



ANTEA GROUP MOVARES INFRAM GOUDAPPEL COFFENG

A4 Haaglanden – N14

Deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, Landschap, Cultuurhistorie t.b.v.
MER en (O)TB

Zaaknummer 31137311

Opdrachtgever:

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

Datum vrijgave	Beschrijving revisie	1 ^e lijns goedkeuring	2 ^e lijns goedkeuring	Vrijgave
26 maart 2020-	v5.0 definitief t.b.v. OTB	Marijke Wassens	Jorine Knüppe 	Fons van Reisen 

Samenvatting

Het voorliggende rapport betreft het deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, Landschap en Cultuurhistorie ten behoeve van het MER en (O)TB A4 Haaglanden – N14. Deze rapportage beschouwt voor deze thema's de optredende effecten en geeft aan in hoeverre mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig zijn. Er is onderzocht wat de impact van de voorgenomen activiteit is ten opzichte van de referentiesituatie. Voor het thema ruimtelijke kwaliteit zijn de aspecten gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde onderzocht. Landschap is onderzocht aan de hand van de aspecten punten, lijnen en vlakken. Cultuurhistorie is beschouwd aan de hand van de aspecten historische geografie en historische stedenbouwkunde. Alle aspecten zijn kwalitatief beschouwd door middel van expert judgement. Het effectonderzoek brengt daarmee in beeld in hoeverre het project A4-N14 een bijdrage leveren aan de verbetering of juist aantasting van deze aspecten van de weg en zijn omgeving.

Kort wordt ingegaan op het beleidskader. De belangrijkste stukken op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en landschap worden aangehaald. Hier is geen wettelijk kader voor maar het beleid geeft richting aan de voorgenomen activiteit. Voor cultuurhistorie is er wel een wettelijk kader. Relevante zaken uit de monumentenwet en erfgoedwet worden beschreven. Op basis van het beleid en bijeenkomsten met omgevingspartijen is inzicht gekregen in ruimtelijke visies op het projectgebied. Deze zijn input geweest voor de inpassingsvisie, welke de basis vormt voor het Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP). Het VIP is de verbeelding van het wegontwerp en biedt plaats aan alle compensatie- en mitigatie opgaven, ook welke voortkomen uit dit effectrapport.

De referentiesituatie beschrijft de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen. De referentiesituatie vormt de situatie ten opzichte waarvan de voorgenomen activiteit wordt beschouwd. Onderzoek laat zien dat de voorgenomen activiteit A4 Haaglanden-N14 leidt tot beperkte verslechtingen en beperkte verbeteringen van verschillende aspecten.

Effectbeoordeling zonder inpassingsmaatregelen

Voor Ruimtelijke kwaliteit is er een beperkte verbetering voor het aspect gebruikswaarde. Het wegtracé wordt verbeterd en de bestaande functionaliteiten rondom de A4 blijven behouden of worden hersteld, zoals recreatieve en ecologische verbindingen. Wel leidt de verbreding tot een toename van het ruimtebeslag waardoor groengebieden aangetast worden. De gebruikswaarde voor de N14 zal tevens toenemen. De belevingswaarde kent een beperkte verslechting. De beleving van de weg vanuit de omgeving verandert door de opschuiving van een aantal taluds. De beleving van de weg, het wegbeeld, verslechtert door een lichte toename van verrommeling van het wegbeeld en een afname van groene ruimte in het wegprofiel. De beleving van de omgeving vanaf de weg wordt veelal bepaald door de verdiepte ligging, waar in de voorgenomen activiteit niets in aangepast wordt. De toekomstwaarde van de voorgenomen activiteit kent een beperkte verbetering doordat de ingreep een verlichting van de verkeersknelpunten brengt. De doorstroom zal verbeteren en er ontstaat minder congestie.

Voor het aspect Landschap is er sprake van een beperkte verslechting van het aspect vlakken. Doordat er op verschillende locaties groene ruimte naast de weg afneemt, in combinatie met de aanpassingen op het Prins Clausplein, resulteert dit in een beperkte verslechting voor het aspect vlakken. Het aspect lijnen kent een neutrale score. Enkele lijnen ondervinden een negatief effect van de aanpassingen. Maar op enkele plaatsen, zoals de dwarsstructuren op de N14, verbeterd de lijn. Het aspect punten ondervindt geen verbetering of verslechting van landschapselementen zoals oriëntatiepunten en landmarks.

Voor het aspect cultuurhistorie zijn 5 gebieden of objecten met een cultuurhistorische waarde relevant en beschreven: Schaaapweidemolen; Molen de Vlieger; Poldergebied Negenhuizen; Eendenkooi Schipluiden en het Prins Clausplein. De aanleg van geluidwerende voorzieningen ter

hoogte van de N211 leidt tot een verslechtering van de molenbiotoop van de schaaapweidemolen. Hierdoor is de beoordeling van het aspect historische bouwkunde beperkt negatief. Het aspect historische geografie kent geen effect.

Effectbeoordeling met inpassingsmaatregelen

Om de negatieve effecten van de voorgenomen activiteit zo veel mogelijk te compenseren en mitigeren en het project zorgvuldig in te passen zijn een aantal maatregelen genomen. In de eerder opgestelde inpassingsvisie zijn vier hoofddoelstellingen hiervoor geformuleerd. 'Een duurzame inpassing', 'De gekantelde opgave', 'Een groene wegrand' en 'Een duidelijk wegontwerp'. Deze toepassen zijn in het VIP vertaald in het overkoepelende thema van het project A4 Haaglanden – N14: een inclusief snelweglandschap in de delta. Het thema is toegelicht aan de hand van de trefwoorden 'Inclusief', 'Snelweglandschap' en 'Delta' voor de deelgebieden Haaglanden, Midden-Delfland en N14. Complementair zijn deze uitgangspunten per deelgebied verrijkt met uitgangspunten die voor het hele traject gelden: 'ecologische snelweg', 'gekantelde opgave', en 'landmarks en panorama's'.

De uitgangspunten vormen samen de visie. Deze is in het VIP uitgewerkt in VIP-Principes. De VIP principes bevatten alle benodigde bouwstenen voor de vormgeving en inpassing van de A4 in de omgeving. Deze principes zijn de uitgangspunten voor het integrale ontwerp van de aanpassingen aan de A4. Hiermee is een zorgvuldige inpassing bereikt.

Dit heeft geleid tot onderstaande tabellen, waarin de score van de voorgenomen activiteit met en zonder maatregelen schematisch is weergegeven.

Ruimtelijke kwaliteit	Referentiesituatie	(O)TB Ontwerp zonder maatregelen	(O)TB Ontwerp met maatregelen
Gebruikswaarde	0	+	+
Belevingswaarde	0	-	0
Toekomstwaarde	0	+	+
Totaalscore Ruimtelijke kwaliteit	0	+	+

Landschap	Referentiesituatie	(O)TB Ontwerp zonder maatregelen	(O)TB Ontwerp met maatregelen
Vlakken	0	-	0
Lijnen	0	0	0
Punten	0	0	0
Totaalscore landschap	0	-	0

Cultuurhistorie	Referentiesituatie	(O)TB Ontwerp zonder maatregelen	(O)TB Ontwerp met maatregelen
Historische geografie	0	0	0
Historische (steden) bouwkunde	0	-	-
Totaalscore cultuurhistorie	0	-	-

Inhoud

Samenvatting	1
Inhoud	4
1. Inleiding.....	6
1.1 Het kader: (O)TB/MER A4 Haaglanden – N14	6
1.1.1 Aanleiding en doel.....	6
1.1.2 Beschrijving van het voornemen.....	7
1.1.3 Leeswijzer	10
2. Onderzoeksmethodiek en wet- en regelgeving	11
2.1 Onderzoeksmethodiek	11
2.1.1 Ruimtelijke kwaliteit.....	11
2.1.2 Landschap.....	13
2.1.3 Cultuurhistorie	14
2.2 Beleid	15
2.2.1 Nationaal ruimtelijk beleid	15
2.2.2 Provinciaal ruimtelijk beleid: Provincie Zuid Holland	17
2.2.3 Gemeentelijk ruimtelijk beleid	24
2.2.4 Ruimtelijk beleid en het project	32
3. Huidige situatie en autonome ontwikkeling	33
3.1 Autonome ontwikkelingen	33
3.2 Ontstaansgeschiedenis	34
3.3 Referentiesituatie	36
3.3.1 Kwaliteiten en diskwaliteiten	38
3.3.2 Deelgebieden	40
3.4 Referentiesituatie ruimtelijke kwaliteit	47
3.4.1 Gebruikswaarde	47
3.4.2 Belevingswaarde	48
3.4.3 Toekomstwaarde.....	52
3.5 Referentiesituatie landschap	53
3.5.1 Vlakken	53
3.5.2 Lijnen	54
3.5.3 Punten	56
3.6 Referentiesituatie cultuurhistorie	58
3.6.1 Quickscan cultuurhistorische waarden	58
3.6.2 Nader te beschouwen cultuurhistorische waarden	61
4. Onderzoekresultaten	68

