciale beleid. In het studiegebied is ook het OWN slecht ontwikkeld. Er is in het studiegebied geen OWN verbinding die een redelijke hoeveelheid verkeer kan verwerken. De alternatieven in als oplossing worden onderzocht zijn in de richtlijnen opgenomen.
Vanuit de noodzaak tot duurzame ontwikkeling is het gewenst dat de zichzelf versterkende spiraal van "toenemende infrastructuur die leidt tot toenemende ruimtelijke spreiding die leidt tot toenemende mobiliteitsvraag die weer leidt tot verdere toenemende infrastructuur..." moet worden doorbroken.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2 Aanbevolen wordt een kosten-batenanalyse volgens de OEEI-methodiek uit te laten voeren. Toepassing van deze methodiek stelt aan o.a. de wijze waarop de baten worden uitgedrukt en aan de kwaliteit van het nul-alternatief. Verzocht wordt om de voorwaarden voor de toepasbaarheid van de OEEI-methodiek op alle daartoe geëigende plaatsen in de Startnotitie en de richtlijnen op te nemen.	Voor projecten van nationaal belang, de megaprojecten, is er een OEI leidraad (Onderzoek effecten Infrastructuur) beschikbaar en is het verplicht om een OEI aan de hand van deze leidraad te maken. Op dit moment is er nog geen OEI) leidraad voor andere MIT projecten.
3 Het studiegebied zou het hele systeem van HWN, OWN en OVN moeten omvatten van het Haagse Hoefijzer, de Rotterdamse Ruit en alle	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

verbindingen daartussen, waarbij als grenzen gehanteerd moeten worden: de kust in het westen, in het noorden de Verlengde Landscheidingsweg en de A12 richting Gouda, in het oosten de Van Brienenoordbrug en de A15 tot aan de Maasvlakte in het zuiden.	van het onderliggende wegennet opgenomen. 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.
4 Gevraagd wordt om een volwaardige opschaling van de Veilingroute variant. Volgens de DHV-studie betekent dit opschaling tot autosnelweg met twee maal drie stroken.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De veilingroute als autosnelweg is daar één van.
5 Het wordt een goed idee gevonden om pas aan het einde van de studie alle elementen van het MMA vast te stellen. Wel wordt aanbevolen om vooraf een aantal ijkpunten vast te stellen waarlangs de MMA kan worden beoordeeld. Dit zouden enerzijds optimaliseringen te zijn van doelstellingen ten aanzien van natuur- en milieukwaliteit en van de beoogde integrale gebiedskwaliteit en anderzijds minimaliseringen ten aanzien van ongewenste effecten als Urban Sprawl, verlenging woon-werkafstanden e.d.	De suggestie wordt gewaardeerd en zal in het vervolg van de procedure worden overwogen.
6 De vergelijking wordt getrokken tussen de gezondheidsschade die luchtverontreiniging veroorzaakt door verkeer toebrengt en de gezondheidsschade en levensbekorting veroorzaakt door verkeersonveiligheid. Het gaat om 1.450 vroegtijdige overlijdens in de Rijnmondregio per jaar. De huidige normstellingen zijn geen gezondheidsveilige grenzen. Het is belangrijk ervoor te waken dat er, bij het nemen van maatregelen om een norm te bereiken op een andere plek hierdoor geen normen worden overschreden. Daarbij moet er zoveel mogelijk worden geanticipeerd op toekomstige aanscherpingen van de normstellingen.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. De alternatieven en varianten worden getoetst aan de geldende wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Aan eventuele aanscherpingen wordt niet getoetst. Een doorkijk naar de toekomst is nog niet mogelijk
Herstructurering van het stedelijk gebied lijkt noodzakelijk om zowel de stedelijke kwaliteit als de luchtkwaliteit te verbeteren. Ook alle andere mogelijke maatregelen als verkeersgeleiding, selectieve toelating, maximale snelheid en dergelijke moeten op hun merites worden onderzocht.	Op voorhand wordt geen enkele oplossingsrichting uitgesloten. De suggesties worden meegenomen.
7 Verzocht wordt een overzicht te maken van alle daartoe in aanmerking komende verkeersmodellen en hun uiteenlopende voors en tegens, gevolgd door een beargumenteerde keuze	Voor de prognoseberekeningen zal het Randstadmodel worden gehanteerd. Dit is het momenteel het meest complete statische verkeersmodel dat in staat is voor geheel Zuid-Holland prognoses voor 2020 voor zowel het

voor een of meer modellen en berekeningsmethoden. Zo wordt een volwaardige toetsing op basis van de jongste inzichten mogelijk. De aan te leveren onderzoeken moeten transparant zijn. De ingangsgegevens, rekenmethodes, kalibreringen, bandbreedtes en onzekerheidsmarges moeten expliciet zijn en onafhankelijk getoetst, onder andere door een gevoeligheidsanalyse.	HWN als OWN te maken. Afhankelijk van de te beantwoorden vragen zijn daarna modelberekeningen mogelijk met zowel dynamische verkeersmodellen waarmee lokaal op knelpunten ingezoomd kan worden.
8 De gewenste natuurkwaliteit moet in het MER voorop staan. Het gaat hierbij om concrete natuurwaarden die in elke variant volwaardig moeten worden onderbouwd en uitgewerkt. Als relevante graadmeter wordt de grutto genoemd.	Effecten op natuur en landschap zullen worden onderzocht.
Het waterpeil is ook een belangrijke graadmeter. Het waterpeil moet zich verhouden tot de gewenste natuurdoelen en niet andersom. Zonder goede waterhuishouding is een goede natuurhuishouding onhaalbaar.	Effecten op bodem en water zullen worden onderzocht.
De eisen aan de 100 ha te verwerven gronden die als natuurreservaat worden ingericht zijn hoger.	In de planstudie wordt rekening gehouden met de wettelijke compensatie.
Bij versnippering is het belangrijk dat aangegeven wordt wat met wat wordt verbonden en welke ecologische functie die verbinding moet vervullen.	Effecten op natuur (versnippering/barrièrevorming) worden onderzocht.
Kosten en baten moeten ook voor de natuur goed in beeld worden gebracht zodat er een goede afweging kan worden gemaakt over de beschikbare financiën en de haalbaarheid van het integrale plan. Natuurmonumenten kan desgewenst meedenken over de realisatiekosten.	De Startnotitie en de tracé/m.e.r.-procedure omvat niet het integrale plan maar alleen de oplossingen voor de problemen op gebied van verkeer en vervoer.
9 Ingestemd wordt met het uitgangspunt dat relevante ontwikkelingen in de infrastructuur en de ruimtelijke ordening worden meegenomen worden in de rekenmodellen. Gesteld wordt dat gezien de planhorizon van het project niet volstaan kan worden met enkel de reeds in het MIT opgenomen projecten, ook andere op handen zijnde ontwikkelingen moeten worden meegenomen. Met de keuze van een alternatief moet geanticipeerd worden op de best op elkaar aansluitende verbeteringen van het mobiliteitssysteem.	Als uitgangspunt worden de ontwikkelingen genomen die in vastgestelde plannen zijn vastgelegd of enige status hebben. De reden hiervoor is dat er dan vanuit kan worden gegaan dat de ontwikkelingen/plannen gerealiseerd zullen worden.
10 Gewenst wordt een kosten-batenanalyse volgens de OEEI-methodiek. De wens van Verkeer en Waterstaat tot kostenoptimalisatie mag niet leiden tot een oplossing die op terrein van milieukwaliteit onbevredigend is. Voorgesteld wordt om geen alternatief voortijdig te laten	Voor projecten van nationaal belang, de megaprojecten (zoals HSL en Betuweroute), is er een OEI leidraad (Onderzoek effecten Infrastructuur) beschikbaar en is het verplicht om een OEI aan de hand van deze leidraad te maken. Op dit moment is er nog geen OEI) leidraad voor andere (kleinere) MIT projecten.

vervallen op puur financiële gronden, voordat minstens één alternatief voldoet aan alle kwaliteitseisen. Momenteel beschikt de Minister voor geen enkel alternatief over een volwaardige kostenraming, daarbij komt dat op dit moment geen van de alternatieven voldoet aan de gestelde milieuvoorwaarden, waardoor er nog eens extra kosten gemaakt moeten gaan worden om dit op te lossen.	Het taakstellende VenW budget is bedoeld als referentie. Alleen alternatieven die ruim boven dit budget uit komen zullen niet worden meegenomen in de procedure. Ook de kosten die gemaakt moeten worden om aan de milieunormen te voldoen worden meegenomen.
11 Gewezen wordt op het feit dat de referentiesituatie conform de OEEI methodiek een situatie moet zijn waarin zonder aanleg van nieuwe infrastructuur wordt gepoogd de doelstellingen van het project naderbij te brengen. Derhalve wordt verzocht om een concreet plus-pakket op te nemen waarin de jongste wetenschappelijk- en beleidsinzichten zijn verwerkt. Genoemd worden: voorstellen van de com. Luteyn, inzichten uit het PVVP, inzichten en aanzien van ontvlechten en verknopen en benutten van het OWN, van verkeersgeleiding en -management, van verlaging van de max.snelheid, van kilometerheffing, van gebruik van bufferia en toeritdosering, enz.	In de Trajectnota/MER uit 1996 zijn diverse alternatieven uitgewerkt, waaronder enkele sneltramalternatieven. Deze scoorde minder goed dan de andere alternatieven. In het referentiealternatief worden alle OV ontwikkelingen meegenomen. In de richtlijnen staat aangegeven welke alternatieven in de studie worden meegenomen. Veel van de nieuwe beleidsontwikkelingen worden meegenomen in de referentiesituatie.
12 Gesteld wordt dat de A4 meteen als tweemaal drie-strooks bestudeerd moet worden. Hierbij moet ook worden bestudeerd welke effecten de groeiende verkeersstroom heeft op de belangrijkste aan- en afvoerroutes ook binnenstedelijk. Het lijkt vreemd het nieuwe inzicht (verkregen uit de DHV modelstudie) niet mee te nemen, terwijl nieuwe inzichten omtrent het Kethelplein wel worden meegenomen.	In deze studie zal de A4 uitgevoerd met 2x2 rijstroken worden onderzocht. Het oplossend vermogen van dit alternatief wordt onderzocht.
De alinea (in paragraaf 3.3) over de verkeerskundige berekeningen uit de Trajectnota/MER uit 1996 moet komen te vervallen. De berekeningen zijn gebaseerd op oude gegevens en een onjuiste inschatting.	In paragraaf 3.3 worden de conclusies uit de Trajectnota/MER 1996 weergegeven.
Het wordt vreemd gevonden dat de innovatieve en kostenbesparende variant "Delftse Weg" van dr. ir. van der Hoeven niet is opgenomen in de Startnotitie. Verzocht wordt dit voorstel een reële kans te geven.	De "Delftste Weg" betreft een platte tunnel waar vrachtauto's geen gebruik van kunnen maken. Gezien de hoogte van de tunnelbuis kunnen ook de operationele hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance) geen gebruik maken van deze tunnel. Dit voldoet niet aan de eisen van tunnelveiligheid.
Verzocht wordt de modulaire aanpak niet alleen te gebruiken voor eenzijdige kostenoptimalisatie, maar ook toe te passen voor andere optimalisaties als milieu-, natuuroptimalisaties en vervolgens voor integrale optimalisaties. Hierdoor kan uiteindelijk een ideale mix worden gekozen voor onder andere het MMA.	Van elke module worden voor iedere variant de milieueffecten in beeld gebracht. Dat maakt het mogelijk een integrale afweging per module te maken. Daarnaast levert dit bouwstenen op voor het MMA.

Er wordt op gewezen dat, als er wordt gekozen voor een andere hoogteligging tussen Vlaardingen en Schiedam dan oorspronkelijk beoogd, rekening gehouden moet worden met het ter plaatse beoogde sneltramtracé.	Bij de ontwerpen van de A4 Delft-Schiedam zal rekening gehouden worden met het sneltramtracé.
13 Gesteld wordt dat, om het verkeer vanuit de Zuidelijke uitvalsweg van Den Haag richting de A4 goed te laten doorstromen, de ombouw van het Harnaschknooppunt noodzakelijk is. Ten aanzien van het Kethelplein is, voor een goede beoordeling van de alternatieven, ook een variant zonder aansluiting van de A4, maar met aanleg van de verlengde Veilingroute nodig. De effecten op andere kritische plaatsen (bv. Kleinpolderplein, Beneluxtunnel en Beneluxplein) moeten nadrukkelijk in beeld worden gebracht.	In het alternatief van de Veilingroute wordt de Harnaschknoop aangepast aan de nieuwe verkeersstromen. Bij het alternatief van de A4 of de A13+A13/16 vallen aanpassingen van de Harnaschknoop buiten deze studie. Bij het alternatief Veilingroute kunnen ook aanpassingen aan het Kethelplein noodzakelijk zijn. Dit zal worden onderzocht.
14 Het wordt essentieel gevonden om nadrukkelijk de effecten van alle alternatieven te onderzoeken, met en zonder de aanleg van de A13/A16. De aanleg van de A13/A16 zou grote effecten hebben op de etmaalbelasting van de A13 ter hoogte van Overschie en dus waarschijnlijk ook op het Kethelplein en delen van de A20. In geen enkele studie zijn tot nu toe de effecten van de A13/A16 afgewogen tegen die van de A4 of alternatieven daarvan.	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.

Volgnummer: 64	**Afzender:** Gemeente Vlaardingen P. Joormann Postbus 141 3130 AC VLAARDINGEN
Kenmerk: STW/2004/16947 ***Gedateerd:*** *16-4-2004*	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Inspreker (gemeente Vlaardingen) stelt *voorwaarden aan het aanleggen van de A4 Delft-*Schiedam, deze laten zich samenvatten met "we willen de weg niet zien, niet horen en niet ruiken". In een brief gestuurd aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, van 8 mei 2000 werd al verdere uitwerking gegeven aan deze eisen. Gesteld wordt dat Plan Norder op een groot aantal punten tegemoet aan deze eisen, de gemeente heeft daar dan ook mee ingestemd en gaat ervan uit dat de IODS variant uit de Startnotitie conform dit Plan Norder is.	De IODS variant is overgenomen uit de rapportage "*Kansen benutten, impasses doorbreken*".
2 Er wordt op aan gedrongen dat ook wordt onderzocht welke invloed de A4 heeft op de verkeersintensiteit op het weggedeelte tussen het Kethelplein en de Beneluxtunnel. De gevolgen voor de contouren voor luchtkwaliteit en geluid zijn daarbij van groot belang in verband met de *herstructurering van de wijk Babberspolder (ten* westen van de A4, tussen het Kethelplein en de Beneluxtunnel).	Waar de verkeerscijfers daartoe aanleiding geven worden de milieueffecten onderzocht. Dit geldt onder andere voor de genoemde wegvakken. Ontwikkelingen in de omgeving zoals de Babberspolder worden meegenomen voor zover beïnvloed door aanpassingen van de infrastructuur.
3 Een bijlage is meegestuurd met de inspraakreactie met daarin punten die eerder aan Rijkswaterstaat zijn meegegeven, maar *onvoldoende terug komen in de Startnotitie.*	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
4 In beeld moet worden gebracht wat de invloed *is op de doorstroming op het wegvak tussen het* Kethelplein en de Beneluxtunnel en de gevolgen hiervan voor de verkeersafwikkeling op de aansluiting Vijfsluizen. Een toename van de intensiteit op de A4 zal hierop nadelige effecten hebben, ook op de luchtkwaliteit en andere milieu-aspecten.	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.
5 Er zou een integraal ontwerp moeten worden gemaakt voor het Kethelplein, inclusief de aansluitingen Vijfsluizen, Schiedam-Noord en Vlaardingen Holy. Alle milieukundige en verkeerskundige aspecten dienen daarbij belicht te worden, dat is tot nu toe onvoldoende gebeurd.	Er wordt een integraal ontwerp gemaakt waarbij verkeerskundige en milieu-aspecten een rol spelen.

Volgnummer: 65	**Afzender:** W. van Erven Burgemeester Knappertlaan 246 B 3117 JC SCHIEDAM
Kenmerk: **Gedateerd:** 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Het effect van een aansluiting van Vlaardingen-Noord en Schiedam-Noord op de toekomstige A4 moet worden onderzocht.	In de planstudie wordt geen aansluiting tussen Delft en het Kethelplein meegenomen.
Gesteld wordt dat er nooit onderzoek is gedaan naar de oorzaken van het sluipverkeer in Midden Delfland. Het sluipverkeer wordt veroorzaakt doordat bewoners van Vlaardingen noord en Schiedam noord via de A20 Kleinpolderplein en de A13 naar Delft moeten rijden.	Het is bekend dat als er file zijn op het Hoofdwegennet dat er dan meer gebruik gemaakt wordt van het onderliggende wegennet.
Op pag. 15 van de Startnotitie staat dat de afslag Schiedam noord komt te vervallen en het Kethelplein wordt gewijzigd. De belangrijkste oorzaak van het sluipverkeer wordt hiermee niet weggenomen. De vermindering van het sluipverkeer zal moeten worden bereikt door het plaatsen van een aantal spitsdoseerinstallaties op de polderwegen, deze moeten nog worden geplaatst en de effecten hiervan zijn nog niet bekend.	In par 3.3 wordt aangegeven welke wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota/MER 1996 zijn gedaan. In deze nota werd nog een nieuwe aansluiting ten noorden van Schiedam voorgesteld. De bestaande aansluiting Schiedam-Noord op de A20 zal niet komen te vervallen.
2 In het onderzoek moet ook rekening worden gehouden met barrièrevorming voor fietsers als gevolg van de aanleg van de A4. In het bijzonder wordt hierbij verwezen naar de OIDS variant, waarin niet specifiek staat vermeld of er bruggen of tunnels komen ter hoogte van de Europaboulevard in Vlaardingen, de Oostveenseweg, de Woudweg, en het fietspad onderlangs Delft-Zuid.	De gevolgen voor recreatieve activiteiten en verbindingen worden onderzocht.