4.1 Ruimtelijke kwaliteit	68
4.1.1 Gebruikswaarde	68
4.1.2 Belevingswaarde	68
4.2 Toekomstwaarde	70
4.3 Landschap	71
4.3.1 Vlakken	71
4.3.2 Lijnen	73
4.3.3 Punten	74
4.4 Cultuurhistorie	76
4.4.1 Schaapweidemolen	76
4.4.2 Molen de Vlieger	77
4.4.3 Polder Negenhuizen	78
4.4.4 Eendenkooi Schipluiden	78
4.4.5 Prins Clausplein	80
5. Visie en maatregelen	81
5.1 Visie	81
5.1.1 A4 inclusief snelweglandschap in de delta	81
5.1.2 Uitwerking deelgebieden	83
5.1.3 Visie op het ruimtelijk raamwerk	86
5.1.4 VIP-Principes	92
5.2 Maatregelen	95
5.2.1 Deelgebied Haaglanden: Groene stadspoort Leidschendam- Leidschenveen	95
5.2.2 Deelgebied Haaglanden: Prins Clausplein	97
5.2.3 <i>Deelgebied Haaglanden: Het Vlechtwerk</i>	99
5.2.4 <i>Deelgebied Haaglanden: Knooppunt Ypenburg</i>	100
5.2.5 <i>Deelgebied Haaglanden: Verdiepte ligging Rijswijk</i>	101
5.2.6 Deelgebied Haaglanden: Stadslandschap Rijswijk	102
5.2.7 Deelgebied Midden Delfland: Recreatieve stadsrand Delft	103
5.2.8 Deelgebied Midden Delfland: Verdiepte ligging in Veenweidepolder	105
5.2.9 Deelgebied N14: Prins Bernhardlaan/ Noordsingel	105
5.2.10 Deelgebied N14 : Monseigneur van Steelaan/Heuvelweg	106
6. Conclusies en aanbevelingen	108
7. Leemten in kennis	110
Bijlage	111

1. Inleiding

Het voorliggende rapport betreft het deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie ten behoeve van het milieueffectrapport (MER) en Ontwerp-tracébesluit (OTB) A4 Haaglanden – N14. Deze rapportage beschouwt voor de aspecten Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie de optredende effecten, toetst deze (indien van toepassing) aan vigerende wet- en regelgeving en geeft aan in hoeverre mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig zijn. Dit effectrapport heeft een grote relatie met het Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP). Het VIP is de verbeelding van het wegontwerp en toont de inpassing van de weg in de omgeving. Het VIP biedt plaats aan de compensatie- en mitigatieopgaven van ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie maar ook bijvoorbeeld water, natuur en geluid.

1.1 Het kader: (O)TB/MER A4 Haaglanden – N14

1.1.1 Aanleiding en doel

De Rijksweg A4 is de belangrijkste noord-zuidroute door de Randstad en verbindt de stedelijke regio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam en de luchthavens Schiphol en Rotterdam. Een goede verkeersdoorstroming op deze Rijksweg is van (inter)nationaal belang. Op de A4 en de zogenoemde poorten (aansluitingen) en inpridders (in- en uitgaande wegen) in de Haagse Agglomeratie staat het verkeer regelmatig vast. De komende jaren zullen deze problemen vanwege toename van het verkeer naar verwachting toenemen.

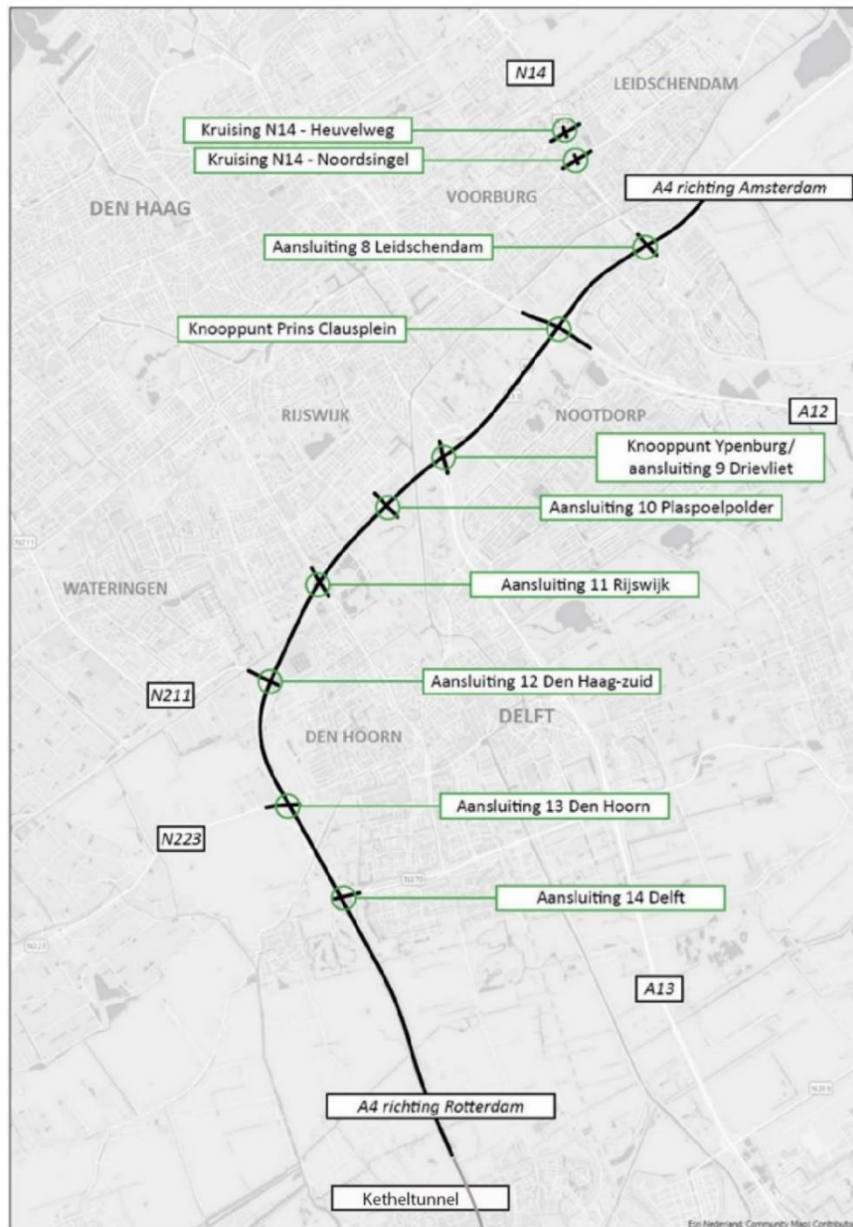
In 2011 is door het toenmalige ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM, nu Infrastructuur en Waterstaat) en de regionale partners de opdracht gegeven om een verkenning uit te voeren om mogelijke oplossingen te onderzoeken. Het resultaat van die verkenning is een Rijksstructuurvisie met Plan-MER waarin een samenhangend pakket aan infrastructuurmaatregelen is opgenomen om de bereikbaarheid van de regio Haaglanden te verbeteren, de robuustheid van het netwerk te vergroten en de verkeersdoorstroming te verbeteren. Het betreffen maatregelen op de A4 in de regio Haaglanden, op een aantal aansluitingen en op de N211 bij Den Haag Zuid, de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en de N14 bij Leidschendam-Voorburg.

De 'Rijksstructuurvisie A4 Passage Den Haag en Poorten & Inpridders' is met de regionale partners besproken, waarna overeenstemming is bereikt over deze Rijksstructuurvisie en de daarin verwoorde Voorkeursbeslissing. Deze overeenstemming is vastgelegd in het 'Bestuursakkoord inzake uitvoering van de A4 Passage en Poorten & Inpridders'. Hiermee hebben de partijen afspraken vastgelegd over de planuitwerking en de realisatie van de in de Rijksstructuurvisie verwoorde Voorkeursbeslissing. De Rijksstructuurvisie is in 2012 naar de Tweede Kamer gezonden. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 12 november 2012 de Rijksstructuurvisie vastgesteld.

Op 19 juni 2017 heeft de minister opdracht verstrekt voor de planuitwerking A4 Haaglanden - N14. In de planuitwerking A4 Haaglanden - N14 wordt de in 2012 genomen Voorkeursbeslissing uitgewerkt naar het detailniveau van een Tracébesluit (TB). De Voorkeursbeslissing bevat wijzigingen aan het hoofdwegennet (de A4 en de N14) en het onderliggend wegennet. Het TB richt zich op de Tracéwet-plichtige werkzaamheden. Dit betreffen de werkzaamheden aan het hoofdwegennet en de eventueel daaruit voortvloeiende werkzaamheden aan het onderliggend wegennet bij de aansluitingen. In aanvulling op de Voorkeursbeslissing heeft de minister in 2018 omwille van de verkeersdoorstroming besloten de scope uit te breiden richting de Ketheltunnel. Hierbij wordt de derde rijstrook in zuidelijke richting doorgetrokken tussen aansluiting Den Hoorn en de Ketheltunnel en in noordelijke richting tussen aansluiting Delft en aansluiting Den Hoorn. Deze scope-uitbreiding voorkomt het ontstaan van een flessenhals op de A4 Haaglanden

– N14 en sluit aan op de 2x3 rijstroken op het aansluitende wegvak. Ten behoeve van het TB wordt eerst een OTB/MER opgesteld, waarop inspraak plaats kan vinden.

In figuur 1.1 is het traject van het OTB/MER A4 Haaglanden – N14 op hoofdlijnen weergegeven. De separate detailkaarten van het OTB bieden meer detail.