Volgnummer: 66	**Afzender:** Milieudefensie J. Wijnhoven Postbus 19199 1000 GD AMSTERDAM
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gesteld wordt dat de Startnotitie een benauwend blikveld heeft. - Hij beperkt zich tot varianten die aanleg van extra asfalt inhouden; - De startnotitie bevat geen onderzoeksvoorstellen voor vermindering van woonverkeer in de spitsuren; - De mogelijkheden van het OV zijn geen onderdeel van de studie, terwijl het hier een weguitbreiding betreft van ten behoeve van het woon-werkverkeer.	De Startnotitie is een startdocument voor een planstudie en gaat uit van het bestaande beleid. Onderzoeksvoorstellen om automobiliteit in het algemeen te beperken zijn beleidsmatig van aard en vallen buiten de scope van dit project. In de verkeersstudie wordt ook rekening gehouden met substitutie effecten. Er wordt een aanname gedaan van het aandeel nieuw verkeer dat door de A4 Delft-Schiedam zal ontstaan.
2 Het wordt nogal verontrustend gevonden dat een Startnotitie meteen inhaakt op politieke standpunten en een taakstellend budget (zoals staat te lezen in paragraaf 1.1. van de Startnotitie). Het ministerie maakt niet duidelijk hoe de weg goed ingepast zou kunnen worden binnen het taakstellend budget. Een oplossing dient een goede kosten-batenverhouding te hebben, dit blijkt niet uit de Startnotitie.	Het taakstellende VenW budget is bedoeld als referentie. Alleen alternatieven die ruim boven dit budget uit komen zullen niet worden meegenomen in de procedure. Een Startnotitie is de start van een tracé/m.e.r.procedure. Alle onderzoeken moeten nog plaats vinden. Het onderzoek naar goede inpassing moet derhalve nog plaats vinden, al is er in IODS kader al veel onderzocht.
3 Gepleit wordt voor het naar voren schuiven van beleidsmaatregelen die gericht zijn op een betere benutting van het huidige wegennet en pushmaatregelen om het niet-noodzakelijke verkeer uit de spits te halen als MMA. Inspreker noemt een aantal maatregelen die volgens hem in het MMA moeten worden meegenomen:	De Startnotitie is een startdocument voor een planstudie en gaat uit van het bestaande beleid. Onderzoeksvoorstellen om automobiliteit in het algemeen te beperken of vervoermanagement zijn beleidsmatig van aard. Het beleid met betrekking tot betere benutting is uitgangspunt van de studie.
- Resultaten van een verplichtstelling van vervoersmanagement voor bedrijven en instellingen - De resultaten van een strikt locatiebeleid - De resultaten van maatregelen die het rijden in de spits voor wegverkeer duurder maakt.	Het locatiebeleid is een verantwoordelijkheid van de provincie, stadsregio Rotterdam en betrokken gemeenten. Uitwerking zoals neergelegd in ruimtelijke en verkeersplannen en concrete projectplannen voor bedrijvenlocaties c.a. vormen uitgangspunt voor de m.e.r.
- De resultaten voor de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid van het verlagen van de snelheid tot 80 km/uur onder 100% handhaving voor alle snelwegen in het studiegebied. - De resultaten van het beter op elkaar afstemmen van regionale woon-werkbalans. - De resultaten van toeritdosering - Een betere benutting van het onderliggende	De suggesties voor maatregelen voor het MMA (die binnen de verantwoordelijkheid van het ministerie van VenW vallen) zullen worden overwogen.

wegennet. - De resultaten van het inzetten van het taakstellend budget voor een betere exploitatie van het OV.	
4 Gevraagd wordt of, bij de uit te oefenen bevoegdheden, de grenswaarden ingevolge het Besluit Luchtkwaliteit in acht zullen worden genomen. In dat geval kunnen te nemen besluiten in strijd zijn met het Besluit Luchtkwaliteit en de bepalingen zoals genoemd in de Algemene Wet Bestuursrecht, alsmede de beginselen van behoorlijk bestuur. Met name de luchtkwaliteit rond het Kethelplein lijkt niet aan de voorwaarden te voldoen.	Binnen de tracé/m.e.r.-procedure zal gezocht worden naar oplossingen voor de problematiek van luchtkwaliteit. De te kiezen oplossing zal moeten voldoen aan de normen volgens het Besluit Luchtkwaliteit.
Geconcludeerd wordt dat de normen voor geluid en luchtkwaliteit in de Startnotitie worden gezien als een maat voor leefbaarheid. Dit wordt een te eenvoudige voorstellen van zaken gevonden. Er zou ook onderzocht moeten worden wat de gevolgen zijn voor de volksgezondheid van lawaai en uitlaatgassen, waaraan mogelijk meer mensen worden blootgesteld.	De normen voor geluidhinder en luchtkwaliteit zijn onder andere gebaseerd op de gezondheidsrisico's voor de mens. Er zijn dosis-effectrelaties vastgesteld tussen de hoogte van de geluidsbelasting en de ondervonden hinder, uitgedrukt in hinderscores. Eveneens zijn er dosis-effectrelaties bekend van blootstelling aan concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Daarom zal de gekozen variant voldoen aan vigerende regelgeving. Het komt echter voor dat beneden de wettelijk vastgestelde normen gezondheidsschade optreedt.
6 Verwezen wordt naar het geldende structuurschema Verkeer en Vervoer II uit 1990, waarin staat: We kiezen voor inrichting van ons land voor een verkeers- en vervoersysteem waarbij zo zuinig mogelijk wordt omgesprongen met schone lucht, energie en met schaarse ruimte.' In de Startnotitie staan doelstellingen die niet wettelijk zijn verankerd, zoals een gemiddelde doorstroming van 60 km/uur in de spits.	In de richtlijnen staat aangegeven welke indicator voor bereikbaarheid gebruikt moet worden.
7 Gesteld wordt dat er een kosten-batenanalyse volgens de OEEI-leidraad moet worden uitgevoerd. Redenen die hiervoor worden aangevoerd zijn: - Het gaat om een groot project en het geld dat beschikbaar is, is onvoldoende. Verschillende kosten die zouden horen bij de aanleg van de A4 zijn niet in beeld gebracht (bijvoorbeeld die van natuurcompensatie). - Een proces van onvolledig onderzoek naar effecten en een gebrekkig overzicht van kosten en baten ligt op de loer. Op het spel staan hier de betrouwbaarheid van de overheid, met name die van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. - De problemen van bereikbaarheid zijn in sterke mate afhankelijk van de bereikbaarheid per autoverkeer in de spitsuren. Extra asfalt zou wel eens niet zo	Voor projecten van nationaal belang, de megaprojecten, is er een OEI leidraad (Onderzoek effecten Infrastructuur) beschikbaar en is het verplicht om een OEI aan de hand van deze leidraad te maken. Op dit moment is er nog geen OEI) leidraad voor andere MIT projecten. In het kader van de Trajectnota / MER worden de varianten voorzien van een 'projectkosten raming' (dit is de raming van de investeringskosten die gemoeid zijn met die specifieke variant). Hierin zitten ook de kosten voor de wettelijk verplichte compensatie en inpassing. In de Startnotitie en de richtlijnen staat aangegeven welke effecten worden onderzocht. Onderzoeksvoorstellen zullen met andere overheden worden besproken. Onderzoeken zullen voor veel mogelijk worden uitbesteed aan onderzoeks- en adviesbureaus. De kosten en baten zullen in de Trajectnota/MER inzichtelijk worden gemaakt

kosten-baten efficiënt kunnen zijn.	
8 Aandacht voor de diverse autoaantrekkende gevolgen van de aanleg van extra asfalt wordt gemist. Deze aantrekking kan grote invloed hebben op bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en klimaatverandering.	Toename van verkeersintensiteiten wordt in de effectberekening meegenomen.
9 Gesteld wordt dat het studiegebied kan worden beperkt tot het gebied binnen de kust en de snelwegen A15, A16, A20 en A12.	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. 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.
10 Het wordt van belang geacht dat er transparantie is over de gehanteerde verkeersmodellen en -input en dat er overeenstemming is over het te hanteren model en de input. Er zou een verkeersmodel moeten worden gekozen op basis van een brede instemming van de bij de startnotitie betrokken partijen. Verder zou er transparantie over de input van gegevens moeten komen en moet er altijd een contra-expertise van een onafhankelijk adviesbureau komen.	Voor de prognoseberekeningen zal het Randstadmodel worden gehanteerd. Dit is het momenteel het meest complete statische verkeersmodel dat in staat is voor geheel Zuid-Holland prognoses voor 2020 voor zowel het HWN als OWN te maken. Afhankelijk van de te beantwoorden vragen zijn daarna modelberekeningen mogelijk met zowel dynamische verkeersmodellen waarmee lokaal op knelpunten ingezoomd kan worden.
11 Gesteld wordt dat de effecten van de aanleg van de Betuweroute en de HSL-zuid op het verkeer in het studiegebied ook dienen te worden meegenomen in het onderzoek.	Deze effecten worden meegenomen.

Volgnummer: 67	**Afzender:** Ondernemersvereniging Vijfsluizen T. van der Boon Sydneystraat 116 3047 BP ROTTERDAM
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 In paragraaf 3.2 van de Startnotitie wordt de ontwikkeling van de volgende bedrijfs- en kantorenterreinen gemist: Schieveste (Schiedam), Vijfsluizen (Schiedam), Vijfsluizen (Vlaardingen), Rivierzone (Vlaardingen). De ontwikkeling van deze 600.000 m² kantooroppervlakte zal leiden tot een groot effect op de A4 en A20. Het wordt als een nadeel gezien dat in het Alternatief Veilingroute de druk van de A13 in combinatie met de te ontwikkelen kantoorlocaties zal blijven bestaan of verergeren. Dit gevolg zou specifiek in kaart moeten worden gebracht.	De genoemde ontwikkelingen zijn opgenomen in paragraaf 4.2.3 van de Startnotitie. Alle infrastructurele ontwikkelingen voor zover bekend op dit moment en waarover besluitvorming is, worden meegenomen in het verkeersmodel.
2 In tabel 2.b van paragraaf 4.2 ontbreekt de herstructurering van bedrijfsterrein Nieuw Matthenesse in Schiedam. Een gedeelte van het verkeer van en naar dit bedrijfsterrein wordt afgehandeld door op- en afritten nabij Vijfsluizen.	Deze herstructurering maakt deel uit van de autonome ontwikkeling van de omgeving. De effecten worden verdisconteerd in de te hanteren verkeerscijfers en zullen naar verwachting een klein deel van het totale verkeersaanbod op de A4 vormen.
3 Verzocht wordt het effect op de werkgelegenheid te onderzoeken in Schiedam en Vlaardingen, in het bijzonder het effect op de relatief hoge werkloosheid onder lager opgeleiden in beide gemeenten.	Economische effecten worden onderzocht.

Volgnummer:	68	**Afzender:**	Transportbedrijf vanVliet bv M. Visser Nieuw Oranjekanaal 45 3151 XL HOEK VAN HOLLAND
Kenmerk:	0404071/msv		
Gedateerd:	16-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gevraagd wordt hoe de variant Veilingroute met Oranjetunnel zich verhoudt tot het Ruimtelijk plan Rotterdam 2010 uit 2001. Dit plan is niet opgenomen in de literatuurlijst, maar heeft wel een dwingend karakter voor lagere overheden.	Zoals aangegeven in de Startnotitie (en de richtlijnen) worden de regionale beleidsplannen zoals het Ruimtelijk plan Rotterdam en het Ruimtelijk plan Rotterdamse regio, bij de uitgangspunten meegenomen.
Vooral de ligging en de eventuele aansluiting met de tweede ontsluitingsweg en de effecten die dit heeft op de verkeersintensiteit op de tweede ontsluitingsweg, wordt interessant gevonden.	De effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.
2 In de MER zou aangegeven moeten worden in hoeverre de interim beleidsnota Streekplan Rijnmond (1996) van toepassing is.	Uitgegaan wordt van de gelden ruimtelijke beleid in de regio.

Volgnummer: 69	**Afzender:** Gemeente Midden Delfland C.F. Boks Postbus 1 2636 ZG SCHIPLUIDEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Er wordt positief gereageerd op het feit dat de IODS-variant is opgenomen in de Startnotitie. Gesteld wordt dat varianten die afbreuk doen aan de IODS-variant, niet op steun van de regio kunnen rekenen.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2 *Verzocht wordt om enkele ontwikkelingen op* gebied van OV te betrekken in de MMA variant. Het gaat dan om de invulling van het Stedebaan-concept met extra stations in Spangen, Spaland *en Rijswijk-zuid en het doortrekken van HTM-lijn* 19 van Technopolis naar Rotterdam Airport en Schieveen en vervolgens aansluiten op het Rotterdamse tramnet.	*Het MMA alternatief wordt gedurende de procedure* verder ingevuld. Dergelijke maatregelen kunnen daar in het MMA opgenomen worden.
3 Voorgesteld wordt om, als beginpunt van het te onderzoeken tracé, het Prins Clausplein te nemen en als eindpunt de aantakkingen op de N15/A15 te Rotterdam. Ook de effecten op de A20, tussen de aansluiting bij de A54 en de A13/A16 moeten worden onderzocht. In de nota van 1996 is deze aanpak niet gevolgd, waardoor het niet mogelijk was om een goede vergelijking te maken tussen de effecten van de doortrekking van de A4 en de andere alternatieven.	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.
4 Verzocht wordt de effecten van de alternatieven op geluid, luchtkwaliteit en leefbaarheid voor het gehele onderzoeksgebied te onderzoeken, zoals beschreven in paragraaf 3.1., in elk geval voor de volgende (huidige) knelpunten: - de passage Delft van de A13; - het Kethelplein, aansluiting A4-A20; - de aansluiting Rotterdam Overschie. In het kader van het MER zal moeten worden onderzocht of de verschillende varianten en alternatieven een verbetering zullen geven op het gebied van geluid en luchtkwaliteit op de genoemde knelpunten. Als dat niet het geval is, zal dat moeten worden aangegeven in het MER en zal betekenen dat het alternatief/variant niet voldoet aan de doelstelling zoals beschreven in paragraaf 2.2 in de startnotitie.	De te onderzoeken alternatieven en varianten zullen worden getoetst aan de probleemstelling zoals in de startnotitie beschreven. De variant die uiteindelijk gekozen wordt zal moeten voldoen aan alle wettelijke eisen.

5 Het aspect bodem is in de startnotitie niet meegenomen in de te onderzoeken aspecten. Omdat bodemaspecten wel degelijk invloed hebben op de milieukwaliteit, wordt voorgesteld in het MER de volgende aspecten punten te onderzoeken: - het grondverzet van de verschillende alternatieven (grondbalans, kwaliteit, afzetmogelijkheden en kosten); - hoeveelheid en omvang van de bodemsaneringen; - mogelijke zettingen door ontgraven en grondwaterstandverlaging.	De effecten op het aspect worden globaal en kwalitatief beschreven. Meer gedetailleerd bodemonderzoek vindt in een later stadium van het project plaats, als de keuze voor een bepaalde variant is gemaakt. De kosteneffecten van deze aspecten worden wel inzichtelijk gemaakt en meegenomen in de kostenraming.
6 In de startnotitie wordt een taakstellend budget gehanteerd. Gesteld wordt dat een taakstellend budget niet thuis hoort in een Startnotitie. Een te laag budget kan bepaalde oplossingen uitsluiten die wellicht een groot oplossend vermogen hebben en een hoge kosteneffectiviteit. Verzocht wordt hier soepel mee om te gaan.	Het taakstellende VenW budget is bedoeld als referentie. Alleen alternatieven die ruim boven dit budget uit komen zullen niet worden meegenomen in de procedure. Dergelijke alternatieven worden als niet realistisch gezien.
7 Gesteld wordt dat de verbreding van de A13 in combinatie met de aanleg van de A13/A16 moet worden onderzocht. Dit lijkt een effectieve oplossing voor de leefbaarheidsproblemen en congestie bij Rotterdam-Overschie. Deze variant zal de wegcapaciteit tussen de Doenkade en knooppunt Ypenburg vergroten en maakt de geplande ruimtelijke ontwikkelingen zoals Technopolis en Schieveen beter bereikbaar.	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.

Volgnummer: 70	**Afzender:** Vertrouwelijk aam en adres bekend bij het Inspraak punt
Kenmerk: **Gedateerd:** 16-4-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Het wordt noodzakelijk gevonden om het gehele traject ondergronds aan te leggen. Het komt immers te liggen in een heel dichtbevolkt gebied. Ook moeten er meteen twee keer drie banen worden aangelegd.	De keuze voor een bepaalde variant zal gemaakt worden op basis van een aantal criteria, waaronder overlast voor de omgeving en kosten. Het stedelijk gebied tussen Vlaardingen en Schiedam is dichtbevolkt, waardoor effectbeperkende maatregelen nodig zullen zijn. Welke maatregelen dit zijn, zal uit de effectstudies blijken. In deze studie zal de A4 uitgevoerd met 2x2 rijstroken worden onderzocht. Het oplossend vermogen van dit alternatief wordt onderzocht.
2 De natuur in Midden Delfland mag niet nog verder worden aangetast. Als mensen voor hun rust en ontspanning op zoek moeten gaan naar een ander recreatiegebied, zal dat zorgen voor extra verkeer.	De effecten van de alternatieven op de recreatiemogelijkheden in het gebied zullen worden onderzocht.
3 Het feit dat er niet voldoende geld is om het plan goed uit te voeren, is korte termijn politiek. Er is altijd ergens geld te vinden voor iets dat noodzakelijk is.	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: 71	**Afzender:** P. Meuldijk Christoffelkruid 10 3137 WR VLAARDINGEN
Kenmerk: **Gedateerd:** 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gesteld wordt dat de aanleg van de A4, in welke vorm dan ook, nadelige effecten zal hebben voor het polderlandschap, een stiltegebied. Nu het nog kan, moet er zoveel mogelijk authentiek gebied in Nederland behouden blijven.	Nadelige effecten in het stiltegebied moeten worden gemitigeerd en eventueel gecompenseerd.
2 Er wordt geen alternatief geboden waarbij de huidige infrastructuur beter wordt benut zodat er überhaupt geen nieuwe weg nodig is. Gevreesd wordt dat nieuw asfalt automatisch extra asfalt aantrekt, waardoor er straks helemaal geen ruimte meer overblijft voor recreanten en natuurliefhebbers. Wat is de toekomst na de aanleg van de A4?	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. Benutting van het wegennet wordt meegenomen als een van de uitgangspunten.
3 Wat is het verwachtte effect van de aanleg op het sluipverkeer? Wordt dit echt minder en *waarop wordt dat gebaseerd?*	Effecten zullen worden onderzocht.
4 Het beschikbare budget is onvoldoende om de meest eenvoudige (en meest milieu- en omgevingsonvriendelijke) variant uit te voeren. Komen hier niet veel meer kosten bij die nu (bewust of onbewust) stil worden gehouden? Wat gebeurt er als er niet meer geld beschikbaar komt?	Het taakstellende budget is bedoeld voor de aanleg van de weg, de inpassing van de weg en de wettelijke compensatie. Het project zal pas in de volgende fase komen met goede kostenramingen. Hierbij worden alle bekende kostenposten opgenomen en een inschatting gedaan voor de onbekende of onzekere kostenposten. Deze ramingen beslaan alle onderdelen van het project waaronder ook inpassing en wettelijk verplichte compensatie.
5 Volgens TNO-onderzoek uit 2002 blijkt dat mensen die in de buurt van het Kethelplein wonen, last krijgen van luchtvervuiling die boven de norm ligt. Hoe wordt hiermee omgegaan? Houdt dit in dat er meer woningen gesloopt moeten worden zodat er zonder overkapping aangelegd kan worden en er dus op kosten kan worden bespaard? Is er strijd met het Besluit Luchtkwaliteit en de bepalingen zoals genoemd in de Algemene Wet Bestuursrecht, alsmede de ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur? Wat zijn de gevolgen voor de volksgezondheid?	Binnen de tracé/m.e.r.-procedure zal gezocht worden naar oplossingen voor de problematiek van luchtkwaliteit. Vooralsnog wordt geen enkele oplossingsrichting uitgesloten. De te kiezen variant zal moeten voldoen aan de normen volgens het Besluit Luchtkwaliteit. De normen voor luchtkwaliteit zijn onder andere gebaseerd op de gezondheidsrisico's voor de mens.

Volgnummer:	72	**Afzender:**	Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt
Kenmerk:			
Gedateerd:	16-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Door de A4 zal de verkeersintensiteit en daarmee de emissie van uitlaatgassen en verkeersgeluiden toenemen. De stiltezone zou niet moeten worden beperkt tot 250 meter uit de berm van de A4, maar zou de bebouwing in Delft Zuid moeten omvatten. Dit met inbegrip van de geluidsverhogende effecten van diffractie zoals in de spits vaak wordt veroorzaakt door stratificatie.	De genoemde effecten zullen worden onderzocht. De variant die uiteindelijk gekozen wordt zal moeten voldoen aan alle wettelijke eisen. Voor het stiltegebied geldt een norm van 40 dB(A). De bebouwing van Delft valt niet binnen het stiltegebied.
Geluidsbeperkende maatregelen zijn gewenst, met name door een verdiept tracé of een geluidswal met inbegrip van een snelheidsbeperking rond Delft Zuid.	Geluidsbeperkende maatregelen zullen worden getroffen indien de berekende effecten hiertoe aanleiding geven. Welke maatregelen dit zijn zal in de loop van de procedure worden uitgewerkt.

Volgnummer: 73	**Afzender:** M.T. Kreeftmeijer Kerkstraat 47 2295 LB KWINTSHEUL
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gesteld wordt dat er ook rekening gehouden moet worden met de tijdstippen waarop zich congestie voordoet. Voor de Veilingroute geldt dat er een heel ander verkeerspatroon is waar te nemen dan op de A13. Vooral rond het middaguur is het druk op de Veilingroute en op de aansluiting op de A20 bij Naaldwijk, vanwege het verkeer komende van de veiling. In de ochtend en avond kan er goed worden doorgereden. Ook op de A20 tussen Naaldwijk en Rotterdam komen weinig files voor in de ochtend- en avondspits. Je zou dus mogen verwachten dat er meer mensen de A20 gebruiken als alternatief voor de A13 dan nu het geval is. Onderzocht zou moeten worden hoeveel mensen een heel andere route gaan volgen als de Veilingroute wordt geüpgraded. Vertrekpunt en bestemming als ook hoeveel extra tijd het kost voor mensen om 'om te rijden' zijn hierbij belangrijk.	Deze suggestie wordt overwogen.
2 Aandacht wordt gevraagd voor de impact die de A4 zal hebben op het natuurgebied Midden Delfland. Voorgesteld wordt om voor alle besluitvormers een fietstocht te organiseren, zodat zich bewust worden van de waarde van het gebied.	Gevolgen voor natuur, recreatie en landschap zullen worden onderzocht. Suggestie voor een fietstocht wordt ter kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 74	**Afzender:** B.M. van Bodegom Populierendreef 147 3137 CV VLAARDINGEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-4-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Betwijfeld wordt of het sluipverkeer dat van Vlaardingen/Schiedam via Schipluiden naar de A4 gaat, wordt verminderd of voorkomen door aanleg van de A4. In Vlaardingen-Noord wordt de Holysingel gebruikt om bij de snelweg te komen, omdat deze steeds drukker wordt, kiezen veel mensen er alsnog voor om een sluiproute te nemen. Voorstel is om, uitsluitend richting Delft, een op- en afrit aan te leggen bij de Europaboulevard alleen voor personenauto's. Als bij de Lepelaarsingel, bij de Korhoenlaan en onderaan de af- en oprit bij de Europaboulevard een aansluiting middels een rotonde wordt gemaakt, kan het lokale verkeer vrij soepel van en naar de A4 rijden.	Er wordt geen aansluiting in Schiedam/Vlaardingen bij de Europaboulevard meegenomen in deze studie.

Volgnummer:	75	**Afzender:**	Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt
Kenmerk:			
Gedateerd:	16-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Door de verlengde A4 zal het transport van gevaarlijke stoffen, vlak langs de woonbebouwing sterk toenemen. Het is belangrijk de effecten van calamiteiten te beperken. Dit kan alleen maar door effectieve hulpdiensten, lokalisering van die diensten is een absolute vereiste.	De toename van het transport gevaarlijke stoffen zal beperkt zijn. Calamiteiten met gevaarlijke stoffen vormen een onderdeel van het calamiteitenplan van de regionale brandweercommandant. De gevolgen voor externe veiligheid zullen worden onderzocht.
2 Door aanleg van de A4 zal het natuurgebied Midden Delfland worden gesplitst. Een overkapping van de weg is noodzakelijk om het effect van die doorsnijding te beperken.	Gevolgen voor natuur, recreatie en landschap zullen worden onderzocht.
3 Om de recreatieve functie van het gebied te waarborgen dient er op korte afstand van de woonbebouwing in Delft-Zuid een overkapping van de A4 te komen.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 76	**Afzender:** W.J. van Nierop Kethelweg 66 C 3135 GM VLAARDINGEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-4-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gesteld wordt dat de inspraakperiode vooral een tijdrovende procedure is die ook nog eens veel geld kost. Veel mensen willen de weg, maar het paar mensen die de tijd vinden om te procederen (meestal met milieuargumenten) vertragen het proces. Als je deze mensen zou vragen om hun auto weg te doen voor het milieu zouden ze dat niet doen. Door deze mensen worden er veel kosten gemaakt en wordt er al zo lang gewacht op de A4.	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 Gepleit wordt voor de aanleg van de weg zoals die in de jaren 60 is gepland.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 77	**Afzender:** Groenlinks, Werkgroep Milieu J. Witjes Ringvaart 16 3124 PB SCHIEDAM
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Het wordt een slechte zaak gevonden dat het beschikbare budget als taakstellend is opgenomen. De MER lijkt zo een kosten effecten rapportage te worden. Er wordt verzocht om een ruimere opdracht ten aanzien van het onderzoek.	Het taakstellende VenW budget is bedoeld als referentie. Alleen alternatieven die ruim boven dit budget uit komen zullen niet worden meegenomen in de procedure aangezien deze geen realistische alternatieven zijn.
2 Er zou een gedegen en objectief onderzoek gedaan moeten worden naar de te verwachten luchtkwaliteit langs de snelweg. Europese normen voor vervuilende stoffen moeten daarbij als *uitgangspunt worden genomen.*	Gevolgen voor de luchtkwaliteit zullen worden onderzocht. De wet- en regelgeving zijn beoordelingscriteria om de alternatieven te kunnen afwegen.
De luchtkwaliteit in Schiedam-Noord wordt in de voorliggende alternatieven zeer nadelig beïnvloed. Uit recent onderzoek van TNO en DHV bleek dat de luchtverontreinigingsnorm nu al voor meer dan 1000 woningen wordt overschreden. Jaarlijks overlijden meer dan 4500 mensen vroegtijdig als gevolg van de luchtverontreiniging.	Gedoeld wordt op het TNO-onderzoek uit 2003 dat is uitgevoerd in opdracht van de provincie Zuid-Holland. Het aspect luchtkwaliteit heeft nadrukkelijk de aandacht. Binnen de tracé/m.e.r.-procedure zal worden gezocht naar een oplossing voor de problematiek. De gekozen oplossing zal moeten voldoen aan de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit.
3 De aansluiting bij het Kethelplein op de bestaande A20 en de beoogde A4 vanuit Schiedam naar Hoek van Holland, resp. Den Haag zullen zo gepland moeten worden dat er geen extra belemmeringen voor het verkeer worden gecreëerd en het wegennet binnen Schiedam niet extra wordt belast.	De vormgeving van het Kethelplein is onderdeel van deze studie.
Het aanleggen van een volwaardige kruising van twee autosnelwegen binnen stedelijk gebied is een onmogelijke opgave. Autoverkeer kan in de toekomst niet meer via de oprit Schiedam-Noord richting Hoek van Holland rijden en op dit punt komt ook geen aansluiting richting Den Haag op de A4. Dit zal leiden tot enorme verkeersdruk op het lokale wegennet van Schiedam. De weg heeft voor Schiedam dan ook geen toegevoegde waarde.	Vormgeving van het Kethelplein is onderdeel van de ontwerpopgave in deze studie. De in de Startnotitie genoemde 1B variant kent wel een mogelijkheid om vanaf Schiedam-Noord naar Den Haag via de A4 Delft-Schiedam te rijden.
Het wordt een bedenkelijke zaak gevonden dat een studie naar een verdiepte aansluiting op het Kethelplein wordt uitgesloten op basis van kosten en vermoede milieu-effecten. Het wordt onbestaanbaar gevonden dat deze variant niet in een milieu-effectstudie wordt onderzocht. Hiermee wordt het signaal afgegeven dat er niet	De verschillende mogelijkheden om de A4 aan te sluiten op het Kethelplein zijn onderwerp van studie geweest in 2002. Uitgangspunt daarbij was de IODS-variant. Uit deze studie is de aansluiting "bovenlangs" als meest geschikte naar voren gekomen, op basis van een afweging van onder andere verkeerskundige en milieukundige effecten en kosten.

echt naar alternatieven wordt gekeken, maar dat er wordt aangestuurd op een uitgeklede variant van het IODS-plan.	De hoogteligging van de aansluiting heeft geen invloed op de uitstoot. Een verdiepte aansluiting ligt enkele meters lager dan de variant uit de Startnotitie terwijl de afstand tot de bebouwing groter is. Hierdoor is er geen effect verwacht van een verdiepte aansluiting.
4 Nut en noodzaak van de weg zijn niet aangetoond. In de Startnotitie wordt ervan uit gegaan dat aanleggen van een weg niet ter discussie staat, dat wordt een verkeerd uitgangspunt gevonden. De schade die door de weg zal worden aangericht in het Midden Delflandgebied zou een factor van groot belang moeten zijn en in de studie moeten worden meegenomen. Gesteld wordt dat de Gemeente Schiedam zich niet achter de IODS-notitie schaart, in de Startnotitie wordt gesuggereerd dat dit wel het geval is.	In de Startnotitie staat aangegeven dat de nut en noodzaak zal worden onderbouwd met een kosten-baten analyse. Van de verschillende alternatieven en varianten zullen de effecten voor o.a. landschap in beeld worden gebracht. Waarschijnlijk wordt gerefereerd aan paragraaf 1.1 "Vanwege de brede bestuurlijke instemming met het plan IODS". Dit is een verwijzing naar de aanbiedingsbrief van de rapportage van het project IODS d.d. 18 oktober 2001, waarin wordt vermeld aan de minister dat alle raden en commissies hun steun hebben uitgesproken voor de rapportage, met uitzonderling van de raadscommissie van de gemeente Schiedam die van mening is dat de inpassing van de weg nog beter kan plaatsvinden.
5 De variant waarin de weg niet wordt aangelegd, mag niet gelden als referentiestudie, maar moet veel meer worden uitgewerkt in het MMA. Dit is juist het alternatief dat een blijvende oplossing kan brengen.	De referentiesituatie is een situatie waarin geen van de alternatieven wordt aangelegd en waaraan de alternatieven worden gespiegeld. Het MMA wordt gedurende de procedure opgesteld.
6 Het probleem van het sluipverkeer op de polderwegen van Midden Delfland zal niet door de A4 worden opgelost. Sluipverkeer zal juist worden bevorderd door de aanleg van de A4 omdat er geen adequate aansluiting komt op de A4 en A20 richting het Westland en Delft.	Effecten zullen worden onderzocht.
7 Aandacht wordt gevraagd voor de financiële effecten van de oplossingen. Gevraagd wordt wie de kosten voor aanpassingen van het intrastedelijk wegennet, van woningen en scholen, van de sloop van woningen, van de nog aan te leggen Tramplusspoor in de gemeente Schiedam op zich gaat nemen. Indien deze kosten doorberekend worden zal het financiële plaatje wezenlijk veranderen.	Aanpassingen aan bestaande infrastructuur in verband met de aanleg van de A4 Delft-Schiedam komen voor rekening van het project.

Volgnummer: 78	**Afzender:** mr. drs. C.F. Hopstaken Veulenkamp 88 2623 XG DELFT
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gevraagd wordt of een natuurgebied als Midden Delfland opgeofferd mag worden voor verkeersdruk. Het doorsnijden en versnipperen van een landschap en natuurgebied is een zeer *ingrijpende maatregel die niet alleen vermindering* van kwaliteit geeft, maar ook het begin is verdere invulling/opvulling en het opofferen van de totale kwaliteit. Deze vraag moet worden beantwoord in de context van enerzijds het feit dat er in het gebied Den Haag-Rijnmond een kwalitatief hoogwaardig natuurgebied is, waarvoor al jaren moeite gedaan wordt om dit te verbeteren en te behouden en anderzijds rekening houdende met het feit dat er momenteel allerlei technieken zijn om verkeer te geleiden op een manier die minder verstorend is.	De A4 Delft-Schiedam wordt in de Nota Ruimte aangegeven als belangrijke verbinding en is een ruimtelijke reservering voor deze verbinding opgenomen. In de tracé/m.e.r.-studie wordt onderzocht of de meegenomen alternatieven een oplossing biedt en welke effecten de alternatieven hebben. Op basis van dit onderzoek wordt een afweging gemaakt.
2 Voorgesteld wordt ook een bredere variant te onderzoeken met een tunnel van Terbregge onder Noordrand door naar een verbrede A13. Dit zou samen met een Westlandroute prima kunnen werken. Voor een dergelijke oplossing mag niet worden weggelopen omwille van de kosten.	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 Veilingroute een andere. Het gaat 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.
3 Gesteld wordt dat de kosten afweging een secundaire afweging dient te zijn, daar het gaat om de kwaliteit van de leefomgeving.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Volgnummer:	79	Afzender:	Recreatieschap Midden-Delfland Ir. L.P. Klaassen Postbus 341 3100 AH SCHIEDAM
Kenmerk:			
Gedateerd:	16-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Geconstateerd wordt dat er alleen een onderzoek op kwaliteit plaats zal vinden als het gaat om recreatie (tabel 5.8). Dit is in tegenspraak met paragraaf 5.4.5, waarin staat dat verlies aan recreatieareaal, doorkruising van fiets- en wandelroutes en verstoringen door geluidshinder zouden moeten worden onderzocht. Dit zou gekwantificeerd moeten worden om voldoende inzicht te krijgen in het functioneren van Midden Delfland als recreatiegebied voor de stedelijke omgeving na aanleg van de A4.	De gevolgen voor recreatie worden kwalitatief in beeld gebracht. De gevolgen voor ruimtegebruik, het ruimtebeslag wordt kwantitatief in beeld gebracht.
2 Het Routestructuurplan (onderdeel van het IODS-project) biedt goede uitgangspunten voor een volledige inventarisatie van bestaande en nog te ontwikkelen recreatieve routes en suggesties voor compensatie van aantasting hiervan. Dit plan omschrijft voor fietsers, wandelaars, skaters en ruiters maatregelen en projecten om de recreatieve verbindingen naar en in het Midden Delfland te verbeteren.	Deze informatie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 80	**Afzender:** *Fetsersbond afd. Vlaardingen* A.M. Graal Populierendreef 71 3137 CT VLAARDINGEN
Kenmerk: **Gedateerd:** 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gesteld wordt dat er weinig aandacht wordt besteed aan het fietsgebruik als mogelijke oplossing. Dit zou moeten worde onderzocht in combinatie met een nieuwe OV-variant.	De te onderzoeken alternatieven zijn in de richtlijnen opgenomen.
2 De gevolgen voor de fietsers bij de aanleg van de A4 worden niet onderzocht. Mogelijke gevolgen zijn: - Barrièrewerking (vermindering van de oversteekmogelijkheden) - Verdwijnen van fietspaden Lastige een gevaarlijke oversteek voor fietsers bij een nieuwe aanleg van het Kethelplein.	De gevolgen voor recreatieve activiteiten en verbindingen worden onderzocht. Uitgangspunt is bestaande verbindingen in stand te houden.

Volgnummer: 81	**Afzender:** Stichting Stop RW 19/A4 J. Roos Pauwmolen 28 2645 GD DELFGAUW
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Teleurstelling wordt uitgesproken over het proces dat tot voorliggende startnotitie leidde en de inhoud van de startnotitie zelf. Er is enig vooroverleg geweest over de concepten, maar Rijkswaterstaat heeft hieraan ernstig afbreuk gedaan door het, onder andere, niet of zeer laat verstrekken van informatie. Hierdoor is inbreng van de kant van inspreker onmogelijk gemaakt.	Bij het opstellen van de Startnotitie zijn de IODS partijen betrokken geweest. Dit zijn naar de lokale en regionale overheden ook non-gouvernementele organisaties. Zelfs de klankbordgroep waarin bewoners en belangenorganisaties vertegenwoordigd zijn hebben vóór het uitkomen van de Startnotitie hun reactie op een concept-Startnotitie kunnen geven.
Het opzetten van oogkleppen, zo wordt gesteld, maar de zaak wel eenvoudiger en verkort de doorlooptijd, maar draagt ook het risico in zich dat echte problemen niet worden opgelost en nieuwe problemen worden gecreëerd. Een nieuw dossier à la Betuweroute dient te worden voorkomen.	
2 In de Startnotitie staat dat er nog geen keuze is gemaakt voor een alternatief. Vele politici wekken de indruk dat zij al weten wat de resultaten zullen zijn van de tracé/m.e.r.-studie, te weten de A4 Delft-Schiedam. Hierdoor wordt de kans op een kwaliteitsbesluit sterk verkleind en dreigt de tracé/m.e.r.studie een wassen neus te worden. Voorgesteld wordt derhalve om in de richtlijnen voor de m.e.r. te benadrukken dat Rijkswaterstaat een maximale onafhankelijkheid dient te betrachten bij de uitvoering van te verrichten deelonderzoeken. De gebruikte gegevens en modellen dienen verifieerbaar te zijn voor derden en contra-expertises dienen te worden ingezet om de kwaliteiten van de onderzoeksresultaten te beoordelen.	Politici hebben een voorkeur en uiten deze. Dit staat een onafhankelijk onderzoek niet in de weg. De onderzoeken ten aanzien van de tracé/m.e.r.-procedure zullen zoveel mogelijk uitbesteed worden aan onderzoeks- en adviesbureaus. Daarnaast wordt de MER beoordeeld door de onafhankelijke commissie voor de mer.
3 Gesteld wordt dat er een nauw blikveld wordt getoond bij het beschrijven van de probleemstelling. Ook is men niet creatief geweest in het aandragen van alternatieven en varianten. Gemeend wordt dat in deze omgeving en in deze tijd een stuk snelweg niet kan worden geïsoleerd van belangwekkende vraagstukken waaronder het behoud van een open, groen en 's nachts donker hart binnen een verstedelijkt gebied. Verder wordt de wereldwijde klimaatverandering genegeerd. Een teken aan de wand is dat het woord duurzaamheid niet voorkomt in de notitie.	De Startnotitie betreft een aanvulling op en actualisatie van de Trajectnota/MER uit 1996. In deze procedure zijn verschillende, uiteenlopende alternatieven meegenomen. Alternatieven die in deze procedure zijn onderzocht worden niet opnieuw meegenomen. Bij dit soort projecten is het inderdaad gebruikelijk om de duurzaamheidaspecten zoals klimaatverandering mee te nemen. In deze studie is sterk de aandacht voor lokale milieuverontreiniging, gezien het lokale luchtkwaliteitsprobleem. Een bredere blik naar bovenregionale en/of mondiale milieueffecten (uitstoot CO_2 en verzurende stoffen) behoort tot de mogelijkheden.