Figuur 1.1: Traject OTB/MER A4 Haaglanden – N14

1.1.2 Beschrijving van het voornemen

Het voorkeursalternatief, dat is uitgewerkt in het OTB-ontwerp, omvat de uitbreiding van de A4 vanaf de aansluiting op de N14 (aansluiting 8 Leidschendam) tot ten noorden van de Ketheltunnel en de aanpassing van twee kruispunten op de N14. Op de A4 betreft het hoofdzakelijk de realisatie van extra rijstroken. Op hoofdlijnen vinden de volgende aanpassingen plaats:

Westelijke rijbaan A4 (vanuit Amsterdam richting Rotterdam)*Deeltraject aansluiting Leidschendam - aansluiting Plaspoelpolder: uitbreiding parallelstructuur*

De westelijke rijbaan van de A4 bestaat aan de noordzijde van het plangebied (km 42,7) uit vier rijstroken. Ten noorden van aansluiting 8 Leidschendam splitst de huidige rijbaan in een hoofdrijbaan met drie rijstroken en een parallelrijbaan met twee rijstroken, om vervolgens weer voor het knooppunt Prins Clausplein samen te voegen. In de plansituatie krijgt de parallelrijbaan vanaf ter hoogte van de aansluiting Leidschendam een extra rijstrook. Ook de capaciteit van de afrit in aansluiting 8 Leidschendam wordt verdubbeld van één naar twee rijstroken. De parallelrijbaan sluit net als in de huidige situatie bij het knooppunt Prins Clausplein aan op de verbindingsweg naar de A12 in beide richtingen. Daarnaast splitst de parallelrijbaan ook naar de doorgaande richting op de A4, waarbij dit in de plansituatie verdubbeld wordt van één rijstrook naar twee rijstroken. Hierbij wordt aangesloten op een nieuwe parallelrijbaan; de hoofdrijbaan splitst ten noorden van het knooppunt Prins Clausplein in een doorgaande rijbaan richting Rotterdam met twee rijstroken en een nieuwe parallelrijbaan met twee rijstroken. Deze nieuwe parallelrijbaan sluit aan de zuidzijde van knooppunt Ypenburg aan op de bestaande parallelrijbaan, die ter hoogte van de aansluiting Plaspoelpolder samenvoegt met de hoofdrijbaan van de A4. Deze bestaande parallelrijbaan wordt uitgebreid met één extra rijstrook.

In de huidige situatie voegen de verbindingswegen naar de A13 en van de A12 direct uit en in op de hoofdrijbaan. Ook de afrit van aansluiting 9 Drievliet voegt uit vanaf de hoofdrijbaan. De toerit van aansluiting 9 Drievliet en de afrit van aansluiting 10 Plaspoelpolder sluiten aan op de parallelrijbaan tussen Ypenburg en Plaspoelpolder. Met de realisatie van de nieuwe parallelrijbaan vinden de in- en uitvoeringen vanaf de A12 tot aan aansluiting 10 Plaspoelpolder plaats op de parallelrijbaan, waarmee het verkeer op de hoofdrijbaan zonder hinder van in- en uitvoegend verkeer door kan rijden. Het aantal rijstroken op de parallelrijbaan varieert hierbij tussen twee en vier rijstroken.

Deeltraject aansluiting Plaspoelpolder - aansluiting Den Haag-Zuid: verbreding in de buitenberm

Vanaf de toerit van aansluiting 10 Plaspoelpolder tot de afrit van aansluiting 12 Den Haag-Zuid (N211) wordt de rijbaan van de A4 uitgebreid van drie naar vier rijstroken. Bij dit gehele deeltraject vindt de verbreding hoofdzakelijk plaats in de buitenberm.

Deeltraject aansluiting Den Haag-Zuid - verdiepte ligging naar de Ketheltunnel: verbreding in de middenberm

Ook bij het deeltraject aansluiting 12 Den Haag-Zuid tot de zuidelijke plangrens wordt een extra rijstrook gerealiseerd. Hier wordt de rijbaan van de A4 uitgebreid van twee naar drie rijstroken. De verbreding vindt hier met name plaats in de middenberm, met uitzondering van het tracédeel tussen aansluiting 13 Den Hoorn en aansluiting 14 Delft waar de verbreding met name in de buitenberm zit. Bij dit laatste tracédeel was een verbreding al voorzien en om die reden is reeds extra asfalt aanwezig in de buitenberm. Bij het wegvak met een verdiepte ligging tussen het kunstwerk Zuidkade en de Ketheltunnel was tijdens de realisatie hiervan in 2015 reeds rekening gehouden met een ruimtereservering voor een derde rijstrook in de middenberm. In het OTB A4 Haaglanden – N14 is deze derde rijstrook opgenomen, waardoor drie rijstroken beschikbaar komen zonder de verdiepte ligging verder aan te hoeven passen. Aan de zuidzijde van het tracé sluiten de rijstroken aan op de bestaande twee rijstroken van de A4 en de uitvoegstrook naar de A20 ten noorden van de Ketheltunnel. De afrit van de aansluiting Den Haag-Zuid wordt grotendeels uitgebreid van één naar twee rijstroken.

Oostelijke rijbaan A4 (vanuit Rotterdam richting Amsterdam)*Deeltraject aansluiting Delft - aansluiting Den Haag-Zuid: verbreding in de middenberm*

Op de oostelijke rijbaan begint de wijziging ter hoogte van aansluiting 14 Delft. De huidige rijbaan met twee rijstroken wordt bij dit deeltraject uitgebreid naar drie rijstroken. De verbreding vindt hoofdzakelijk plaats in de middenberm en deels in de buitenberm. Op dit deeltraject was een verbreding gedeeltelijk al voorzien en om die reden was reeds ruimte gereserveerd in de middenberm en reeds extra asfalt gerealiseerd in de buitenberm tussen aansluiting 14 Delft en aansluiting 13 Den Hoorn. De afrit van aansluiting 12 Den Haag-Zuid (N211) krijgt grotendeels één rijstrook extra.

Deeltraject aansluiting Den Haag-Zuid - aansluiting Plaspoelpolder: verbreding in de buitenberm
Ten noorden van aansluiting 12 Den Haag-Zuid (N211) bestaat de rijbaan van de A4 in de huidige situatie uit drie rijstroken. Dit wordt aangepast naar vier rijstroken. De verbreding bij dit deeltraject vindt hoofdzakelijk plaats in de buitenberm. Bij de aansluiting 12 Den Haag-Zuid wordt het verkeer vanaf het onderliggend wegennet naar de A4 gesplitst. De bestaande toerit wordt benut voor het verkeer vanuit de westzijde van de A4. Voor het verkeer vanuit de oostzijde van de A4 wordt een nieuwe separate toerit gerealiseerd aan de noordoostzijde van de aansluiting. De afrit van aansluiting 11 Rijswijk wordt verdubbeld van één naar twee rijstroken. Ten zuiden van aansluiting 10 Plaspoelpolder splitst de rijbaan net als in de huidige situatie in een hoofdrijbaan en een parallelrijbaan.

Deeltraject aansluiting Plaspoelpolder - aansluiting Leidschendam: uitbreiding parallelstructuur
Het deeltraject van aansluiting 10 Plaspoelpolder tot en met aansluiting 8 Leidschendam kenmerkt zich door de uitbreiding van de parallelstructuur. Vanaf de splitsing tussen de hoofdrijbaan en de parallelrijbaan ten zuiden van de aansluiting Plaspoelpolder krijgt de hoofdrijbaan twee rijstroken over de volledige lengte tot de samenvoeging met de verlengde parallelrijbaan ten zuiden van het knooppunt Prins Clausplein. Het aantal rijstroken op de parallelrijbaan varieert tussen twee en vier rijstroken. De afrit van aansluiting 9 Drievliet wordt verdubbeld van één naar twee rijstroken. In de bestaande situatie sluit de parallelrijbaan net ten noorden van knooppunt Ypenburg weer op de hoofdrijbaan aan. In de plansituatie is deze parallelrijbaan verlengd en verschuift de samenvoeging van de hoofdrijbaan en parallelrijbaan bijna 1,5 kilometer in noordelijke richting tot iets ten zuiden van knooppunt Prins Clausplein. Hierbij bevat de parallelrijbaan de splitsing naar de verbindingswegen van de A12 in beide richtingen, waar dit in de bestaande situatie vanaf de hoofdrijbaan gebeurt. De hoofdrijbaan bevat na de samenvoeging met de parallelrijbaan vier rijstroken, wat deels een verbreding van twee naar vier rijstroken betekent. De parallelle verbindingsweg vanaf de A13 wordt doorgetrokken en sluit ten noorden van knooppunt Prins Clausplein op de A4 aan in plaats van ten zuiden van dit knooppunt. De verbinding van de A13 naar de A12 richting Den Haag bevat in de bestaande situatie plaatselijk één rijstrook. In de plansituatie bevat deze verbinding volledig twee rijstroken. Ten noorden van het knooppunt Prins Clausplein splitst de A4, net als in de huidige situatie, wederom een hoofdrijbaan en een parallelrijbaan. De verbinding naar de parallelrijbaan wordt hierbij verdubbeld van één naar twee rijstroken. Na deze splitsing wordt de hoofdrijbaan teruggebracht van vier rijstroken naar de drie rijstroken. Het weefvak op de parallelrijbaan voor het verkeer vanaf de A12 en naar de afrit van aansluiting 8 Leidschendam wordt uitgebreid met een extra rijstrook. Ten noorden van aansluiting 8 Leidschendam sluit de parallelrijbaan aan op de hoofdrijbaan en vervolgens op de bestaande A4 met vier rijstroken richting Amsterdam.

N14

De N14 maakt onderdeel uit van het hoofdwegennet en betreft een randweg van Den Haag die de A4 met de N44 verbindt. Deze rijksweg kenmerkt zich door de aanwezigheid van een tunnel, de Sijtwendetunnel, die bestaat uit drie afzonderlijke (land)tunnels. Tussen de zogenaamde Spoortunnel, Parktunnel en Vliettunnel zijn twee met verkeerslichten geregelde kruispunten gesitueerd. Dit betreft het kruispunt van de N14 met de Heuvelweg/ Monseigneur van Steelaan en het kruispunt van de N14 met de Noordsingel/ Prins Bernhardlaan. Door deze kruispunten gedeeltelijk ongelijkvloers te maken door middel van twee onderdoorgangen, wordt de

doorstroming op de N14 en op het onderliggend wegennet verbeterd. De kruisende verbindingen gaan hierbij verdiept onder de N14 door. Op maaiveld worden de kruispunten aangepast voor de uitwisseling van het verkeer tussen de N14 en de kruisende verbindingen. Bij het kruispunt N14 – Noordsingel wordt hierbij de ligging van de trambaan aangepast.