4 Voortbouwen op een aanvulling en actualisatie van het MER van 1996 is te beperkt. Het MER is zeer verouderd, is onvolledig en niet evenwichtig en heeft een te korte zichttermijn. Sindsdien zijn er vele ontwikkelingen geweest en zijn er diverse verkeerskundige en politieke inzichten veranderd, waardoor criteria en (aantal) onderzochte alternatieven tekort schieten. Het gevaar dreigt dat de Tweede Kamer en de Raad van State na afloop tot de conclusie komen dat het MER '96 geen voldoende basis voor onderzoek was. Voorgesteld wordt derhalve om het blikveld te verbreden en alle alternatieven en varianten te *beschouwen die een mogelijke oplossing zouden* kunnen zijn voor de gesignaleerde problemen.	Er is een analyse uitgevoerd om het probleem in kaart te brengen. De alternatieven moeten wel het probleem kunnen oplossen. Het verkeer is sinds 1996 zodanig veranderd dat de prognoses voor de te vervoersstromen bijgesteld zouden moeten worden en dat er meer verkeersmanagement toegepast is. Deze ontwikkelingen worden in het onderzoek meegenomen maar zijn geen reden tot volledig nieuwe alternatieven.
5 De Startnotitie voldoet niet aan het uitgangspunt van een integrale studieaanpak waarbij: - de geconstateerde problemen adequaat worden beschreven en nauwkeurig worden geanalyseerd; - nut en noodzaak van een oplossing opnieuw worden onderzocht; - creatieve oplossingen worden bedacht; - de effecten van elke oplossing diepgravend worden onderzocht - gecontroleerd wordt of de oplossingen aan alle gemaakte afspraken en (Europese) regelgeving voldoen.	De op te stellen Trajectnota/MER is een aanvulling op en actualisatie van de Trajectnota/MER uit 1996. De te onderzoeken oplossingen zijn in de Startnotitie/richtlijnen beschreven. In de Trajectnota/MER zullen de problemen goed worden geanalyseerd en weergegeven. De effecten van de oplossingen worden onderzocht.
6 In de probleemstelling wordt voorbij gegaan aan het feit dat het wegnemen van knelpunten kan leiden tot het versterken van problemen bij andere doorstroomgevoelige punten in het wegennet. Door deze punten niet te beschouwen, worden oplossingen voor problemen die een zeer ongunstig effect hebben op plaatsen buiten het probleemgebied, toch als positief beoordeeld. Dit kan worden voorkomen door het gebied te verbreden tot het noordelijk deel van het 'hoefijzer' rond Den Haag, de A12 bij Gouda, de A20 tussen Gouda en Rotterdam, de A16 tussen Terbregseplein en Ridderster en de A15 tussen Ridderster en de Maasvlakte.	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. 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.
7 De probleemstelling gaat geheel voorbij aan de reistijd van een grote groep mensen om van A naar B te komen. Het kijken naar de reistijd in plaats van het kijken naar de doorstroomsnelheid op snelwegen wint snel terrein, maar komt in de Startnotitie niet of nauwelijks aan de orde. Aangezien de meeste mensen niet aan een op- of afrit van de snelweg wonen of werken én omdat	In de richtlijnen zal worden aangegeven op welke criteria de alternatieven worden beoordeeld.

reisafstanden voor het grootste deel van de weggebruikers minder dan 40 km is, is de doorstroming op het onderliggend wegennet ook zeer bepalend voor de tijd die mensen onderweg zijn. Voorgesteld wordt om niet de belasting van de snelwegen te onderzoeken maar de reistijd en vervolgens te onderzoeken of alternatieven de reistijd en wellicht ook de voorspelbaarheid hiervan kunnen verminderen.	
8 De probleemstelling gaat niet in op andere problemen die er in de regio zijn, zoals het dichtgroeien van het gebied en de daarmee gepaard gaande toenemende waarde van de natuur, de rust en ruimte van Midden Delfland. Het MER zal op basis van de huidige probleemstelling geen inzicht geven in de mogelijke aanslag op de speciale waarde die dit gebied heeft. Voorgesteld wordt om ook de beschadiging aan zaken als rust, ruimte, natuur en landschap meetbaar te maken. Daarnaast moet worden gecontroleerd of Midden Delfland wel voldoende compensatieruimte heeft.	De genoemde andere problemen vallen buiten de verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en daarbij buiten de scope van deze studie. De gevolgen van de aanleg van een wegverbinding voor ruimte, natuur en landschap worden in het onderzoek meegenomen.
9 De probleemstelling negeert het feit dat het toenemende autoverkeer zorgt voor een steeds groter beslag door auto's op de openbare ruimte in steden. Deze steden worden steeds voller en ongezonder, er is steeds minder ruimte voor groen. Voorgesteld wordt ook expliciet deze effecten te beschouwen.	Het ruimtebeslag van auto's in de steden vormt geen onderdeel van de Trajectnota/MER. De gesignaleerde ontwikkeling valt buiten de scope van deze planstudie.
10 De probleemstelling gaat niet in op de keuze of we voor de 'luxe' van een dure uitbreiding van de wegencapaciteit gaan of dat we kiezen voor een veel hogere benuttingsgraad dan de 50% voor de A13. Voorgesteld wordt dat de maatschappelijke keuze om hoge benuttingsgraden op snelwegen te hanteren, zichtbaar gemaakt wordt.	*Onduidelijk is hoe de inspreker aan 50% benuttingsgraad* komt. Duidelijk is dat de A13 in 2003 op de 3e plek in de file top 50 stond met 366 files.
11 In de probleemstelling wordt, afgezien van geluid en luchtkwaliteit, nauwelijks ingegaan op de milieuproblemen t.g.v. het verkeer. De stelling dat 'alleen verkeer op landelijke schaal maatgevend is voor milieueffecten' (pagina 37) wordt krom gevonden. Voorgesteld wordt dat in de probleemstelling van het MER de volgende punten betrokken worden: 1. dat het wegverkeer verantwoordelijk is voor een aantal milieuproblemen (lokaal, regionaal en mondiaal)' 2. dat alternatieven moeten passen binnen het milieubeleid.	De bijdrage van de alternatieven aan de landelijke emissie van CO_2 en NO_x zal wel worden onderzocht, maar zal vermoedelijk niet onderscheidend zijn voor de afweging van de alternatieven. In deze studie is sterk de aandacht voor lokale milieuverontreiniging, gezien het lokale luchtkwaliteitsprobleem. Een bredere blik naar bovenregionale en/of mondiale milieueffecten (uitstoot CO_2 en verzurende stoffen) behoort tot de mogelijkheden.

12 In de Startnotitie wordt niet aangegeven hoe het economische instrument 'kosteneffectiviteit' wordt gedefinieerd en hoe dit zal worden gebruikt bij de uitwerking en afweging van alternatieven en varianten. Voorgesteld wordt dat RWS, voordat de studie aanvangt, de harde criteria die zij voorstelt om alternatieven al dan niet af te laten vallen, ter discussie stelt, mede in de Klankbordgroep. Bij deze criteria wordt rekening gehouden met mogelijke onnauwkeurigheid in cijfers. Er mag geen enkel alternatief afvallen voordat er één is gevonden die voldoet aan alle gemaakte afspraken en milieurandvoorwaarden.	Het taakstellende VenW budget is bedoeld als referentie. Alleen alternatieven die ruim boven dit budget uit komen zullen niet worden meegenomen in de procedure. Ook de kosten die gemaakt moeten worden om aan de milieunormen te voldoen worden meegenomen. Toetsingscriteria zullen in overleg met de IODS partijen worden opgesteld.
13 Voorafgaand aan het op te stellen MER dient Rijkswaterstaat een duidelijke keuze te maken tussen het hanteren een taakstellend budget waarbij te dure varianten zoals het IODS reeds afvallen of men kiest ervoor om alle varianten volledig te onderzoeken en laat tijdens het proces geen varianten puur om redenen van kosten afvallen.	In de richtlijnen is aangegeven welke alternatieven en varianten worden onderzocht en hoe het onderzoek zal plaats vinden. Er zullen in overleg met de IODS partijen criteria opgesteld worden om de alternatieven te beoordelen.
14 In de referentiesituatie is de kilometerheffing niet meegenomen. Voorgesteld wordt om de kilometerheffing mee te nemen in alle alternatieven. Er is door de Minister van Verkeer en Waterstaat uitgesproken dat deze heffing vanaf 2010 zou moeten worden ingevoerd. De kilometerheffing kan een significant verkeerskundig effect hebben.	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. Het beleid zoals het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat op dit moment voor staat, zal worden meegenomen in deze studie.
15 De IODS-basis variant en de Modulaire aanpak A4 worden, zonder onderbouwing, beide verondersteld in een uitvoering van 2x2 rijstroken met reservering voor 2x3. Onderzoek naar deze varianten met 2x3 rijstroken ligt sterk voor de hand gezien de zwaarte van de huidige problemen en de verwachte verkeersgroei. Zo wordt ook duidelijk hoe duurzaam gekozen oplossingen zijn op het gebied van geluidhinder, luchtverontreiniging en verkeer en vervoer. *Voorgesteld wordt aanleg van de A4 met 2x3* rijstroken als uitgangspunt te nemen omdat de weg al met een reservering voor 2x3 rijstroken wordt aangelegd.	In deze studie zal de A4 uitgevoerd met 2x2 rijstroken worden onderzocht. Het probleemoplossend vermogen van deze oplossing zal worden onderzocht.
16 Wanneer de A4 de A20 onderlangs passeert moet dat zeker positief effect kunnen hebben op de geluidshinder en op de emissies omdat het doorgaande verkeer over een grotere afstand door de tunnelbuis kan worden geleid en de tunnelmond verder van de bebouwing komt te liggen. Dat de Adviescommissie IODS iets heeft afgesproken over het Kethelplein, mag geen reden zijn om andere varianten niet te	De verschillende mogelijkheden om de A4 aan te sluiten op het Kethelplein zijn onderwerp van studie geweest in 2002. Uitgangspunt daarbij was de IODS-variant. Uit deze studie is de aansluiting "bovenlangs" als meest geschikte naar voren gekomen, op basis van een afweging van onder andere verkeerskundige en milieukundige effecten en kosten. Voor de problematiek van luchtkwaliteit en geluidhinder zal binnen de tracé/m.e.r.-procedure gezocht worden naar

onderzoeken. Voorgesteld wordt om een Kethelplein variant te onderzoeken, waarbij de A4 onder de A20 doorgaat.	oplossingen. Deze oplossingen moeten voldoen aan de wettelijke eisen.
17 RWS moet er op toezien dat de IODS-variant op de geluid- en zichtgarantie wordt getoetst en dat lagere wallen niet mogen leiden tot meer geluid dan is afgesproken.	In de startnotitie is globaal aangegeven welke toetsingscriteria worden gehanteerd. De nadere definiëring van de criteria volgt in het vervolg van de procedure. De geluid- en zichtgaranties maken deel uit van de toetsingscriteria.
18 Voorgesteld wordt om het Kethelplein ook volledig door te rekenen in de Veilingroute varianten. In deze varianten krijgt het Kethelplein veel meer verkeer te verwerken en hierdoor is mogelijk een reconstructie nodig van het Kethelplein. Dit aspect is in de startnotitie niet meegenomen.	Eventueel benodigde aanpassingen aan het Kethelplein worden meegenomen in de A4 en bij de Veilingroute zonder aanleg Oranjetunnel.
19 In de startnotitie is de mogelijke noodzaak van een drastische aanpassing van het Harnaschknooppunt, om verkeer van/naar het oosten en het centrum van Den Haag op de A4 te krijgen, niet meegenomen. Gevraagd wordt derhalve om een beschouwing van de kosten voor de reconstructie van het Harnaschplein in relatie tot de aanleg van alle A4-varianten.	In het alternatief van de Veilingroute wordt de Harnaschknoop aangepast aan de nieuwe verkeersstromen. Bij het alternatief van de A4 of de A13+A13/16 vallen aanpassingen van de Harnaschknoop buiten deze studie.
20 Er zou een 'OWN-plus' alternatief gemaakt moeten worden waarin het onderliggend wegennet als ontlasting van de snelwegen wordt bestudeerd en niet een snelweg wordt aangelegd. Indien deze variant niet wordt opgenomen, zou moeten worden onderbouwd waarom het *opwaarderen van het wegennet juist bij deze* probleemstelling per definitie geen goede oplossing is.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De ondertunneling van de A4 ter hoogte van het Kethelplein is in een eerder stadium als te duur bestempeld en zal daarom niet verder worden onderzocht.
21 Voorgesteld wordt om een onafhankelijk onderzoek uit te voeren moeten worden naar functie van de diepteligging van de A4 op de geluidsproductie om te toetsen of de afgegeven geluid- en zichtgarantie wel wordt gehaald.	Het onderzoek naar de geluidseffecten van alle te onderzoeken varianten wordt uitgevoerd door een onafhankelijk bureau. De resultaten van het onderzoek zijn openbaar.
22 Het openbaar vervoer dreigt in het MER een ondergeschoven kindje te worden, terwijl de afgelegde afstanden in de meeste gevallen korter zijn dan 40 km. en het openbaar vervoer het juist in die gevallen goed kan doen. Voorgesteld wordt een variant in de studie te betrekken met een regionaal openbaar vervoer-netwerk van diffuse, snelle en rechtstreekse verbindingen. In de startnotitie wordt vermeld (pagina 25) dat een dergelijke variant nu in mindere mate aanwezig is.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. Het OV-alternatief is in de trajectnota/MER van 1996 onderzocht en afgevallen (Zie Startnotitie).
23 Opschaling van de N222 met of zonder Oranjetunnel moet als alternatief een eerlijke kans	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De Veilingroute met en zonder Oranjetunnel

krijgen door zowel te kijken naar een variant als opgeschaalde provinciale weg als te kijken naar een snelwegvariant zonder een gelijkvloerse kruising.	wordt als autosnelweg meegenomen.
24 Een volledig ondertunnelde variant van de A4 Delft-Schiedam kan een oplossing zijn voor de te stellen problematiek. 'De Delftse weg' zou dus serieus overwogen moeten worden als MMA. Mogelijk behoeft deze oplossing voor het Kethelplein daarbij wel aanpassing.	Gevolgen voor natuur, recreatie en landschap en mitigerende maatregelen zullen worden onderzocht. Een geboorde tunnel wordt niet onderzocht omdat deze het taakstellende budget ver te boven zal gaan en daarom geen reëel alternatief is. De "Delftste Weg" betreft een platte tunnel waar vrachtauto's geen gebruik van kunnen maken. Gezien de hoogte van de tunnelbuis kunnen ook de operationele hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance) geen gebruik maken van deze tunnel. Dit voldoet niet aan de eisen van tunnelveiligheid.
25 Het niet vermelden van de marge bij ramingen van de kosten van de diverse alternatieven kan leiden tot een te positief beeld bij de besluitvorming door de Tweede Kamer. Voorgesteld wordt derhalve om de marges van de kostencijfers in de Trajectnota / MER aan te geven om aan te duiden hoe nauwkeurig dat cijfer is.	De kostenraming die voor de varianten uit de Trajectnota / MER zullen worden gemaakt, bieden deze informatie (er worden kostenramingen gemaakt op basis van waarschijnlijkheidsleer: probabilistisch). Deze informatie zal ook in de Trajectnota worden weergegeven.
26 De geluid- en zichtgarantie is niet correct geciteerd. RWS zou de juiste definitie moeten hanteren en een zo nauwkeurig mogelijk geluidsberekening uit moeten voeren, gebaseerd op de laatste inzichten.	De geluid- en zichtgarantie uit de trajectnota/MER van 1996 is ook in de huidige procedure een uitgangspunt. Het geluidsonderzoek wordt gebaseerd op de laatste inzichten.
27 In de startnotitie wordt niet duidelijk gemaakt welke methode van onderzoek wordt gebruikt voor de bepaling van de diverse effecten van de alternatieven. Dit is niet correct met het oog op de enorme maatschappelijke kosten. Voorgesteld wordt derhalve om de OEII-methodiek te gebruiken om de maatschapplijke kosten en baten in kaart te brengen.	De gebruikelijke methodes van onderzoek zullen worden toegepast. Voor projecten van nationaal belang, de megaprojecten (HSL, Betuweroute), is er een OEI leidraad (Onderzoek effecten Infrastructuur) beschikbaar en is het verplicht om een OEI aan de hand van deze leidraad te maken. Op dit moment is er nog geen OEI) leidraad voor andere MIT projecten.
28 Het onderzoek naar de toekomstige verkeersintensiteiten is een belangrijke basisstudie naar de effecten als geluidhinder, luchtverontreiniging etc. Het is van groot belang dat hiervoor een adequaat model wordt ingezet. Voorgesteld wordt dat Rijkswaterstaat onder een commissie van onafhankelijke deskundigen (inclusief de klankbordgroep) een overzicht van alle modellen en onderzoeksbureaus verspreidt die in principe beschikbaar zijn voor verkeersberekeningen onder vermelding van voor- en nadelen. Rijkswaterstaat zou haar voorkeur voor een bepaald model moeten motiveren. De invoergegevens, de berekeningswijze en de uitvoergegevens zouden	Voor de prognoseberekeningen zal het Randstadmodel worden gehanteerd. Dat is op dit moment het meest complete statische verkeersmodel dat in staat is voor geheel Zuid-Holland prognoses voor 2020 voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet te maken. Resultaten, aannames etc zullen met de IODS partijen besproken worden.

openbaar moeten zijn en worden onderworpen aan contra-expertise. Deze resultaten zouden moeten worden besproken met de Adviescommissie IODS en de Klankbordgroep.	
29 De geluidsproductie wordt per definitie 10 jaar na openening van de weg bepaald. De kans is echter groot dat de weg pas na 2010 kan worden geopend. RWS zou uit moeten gaan van een realistische planning voor de oplevering van de weg en verkeers- en geluidsberekeningen moeten maken voor 10 jaar na de oplevering.	Geluidseffecten worden in beeld gebracht voor de situatie 10 jaar na openstelling van de weg, conform de Wet Geluidhinder.
30 De aangegeven effecten op ruimtelijke ordening en economie zijn niet duidelijk; welke directe en indirecte effecten worden meegenomen en hoe worden ze gewaardeerd. Dit kan een verkeerde beeldvorming van de studieresultaten leiden. Gevraagd wordt duidelijker aan te geven welke aspecten wel en niet zullen worden onderzocht.	De effectstudies moeten nog plaats vinden. In de Trajectnota/MER zal duidelijk worden aangegeven welke effecten zijn onderzocht.
31 De geluid- en zichtgarantie zou expliciet moeten worden genoemd en juist worden omschreven als toetsingscriterium voor alle varianten van de A4 Delft-Schiedam. Ook het gebied waarvoor deze garantie geldt, zou expliciet moeten worden omschreven.	In de startnotitie is globaal aangegeven welke toetsingscriteria worden gehanteerd. De geluid- en zichtgaranties zoals gehanteerd in de Trajectnota/MER uit 1996, maken deel uit van de toetsingscriteria. De nadere definiëring van de criteria volgt in het vervolg van de procedure.
32 Bij de effecten op het gebied van luchtkwaliteit ontbreekt een verwijzing naar toekomstige normen (2020). Naast de PM10-norm voor fijn stof, zal in de toekomst ook de PM2,5-norm voor zeer fijn stof en een norm voor ultra fijn stof gelden. Bij het vaststellen van de contouren m.b.t. fijn stof concentraties dienen deze toekomstige normen meegenomen te worden.	Aangescherpte normen zijn nog niet van kracht en dienen daarom niet als toetsingscriterium. Het is nog niet mogelijk een doorkijk te maken naar de toekomst.
33 Rijkswaterstaat dient de emissies van NO2 ten gevolge van de uitstoot op de A13 te Overschie duidelijk te maken zodat inzicht wordt verkregen in het probleemoplossend vermogen van de aanleg van de A4 en andere alternatieven op dit punt.	Effecten voor lucht en geluid zullen worden onderzocht langs de verschillende alternatieven en bij Overschie.
34 Het wordt op geen manier duidelijk hoe de studie-uitkomsten per effect zullen worden gepresenteerd en samengenomen om tot een eindoordeel te komen voor de diverse varianten. Voorgesteld wordt om dit aan een groep onafhankelijke deskundigen (incl. de Klankbordgroep) bij de start van de studie voor te leggen voor commentaar.	De presentatievorm wordt gedurende de tracé/m.e.r.-procedure gekozen, in overleg tussen het Bevoegd Gezag, de initiatiefnemer.
35 Er wordt bezwaar gemaakt tegen de	

kwalitatieve beschouwing van de diverse varianten met oog op de IODS-ambities. Deze beschouwing vertroebelt de vergelijking van de diverse alternatieven omdat de probleemstelling een verkeerskundige is en het IODS beoogt Midden Delfland een kwaliteitsimpuls te geven. De probleemstelling in het MER zou daarom moeten worden verbreed of de genoemde IODS-beschouwing zou achterwege moeten worden gelaten.	De ambities van IODS worden in de afweging van de alternatieven meegenomen maar de tracé/m.e.r.-procedure heeft inderdaad tot doel om een verkeerskundig probleem op te lossen.

Volgnummer:	82	**Afzender:**	W. Langerak Clematis 3 3171 PA POORTUGAAL
Kenmerk:			
Gedateerd:	16-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gemeend wordt dat de Veilingroute met Oranjetunnel het beste alternatief is, ook i.v.m. de toekomstige uitbreiding van de Maasvlakte. Voor een groot gedeelte van deze route kan een maximumsnelheid van 80 km/uur worden aangehouden.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De Veilingroute met Oranjetunnel is daar één van.

Volgnummer:	83	**Afzender:**	Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt
Kenmerk:			
Gedateerd:	16-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Inspreker, eigenaar van een tenniscentrum, gesitueerd op een kleine 100 meter afstand van de geprojecteerde A4 en met een bezoekersaantal van circa 22.500 personen, spreekt ernstige zorg uit over de milieuverstorende factoren van de aan te leggen weg zoals het overschrijden van de wettelijke geluidshinder, de uitstoot van uitlaatgassen en andere stoffen.	De genoemde effecten zullen worden onderzocht. De variant die uiteindelijk gekozen wordt zal moeten voldoen aan alle wettelijke eisen.

Volgnummer: 84	**Afzender:** B.K. van der Chijs Gerbrandylaan 42 2625 LR DELFT
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-4-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Er is iets fundamenteel mis met de voorbereiding van de besluitvorming bij infrastructurele projecten. Dit wordt geconcludeerd uit de procedure rond Schiphol, de Betuwelijn en de HSL.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
Ook nu lijkt het besluit al van tevoren vast te staan. De A4 is een voldongen feit. Norder heeft voorgesteld de startnotitie over te slaan en alleen de A4-Midden Delfland variant uit te laten werken. Hier waren de leden van de Adviescommissie IODS het niet mee eens!	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
Een klokkenluider heeft gesteld dat het MER van 1996 bewust onjuist is opgesteld om de A4 te bevoordelen over de verbreding van de A13/A16. De Minister gaat niet in op beschuldigingen en Kamervragen hierover worden niet beantwoord. Antwoorden hierop zijn van belang om iets dergelijks in de toekomst te voorkomen en omdat het nieuwe MER een voortzetting is van de MER uit 1996. Voor verdere argumenten, zie de inspraakreactie (deel 1 t/m 4) en bijbehorende bijlagen.	De in de bijlage opgenomen kamervragen met de antwoorden van de Minister geven duidelijk weer dat kamervragen wel beantwoord worden.
Voorgesteld wordt een mogelijkheid te bieden voor iedereen die iets wil voorstellen op gebied van, bijvoorbeeld, OV, op- en afritten van OW en HW en verkeerslichten. De commissie mer zou hiervoor een termijn moeten stellen. Deze voorstellen zouden gestuurd moeten worden naar en worden besproken met een coördinator binnen elke gemeente. Hierdoor ontstaat een vruchtbare wisselwerking.	In de Trajectnota/MER van 1996 een OV alternatief meegenomen. OV ontwikkelingen in het gebied worden in de autonome situatie meegenomen en maken deel uit van de input van de verkeersmodellen. Gezien het streven van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op de procedure voortvarend op te pakken wordt het verzoek niet gehonoreerd.
2 De A4 kan niet worden gezien als een onderdeel van de doorstroomroute Amsterdam - Belgische grens. De werkgevers hebben geconstateerd dat dit niet mogelijk is. Zij wensten een route langs Mainport Rotterdam; de Veilingroute met Oranjetunnel voldoet daar meer aan dan de A4 met Beneluxtunnel. Het is van groot belang om na te gaan of de in- en uitgaande wegen in de steden de verkeersstroom kan verwerken als er extra wegen	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. 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

of verkeersstroken worden aangelegd.	2020 worden gemaakt voor geheel Zuid-Holland Effecten voor verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.
Het is van belang voldoende alternatieven uit te werken, voor het geval de A4 en wellicht ok de Veilingroute niet in aanmerking komt door een te kostbare oplossing om aan de norm voor de luchtverontreiniging te voldoen.	Indien zal blijken dat geen van de alternatieven een oplossing biedt binnen de gestelde randvoorwaarden zal de procedure worden gestopt en zal naar andere oplossingen gezocht moeten worden. Op dit moment zijn er geen redenen om aan te nemen dat dit nodig zal zijn.
Gevraagd wordt of de referentiesituatie niet 10 of 20 jaar na ingebruikname van de weg zou moeten zijn. Gesteld wordt dat de A4 pas in 2015 klaar zou kunnen zijn, de referentiesituatie zou derhalve ook geraamd moeten worden voor 2015 en niet voor 2010.	Als referentiesituatie wordt het jaar 2020 gehanteerd
In de Startnotitie wordt gesproken over dijkjes langs de A4 ter hoogte van het stiltegebied. in Plan Norder is een dergelijke omschrijving niet terug gevonden. Het wordt noodzakelijk gevonden dat de inpassing van de IODS-varaint alleen geldt en wordt bepaald over hetgeen dat in het plan Norder daarover is vastgelegd en niet over hetgeen is vermeld in de Startnotitie.	De geluid- en zichtgarantie uit de trajectnota/MER van 1996 is ook in de huidige procedure een uitgangspunt. Bij de IODS variant wordt de omschrijving uit het Kansen Benutten Impasses Doorbreken gebruikt (blz 26).
De mening van Prof. ir. Witsen over de mogelijke bijdrage van het Collectief Openbaar Vervoer met betrekking tot de MER is toegevoegd.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
3 De probleemstelling moet worden uitgebreid met de knelpunten op de A20 van Terbregseplein tot Westerlee en Van Brienenoordbrug.	In Startnotitie is gekozen voor een duidelijke probleemafbakening. Deze afbakening is tot stand gekomen in overleg met provincie en gemeenten. In deze studie staat de verbinding tussen Rotterdam en Den Haag v.v. centraal. Het oplossen van problemen op de A20 en A16 vormt daarom geen onderdeel van deze studie.
Als grens van het te onderzoeken gebied wordt De Rotte genoemd. Mogelijke rapporten die dit aannemelijk maken, zijn niet verstrekt. De volgende afbakening wordt voorgesteld: Landscheidingsweg - A12 tot Gouda - A2- van Gouda tot Terbregseplein - A16 tot A15 tot en met de Maasvlakte. Hierdoor wordt voorkomen dat er in een deelgebied gezocht gaat worden naar een deeloplossing voor een deelprobleem, zonder na te gaan in hoeverre de oplossing relevant is voor de bijdrage aan de oplossing in het gehele gebied.	Voor het onderzoeken van de verschillende effecten worden verschillende studiegebieden voorgesteld. Zie hiervoor de Startnotitie. 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. 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.

4 Met betrekking tot het taakstellend budget wordt aangetoond d.m.v. een rekenvoorbeeld dat e.e.a. niet juist wordt voorgesteld in de Startnotitie. Ook wordt verwezen naar eerdere communicatie hierover. Zie de inspraakreactie voor het exacte voorbeeld.	Het taakstellende budget is bedoeld voor de aanleg van de weg, de inpassing van de weg en de wettelijke compensatie. Het taakstellend budget geldt voor alle alternatieven en varianten. In het voorbeeld worden kosten en budget door elkaar gehaald.

Volgnummer: 85	**Afzender:** R. Steenhuis Mijnbouwstraat 17 2628 RV DELFT J.M.H. Wigny Mijnbouwstraat 17 2628 RV DELFT
Kenmerk: **Gedateerd:** 16-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De geluid- en zichtgarantie t.a.v. een eventueel aan te leggen A4 Delft - Schiedam (zoals verwoord op pag. 55 van 'Kansen benutten, impasses doorbreken'), zou als cruciale toets in de startnotitie moeten worden opgenomen.	De geluid- en zichtgarantie uit de trajectnota/MER van 1996 is ook in de huidige procedure een uitgangspunt.
2 Aangedrongen wordt op een onafhankelijk onderzoek, inclusief contra-expertise, naar de mate van ontlasting van de A13 als gevolg van de aanleg van de A4, met gebruikmaking van de nieuwste inzichten en de meest geaccepteerde berekeningstechnieken.	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.
3 De verbreding van de A13 als gevolg van de aanleg van de A13/A16 zou als alternatief moeten worden onderzocht. Er kan niet zonder meer worden uitgegaan van berekeningen uit 1996, zeker niet als dit een schijn van vooringenomenheid kan oproepen.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De verbreding van de A13 met de aanleg van de A13/16 is een van de alternatieven.
4 De Minister heeft de Tweede Kamer toegezegd dat er pas sprake van de aanleg van de A4 kan zijn, als er een oplossing is gevonden voor de daarmee gepaard gaande extra luchtverontreiniging. In de startnotitie zou de prioriteit van dit probleem, in belang, tijdspad en kosteneffecten moeten worden vastgelegd.	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.
5 De aanleg van de A4 heeft een zeer negatief effect op Midden Delfland en ontneemt veel mensen een laatste stukje relatief rustig gebied met nog enige natuurbeleving.	De gevolgen voor recreatie zullen worden onderzocht.

Volgnummer:	86	**Afzender:**	Groenlinks Vlaardingen J. Tsang Markt 32 3131 CR VLAARDINGEN
Kenmerk:	102jt60404		
Gedateerd:	19-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De startnotitie is voorzien van een titel die bij voorbaat een evenwichtige aanpak ontkent. Beter had de notitie kunnen heten: Startnotitie Verlengde Veilingroute versus A4. De Veilingroute heeft als alternatief een zeer magere rol gekregen.	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 Gesteld wordt dat uit onderzoek van DHV (uitgevoerd in opdracht van RWS Zuid-Holland in 2003) blijkt dat de capaciteit van het vervoerssysteem door aanleg van de A4 wel toeneemt, maar de filekansen op de A4 en A20 tijdens de ochtendspits niet zal afnemen. De aanleg van de A4 Delft - Scheidam levert dus geen positieve bijdrage aan de bereikbaarheidsproblematiek in vergelijking met de Veilingroute.	Effecten worden onderzocht in deze studie.
3 Vermoed wordt dat wordt uitgegaan van de noodzaak om een autoweg aan te leggen. De nuloptie en de opties die gericht zijn op verbetering van het OV, worden hiermee (ten onrechte) ter zijde geschoven. Hiermee wordt vooruit gelopen op het onderzoek.	Het onderzoek betreft een aanvulling op en actualisatie van de Trajectnota/MER uit 1996. Hierin zijn OV varianten en de nuloptie meegenomen. Deze scoorden slechter dan de A4 op diverse onderdelen.
4 Verzocht wordt de openbaar vervoer-varianten serieuzer te onderzoeken, vooral omdat is gebleken dat de filevorming op de A13 vooral wordt veroorzaakt door regionaal verkeer.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. Het OV-alternatief is in de trajectnota/MER van 1996 onderzocht en afgevallen (Zie Startnotitie).
5 Met klem wordt aandacht gevraagd voor de luchtkwaliteit rondom het Kethelpleinen de Beneluxtunnel. Volgens huidige inzichten worden de Europese normen ernstig overschreden bij aanleg van de A4.	Het aspect luchtkwaliteit heeft nadrukkelijk de aandacht. Binnen de tracé/m.e.r.-procedure zal worden gezocht naar een oplossing voor de problematiek. De te kiezen variant zal moeten voldoen aan de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit.
6 Gegeven de woonbehoefte in zowel Schiedam als Vlaardingen is het slopen van woningen geen optie. De oplossing van de herhuisvestingproblematiek, die in het kader van de herstructurering toch al bestaat, wordt hiermee verzwaard. In de startnotitie zou opgenomen moeten worden dat slopen vanwege wettelijke milieueisen wordt uitgesloten.	Er wordt gestreefd naar een oplossing waarbij geen woningen gesloopt hoeven te worden. Het slopen van woningen is ongewenst maar kan op voorhand niet worden uitgesloten. Als dit gebeurd is het meestal een gevolg van de aanleg van een weg of een verbreding van een weg. De gevolgen van een dergelijke ingreep worden in het thema sociale aspecten in beeld gebracht.
7 Volgens TNO-onderzoek naar de effecten van	Gedoeld wordt op het TNO-onderzoek uit 2003 dat is

de aanleg van de A4 op de luchtkwaliteit in Schiedam en Vlaardingen, neemt daar, na aanleg van de A4, het aantal woningen dat staat in het gebied met te hoge NO2 waarden aanzienlijk toe.	uitgevoerd in opdracht van de provincie Zuid-Holland. Het aspect luchtkwaliteit heeft nadrukkelijk de aandacht. Binnen de tracé/m.e.r.-procedure zal worden gezocht naar een oplossing voor de problematiek. De gekozen oplossing zal moeten voldoen aan de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit.
8 Verzocht wordt onderzoeken naar de luchtkwaliteit in Schiedam en Vlaardingen (TNO in opdracht van de Provincie Zuid-Holland) en naar de relatie tussen luchtkwaliteit en gezondheid (GGD Rotterdam 'Het milieu in de regio Rijnmond' 2002) in het onderzoek te betrekken.	Aan deze onderzoeken wordt zeker aandacht besteed.
9 Verzocht wordt vast te leggen dat zowel de problematiek op de A13 als op de A20 onderdeel van de studie is. Een Verlengde Veilingroute zonder tunnel zou voor Vlaardingen slecht uitpakken.	In de Startnotitie is aangegeven wat de probleemstelling van de studie is: het hart van het netwerk wordt gevormd door de A13. De A13 wordt zwaar belast en kan het autoverkeer niet meer op een adequate en betrouwbare manier verwerken. De problematiek wordt in de Trajectnota/MER verder uitgebeschreven.
10 Milieueisen oprekken of relativeren om kosten te besparen gaat voorbij aan de verwachte gezondheidsproblematiek. Verzocht wordt om, zodra financiële kaders daartoe leiden, de nulvariant en de openbaar vervoer -opties te heroverwegen.	Er is geen sprake van het oprekken van milieueisen. Onderzocht wordt de referentiesituatie in 2020. Dit is een situatie waarbij geen van de alternatieven wordt aangelegd. Het OV-alternatief is in de trajectnota/MER van 1996 onderzocht en afgevallen (Zie Startnotitie).
11 Tolheffing zou niet alleen onderzocht moeten worden voor de A4, maar breder moeten worden bezien. Tolheffing op alleen de A4 zal leiden tot verschuiving, het zou regionaal moeten worden onderzocht.	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. Het beleid zoals het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat op dit moment voor staat, zal worden meegenomen in deze studie.
12 De ondergrondse variant bij het Kethelplein (al dan niet geboord) moet worden heroverwogen. Deze optie geeft minder beperkingen en meer mogelijkheden voor wat betreft ruimtelijke ontwikkeling op en naast het tracé. De verwerking van de uitstoot bij de mogelijke tunnelmonden moet worden meegenomen.	De verschillende mogelijkheden om de A4 aan te sluiten op het Kethelplein zijn onderwerp van studie geweest in 2002. Uitgangspunt daarbij was de IODS-variant. Uit deze studie is de aansluiting "bovenlangs" als meest geschikte naar voren gekomen, op basis van een afweging van onder andere verkeerskundige en milieukundige effecten en kosten. Voor de problematiek van luchtkwaliteit en geluidhinder zal binnen de tracé/m.e.r.-procedure gezocht worden naar oplossingen. Deze oplossingen moeten voldoen aan de wettelijke eisen.
13 De aanleg van de A4 voegt een barrière toe in het Midden Delfland. Dit is strijdig met het uitgangspunt van het bestaande beleid in het Structuur Schema Groene Ruimte dat de belangrijkste fysieke barrières binnen de Ecologische Hoofdstructuur worden opgeheven.	Onderdeel van de A4-alternatieven is de aanleg van een of meerdere ruime ecologische passages ter vermindering van de barrièrewerking van de weg. Negatieve effecten op beschermde natuurgebieden zullen zoveel mogelijk worden voorkomen en gecompenseerd. Daarbij wordt aangesloten op het plan IODS.

14 De inpassing van de A4 middels een geheel of gedeeltelijk geboorde tunnel, zou moeten worden onderzocht. Deze variant is wellicht noodzakelijk om te voldoen aan het uitgangspunt in het Structuurschema Groene Ruimte dat de belangrijke fysieke barrières binnen de EHS worden opgeheven.	Gevolgen voor natuur, recreatie en landschap en mitigerende maatregelen zullen worden onderzocht. Een geboorde tunnel wordt niet onderzocht omdat deze het taakstellende budget ver te boven zal gaan en daarom geen reëel alternatief is.
15 De verbreding van de A13 in combinatie met de aanleg van de A13/A16 van Zestienhoven naar het Terbregseplein wordt niet verder onderzocht. De aanleg van een doelgroeptracé voor vrachtverkeer A13/A16 zonder verbreding van de A13 zou een interessante optie kunnen zijn. De verbetering van de luchtkwaliteit langs een deel van de A13 en A20 zou hiermee zeker gediend zijn. Deze varianten zouden in de onderzoeken moeten worden meegenomen.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De verbreding van de A13 met de aanleg van de A13/16 is een van de alternatieven.