Kruisende verbindingen

Als gevolg van de aanpassing van de A4 worden de toe- en afritten van de aansluitingen op het tracé ook aangepast. Bij de aansluiting 11 Rijswijk, aansluiting 12 Den Haag-Zuid en aansluiting 13 Den Hoorn wordt als gevolg van de aanpassingen aan de A4 en de aansluitingen, ook de onderliggende weg ter hoogte van de aansluiting aangepast. Dit betreft respectievelijk de Prinses Beatrixlaan, de N211 en de Woudseweg. Als gevolg van de aanpassingen komt er een aantal nieuwe kunstwerken en wordt een aantal bestaande kunstwerken aangepast. Dit betreft onder andere de aanpassing van de spoorviaducten bij Leidschenveen en het vervangen van het bestaande spoorviaduct door een nieuw spoorviaduct bij Rijswijk.

Het voorkeursalternatief voor de A4 Haaglanden – N14 is in het OTB/MER nader uitgewerkt. Hierbij zijn de effecten van de aanpassingen aan de weg onderzocht en zijn de exacte aanpassingen aan de weg met de benodigde mitigerende en compenserende maatregelen beschreven.

1.1.3 Leeswijzer

De voorliggende rapportage gaat in op de aspecten Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie ten behoeve van het MER en (O)TB A4 Haaglanden - N14. Deze rapportage is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op de gebruikte onderzoeksmethodiek en het vigerende beleid. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 worden de onderzoeksresultaten beschreven. Daarna worden in hoofdstuk 5 de visie en de maatregelen beschreven. Het rapport zal afsluiten met een conclusie en aanbevelingen in hoofdstuk 6. Voor meer achtergrondinformatie over bijvoorbeeld de ontstaansgeschiedenis en analyse van het gebied, de ruimtelijke analyse van de opgave maar ook meer informatie over samenhangen en karakteristieken en bovenal de visie en de plankaarten verwijzen we naar het Vormgevings-en Inpassingsplan (VIP).

2. Onderzoeksmethodiek en wet- en regelgeving

2.1 Onderzoeksmethodiek

Voor het onderzoeken van de effecten met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie is in principe uitgegaan van het beoordelingskader zoals weergegeven in de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Daar is per onderzoeksthema benoemd welke criteria worden beoordeeld op milieueffecten. Deze NRD criteria zijn verfijnd enerzijds op basis van handreikingen RWS, en anderzijds afgestemd op deze specifieke omgeving en de voorgenomen ingreep. De kwaliteiten en diskwaliteiten, aanwezig in de referentiesituatie, vormen mede de basis voor het bepalen van de effecten en de maatregelen. Daarmee kunnen de effecten fijnmaziger in beeld gebracht worden dan uitsluitend met de eerder aangegeven criteria in de NRD.

De beoordeling richt zich op drie inhoudelijke aspecten: ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie, elk met bijbehorende criteria.

Het aspect ruimtegebruik kent een sterke link met het aspect ruimtelijke kwaliteit maar is in een apart deelrapport onderzocht. In het deelrapport Ruimtegebruik wordt gekeken naar de effecten die het project heeft op het gebruik van woongebieden, werkgebieden, recreatiegebieden, openbaar groen en agrarische gebieden.

Ook het aspect Sociale aspecten kent een sterke link met het aspect ruimtelijke kwaliteit. Sociale aspecten is meegenomen in het milieu effect rapport (hoofdstuk 18) en wordt beoordeeld aan de hand van de aspecten sociale veiligheid, visuele hinder, subjectieve verkeersveiligheid en barrièrewerking. De effecten op de aspecten sociale veiligheid en barrièrewerking zijn meegenomen in het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit (hoofdstuk 3.4, referentiesituatie, en 4.1, onderzoeksresultaten). Om te voorkomen dat effecten vaker meegewogen worden in de effectbeoordeling, zijn ruimtegebruik en sociale aspecten niet meegenomen in de effectbeoordeling van dit deelrapport.

De effecten voor ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie; de huidige situatie met autonome ontwikkelingen (zie hoofdstuk 3). Voor de beoordeling van de effecten van de voorgenomen activiteit van de verbreding van de A4 is uitgegaan van het ontwerp in hoofdstuk 1. De beoordeling van de effecten op de verschillende aspecten is kwalitatief uitgevoerd en op basis van expert judgement. De referentiesituatie (huidige situatie met autonome ontwikkelingen) wordt beschouwd als 0: neutraal.

2.1.1 Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit wordt, zoals beschreven in het kader ruimtelijke kwaliteit van Rijkswaterstaat, gedefinieerd als een goede balans tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van een projectgebied. Hieronder vallen ruimtelijke ontwikkelingen, de functies van weg en omgeving en de samenhang daartussen (gebruikswaarde), alignement, identiteit, schoonheid en vormgeving (belevingswaarde) en robuustheid van het infrastructurele netwerk en flexibiliteit voor toepassingen van nieuwe ontwikkelingen en robuustheid van het netwerk of het systeem in relatie tot ontwikkelingen in de omgeving (toekomstwaarde).

Het effect op de ruimtelijke kwaliteit is daarom de verbetering of verslechtering van de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde, bekeken vanuit verschillende belangen. De A4 is een bestaande weg die verbreed wordt. Onder dit criterium wordt beoordeeld in hoeverre de voorgenomen activiteit bijdraagt aan huidige en toekomstige ruimtelijke kwaliteit van het omliggend gebied van de A4. In het kort kunnen de begrippen als volgt worden beschreven.

Onder 'gebruikswaarde' wordt beoordeeld of er sprake is van een verbetering of verslechtering van de gebruiksmogelijkheden, waarbij wordt gekeken naar het functioneren van een gebied. Het aspect 'belevingswaarde' beoordeelt in hoeverre de voorgenomen activiteit recht of juist afbreuk

doet aan de visuele karakteristieken van het omliggend gebied die bij de beleving een rol spelen. Hierbij wordt zowel vanuit het perspectief van het landschap naar de weg als vanaf de weg naar landschap beoordeeld, maar ook de beleving van de weg zelf. Kenmerken zoals identiteit, structuur, schaal en maat spelen een rol. Het laatste onderdeel 'toekomstwaarde' verkent in hoeverre de voorgenomen activiteit faciliterend is aan toekomstige (stedelijke) ontwikkelingen en of er koppeling mogelijk is aan gebiedsopgaven. De drie aspecten worden kwalitatief beoordeeld.

Tabel 2-1 Beoordelingscriteria Ruimtelijke kwaliteit

Score	Oordeel ten opzichte van de referentiesituatie	Het aspect Ruimtelijke kwaliteit wordt beoordeeld aan de hand van 3 criteria, gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde. Alle drie de criteria worden kwalitatief gemeten.		
		Gebruikswaarde	Belevingswaarde	Toekomstwaarde
--	Sterk negatief effect (niet vergunbaar)	Een ernstige verslechtering van gebruiksmogelijkheden van de functies van zowel de weg als ook de omgeving (wonen, werken, recreatie en land-/tuinbouw etc.)	Een ernstige verslechtering van zichtrelaties vanaf de weg naar de omgeving, de zichtrelaties vanuit de omgeving naar de weg en de wegbeleving (zichtbaarheid van de weg in het landschap en vice versa). Denk hierbij aan identiteit, schoonheid en vormgeving.	Een ernstige verslechtering van mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen, ook wel de robuustheid van het netwerk (voor mensen, milieu en economie).
-	Negatief effect	Een beperkte verslechtering van gebruiksmogelijkheden van de functies van zowel de weg als ook de omgeving (wonen, werken, recreatie en land-/tuinbouw etc.)	Een beperkte verslechtering van zichtrelaties vanaf de weg naar de omgeving, de zichtrelaties vanuit de omgeving naar de weg en de wegbeleving (zichtbaarheid van de weg in het landschap en vice versa). Denk hierbij aan identiteit, schoonheid en vormgeving.	Een beperkte verslechtering van mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen, ook wel de robuustheid van het netwerk (voor mensen, milieu en economie).
0	Geen/neutraal effect	Geen verbetering of verslechtering van gebruiksmogelijkheden van de functies van zowel de weg als ook de omgeving (wonen, werken, recreatie en land-/tuinbouw etc.)	Geen verbetering of verslechtering van zichtrelaties vanaf de weg naar de omgeving, de zichtrelaties vanuit de omgeving naar de weg en de wegbeleving (zichtbaarheid van de weg in het landschap en vice versa). Denk hierbij aan identiteit, schoonheid en vormgeving.	Geen verbetering of verslechtering van mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen, ook wel de robuustheid van het netwerk (voor mensen, milieu en economie).
+	Positief effect	Een beperkte verbetering van gebruiksmogelijkheden van de functies van zowel de weg als ook de omgeving (wonen, werken, recreatie en land-/tuinbouw etc.)	Een beperkte verbetering van zichtrelaties vanaf de weg naar de omgeving, de zichtrelaties vanuit de omgeving naar de weg en de wegbeleving (zichtbaarheid van de weg in het landschap en vice versa). Denk hierbij aan identiteit, schoonheid en vormgeving.	Een beperkte verbetering van mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen, ook wel de robuustheid van het netwerk (voor mensen, milieu en economie).
++	Sterk positief effect	Een grote verbetering van gebruiksmogelijkheden van de functies van zowel de weg als ook de omgeving (wonen, werken, recreatie en land-/tuinbouw etc.)	Een grote verbetering van zichtrelaties vanaf de weg naar de omgeving, de zichtrelaties vanuit de omgeving naar de weg en de wegbeleving (zichtbaarheid van de weg in het landschap en vice versa). Denk hierbij aan identiteit, schoonheid en vormgeving.	Een grote verbetering van mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen, ook wel de robuustheid van het netwerk (voor mensen, milieu en economie).