Volgnummer: 87	**Afzender:** Gemeente Schiedam A.M. Boersma Postbus 1501 3100 EA SCHIEDAM
Kenmerk: REO/VV/0403156 **Gedateerd:** 19-4-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak:	***Reactie van Bevoegd Gezag:***
1 Inspreker is tegen aanleg van de A4 Delft-Schiedam omdat deze geen structurele bijdrage levert aan de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek van de Randstad, maar wel grote nadelen met zich meebrengt voor landschap en stedelijk gebied.	In de Trajectnota/MER wordt het probleemoplossend vermogen van de alternatieven nader onderzocht.
2 Aandacht wordt gevraagd voor de verwachte problematiek met betrekking tot de luchtvervuiling rond het Kethelplein. In een groot deel van Schiedam Noord zullen bij aanleg van de A4 de Europese normen ernstig worden overtreden met alle gezondheidsrisico's van dien. Als toch wordt besloten de weg aan te leggen, wil men de weg niet horen, niet ruiken en niet zien. Daaraan wordt toegevoegd dat het slopen van woonbuurten geen optie kan zijn.	Het aspect luchtkwaliteit heeft nadrukkelijk de aandacht. Binnen de tracé/m.e.r.-procedure zal worden gezocht naar een oplossing voor de problematiek. Op voorhand worden geen oplossingsrichtingen uitgesloten. De te kiezen variant zal moeten voldoen aan de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit.
3 Verzocht wordt, voor een goede weging van de alternatieven, expliciet in de probleemstelling op de nemen dat zowel de problematiek van de A13 als van de A20 onderdeel is van de studie.	Probleemstelling is in de Startnotitie geformuleerd. Het probleem is dat de A13, als hart van het netwerk, zwaar wordt belast.
Ook zou in de probleemstelling moeten worden opgenomen dat op de A20, ten westen van Overschie, de afgelopen jaren sprake is geweest van een stabilisering van het verkeer en dat dit jaar maatregelen in uitvoering komen die problemen op het onderliggende wegennet in Midden Delfland zullen aanpakken. Deze maatregelen om het sluipverkeer tegen te gaan, horen al tot de referentiestudie.	De ontwikkeling van het verkeer op de A13 en op de A20 zowel ten oosten als het westen van Kleinpolderplein zijn in de startnotitie opgenomen (blz. 24). De toekomstige situatie wordt ingeschat met behulp van een statisch verkeersmodel. In de referentiesituatie worden alle reeds geplande maatregelen meegenomen.
Het is wenselijk om de probleemstelling verder uit te werken en dan met name de functie van de A4 nader te analyseren. de internationale functie van de A13 is zeer beperkt. Het toevoegen van een zgn. selected link voor de A13 is zeer verhelderend. Verzocht wordt een heldere functionele analyse (herkomst en bestemming, verplaatsingsmotief, aandeel vrachtverkeer e.d.) van het gebruik van de wegen toe te voegen aan de probleemstelling.	In de verkeersstudie komen de genoemde elementen aan bod.
4 Het studiegebied kent een wat onlogische begrenzing. Voorgesteld wordt om aan de oostzijde de A20 en A12 bij Gouda als grenzen	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

aan te houden en aan de westzijde het gebied tot aan de Noordzee (dus incl. Westland).	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.
Als harde randvoorwaarde voor alle alternatieven geldt dat het niet acceptabel is woonbuurten te ontruimen en te slopen om aan de wettelijke milieueisen voor de A4 te voldoen, dit zou expliciet in de randvoorwaarden moeten worden opgenomen.	Er wordt gestreefd naar een oplossing waarbij geen woningen gesloopt hoeven te worden.
Het wordt als onjuist gezien een taakstellend budget te hanteren omdat het onduidelijk is welke oplossing hierbij gerealiseerd kan worden. Er dient sprake te zijn van een richtinggevend budget waarbij de mogelijkheid wordt geboden een kwalitatief verantwoord plan te realiseren en te voldoen aan de wettelijke normen. Een bepaling van de benodigde financiën is pas mogelijk na de studie. Verzocht wordt om niet op basis van voorlopige informatie of bediscussieerbare uitgangspunten alternatieven als niet haalbaar te betitelen, maar aan te geven onder welke omstandigheden ze wel haalbaar zijn.	Het taakstellende VenW budget is bedoeld als referentie. Alleen alternatieven die ruim boven dit budget uit komen zullen niet worden meegenomen in de procedure. Ook de kosten die gemaakt moeten worden om aan de milieunormen te voldoen worden meegenomen. Toetsingscriteria zullen in overleg met de IODS partijen worden opgesteld.
5 De huidige situatie met betrekking tot de A13 en de A20 en de voorgenomen werkzaamheden tot 2020 wordt in de startnotitie als niet reëel beschouwd, maar alleen als referentiestudie. Dit wordt prematuur gevonden; uit onderzoek moet blijken of met alternatieve oplossingen een betere situatie wordt bereikt. Verzocht wordt om varianten te onderzoeken waarbij de nulvariant wordt gecombineerd met één of meer aanvullende maatregelen.	De mee te nemen alternatieven en varianten zijn in de richtlijnen opgenomen. Het gaat om een aanvulling op en actualisatie van de Trajectnota/MER waarin al vele varianten, waaronder OV-varianten, zijn onderzocht. In de nu uit te voeren studie wordt ook van de referentiesituatie in beeld gebracht hoe de verkeerssituatie in 2020 eruit ziet.
6 Bezien zou moeten worden op welke wijze en in welke mate met name de niet infrastructurele maatregelen op gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement een bijdrage kunnen leveren aan de beperking van het verkeer. Dit zou als volwaardig alternatief moeten worden uitgewerkt.	Op en rond de A13 zijn al diverse verkeersmanagement maatregelen van kracht en voorzien (snelheidsmaatregel, aanleg spitsstrook). De omvang van verkeersafwikkelingsproblemen op de A13 zijn echter van dien aard dat aanvullende verkeers- en mobiliteitsmanagement maatregelen niet voldoende zijn om de (toekomstige) problemen het hoofd te bieden.
7 Met doseren kan worden tegen gegaan dat er een overbelasting van het wegnet ontstaat op een onwenselijke plaats. In combinatie met een openbaar vervoer-alternatief is dit een zeer kansrijk alternatief, dat als volwaardig alternatief zou moeten worden uitgewerkt. Ook als zelfstandige maatregel kan dit een belangrijke bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit in stedelijk gebied.	De omvang van verkeersafwikkelingsproblemen op de A13 zijn van dien aard dat aanvullende verkeers- en mobiliteitsmanagement maatregelen niet voldoende zijn om de (toekomstige) problemen het hoofd te bieden.

8 Verzocht wordt om, naast tolheffing op de A4, het alternatief tolheffing te onderzoeken: - op de A13 en andere parallelle wegen - op regionaal niveau (Den haag/Rotterdam) of - op Randstadniveau. (Elektronische)Tolheffing is een beproefd en effectief middel om de verkeersafwikkeling te verbeteren.	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.
Overigens is het niet duidelijk waarover de tolheffing in paragraaf 5.6 van de Startnotitie gaat; alleen op de A4 of ook in een ruimer gebied?	Het gaat hier om tolheffing op de A4
9 In de startnotitie wordt vooraf gesteld, op basis van TN/MER uit 1996, dat verbetering van het openbaar vervoer geen significante effecten zal hebben op het verkeer op de A13. Er wordt geen nieuw onderzoek voorgesteld en er is geen openbaar vervoer-variant. Een openbaar vervoer alternatief: snelbussteem en klantgericht ontsluitend openbaar verover, dient te worden onderzocht. Zie voor verdere uitwerking van dit plan de reactie.	Er is geen reden om aan te nemen dat een OV-alternatief nu beter zal uitpakken dan in 1996. De OV-maatregelen die worden aangelegd worden in de referentiesituatie meegenomen.
10 Verbreding van de A13 in combinatie met de aanleg A13/A16 Zestienhoven-Terbregseplein dient als volwaardig alternatief te worden; met vormgeving als stadsautosnelweg (ontwerpsnelheid 90 km/uur). Hierdoor kan de ruimtelijke ingreep sterk beperkt worden in vergelijking met verkenning zoals die is gedaan in 1996.	Verbreding van de A13 en aanleg van een A13/16 zal als alternatief in de studie worden opgenomen.
11 Vergroting van de capaciteit A13 en A20 (ten oosten van het Kleinpolderplein) in combinatie met 80 km/uur in stedelijk gebied, dient als alternatief te worden onderzocht. Door de lagere snelheid, zijn smallere rijstroken mogelijk waardoor ruimte ontstaat voor een extra rijstrook.	Het probleemoplossend vermogen van het voorgestelde alternatief is beperkt.
12 Verzocht wordt twee varianten van de opgeschaalde Veilingroute uit te werken; als autosnelweg (120 km/uur) en als stadsautosnelweg (90 km/uur), waarbij ongelijkvloerse kruisingen uitgangspunt zullen zijn. Verzocht wordt bovendien om naast de Oranjetunnel ook de Blankenburgtunnel te betrekken. Overigens is niet geheel duidelijk is wat met 'opgeschaalde veilingroute' wordt bedoeld.	Vanwege de gelijkwaardigheid van de alternatieven wordt alleen de Veilingroute als autosnelweg (120 km/uur) meegenomen. Dit alternatief wordt meegenomen met en zonder Oranjetunnel.
13 Gekeken zou moeten worden of een verbetering van het onderliggende wegennet een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheidsproblematiek. Vooral in het gebied	Probleemoplossend vermogen van verbetering onderliggend wegennet is beperkt.

ten oosten van de A13 zou dit een oplossing kunnen zijn.	
14 Wat betreft het alternatief A4 Delft - Schiedam zijn er verbeterde varianten aan de orde. Verzocht wordt de volgende inpassingsvarianten in de Trajectnota/MER mee te nemen:	De IODS basisvariant worst meegenomen.
- definitie IODS-variant	
De lengte van het parkdek (de overkluizing in het stedelijk gebied) zou exacter benoemd moeten worden. In de tekst wordt gesproken over enkele honderden meters ten zuiden van de Brederowe/Europaboulevard, volgens de illustratie is er sprake van een veel grotere overkluizing.	Tijdens de Trajectnota/MER fase zullen ontwerpen worden gemaakt zodat onderdelen exacter kunnen worden bepaald. De illustraties in de Startnotitie zijn niet op schaal en slechts ter indicatie.
- aanvullende maatregelen i.v.m. het overschrijden wettelijke normen luchtkwaliteit	
Bij 1500 woningen is er, bij de IODS-variant, sprake van overschrijding van de wettelijke normen. Er zullen (kostbare) maatregelen genomen moeten worden om dit op te lossen. Overkluizing van een hooggelegen A4 over het Kethelplein en de verbindingswegen aan de noordoostzijde kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de milieuontlasting. Dit zou als volwaardig alternatief moeten worden meegenomen.	Voor elke variant zal een oplossing gevonden moeten worden welke voldoet aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Dit wordt in het onderzoek meegenomen Overkluizing van de A4 tot aan het Kethelplein kan een oplossing zijn. Op voorhand zal geen enkele oplossingsrichting worden uitgesloten.
- A4 onder de A20 door	De verschillende mogelijkheden om de A4 aan te sluiten op het Kethelplein zijn onderwerp van studie geweest in 2002. Uitgangspunt daarbij was de IODS-variant. Uit deze studie is de aansluiting "bovenlangs" als meest geschikte naar voren gekomen, op basis van een afweging van onder andere verkeerskundige en milieukundige effecten en kosten.
Deze variant is de minst zichtbare voor de Gemeente Schiedam. De inpasbaarheid is vele malen beter dan bij een hoge ligging van de A4. Ook met betrekking tot 'niet ruiken' en 'niet horen' kan deze variant als tunnel een belangrijke *bijdrage leveren. Door handige bouwmethoden* zou deze variant aanmerkelijk goedkoper uit kunnen vallen dan in de Startnotitie staat vermeldt.	Voor de problematiek van luchtkwaliteit en geluidhinder zal binnen de tracé/m.e.r.-procedure gezocht worden naar oplossingen. Deze oplossingen moeten voldoen aan de wettelijke eisen.
- boortunnel	
Voor het deel Midden Delfland zou de A4 als geboorde tunnel moeten worden onderzocht.	In de Trajectnota/MER van 1996 is een verdiepte ligging van de A4 onderzocht. Vanwege de kosten is deze variant afgevallen en wordt daarom ook niet opnieuw meegenomen. Ook een boortunnelvariant zal niet worden onderzocht.
15 Verzocht wordt aandacht te schenken aan verkeerseffecten voor de Laan van Bolés en de aansluiting Vijfsluizen (Schiedam West/Vlaardingen Oost).	Genoemde wegen vallen binnen het studiegebied en de effecten worden in de trajectnota verder uitgewerkt.
16 Verzocht wordt om ook een berekening voor fijnstof uit te voeren. Naast het uitvoeren van de berekeningen wordt ook gevraagd aan te geven wat de gevolgen voor de volksgezondheid zijn.	De berekening voor fijn stof wordt meegenomen. De gevolgen voor de gezondheid worden in algemene zin beschreven.

17 Wat betreft de economische effecten wordt alleen bezien welke wijzigingen in bereikbaarheid optreden. Er zijn nog twee economische effecten bij de aanleg van infrastructuur. a. het bereikbaarheidseffect. Verbeterde bereikbaarheid betekent vergroting van de arbeidsmarkt en de afzetmarkt. Het kan leiden tot verbetering van het vestigingsmilieu, maar ook tot het 'leegzuigen' van de eigen markt; b. het omgevingseffect. Het verkeer op de nieuwe infrastructuur heeft een negatief effect op bestaande woon- en verblijfkwaliteit en daarmee een negatief effect op het vestigingsmilieu.	Het economische effecten zullen worden beschreven in de Trajectnota/MER.
18 Verzocht wordt om transparantie van het onderzoeksproces. Resultaten, gehanteerde uitgangspunten, bouwmethoden en kostenramingen moeten inzichtelijk en verifieerbaar zijn om vertrouwen te kunnen hebben in de uitkomsten van het onderzoek. De resultaten moeten voldoende gespecificeerd worden.	De IODS partijen zullen betrokken worden bij de onderzoeksopzet van de verschillende onderzoeken. Onderzoeken zullen zo veel mogelijk uitbesteed worden aan onderzoeks- en adviesbureaus. De onderzoeksopzet, aannames en uitgangspunten zullen worden vastgelegd in de tussenrapportages. De MER wordt getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r.
19 Vermoed wordt dat het Randstadmodel als verkeersmodel wordt gebruikt. Het is onwenselijk om de berekeningen te beperken tot één model. Verzocht wordt om meerdere modellen naast elkaar te gebruiken en de uitkomsten naast elkaar te leggen.	Voor de prognoseberekeningen zal het Randstadmodel worden gehanteerd. Dit is het momenteel het meest complete statische verkeersmodel dat in staat is voor geheel Zuid-Holland prognoses voor 2020 voor zowel het HWN als OWN te maken. Afhankelijk van de te beantwoorden vragen zijn daarna modelberekeningen mogelijk met zowel dynamische verkeersmodellen waarmee lokaal op knelpunten ingezoomd kan worden.

Volgnummer:	88	**Afzender:**	RHRR S. Dekkers Postbus 9152 3007 AD ROTTERDAM
Kenmerk:	08u04.0256/SD/tvh		
Gedateerd:	19-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Doordat een deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen zal verschuiven van de A13 naar de A4, nemen voor de woonkernen van Schiedam en Vlaardingen de risico's op calamiteiten toe. De verlengde Veilingroute met Oranjetunnel leidt tot een vermindering van het transport van gevaarlijke stoffen over de A4.	De gevolgen voor externe veiligheid zullen worden onderzocht.
Het is wenselijk de effecten van de verlengde Veilingroute inclusief Oranjetunnel te onderzoeken, gezien de ontwikkeling van de tweede Maasvlakte en die activiteiten die hier gepland zijn. de verdeling en ontwikkeling van de verkeersdrukte op de A13, de A4 en de verlengde Veilingroute zouden in samenhang met elkaar moeten worden onderzocht (het in samenhang onderzoeken van drie transportaders sluit ook aan bij de Motie Giskens d.d. 9/12/2002).	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De Veilingroute met Oranjetunnel is daar één van.
De verlengde Veilingroute inclusief Oranjetunnel zal tevens leiden tot een betere ontsluiting en bereikbaarheid van het haven- en industriegebied. Het vervoer van gevaarlijke stoffen zou bij het onderzoek naar de drie transportaders expliciet moeten worden meegenomen.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2 Bij de ontwikkeling van de A4 zal onderzocht moeten worden of de bereikbaarheid voor de hulpdienstverlening op de A4 binnen de norm opkomsttijden gewaarborgd is. De locatie van voorzieningen als op- en afritten zal hier voor een deel op afgestemd moeten worden. Daarnaast zullen er voorzieningen nodig zijn voor bestijding van incidenten. Dit geldt ook voor de verlengde Veilingroute inclusief Oranjetunnel.	Tijdens de Trajectnota/MER fase zal overleg plaatsvinden met de hulpdiensten om de eisen ten aanzien van de bereikbaarheid van de hulpdiensten bij het ontwerp te betrekken.
3 Over een deel van de geplande ontwikkeling van de A4 loopt de 10-6 contour van het vliegveld Zestienhoven. Voor een deel van de geplande ontwikkellocaties betekent dit een beperkt gebruik. Aangegeven moet worden hoe hier bij verdere inrichting van het gebied rekening mee wordt gehouden.	Externe veiligheid is een van de te onderzoeken aspecten.
4 Inspreker is bereid mee te denken in het	Tijdens de Trajectnota/MER fase zal overleg plaatsvinden

vervolgtraject en gaat ervan uit te worden hiervoor te worden uitgenodigd.	met de hulpdiensten om de eisen ten aanzien van de bereikbaarheid van de hulpdiensten bij het ontwerp te betrekken.
5 De verbindingsassen tussen Scheidam in het oosten en Vlaardingen in het westen spelen een rol voor de openbare orde en veiligheid in Scheidam en Vlaardingen. Onderzocht moet worden wat de gevolgen zijn van de aanleg van de A4 en wat de oplossingsrichtingen zijn om de bereikbaarheid te waarborgen voor deze gebieden.	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.
6 De verschillende ontwerpvarianten van de A4 hebben in meer of mindere mate effect op de turbulentie in het verkeer. Voor deze varianten moet worden onderzocht in welke mate deze een bijdrage leveren aan de interne veiligheid en de verkeersveiligheid. Hiernaast moet inzichtelijk worden gemaakt of de voorzieningen die worden getroffen om het milieu en de omgeving te ontlasten conflicteren met een veilig ontwerp, optimale bereikbaarheid en de mogelijkheid om op te treden bij incidenten en calamiteiten.	Verkeersveiligheid is een van de te onderzoeken aspecten.
7 Bepaling van het groepsgebonden risico (GR) en plaatsgebonden risico (PR) geven geen goed beeld van de risico's voor de omgeving en de gevolgen van grootschalige incidenten en calamiteiten. Deze benadering is onvoldoende om in te kunnen schatten welk gebied functioneel beperkt wordt in het gebruik. Bij het onderzoek van dit aspect en de wijze van beoordeling zou gebruik moeten worden gemaakt van een scenarioanalyse gebaseerd op de verwachte vervoersstromen van met name gevaarlijke stoffen. Daarnaast dient bij het bepalen van het GR rekening gehouden te worden met geplande ontwikkelingen en moet worden uitgegaan van de maximale belasting van de transportaders.	Het externe veiligheidsrisico is de sommatie van kans x effect. Juist bij de berekening van het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) wordt daarom een risicoberekening uitgevoerd waarbij een van de belangrijke invoerparameters de verwachte vervoersstromen van de relevante gevaarlijke stoffen is. De te verwachten intensiteiten gevaarlijke stoffen worden voor de risicoberekeningen op basis van gevaareigenschappen gecategoriseerd. Ook worden de stromen geprognotiseerd teneinde ook een goed beeld te verkrijgen van de toekomstige veiligheidssituatie. Inherent aan de systematiek van risicoberekening is dat een hele kleine kans op een ongeval met grote effecten voor de omgeving wordt geaccepteerd. Daarom zullen in het calamiteitenplan van de brandweer meerdere scenario's worden beschreven waarbij rekening zal worden gehouden met de maximale effectafstanden van de meest maatgevende gevaarlijke stoffen die over de rijksweg zullen worden vervoerd.

Volgnummer: 89	**Afzender:** B. Slee Abtswoude 58 2636 EE SCHIPLUIDEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 19-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De aanleg van de A4, inclusief de variant volgens Plan Norder, zal een ontluistering en misschien zelfs een vernietiging betekenen van een klein stiltegebied in de overvolle Randstad.	Gevolgen voor geluid en lucht zullen worden onderzocht. Het stiltegebied is een harde randvoorwaarde.
Gevreesd wordt dat de natuur en het milieu het kind van de rekening worden als blijkt dat de financiële middelen ontoereikend zijn (hetgeen verwacht wordt als er 700 miljoen nodig is en 475 miljoen beschikbaar).	Het budget van € 475 mln is een integraal budget voor de aanleg en inpassing en compensatie uit gefinancierd moet worden.
2 Gekozen dient te worden voor een meest milieuvriendelijke variant: het verlengen van de Veilingroute en aansluiten op de Oranjetunnel.	Het Meest Milieuvriendelijke alternatief zal gedurende de procedure worden ingevuld.
3 Aanleg van de A4 Delft - Schiedam zal uiteindelijk niet bijdragen aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen, omdat het verkeer weer vast zal lopen voor het Kethelplein. Financiële middelen ontbreken namelijk voor de aanleg van fly-overs en ruime toepassingen voor aan- en afvoerwegen.	Effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht. Het Kethelplein maakt onderdeel uit van de studie.
4 Aanleg van de A4 zal een toename van geluid en luchtvervuiling tot gevolg hebben. Met name inwoners van Schiedam en Vlaardingen zullen hiervan lichamelijke en geestelijke schade ondervinden.	De effecten van de aanleg op luchtverontreiniging en geluidhinder worden onderzocht. De uitvoeringsvariant zal voldoen aan de normen in de geldende regelgeving.

Volgnummer:	90	**Afzender:**	Rijksdienst voor het Oudkundig Bodemonderzoek drs. G. Korf Postbus 1600 3800 BP AMERSFOORT
Kenmerk:	U04-394/GK		
Gedateerd:	19-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 In de bodem van het studiegebied komen, naast boerderijen, ook verkavelingsystemen en andere goed geconserveerde resten van landgebruik uit perioden vanaf de vroege IJzertijd voor. De grote waarde van deze resten schuilt in de conservering van met name de organische component. Deze organische component is zeer kwetsbaar voor oxidatie. Verlaging van de grondwaterstand en/of *veranderingen in grondwaterstromen zijn dan* ook, met bodemingrepen, een van de grootste bedreigingen van dit cultureel erfgoed. Er moet in kaart worden gebracht wat de invloed zal zijn van wijzigingen in het grondwaterpeil en andere veranderingen in het grondwater die voortkomen uit de aanleg van de A4 op het bodemarchief. Ook verplichtingen m.b.t. watercompensatie zullen invloed hebben op het bodemarchief.	De informatie en suggesties worden gewaardeerd en zullen in het vervolg van de procedure worden meegenomen.
2 In het kader van de Trajectnota/MER van 1996 is destijds een bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden in de ondergrond. De gegevens van dit onderzoek zijn achterhaald en *zullen zeker niet toereikend zijn om een duidelijk* beeld te verschaffen van de aanwezige archeologische vindplaatsen. Geadviseerd wordt om voor de te onderzoeken tracé een aanvullend bureauonderzoek uit te laten voeren. Uit dit onderzoek zou de stand van zaken met betrekking tot het in het plangebied uitgevoerde archeologisch onderzoek en beschikbare gegevens moeten blijken. Tevens wordt geadviseerd een inventariserend veldonderzoek (booronderzoek) *uit te laten voeren. Uit dit onderzoek moet blijken* of het bodemprofiel in tact is, de geologie moet in kaart worden gebracht en het moet duidelijk worden of er eventueel archeologische resten aanwezig zijn. Daarnaast zou een karterend en waarderend onderzoek moeten worden uitgevoerd voor die gedeelten van het tracé waar uit het inventariserend onderzoek is gebleken dat er hoge kans is op archeologische vindplaatsen.	De suggestie wordt meegenomen.
3 Gevraagd wordt om in de planning rekening te houden met het feit dat er tijdens de uitvoering	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

van de werkzaamheden gestuit kan worden op kleine objecten, die door verkennend onderzoek niet of nauwelijks zijn op te sporen.	
4 In het gebied bij de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal (waar de Veilingroute met Oranjetunnel is gepland) kunnen in de Subatlantische geulafzettingen scheepswrakken worden aangetroffen. Op grotere diepte kunnen veel oudere resten worden aangetroffen zoals paleolithische gereedschappen en dierlijke resten.	De informatie wordt gewaardeerd en zal in het vervolg van de procedure worden meegenomen.

Volgnummer: 91	**Afzender:** G. van Oel Lusakastraat 38 2622 LM DELFT
Kenmerk: **Gedateerd:** 19-4-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 In aanvulling op de startnotitie zou het volgende onderzocht moeten worden:	
Wat is de reden dat er steeds meer wegverkeer komt, met name over de A13 en het Kleinpolderplein en hoe kan dit worden voorkomen.	Beleidsmatige vraagstukken, zoals de achterliggende redenen voor de autonome groei, vallen buiten de scope van deze planstudie.
Welke maatregelen kunnen worden genomen om het wegverkeer te verminderen?	Bedrijfsvestiging valt buiten de scope van dit project.
Wat vervoert het vrachtverkeer over de A13 en het Kleinpolderplein? Er zou voor een betere logistiek gezorgd moeten worden door bedrijven te verplaatsen uit de randstad en betere transportmethoden toe te passen.	Hiervoor wordt verwezen naar de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte.
Hoe ziet de Nederlandse wegen- en stedeninfrastructuur er in de nabije en zeer verre toekomst uit.	De vraagstelling valt buiten de scope van de planstudie.
Hoe kan de luchtverontreiniging, veroorzaakt door oude dieselmotoren, worden verminderd en voorkomen.	In de planstudie wordt gebruik gemaakt van scenario's van het RIVM. Deze houden rekening met een gunstige ontwikkeling ten aanzien van de uitstoot van voertuigen.
Wat is de invloed op de luchtverontreiniging wanneer oude dieselmotoren vervangen worden door motoren op waterstofgas.	Zoals hierboven aangegeven wordt gebruik gemaakt van een realistische scenario met een gunstige ontwikkeling ten aanzien van uitstoot. Complete vervanging van dieselmotoren door waterstofgas is geen realistisch scenario en wordt daarom niet meegenomen.
2 In aanvulling op de startnotitie zouden de volgende twee vragen beantwoord moeten worden: Is het nog wel verstandig om de A4 aan te leggen, gezien de stijging van de zeewaterspiegel en de Nederlanddaling? Moet de A4 niet met een dijk worden aangelegd om de randstad tegen overstromingen te beschermen?	Bij de aanleg van wegen wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met eisen die vanuit de waterhuishouding worden gesteld. Vanuit het oogpunt van veiligheid is het niet mogelijk om een rijksweg te combineren met de functie van waterkering.
3 Er zou een variant van de A4 onderzocht moeten worden met een doorrijhoogte van 2,5 meter (voorkomt vrachtverkeer), een ligging geheel onder het maaiveld en overdekt door een lamellendak waardoor het geluid wordt gedempt.	Gesuggereerd wordt een oplossing van een platte tunnel waar vrachtauto's geen gebruik van kunnen maken. Gezien de hoogte van de tunnelbuis kunnen ook de operationele hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance) geen gebruik maken van deze tunnel. Dit voldoet niet aan

lamellendak waardoor het geluid wordt gedempt.	de eisen van tunnelveiligheid.
Ook zou een subvariant op de IODS-variant moeten worden onderzocht waarbij een weg wordt aangelegd die vanaf het Gaag viaduct naar de Zuidkade loopt, onder maaiveld blijft en lager onder de Kruithuisweg heen gaat dan.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht en op welke wijze.
4 Onderzocht zou moeten worden wat het effect is op de luchtverontreiniging en het geluid voor met name de bewoners van Delft Tanthof van verkeer dat een helling op en af moet tussen de Kruithuisweg en de Zuidkade?	Effecten voor lucht en geluid zullen worden onderzocht.

Volgnummer: 92	**Afzender:** VTM Milieucommunicatie Rijnmond Ing. L. van der Horst Overschieseweg 218 3112 NB SCHIEDAM
Kenmerk: **Gedateerd:** 20-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Voorgesteld wordt ook een volwaardige OV-variant te onderzoeken. Argument hiervoor is, onder andere, het vingerend VenW beleid, namelijk het terugdringen van de automobiliteit en in het bijzonder het woon-werkverkeer.	*In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden* onderzocht. Het OV-alternatief is in de trajectnota/MER van 1996 onderzocht en afgevallen (Zie Startnotitie).
2 Gevraagd wordt om een berekening van de gevolgen van de fijn stofconcentratie in de directe omgeving en op nationaal niveau. De grenswaarde voor PM-10 in Nederland wordt nu al overschreden. Ook fijn-fijnstof blijkt schadelijk voor de luchtfunctie van omwonenden van een weg. Gevraagd wordt om een onderzoek naar de toename hiervan in het MER.	Berekeningen van de fijn stof concentraties worden meegenomen voor de huidige situatie en in het jaar van de realisatie van een eventuele uitvoeringsvariant. De berekeningen worden niet op nationaal niveau uitgevoerd maar beperken zich tot het studiegebied van de alternatieven.
3 Gevraagd wordt om een berekening van de toename van de automobiliteit als gevolg van recreanten die verder moeten reizen om rust en ruimte te vinden.	Effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.
4 De economische gevolgen van de verminderde aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat in de Randstad als gevolg van verstoring van een stiltegebied en een toename en indirecte milieudruk zouden moeten worden onderzocht.	Economische effecten worden onderzocht.
5 De toenemende verkeersdruk op het onderliggende wegennet als gevolg van filevorming op de geplande A4 zou moeten worden onderzocht.	Effecten op verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.
6 De Veilingroute met Oranjetunnel zou onderzocht moeten worden als volwaardig alternatief.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De Veilingroute met Oranjetunnel is daar één van.
7 De mogelijkheid van luchtzuivering bij de tunnelmonden aan beide zijden van het parkdek zouden moeten worden onderzocht. Deze kosten zouden meegenomen moeten worden in de financiële overweging.	Het uitvoeringsalternatief dient te voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit. De kosten van de milieumaatregelen worden inzichtelijk vormen een onderdeel van de afweging.
8 Gesteld wordt dat een toename van asfalt leidt tot een toename van de automobiliteit. Een toets	Effecten op luchtkwaliteit wordt onderzocht.

aan het verdrag van Kyoto dient te worden meegewogen.	
9 Het IODS zou moeten worden meegenomen als volwaardig alternatief, zonder aanleg van de A4.	In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. De situatie waarbij geen van de alternatieven wordt aangelegd wordt meegenomen als referentiesituatie. De situatie waarbij alle IODS projecten worden uitgevoerd behalve de aanleg van de A4 Delft-Schiedam maakt geen onderdeel uit van de studie.
10 Naast een EER dient ook een GER te worden opgesteld (gezondheids effect rapportage). e.e.a. conform het manifest uitgegeven n.a.v. het congres Gezond Verkeer van 15 april 2004.	De te onderzoeken effecten staan in de nu definitieve richtlijnen. Hierin is een GER niet opgenomen. Aan de effecten van de alternatieven op o.a. lucht en geluid zal overigens uitgebreid aandacht worden gegeven.
11 Er zou getoetst moeten worden aan het Besluit Luchtkwaliteit. Als in woongebieden de NO_2 grenzen worden overschreden, dient het bestemmingsplan te worden gewijzigd en de woningen te worden gesloopt. Dit zou ten laste moeten komen van het taakstellend budget.	Aan het Besluit Luchtkwaliteit moet worden voldaan. Of er woningen worden gesloopt is een politiek besluit. Kosten hiervoor maken onderdeel uit van de projectkosten en komen ten laste van het taakstellende budget.
12 De gevolgen voor het geestelijk welzijn van de stadsbewoners door het ontbreken van stiltegebieden in de omgeving zou moeten worden onderzocht.	Het geluidsniveau in de stiltegebieden in het onderzoeksgebied dienen aan de 40 dB(A) norm te voldoen. Aan deze norm zal worden voldaan.
13 Gepleit wordt voor een open communicatie met de direct belanghebbenden van het A4-tracé. Ze hebben het recht om te weten aan welke gezondheidsrisico's zij worden blootgesteld bij eventuele aanleg van de A4.	De direct belanghebbenden hebben zitting in een klankbordgroep IODS. Daarnaast zijn de resultaten van het effectenonderzoek openbaar en wordt met de omwonenden gecommuniceerd. Daarbij geldt als uitgangspunt dat aan de geldende milieuwetgeving zal worden voldaan.
14 De aanname van milieuwinst voor Overschie is misleidend en zou moeten worden geschrapt uit de startnotitie.	Deze aanname is een onderdeel van de probleemstelling. Of dit inderdaad zo is, volgt uit het milieuonderzoek.
15 De verkeersafname op de A13 als gevolg van de A4 is nauwelijks relevant. Dit zou alom bekend moeten worden.	Effecten op verkeer en vervoer op de A13 zullen worden onderzocht en weergegeven in de Trajectnota/MER.
16 De kosten van de negatieve grondexploitatie als gevolg van de noodzakelijke aanpassing aan het Kethelplein zouden meegenomen moeten worden in de berekening van de kosten van de aanleg.	In het kader van de Trajectnota / MER worden de varianten voorzien van een 'projectkosten raming' (dit is de raming van de investeringskosten die gemoeid zijn met die specifieke variant). Grondexploitatie is één van de kostenposten.
17 Zonder flankerend beleid zal de geprognotiseerde afname van vrachtverkeer geen winst in mobiliteitsruimte opleveren, maar onmiddellijk aangevuld worden door andere weggebruikers.	Onduidelijk is over welke geprognosticeerde afname gedoeld wordt. Het aantrekken van nieuwe verkeer wordt meegenomen in de verkeersstudie.

Volgnummer: 93	**Afzender:** Initiatiefgroep Natuurbeheer inDelft J. Schivink Maerten Trompstraat 17 2628 RB DELFT
Kenmerk: **Gedateerd:** 20-4-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De IODS-maatregelen kunnen nadelige gevolgen van de verlengde A4 voor het gebied Midden Delfland wel verzachten, maar niet, in tegenstelling tot wat Norder zegt, teniet doen of zelfs een kwaliteitsimpuls geven. Daarbij moet worden bedacht dat de belangrijkste maatregelen ook zonder IODS op de rol staan, zoals maatregelen in de waterhuishouding en op het terrein van landschapsontwikkeling.	De reactie wordt als kennisgeving aangenomen.
2 Het wordt jammer gevonden dat de referentiesituatie weinig onbevangen wordt benaderd. Er lijkt al te worden toegewerkt naar een oplossing die in bepaalde politieke of eenzijdige, maar invloedrijke belangengroepen als wenselijk wordt gezien.	Het gaat om een aanvulling op en actualisatie van de Trajectnota/MER uit 1996. Het referentiesituatie is bedoeld om alternatieven tegen af te wegen.
3 Voorgesteld wordt om de verkeerscijfers uit de startnotitie tegen de verschillende 'A4 corridor-ideeën' te houden. Volgens die cijfers is 86% van het verkeer regionaal en gaat 66% van het verkeer over een afstand van maximaal 40 kilometer. Er kan dus een sterk pleidooi worden gehouden om het personenvervoer over de A13 te ontlasten door beter openbaar personenvervoer in de Randstad. Dit zou ook beter aansluiten bij de internationale verplichtingen aangaande de uitstoot van broeigassen.	Een OV alternatief is in de Trajectnota/MER uit 1996 reeds onderzocht en bleek onvoldoende probleemoplossend te zijn.
4 Het idee van dubbele verbindingen (A13/A4) wordt kwestieus gevonden. De nieuwe weg zal na verloop van tijd ook congestie vertonen. Daarbij komt dat het verlies aan landschap en natuur economische en sociale degradatie teweeg zal brengen. Gevraagd wordt of dit de nieuwe lijn van verkeersbeleid wordt. Alle hoofdverbindingen verdubbelen door op enige kilometers een parallel aan te leggen?	Het verkeers- en vervoerbeleid zal worden beschreven in de Trajectnota/MER.
5 Als hoofdvraag in de beoordeling van nut en noodzaak, zou de vraag of het probleem van de toegenomen drukte op de A13 moet worden opgelost door het aanleggen van nieuwe wegen of door een inventief economisch- en vervoersbeleid (met name voor het woon-	Beleidsmatige vraagstukken maken geen onderdeel uit van de studie.

werkverkeer) moeten worden beantwoord. Verkeersproblemen kunnen vooral worden opgelost door een beleid gericht op dematerialisering (vermindering van de vervoersvraag).	