2.1.2 Landschap

Hierbij wordt beoordeeld wat de effecten zijn op de landschapswaarden. In deze fase van het project wordt ook het Vormgeving- en inpassingsplan (VIP) gemaakt waar de eerder ontwikkelde inpassingsvisie vertaald wordt naar concrete maatregelen en waar plaats en vormgeving wordt gegeven aan de compensatie vanuit dit deelrapport maar ook aan mitigatie en compensatie vanuit water, natuur en geluid. Landschappelijke effecten worden in principe kwalitatief beschreven omdat dat meer recht doet aan het criterium. De effectmeting wordt uitgevoerd aan de hand van de aspecten vlakken, lijnen, punten. Het aspect 'vlakken' heeft betrekking op de mate waarin de verbreding van de A4 invloed heeft op de grotere onderliggende landschappelijke eenheden. Het gaat dan vooral om de leesbaarheid van de landschapskarakteristiek en herkenbaarheid van de verschillende landschapseenheden op de route. Het aspect 'lijnen' heeft betrekking op verbetering of verslechtering van karakteristieke landschapsstructuren zoals een ontginningsas, stadsas en belangrijke watergangen. Wat is de omvang en aard van de aantasting van de landschapselementen en structuren? Onder 'punten' wordt beoordeeld in hoeverre de voorgenomen activiteit recht of juist afbreuk doet aan de oppervlakte en zichtbaarheid (vanaf de weg) van kenmerkende landschapselementen zoals een landmark, oriëntatiepunt, molen of sky-line. Dit aspect wordt ook kwalitatief beoordeeld. Naarmate op de drie te onderscheiden onderdelen meer versterking van een karakteristiek is, of een verbetering van een diskwaliteit, of recht wordt gedaan aan de landschappelijke context, is er een positieve invloed en volgt een positievere beoordeling.

Tabel 2-2 Beoordelingscriteria landschap

Score	Oordeel ten opzichte van de referentiesituatie	Het aspect landschap wordt beoordeeld aan de hand van 3 criteria, punten, lijnen en vlakken. Alle drie de criteria worden kwalitatief gemeten.		
		Vlakken	Lijnen	Punten
--	Sterk negatief effect (niet vergunbaar)	Een ernstige (aard/ omvang) aantasting van de leesbaarheid van de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid van de verschillende landschappen op	Een ernstige (aard/ omvang) aantasting van landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing, watergangen.	Een ernstige (aard/ omvang) aantasting van landschapselementen zoals oriëntatiepunten en landmarks.
-	Negatief effect	Een beperkte (aard/omvang) aantasting van de leesbaarheid van de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid van de verschillende landschappen op	Een beperkte (aard/omvang) aantasting van landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing, watergangen.	Een beperkte (aard/omvang) aantasting van landschapselementen zoals oriëntatiepunten en landmarks.
0	Geen/neutraal effect	Geen (aard/omvang) aantasting of versterking van de leesbaarheid van de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid van de verschillende landschappen op	Geen (aard/omvang) aantasting of versterking van landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing, watergangen.	Geen (aard/omvang) aantasting of versterking van landschapselementen zoals oriëntatiepunten en landmarks.
+	Positief effect	Een beperkte (aard/omvang) versterking van de leesbaarheid van de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid van de verschillende landschappen op	Een beperkte (aard/omvang) versterking van landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing, watergangen.	Een beperkte (aard/omvang) versterking van landschapselementen zoals oriëntatiepunten en landmarks.
++	Sterk positief effect	Een beperkte (aard/omvang) versterking de leesbaarheid van de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid van de verschillende landschappen op	Een beperkte (aard/omvang) versterking landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing, watergangen.	Een grote (aard/omvang) versterking van landschapselementen zoals oriëntatiepunten en landmarks.

2.1.3 Cultuurhistorie

De beoordeling op cultuurhistorische waarden is gericht op het vaststellen van veranderingen van kwaliteiten van historisch geografische patronen, elementen en ensembles en veranderingen van kwaliteiten van historisch (steden)bouwkundige elementen. Dit betekent de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op (beschermde) cultuurhistorische waarden zijn beoordeeld voor zover deze zijn vastgelegd in gegevensbestanden van op rijksniveau beschermde waarden (rijksmonumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten en genomineerd of aangewezen werelderfgoed), provinciale cultuurhistorische waardenkaarten en gemeentelijke cultuurhistorische waardenkaarten.

Tabel 2-3 Beoordelingscriteria cultuurhistorie

Score	Oordeel ten opzichte van de referentiesituatie	Het aspect cultuurhistorie wordt beoordeeld aan de hand van 2 criteria, historische geografie en historische (steden)bouwkunde. Beide criteria worden kwalitatief gemeten.	
		Historische geografie	Historische (steden)bouwkunde
--	Sterk negatief effect (niet vergunbaar)	Ernstige aantasting kwaliteiten historische geografische patronen, elementen en ensembles	Ernstige aantasting kwaliteiten historisch (steden)bouwkundige elementen
-	Negatief effect	Beperkte aantasting kwaliteiten historische geografische patronen, elementen en ensembles	Beperkte aantasting kwaliteiten historisch (steden)bouwkundige elementen
0	Geen/neutraal effect	Geen aantasting/ verbetering kwaliteiten historische geografische patronen, elementen en ensembles	Geen aantasting/ verbetering kwaliteiten historisch (steden)bouwkundige elementen
+	Positief effect	Beperkte verbetering kwaliteiten historische geografische patronen, elementen en ensembles	Beperkte verbetering kwaliteiten historisch (steden)bouwkundige elementen
++	Sterk positief effect	Grote verbetering kwaliteiten historische geografische patronen, elementen en ensembles	Grote verbetering kwaliteiten historisch (steden)bouwkundige elementen

2.2 Beleid

2.2.1 Nationaal ruimtelijk beleid

Nationale wetgeving

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is een belangrijke wet in de ruimtelijke besluitvorming van Nederland. De Wro is het instrument om ruimtelijke behoeften als wonen, werken, recreëren, mobiliteit, water en natuur in een samenhangende benadering te verdelen. De Wro brengt een duidelijk onderscheid aan tussen beleid en normstelling.

- beleid

De Wro stelt dat iedere gemeente, provincie en Rijk beschikt over een structuurvisie, waarin het ruimtelijk ontwikkelingsbeeld wordt beschreven. Ook wordt een uitvoeringsstrategie voorgeschreven waarin wordt aangegeven op welke wijze men het beleid gaat realiseren.

- normstelling

De juridische borging van de doorwerking van het beleid vindt plaats in bestemmingsplannen, inpassingsplannen en beheersverordeningen.

Gemeenten zijn volgens de Wro verplicht om bestemmingsplannen op te stellen voor het hele grondgebied. In de bestemmingsplannen staan bindende voorschriften voor het gebruik van de ruimte.

Rijk en provincies kunnen inpassingsplannen opstellen voor projecten die van bovenlokaal of nationaal belang zijn. Deze inpassingsplannen vervangen de gemeentelijke bestemmingsplannen. Rijk en provincies kunnen met behulp van algemene maatregelen van bestuur of provinciale verordeningen voorschriften opstellen voor het gebruik van de ruimte. Gemeenten dienen bij het opstellen van bestemmingsplannen deze voorschriften in acht te nemen.

Tracéwet

De Tracéwet bevat de wettelijke procedure die moet worden doorlopen voordat een weg aangelegd of verbreed kan worden. Op basis van deze wet kan een Tracébesluit worden vastgesteld. Dit besluit is een planologisch besluit waarin het gebruik van grond wordt vastgesteld.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschap- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. In de Structuurvisie zijn 13 nationale belangen benoemd. Hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Nationaal Belang 10 is ruimte voor behoud en versterking van (inter-) nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.

Binnen de hoofddoelstelling van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, “Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig” is binnen het thema leefbaarheid cultuurhistorie als één van de dertien nationale belangen benoemd. Nederland wordt in de SVIR gekenschetst als een “aantrekkelijk land om in te wonen, werken en recreëren, met kenmerkende cultuurlandschappen, natuur en stads- en dorpsgezichten...”. Deze aantrekkelijkheid, waaronder de cultuurhistorische waarden, moet behouden blijven. Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten geven identiteit aan een gebied en zijn van belang voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat en daarmee de concurrentiekracht van Nederland.

Het Rijk ziet ten aanzien van cultureel erfgoed als haar verantwoordelijkheid:

- Cultureel en natuurlijk Unesco werelderfgoed (aangewezen en voorlopig);
- Kenmerkende stads- en dorpsgezichten;
- Rijksmonumenten;
- Cultuurhistorische waarden in of op de zeebodem.

De gebieden met Werelderfgoed worden ruimtelijk beschermd. Ontwikkelingen in deze gebieden zijn mogelijk mits deze de uitzonderlijke universele waarden (“outstanding universal values”) behouden of versterken. De ca 470 beschermde stads- en dorpsgezichten en de ca. 50 duizend rijksmonumenten zijn beschermd in de Erfgoedwet. Daarnaast zijn er ca 30 “wederopbouwgebieden” (1940-1965) geselecteerd, waarvoor het Rijk streeft naar bescherming in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Op basis van de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk 20 “Nationale landschappen” geselecteerd, die samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap weerspiegelen. Het Rijk laat het beleid hierover over aan de provincies.

Erfgoedwet

De wet- en regelgeving op rijksniveau rondom cultureel erfgoed is vastgelegd in de Erfgoedwet. Het is het belangrijkste sectorale instrument voor de bescherming van cultureel erfgoed. In de Erfgoedwet is geregeld hoe monumenten aangewezen kunnen worden als beschermd monument. De wet heeft betrekking op gebouwen en objecten, stads- en dorpsgezichten, archeologische waarden en op het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

Monumenten moeten van belang zijn door hun schoonheid, de wetenschappelijke en/of hun cultuurhistorische betekenis. Een monument kan worden aangewezen als rijksmonument wanneer het aan bovenstaande voldoet en als het een nationale, unieke waarde heeft. Ook geeft de Erfgoedwet voorschriften voor het wijzigen, verstoren, afbreken of verplaatsen van een beschermd monument. Die voorschriften houden in dat er niets aan het monument mag worden veranderd zonder voorafgaande vergunning. Deze vergunning moet op voorhand worden aangevraagd bij het bevoegd gezag.