Volgnummer: 94	**Afzender:** Overlegorganen Verkeer en Waterstaat J.F. van den Ban Koningskade 4 2596 AA S GRAVENHAGE
Kenmerk: **Gedateerd:** 23-4-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak:	***Reactie van Bevoegd Gezag:***
1 Gepleit wordt voor een nadrukkelijker plaats voor het belang van het verladend en vervoerend bedrijfsleven en daarmee de economische ontwikkeling van de regio in Nederland. De toenemende economische schade door slechte bereikbaarheid, in combinatie met de negatieve gevolgen voor de veiligheid, leefbaarheid, noodzaken tot een voortvarende aanpak van het project.	Het belang voor de economie zal worden onderzocht.
2 De startnotitie zou moeten worden aangevuld met het pluspakket bij 0-variant, conform de adviezen van de commissie Luteijn en de ideeën van prof. Immers ten aanzien van ontvlechting, beprijzing, etc.	De alternatieven en varianten die In de trajectnota/MER worden onderzocht worden in de richtlijnen voor de studie weergegeven.
3 DHV-studie heeft aangetoond dat de doorstroming op de A13 en de A20 in een gemiddeld spitsuur niet zal verbeteren, na aanleg van de A4. Gericht zou moeten worden op de verbetering van de doorstroming bij gelijktijdige beperking van de urban sprawl en de beperkingen van woon-werkafstanden. Er zou een systeemanalyse plaats moeten vinden op voldoende schaalniveau, aan de hand van modelstudies waarbij uitgangspunt moet zijn robuustheid van het alternatief ten opzichte van de infra-ontwikkeling tot 2020.	De effecten voor verkeer en vervoer zullen worden onderzocht.
4 Luchtkwaliteit is een ernstig zorgpunt. TNO-studie geeft aan dat er 1271 extra woningen binnen de 40 microgram contour liggen bij de aanleg van de A4. Naast het nemen infrastructurele maatregelen, moeten andere mogelijkheden tot verbetering van de luchtkwaliteit in beeld worden gebracht (ook die op gebied van ruimtelijke ordening, stedenbouw, verkeersgeleiding, selectieve toegang e.d.).	Op voorhand zal geen enkele oplossingsrichting worden uitgesloten.
5 Het onderzoeksgebied zou moeten omvatten: Het volledige hoefijzer van Den Haag, de volledige Ruit van Rotterdam inclusief alle knooppunten met alle verbindingswegen daartussen, in het westen de kust als grens, in het noorden de A12 Gouda, in het oosten de Brienenoordbrug/ A16 en in het zuiden de A15.	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.
6 De rol en inbreng van PPS-constructies en *tolheffing wordt onduidelijk gevonden. Gevraagd* wordt in welk kader die ter sprake komen en waarvoor ze dienen.	Onderzocht wordt wat de effecten van tol zijn in een *gevoeligheidsanalyse. Daarnaast wordt onderzocht wat de* potentie van tol is als financieringsbron.
Er wordt gesteld dat de overheid verantwoordelijk is voor de aanleg van adequate infrastructuur. Publiekprivate financieringen bieden alleen een oplossing als deze niet door overheden wordt misbruikt om begrotingen voor verkeer en vervoer te verlagen. Als dat niet het geval is, geldt dat de prijs van de tol niet hoger mag zijn dan de behaalde reiswinst.	PPS is een breed begrip. In dit project wordt gestreefd naar een vroegtijdige marktbenadering.
7 Gesteld wordt dat, in tegenstelling tot het vorige MER, het onderzoek zich zou moeten richten op volwaardige alternatieven. Uitgangspunt zou moeten zijn robuustheid in de tijd en het onderzoek moet plaatsvinden op basis van transparante ingangsgegevens.	Onderzoeken zullen zo veel mogelijk uitbesteed worden aan onderzoeks- en adviesbureaus. De onderzoeksopzet, aannames en uitgangspunten zullen worden vastgelegd in tussen rapportages.
8 Er zou een volwaardige kosten-batenanalyse moeten plaatsvinden conform OEI.	Er is alleen een OEI leidraad voor mega projecten (HSL, Betuweroute) beschikbaar. De A4 Delft-Schiedam is geen mega-project.
9 Het voorstel van de platte tunnelbuis zou moeten worden opgenomen in de startnotitie als mogelijk kostenbesparend alternatief waarbij ook milieueffecten worden geminimaliseerd.	De "Delftste Weg" betreft een platte tunnelbuis waar vrachtauto's geen gebruik van kunnen maken. Gezien de hoogte van de tunnelbuis kunnen ook de operationele hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance) geen gebruik maken van deze tunnel. Dit voldoet niet aan de eisen van tunnelveiligheid.
10 Er zouden geen alternatieven mogen worden weggefilterd op grond van kosten als van nog geen enkel ander alternatief is aangetoond dat dit aan alle milieuvoorwaarden kan voldoen.	Alternatieven moeten wel reëel zijn. Kosten van een alternatief bepalen onder andere of een alternatief een reëel alternatief is.
11 Er is nooit onderzoek gedaan naar de oorzaken van het sluipverkeer in Midden Delfland. Gesteld wordt dat dit wordt veroorzaakt doordat bewoners van Vlaardingen Noord en Schiedam Noord via het Kleinpolderplein en de A13 naar Delft rijden. In de startnotitie staat dat de afslag Scheidam Noord vervalt en het Kethelplein wordt gewijzigd, hierdoor wordt de belangrijkste oorzaak van het sluipverkeer dus niet weggenomen! Dit zou wel kunnen gebeuren door de plaatsing van een aantal spitsdoseerinstallaties op de polderwegen.	Filevorming op de A13 is de voornaamste oorzaak van sluipverkeer in het gebied Midden-Delfland. Door afname van de verkeersdruk op de A13 is het aannemelijk dat er minder aanleiding is om gebruik te maken van het onderliggend wegennet. De bestaande aansluiting bij Schiedam-Noord op de A20 vervalt niet, er is alleen geen extra aansluiting Schiedam-Noord op de A4 voorzien zoals wel het geval was in het alternatief zoals onderzocht in de trajectnota/ MER van 1996. Door de aanleg van de A4 Delft-Schiedam wordt juist een alternatief geboden voor het verkeer dat nu gebruikmaakt van de polderwegen.
12 Voor de IODS-variant staat nergens vermeld dat er een brug over of tunnel onder de A4 wordt aangelegd ter hoogte van de Europaboulevard in	Huidige verbindingen zullen zo veel mogelijk in stand worden gehouden.

Vlaardingen, de Oostveenseweg, de Woudweg en het fietspad onderlangs Delft Zuid zodat fietsers ongehinderd hun weg kunnen vervolgen.	
13 De verkeersmodelkeuzen moet transparant zijn; de voor- en nadelen van de modellen moeten eerst worden geïnventariseerd. Er moet ook worden ingegaan op de jongste innovaties met betrekking tot verkeerskunde.	Voor de prognoseberekeningen zal het Randstadmodel worden gehanteerd. Dit is het momenteel het meest complete statische verkeersmodel dat in staat is voor geheel Zuid-Holland prognoses voor 2020 voor zowel het HWN als OWN te maken. Afhankelijk van de te beantwoorden vragen zijn daarna modelberekeningen mogelijk met zowel dynamische verkeersmodellen *waarmee lokaal op knelpunten ingezoomd kan worden.*
14 Voor wat betreft de robuustheid in de tijd:	
- Onder andere milieueffecten in combinatie met wel of niet aanleg A13/A16, wel of niet aanleg extra oeververbinding (Blankenburgtunnel dan wel Oranjetunnel) etc.	Er zal een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd naar het wel/niet aanleggen van de A13/16. ten opzichte van de A4 Delft-Schiedam.
- Anticiperen op aanscherping en verdere detaillering van de normen ten aanzien fijn stof en NO2.	Anticiperen is nog niet mogelijk omdat er nog geen overeenstemming is over de te hanteren rekenmethode.

Volgnummer:	95	**Afzender:**	Gemeente Den Haag J. Hutten Postbus 12600 2500 DJ S GRAVENHAGE
Kenmerk:	DSO/2004.1179		
Gedateerd:	23-4-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Er is behoefte aan snelle duidelijkheid omtrent de (termijn van) aanleg van de A4. De bereikbaarheid van Den Haag en de regio Haaglanden staat onder druk en vereist op korte termijn uitbreiding van de infrastructuur aan de zuidoostelijke kant van de regio. Duidelijkheid over de A4 tussen Delft en Schiedam is ook van belang voor het bepalen van de visie op en het beleid ten aanzien van het hoofdwegennet in de regio Haaglanden. Ook vanwege de planuitwerking van de Harnaschknoop en de aansluitende wegvakken is er grote behoefte aan meer zekerheid omtrent het realiseren van de A4. De Harnaschknoop en de aansluiting van het Wateringseveld op de N211 zijn nu al congestiegevoelig en vereisen op middellange termijn (2008-2010) ingrijpende aanpassingen om een goede verkeersafwikkeling te waarborgen. Het wordt betreurd dat de procedure tot aan het tracébesluit nu al vertraging heeft opgelopen ten opzichte van eerdere indicatieve planningen.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2 Er wordt gewezen op de nu al aanwezige congestieproblemen op de A4 en de N222 bij de Harnaschknoop vanwege de sterk eenzijdige oriëntatie vanaf deze aansluiting in noordelijke richting (A12, A13 en A4 noord). Dit deel van de A4 en de A222 zijn onderdeel van de Haagse buitenruit en daardoor van groot belang voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in het zuidwestelijk deel van de Haagse regio. Daarbij is de route via de A4 en de A211 van belang voor de bereikbaarheid van het Westland. Verzocht wordt om deze problematiek op te nemen in de probleemstelling.	Ook in andere delen van het randstedelijke wegennet zijn bereikbaarheidsproblemen. De wegen in de randstad vormen een complex netwerk. De probleemstelling is daarom duidelijk afgebakend tot problemen rond de A13, het hart van het netwerk. Het knelpunt bij de Harnaschknoop is bekend. Dit project is niet bedoeld om het knelpunt bij de Harnaschknoop op te lossen.
3 Aangedrongen wordt op een eenduidig beeld van de referentiesituatie in 2020 voor wat betreft het netwerk en de verkeersstromen. Dit beeld moet aansluiten op verkeerskundige verkenningen in het studiegebied en is van belang voor de visievorming op het functioneren van het hoofdwegennet versus het onderliggend wegennet.	De referentiesituatie is omschreven in de startnotitie. Uitgangspunt is dat in de referentiesituatie infrastructuurprojecten worden opgenomen waarover reeds definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden (over het algemeen MIT projecten categorie 0 en 1). Het Trekvliettracé valt hier niet onder.

Het Trekvliettracé zou ook moeten worden opgenomen in de referentiesituatie en worden toegevoegd aan de opsomming van relevante toekomstige ontwikkelingen in de infrastructuur. Dit tracé is van belang voor de verdeling van het verkeer van en naar Den Haag vanuit Delft/Rotterdam.	
De aanpassingen aan de Harnaschknoop en de ongelijkvloerse aansluiting op de N211 op Wateringseveld zouden ook moeten worden meegenomen in de opsomming van relevante toekomstige ontwikkelingen in de infrastructuur waarmee rekening moet worden gehouden.	Indien de toekomstige vormgeving van deze aansluitingen bekend zijn, worden deze meegenomen in het statische verkeersmodel.
4 Bij het alternatief Veilingroute, opschaling N222 wordt een beperking van het aantal aansluitingen c.q. kruisingen genoemd en dar daarvoor aanpassingen nodig zijn op het onderliggend wegennet voor de aansluiting op de A54. De A4 en de N222 tussen het knooppunt Ypenburg en de aansluiting op de N211, maken deel uit van de Haagse Buitenruit waarvoor de aansluitingen bij de Plaspoelpolder, Pr. Beatrixlaan, Harnaschknoop, Wateringseveld en de N211 onontbeerlijk zijn. Als een of meer van deze aansluitingen niet meer mogelijk zouden zijn, wordt ervan uitgegaan dat in deze studie in beeld wordt gebracht wat de alternatieven hiervoor zijn inclusief aspecten als ruimtelijke inpassing en kosten.	Dergelijke aspecten worden bij de variante Veilingroute in beeld gebracht.
5 Gevraagd wordt hoe de variant Veilingroute met Oranjetunnel zich verhoudt tot de randvoorwaarde van de kosteneffectiviteit binnen het taakstellend budget. Er wordt op voorhand meer duidelijkheid gevraagd om de gevolgen in tijd en of geld te kunnen betrekken op de nu op te stellen Trajectnota/MER.	Het taakstellende VenW budget is bedoeld als referentie. Alleen alternatieven die ruim boven dit budget uit komen zullen niet worden meegenomen in de verdere procedure.
6 Er wordt op aangedrongen ook de A4 en N222 binnen de Haase Regio te betrekken bij de te onderzoeken effecten op gebied van verkeer en vervoer. Naast een toets van de robuustheid op lange termijn, wordt gevraagd om een beschouwing over de gevoeligheid van de alternatieven met het oog op onvoorziene ontwikkelingen in het verkeersaanbod.	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.
7 Voorgesteld wordt om ook een beschouwing toe te voegen over de uitvoeringstermijn of fasering van de alternatieven en varianten zodat dit aspect ook in de besluitvorming over de Trajectnota/MER betrokken kan worden.	Suggestie wordt in overweging genomen.

8 Met name door de Modulaire aanpak wordt een zorgvuldige afweging mogelijk gemaakt van de meerwaarde van de onderdelen van de IODS-basisvariant ten opzichte van voorgaande varianten uit 1996.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
9 Gevraagd wordt om in de beschrijving van het huidige beleid van het Stadsgewest Haaglanden te vermelden dat er in overleg met alle betrokken wegbeheerders een visie wordt ontwikkeld op het hoofdwegennet versus het onderliggend wegennet. Een besluit over de A4 Delft Schiedam is daarin van groot belang voor het functioneren van de A4 en de A13 en daarmee samenhangende ontwikkeling in de regio.	In de Trajectnota/MER zal het (vastgestelde) beleid van de verschillende regionale overheden worden beschreven.
10 Ten aanzien van de beschrijving van de huidige situatie in de startnotitie, mist het knelpunt dat wordt gevormd door de aansluiting van de A4 op de N222, de Harnaschknoop. Deze aansluiting is de laatste jaren duidelijk in beeld gekomen als knelpunt voor wat betreft de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Er zijn verschillende studies uitgevoerd gericht op het oplossen van de problemen. De verdere uitwerking en besluitvorming is in hoge mate afhankelijk van het al dan niet realiseren van de A4.	Ook in andere delen van het randstedelijke wegennet zijn bereikbaarheidsproblemen. De wegen in de randstad vormen een complex netwerk. De probleemstelling is daarom duidelijk afgebakend tot problemen rond de A13, het hart van het netwerk. Het knelpunt bij de Harnaschknoop is bekend. Dit project is niet bedoeld om het knelpunt bij de Harnaschknoop op te lossen.

Volgnummer: 96	**Afzender:** Woonplus Schiedam F. van Dreven Postbus 25 3100 AA SCHIEDAM
Kenmerk:	
Gedateerd: 3-5-2004	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gevraagd wordt om expliciet onderzoek naar: - de mogelijkheden om de voorgenomen overkluizing van de A4 door te laten lopen tot voorbij het verstedelijkt gebied, zowel in noordelijke als in het zuidelijke deel;	De effecten van overkluizing van de weg worden onderzocht. Mocht blijken dat de overkluizing niet voldoende is om aan de wettelijke eisen te voldoen, dan zullen aanvullende maatregelen worden getroffen, waarbij verlenging van de overkluizing niet op voorhand uitgesloten wordt.
- de mogelijkheden tot aanleg van een afslag vanaf het noorden van de A4 richting A20 Hoek van Holland. Hiermee zal sluipverkeer door Schiedam (met name in het gebied Groenoord-Zuid) worden voorkomen;	Voor het Kethelplein worden enkele mogelijkheden meegenomen. Een van de mogelijkheden heeft een verbinding A4 Delft-A20 Hoek van Holland.
- de mogelijkheid tot dusdanige voorzieningen aan de A4 en de A20 en eventueel aan de woningen zodat bewoners nauwelijks hinder zullen ondervinden.	Effecten van de aanleg op luchtverontreiniging en geluidhinder worden onderzocht. De uitvoeringsvariant zal voldoen aan de normen in de geldende regelgeving.

Volgnummer:	97	**Afzender:**	Gemeente Rotterdam H.J.G. van Diepen Postbus 700 12 3000 KP ROTTERDAM
Kenmerk:	04/1445		
Gedateerd:	12-5-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Grote waarde wordt gehecht aan een spoedige aanleg van de ontbrekende schakels in de A4. Juist bij Rotterdam ontbreekt een groot deel van die ruggengraat in het Randstedelijke rijkswegennet nog.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2 Gevraagd wordt om de visie van de Gemeente Rotterdam op het hoofdwegenstructuur aan de noordzijde van Rotterdam (het Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam 2003-2020) in de studie aan de orde te laten komen. Hierdoor zou duidelijk moeten worden wat de A4 kan bijdragen aan de oplossing van de problemen in Overschie. De gevoeligheidsanalyse van het samengestelde effect van A4 en A16/A13, die in de startnotitie wordt aangekondigd, biedt daarvoor goede aanknopingspunten. Beide projecten moeten wel een eigen procedure blijven volgen gelet op het belang van een goede besluitvorming.	Regionaal verkeer en vervoerbeleid wordt meegenomen in de Trajectnota/MER.
3 Ingestemd wordt met het onderzoeken van de Oranjetunnel-variant; een (calamiteiten) ontsluiting van de haven. Wel bestaat de indruk dat deze oplossing weinig te maken heeft met het oplossen van de problemen op de A13 zoals beschreven staat in de startnotitie. Gevraagd wordt om ervoor te waken het onderzoek hiernaar niet ten kosten te laten gaan van het afgesproken voortgangstempo.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Volgnummer:	98	**Afzender:**	Stadsregio Rotterdam Mr. M.C. Jansen Postbus 21061 3001 AB ROTTERDAM
Kenmerk:	SR/2004/1285/reb		
Gedateerd:	12-5-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De stadsregio Rotterdam heeft zich meermalen uitgesproken voor een spoedige realisatie van de ontbrekende schakel in het rijkswegennet, de A4 Delft-Schiedam.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2 Gewezen wordt op het in het kader van het IODS opgestelde rapport 'Avierpark'. Dit rapport laat zien dat goede inpassing mogelijk is en kansen biedt voor de ontwikkeling van Schiedam Noord en Vlaardingen Holy. Hierbij is ervan uitgegaan dat de A4 in het gebied tussen Vlaardingen Holy en Schiedam Noord tot aan de Laan van Bolés volledig via een parkdek wordt overkluisd.	Suggestie wordt meegenomen.
Er wordt belang gehecht aan het in de startnotitie aangekondigde onderzoek naar maatregelen die moeten worden genomen in de laatste driehonderd meter van de A4 ten noorden van de A20 om aan geluids- en luchtkwaliteitsnormen te voldoen. De optie van een overkapping als parkdek moet nadrukkelijk worden bezien.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Volgnummer:	99	**Afzender:**	Hoogheemraadschap van Delfland Ir. B. van der Veer Postbus 3061 2601 DB DELFT
Kenmerk:	444963		
Gedateerd:	12-5-2004		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 In de startnotitie (pag. 41) is aangegeven dat er alleen kwalitatief onderzoek verricht zal worden naar de effecten van de alternatieven op de waterkwantiteit en -kwaliteit. Gevraagd wordt om dit ook in kwantitatieve zin te onderzoeken. Aangegeven is dat de effecten van afstromend wegwater niet worden onderzocht (pag. 39) omdat de verschillen tussen de alternatieven niet wezenlijk zullen zijn. De effecten hiervan zullen echter wel in alle alternatieven voorkomen. Verzocht wordt om deze effecten van afstromend wegwater op de bodem, oppervlaktewater en/of grondwater te onderzoeken. In de startnotitie (pag. 39) wordt alleen ingegaan op de kwaliteitseffecten van de wegaanleg op grondwater. Verzocht wordt om ook de effecten op de grondwaterstromingen mee te nemen. Tevens zouden de effecten van veranderingen in de stijghoogten van het grondwater als gevolg van mogelijke veranderingen in het industriële grondwateronttrekkingen in Delft moeten worden onderzocht. Verzocht wordt het ontwerp van de weg hierop aan te passen.	De effecten op de waterkwaliteit en -kwantiteit zullen worden onderzocht, indien nodig ook kwantitatief. In overleg met het Hoogheemraadschap (in het kader van de Watertoets) zal worden vastgesteld welke aspecten specifieke aandacht behoeven.
2 Er wordt vanuit gegaan dat de procedure zoals staat beschreven in de 'Handreiking Watertoets, deel 2' van de landelijke projectgroep Watertoets, wordt gevolgd. In de tabel op pag. 41 wordt aangegeven dat de watertoets een methode van onderzoek is. Gevraagd wordt om dit te *schrappen. In de watertoets (wat een proces is)* zullen de uitkomsten uit het onderzoek in het kader van het MER een belangrijke rol spelen. Benadrukt wordt dat de watertoets in deze aanvullend zou moeten zijn op het MER.	De opmerkingen zijn correct en zullen in het vervolg van het proces worden meegenomen.

Classic DFS: 12 mm for 91-120 sheets 403
www.bindomatic.com