Bro/Barro

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), zijn in artikel 2.13 regels opgenomen over Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, zogenaamd Werelderfgoed. Geen van deze Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is in de nabijheid van het plangebied gelegen.

Visie Erfgoed en Ruimte

De Visie Erfgoed en Ruimte geeft aan op welke wijze het Rijk omgaat met onroerend cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening, welke prioriteiten het kabinet daarbij stelt en hoe er samengewerkt wordt met publieke en private partijen.

In de Visie Erfgoed en Ruimte zijn de kernkwaliteiten van de cultuurhistorische waarden zoals benoemd in de SVIR verder toegelicht. In de Visie geeft het Rijk aan hoe het onroerend cultureel erfgoed borgt in de ruimtelijke ordening, welke prioriteiten het Rijk stelt en hoe het Rijk wil samenwerken met publieke en private partijen. De Visie biedt een gebiedsgericht erfgoedbeheer vanuit vier karakteristieken, ieder met eigen waarden en opgaven:

- Waterland;
- Stedenland;
- Kavelland;
- Vrij land.

In de Visie worden vijf prioriteiten benoemd voor het rijksbeleid:

- Werelderfgoed: samenhang borgen en uitstraling vergroten;
- Eigenheid en Veiligheid: zee, kust en rivieren;
- Herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: focus op krimp en groei;
- Levend Landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie.
- Wederopbouw: tonen van een tijdperk.

Bij de keuze zijn drie factoren bepalend. Het gaat om opgaven die:

- Van wezenlijk belang zijn voor behoud en ontwikkeling van het karakter van Nederland;
- Vragen om een verbindende strategie met andere (nationale) belangen;
- Rijksinzet vereisen.

In de Visie worden de vijf prioriteiten nader uitgewerkt in afspraken. Specifiek voor de Wederopbouwgebieden geeft de Visie een overzicht van belangrijkste karakteristieken. Vanuit een brede erfgoedvisie wordt ingezoomd op de meest actuele en urgente opgaven van nationaal belang. De visie is complementair aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Relevant voor de A4 is de prioriteit die de visie legt bij 'Levend landschap: versterken synergie tussen erfgoed, economie en ecologie', waarbij het gaat om het zoeken naar verbindingen tussen het cultuurlandschap en andere ruimtelijke opgaven met betrekking tot economie en ecologie. Uitgangspunt hierbij is gebiedsgericht erfgoedbeheer en het karakterversterkend ontwikkelen van het landschap.

2.2.2 *Provinciaal ruimtelijk beleid: Provincie Zuid Holland*

Begin 2019 heeft de provincie Zuid-Holland een nieuwe omgevingsvisie vastgesteld. Deze visie is een beleidsneutrale voortzetting van het huidige beleid. Hieronder wordt zowel de nieuwe visie als het oude beleid besproken. Dit is gedaan vanwege de inhoudelijke voortzetting van het voorgaande beleid in de nieuwe visie. Ook is hiervoor gekozen omdat de verandering in het beleid plaatsvond ten tijde van het project.

Omgevingsvisie en Omgevingsbeleid Provincie Zuid Holland 2019

Gedeputeerde Staten hebben het Omgevingsbeleid Zuid-Holland vastgesteld dat bestaat uit de Omgevingsvisie, de Omgevingsverordening en het Programma ruimte. Het Omgevingsbeleid vervangt alle voorgaande beleidsplannen en verordeningen voor de fysieke leefomgeving. Met het samenbrengen van verschillende beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving tot 1 integraal Omgevingsbeleid sorteert de provincie voor op de Omgevingswet. De Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een introductie op het Omgevingsbeleid, waarin opgenomen de ruimtelijke hoofdstructuur;
- De ontwikkelrichting die is opgenomen in het deel Ambities en sturing;
- Een beschrijving van de omgevingskwaliteit van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor ruimtelijke kwaliteit;
- Samenhangende beleidskeuzes, integraal toegankelijk via de digitale raadpleegomgeving.

Het nieuwe omgevingsbeleid betreft een beleidsneutrale omzetting van bestaand beleid. Om die reden zijn de relevante beleidsstukken die van kracht waren voor het in werking treden van de Omgevingsvisie hieronder nader uitgewerkt. De Zuid-Hollandse Omgevingsvisie en Omgevingsverordening zijn per 1 april 2019 in werking getreden.

Tegelijkertijd met het Omgevingsbeleid zijn de modules Rijke Groenblauwe Leefomgeving en Kantoren, Wonen & Verstedelijking ter inzage gelegd. Deze modules worden gedefinieerd als ontwerp visies.

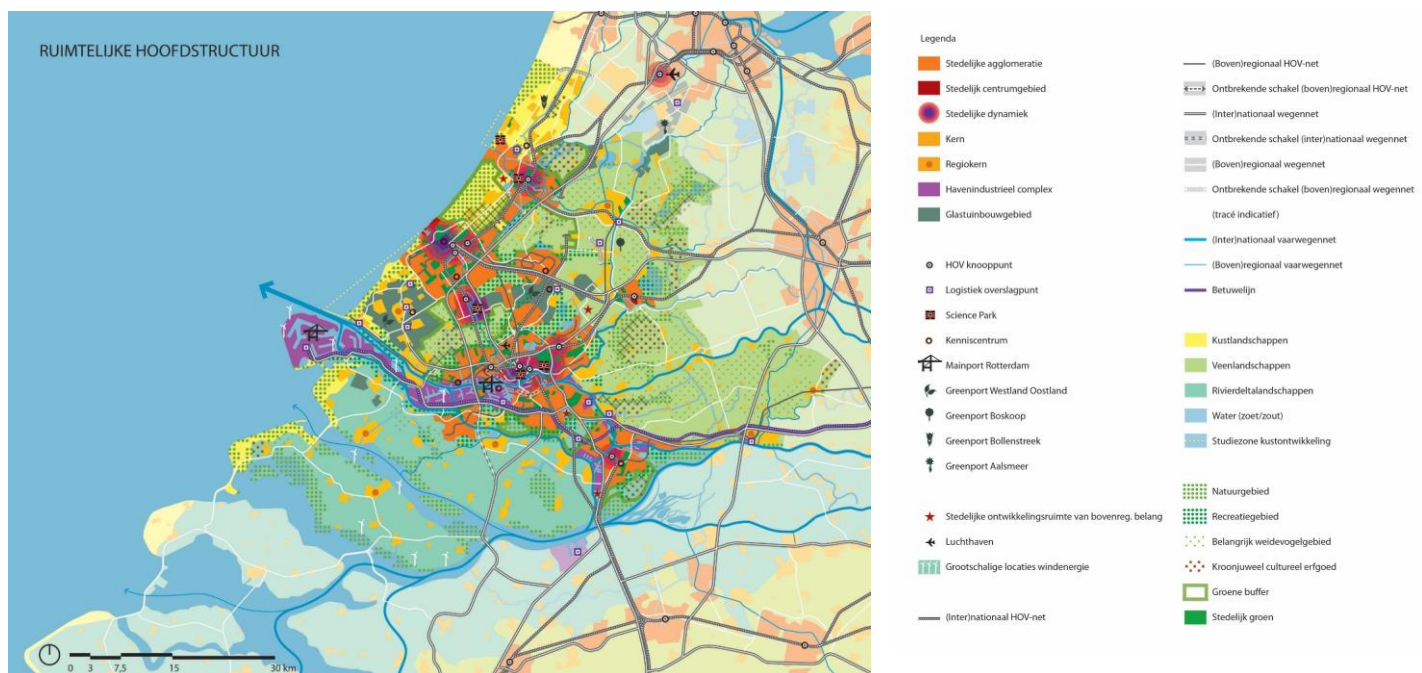
Omgevingsvisie PZH

Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kader stellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Daarnaast zijn in het Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en -plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit. Binnen de omgevingsvisie worden de provinciale structuurvisie, het milieubeleidsplan, het regionale waterplan, verkeers- en vervoersplan en de natuurnuvisie behandelt.

De provinciale Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

Ruimtelijke hoofdstructuur

Een beschrijving van deze hoofdstructuur in combinatie met diverse kaartbeelden geeft een introductie en omkadering van het omgevingsbeleid. De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. De gegeven ruimtelijke hoofdstructuur bestaat uit 'ruimtelijke hoofdstructuur ondergrond', 'dagelijks stedelijk systeem', 'hoogstedelijke zone', 'logistiek industrieel systeem', 'landschappelijke eenheden', 'groene ruimte', 'bodem en watersysteem' en 'energie'.



Figuur 2-1 Ruimtelijke Hoofdstructuur Provincie Zuid Holland

Ontwikkelrichting

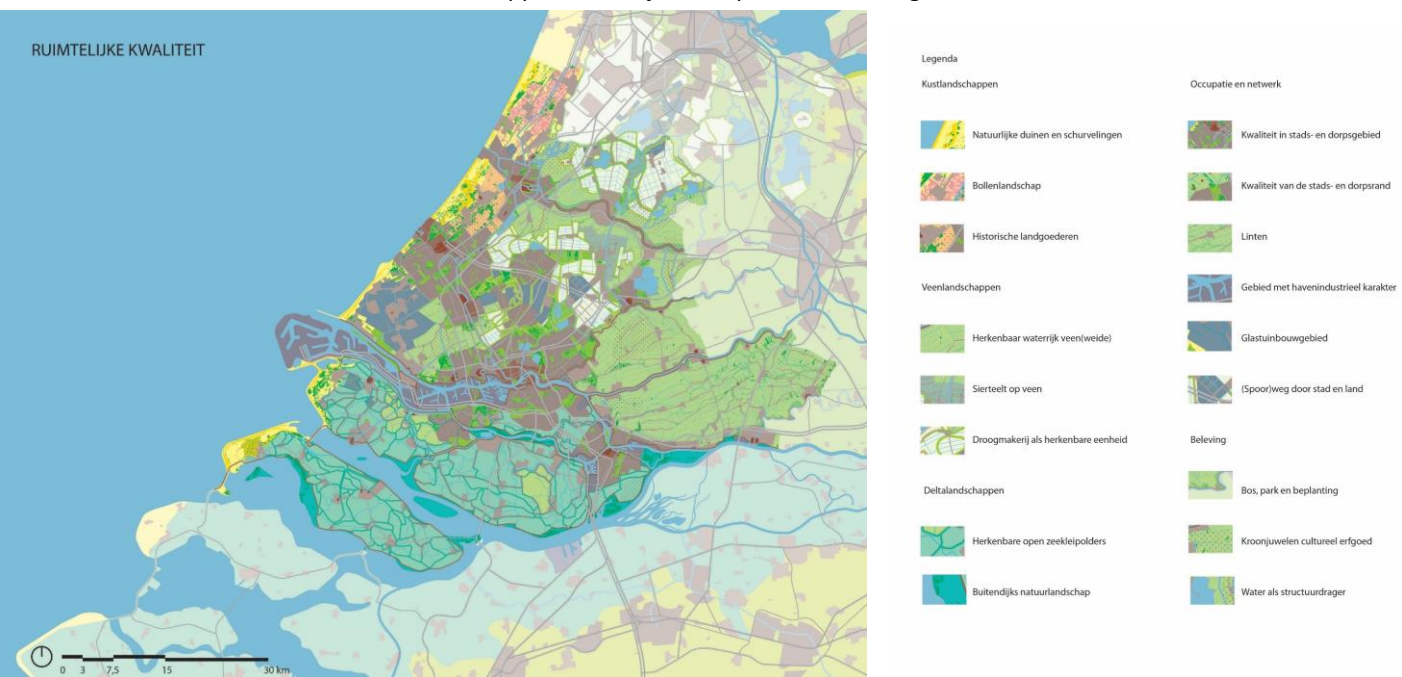
Hierin worden de ambities en sturing binnen het omgevingsbeleid beschreven. De provincie heeft een zestal ambities, namelijk:

- Naar een klimaatbestendige delta;
- Naar een nieuwe economie: the next level;
- Naar een levendige meerkernige metropool;
- Energievernieuwing;
- Best bereikbare provincie;
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving,

Het is belangrijk deze ambities integraal aan te pakken. De provincie hanteert daarbij de volgende sturingsprincipes: opgavegericht; provinciaal belang en maatwerk.

Beschrijving van de omgevingskwaliteit

Hierin worden de huidige kwaliteiten van de provincie beschreven. Daarnaast wordt het beeld wat de provincie Zuid Holland voor ogen heeft uiteengezet. Dit bevat onder andere de provinciale inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Dit komt samen in de provinciale kwaliteitskaart. Deze kaart bestaat uit 4 lagen, namelijk: ondergrond, cultuur- en natuurlandschappen, stedelijke occupatie en beleving.



Figuur 2-2 Ruimtelijke Kwaliteit Provincie Zuid Holland

Samenhangende beleidskeuzes

De provincie heeft met de Omgevingsvisie bestaand beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd en waar nodig samenhang aangebracht. Dit beleid is ook te raadplegen in een digitale omgeving.

Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving 2018

Door middel van de module Rijke Groenblauwe Leefomgeving wil de provincie zich de komende jaren met haar partners focussen op het verduurzamen van de landbouw, het groener en waterrijker maken van het stedelijk landschap en het vergroten van de biodiversiteit. Zo worden in 2019 minimaal 5 projecten voorbereid om biodiversiteit in veenweidegebieden te stimuleren die ook kansen bieden voor de waterrecreatie.

De provincie wil daarnaast met de landbouwsector werken aan een landbouw- en voedselsysteem waarbij economie en ecologie elkaar versterken. Daartoe gaat zij in 2019 duurzame innovaties in de sector aanjagen, zoals een circulaire landbouw en nieuwe klimaatbestendige bedrijfssystemen op natte veenbodems.

De A4 loopt door een aantal stedelijke groengebieden en een deel door agrarisch gebied. Zodoende is het beleid welke is beschreven binnen de Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving van toepassing op het project A4.

Verkenning stedelijk landschap en groenblauwe structuur (2017)

De verkenning stedelijk landschap en groenblauwe structuur is opgesteld met als doel het ontwikkelen van een nieuw perspectief voor het stedelijk landschap en groenblauwe structuur van de provincie. In de analyse van het gebied zijn de volgende schaalniveaus aangehouden:

1. Buitenlandschappen;
2. Binnenlandschappen;
3. Stad-land relaties;
4. Stedelijk groen en water;
5. Groene punten en plekken.

In het onderzoek zijn tevens de volgende 6 actuele opgaven meegenomen, bestaande uit economisch vestigingsklimaat, gezondheid, verstedelijkingsopgave, voedsel, energietransitie en klimaatadaptatie. Hier is uiteindelijk een “diagnose” uit voortgekomen bestaande uit de volgende 5 punten:

Het stedelijk landschap loopt achter, in vergelijking met de grote landschappen (kust, delta, veenweide). Er is sprake van een centrale uitdaging waarbij het landschap moeten dienen als vestigingsvoorwaarde. Landschappen in en rondom grootstedelijk gebieden worden steeds belangrijker voor het aantrekken en vasthouden van hoogopgeleide, creatieve en ondernemende kenniswerkers. Deze opgave blijkt tevens zeer urgent te zijn. Bij al deze veranderingen is een sterker kader nodig voor de schaa sprong metropoolvorming. Tevens kan de verstedelijkingsopgave als kans gezien worden voor verdichting in combinatie met vergroenen.

Een gezonde leefomgeving betreft een groot belang voor de inwoners van Zuid-Holland. Met name voor het voorzien van groenblauw in de leefomgeving kan de provincie vanuit haar verantwoordelijkheden en taken een significante bijdrage leveren aan deze opgave.

Binnenstedelijk realiseren wij gezamenlijk met de steden een fijnmazig groenblauw recreatief netwerk van groenblauwe schoolpleinen, groenblauwe daken, groenblauwe winkelcentra, groenblauwe bedrijfsterreinen en parken. Een netwerk op het niveau van het landschapspark Zuidvleugel dat zich uitstrekt tot buiten de stadsranden, met als drager het karakteristieke cultuurhistorische watersysteem van Zuid-Holland met lijnen als de Rotte, Vliet, Schie en Oude Rijn. Hiertoe worden de mogelijkheden verkend van een groennorm en een groenfonds. de systemische, ecologische en hydrologische samenhang van gebieden met de omgeving integraal versterken. De druk op kernen van natuurgebieden is gereguleerd door de ontwikkeling van toeristische- recreatieve magneetplekken, waar ondernemers extra waarde creëren. De ruimtelijke bescherming van het NNN, belangrijke weidevogelgebieden, recreatiegebieden en karakteristieke landschapselementen is geregeld in de verordening. De wettelijke bescherming van gebieden en soorten is geregeld in de Wet natuurbescherming. Compensatie is het sluitstuk in de bescherming van deze waarden en moet voorkomen dat die door ingrepen in het landelijk gebied per saldo afnemen.

Visie Kantoren, Wonen en Verstedelijking 2018

De module Kantoren, Wonen & Verstedelijking gaat in op het bebouwd gebied binnen de provincie en geeft richtlijnen aan te ontwikkelen kantoren en woonlocaties. Mogelijk tasten de aanpassingen aan de A4 en/of de N14 kantoor- of woongebieden aan. Daarom is ook deze module van toepassing.

Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland

De Visie Ruimte en Mobiliteit vervangt de Provinciale Structuurvisie uit 2010 en beschrijft het ruimtelijk beleid van de Provincie Zuid-Holland. De Visie Ruimte en Mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

- Beter benutten en opwaarderen van wat er is;
- Vergroten van de agglomeratiekracht;
- Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
- Bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Het provinciale beleid komt samen op de integrale kwaliteitskaart waarin de karakteristieken van de Zuid-Hollandse landschappen zijn vastgelegd. Ook deze kaart biedt ruimte voor interpretatie.

De Visie Ruimte en Mobiliteit is grotendeels gestoeld op de in de Omgevingsvisie omschreven elementen, echter met een grotere nadruk op mobiliteit. De visie Ruimte en Mobiliteit is uitgewerkt in het Programma Ruimte, het Programma Mobiliteit en de Verordening Ruimte. De verordening ruimte is het toetsingskader wat door de provincie wordt gebruikt met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast is de visie in combinatie met de kwaliteitskaart uitgewerkt in zestien gebiedsprofielen.

Hiernaast zijn in de Visie Ruimte en Mobiliteit een aantal gebieden benoemd die landschappelijk en cultuurhistorisch een dusdanig uniek karakter hebben dat de bescherming en versterking van deze kwaliteiten centraal staat. Een deel daarvan is zo kwetsbaar dat uiterst zorgvuldig moet worden gekeken naar de inpasbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen. Voor het voornemen is dit van belang omdat het kroonjuweel Vlietlanden, Duifpolder en Negenhuizen tot aan de A4 loopt.

Hiernaast zijn in de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland de cultuurhistorische waarden gebundeld in de culturele hoofdstructuur. Onderdelen van de culturele hoofdstructuur zijn erfgoedlijnen (zie Figuur 2-3), zogeheten kroonjuwelen (romeinse restanten, beschermde stads- en dorpsgezichten), en molenbiotopen.

De provincie heeft vervolgens strategische doelen vastgelegd om de kwaliteit van het landschap, groen en erfgoed te verbeteren en te versterken:

- Instandhouding en zo mogelijk versterking van de ruimtelijke kwaliteit van Zuid-Holland, zodat voor de huidige en toekomstige generaties het onderscheidend karakter van de drie deltalandschappen herkenbaar en beleefbaar blijft;
- Ruimte voor duurzame landbouw en andere passende economische activiteiten in het landelijk gebied, afgestemd op condities vanuit bodem, water en natuur en op gebiedskwaliteiten;
- Behoud, herstel en verhoging van de biodiversiteit als intrinsieke waarde van de groene ruimte, zo mogelijk gekoppeld aan andere maatschappelijke doelen;

- Instandhouding en versterking van het cultureel erfgoed, vanwege de historische waarde en de betekenis voor de identiteit, variëteit en beleving van de Zuid-Hollandse landschappen en kernen;
- Behoud en ontwikkeling van een groenblauwe structuur, die de samenhang tussen stad en land versterkt en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde in en nabij de stad verbetert.

Beleidsvisie Cultureel Erfgoed en basisvoorzieningen cultuur 2017-2020 (Zuid-Holland)

De provincie Zuid-Holland heeft een beleidsdocument opgesteld waarin een omgangsbeleid is vastgesteld voor de erfgoedlijnen in de provincie (zie Figuur 2-3). Ook wordt hier aandacht besteed aan hoe om te gaan met cultureel erfgoed, zoals molens en landgoederen. Hierbij gaat het niet enkel om de conservering van dit erfgoed, maar ook om de zichtbaarheid en de leesbaarheid ervan in het landschap. Relevant voor de verbreding van de A4 zijn hier de trekvaarten, de landgoederenzone en het tot de Limes behorende kanaal van Corbulo.



Figuur 2-3: Erfgoedlijnen Zuid-Holland

Landschapspark Zuidvleugel (2018)

Het document landschapspark zuidvleugel is opgesteld door de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) in Zuid-Holland. Het gaat hier om een advies, niet een beleidsdocument. Het advies bevat de volgende aanbevelingen:

- De opbouw van het landschap in de centraal stedelijke zone in drie lagen - buitenlandschappen, binnenlandschappen en groenblauwe hoofdstructuur - is een sturend inzicht. Laat dit inzicht terugkeren in het omgevingsbeleid;
- De groenblauwe hoofdstructuur uit de verkenning is een belangrijk toevoeging voor de kwaliteit van het stadslandschap. Deze structuur zorgt voor de nu vaak ontbrekende koppeling van stad en land en biedt kans op een samenhangende uitwerking van verschillende grote opgaven. Ik stel voor om deze structuur op te nemen in de komende Omgevingsvisie;
- Veranker de ontwikkeling van een stevige groenblauwe hoofdstructuur in het ruimtelijk beleid en de projecten. Kijkend naar de 'Koersnotitie' voor de nieuwe Omgevingsvisie zou de structuur vastgelegd moeten worden in een drietal 'concernopgaven': verstedelijking, rijke groene leefomgeving en klimaatadaptatie;
- De PARK beveelt daarbij aan om de uitwerking ter hand te nemen van de zes in de structuur aangegeven lijnen – Schie, Vliet, Zweth, Rotte, Oude Rijn, Maas/Merwede - in de vorm van regioprojecten. De in de verkenning opgenomen spelregels kunnen daarbij worden gehanteerd als richtlijn;
- Belangrijk aandachtspunt voor de uitwerking is de bestuurlijke inbedding. Een van de kernkwaliteiten van de groenblauwe hoofdstructuur is het sector overstijgende karakter. Voor een goed resultaat is het van belang dat deze aanpak in de aansturing overeind blijft. De projecten kunnen een voorbeeld zijn voor een meer integrale en gebiedsgerichte aanpak;
- Neem als provincie daarbij de rol als regisseur en doe dit gezamenlijk met de regionale partners. Zet bij de projecten in op het opstellen van een 'streefbeeld' voor elk van de zes regio's;
- Dit streefbeeld moet koers geven aan de uitwerking. Het moet een met de regio gedeeld kwaliteitsbeeld zijn wat kleuring en principes voor de lijn benoemt, de samenhang tussen de verschillende en de bijbehorende spelregels voor de ingrepen vastlegt en een aanzet geeft voor een agenda middels door de formulering van inzet en projecten.

Bidbook Bijzonder Provinciaal Landschap (2017)

Midden-Delfland is een landschap met een rijke geschiedenis en heeft sinds 2017 de status Bijzonder Provinciaal Landschap met 4 kernkwaliteiten:

1. Open polderlandschap in de metropool;
2. Landschap met een historisch verhaal;
3. Buitenruimte voor twee miljoen inwoners;
4. Verweving van veenweidelandbouw en veenweidenatuur.

Om Midden-Delfland als waardevol stadslandschap en karakteristiek cultuurhistorisch veenweidelandschap te behouden is naast het behouden en beschermen van de bestaande kwaliteiten ook de ontwikkeling van deze kwaliteiten van belang. In tal van projecten werken de overheden en gebiedsorganisaties van Midden-Delfland aan de volgende ambities:

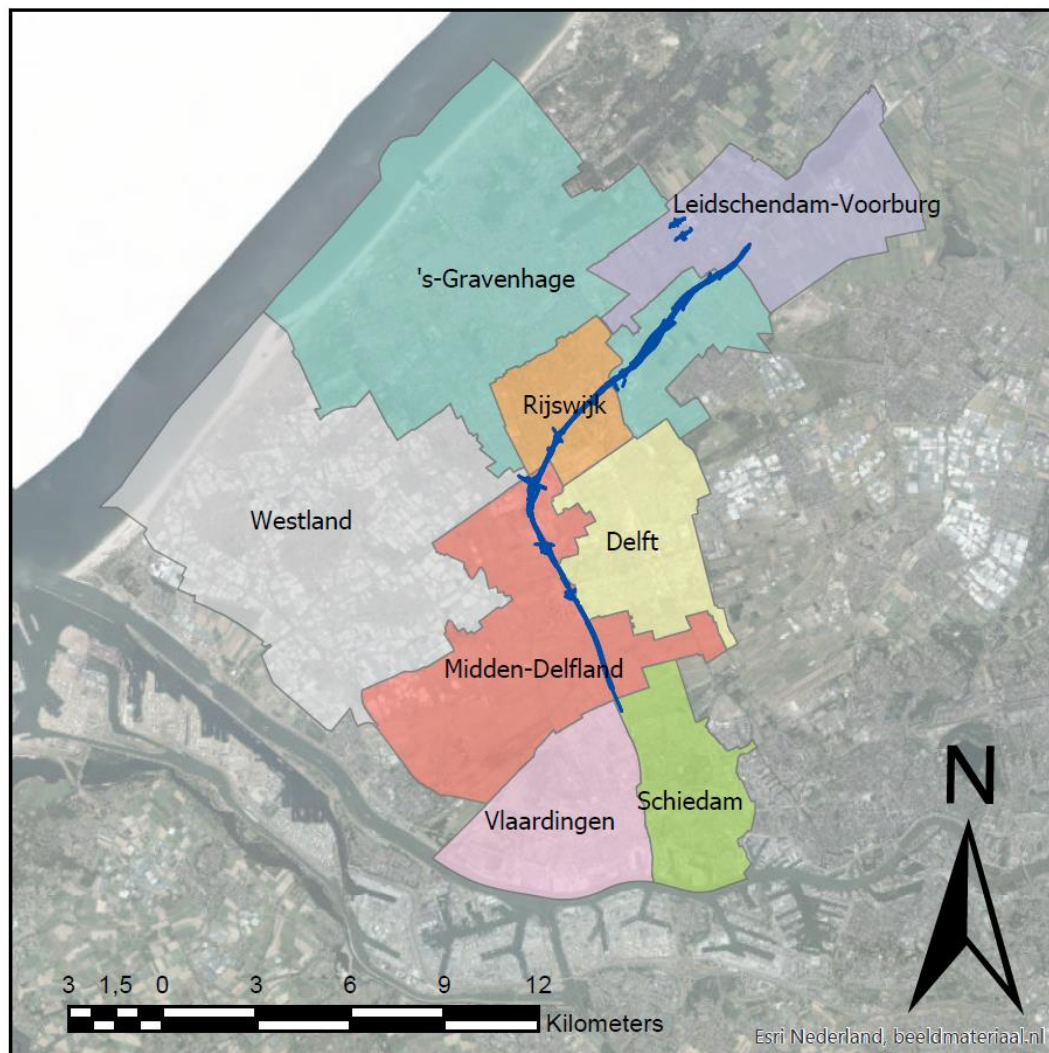
1. Vergezichten in het agrarische land;
2. Lange lijnen van land, water en lintbebouwing;
3. Bereikbaar, bruikbaar en beleefbaar buitengebied;
4. De koe en de grutto, iconen van het agrarisch veenweidegebied.

Door de verschillende partijen wordt veel geïnvesteerd in Midden-Delfland en de maatschappelijke betrokkenheid is groot. Om de betrokkenheid van de stedeling te vergroten wordt ook geïnvesteerd in het verbeteren van de bekendheid van het gebied en het vermarkten van de bijzondere waarden.

2.2.3 Gemeentelijk ruimtelijk beleid

In onderstaande alinea wordt het vigerend beleid van de gemeentes langs het tracé beschreven. De gemeentes die worden besproken zijn weergegeven in onderstaand figuur, Figuur 2-4.

In de gemeentes Westland en Vlaardingen heeft het project geen ruimtebeslag. In de gemeentes Schiedam en Delft is het ruimtebeslag minimaal. Daardoor zal het beleid kort beschreven worden voor deze vier gemeentes, en meer uitgebreid voor Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Midden-Delfland.



Figuur 2-4 Gemeentes langs het tracé

Leidschendam-Voorburg

Gemeente Leidschendam-Voorburg kent de volgende relevante beleidsstukken :

- Duurzaamheidsagenda 2016 - 2020 (2016);
- Bomennota (2012);
- Actieplan luchtkwaliteit 2016 - 2020 (2016);
- Actieplan Recreatie en Toerisme 2017 - 2021 (2017);
- Beheerskwaliteitsplan (2017);
- Nota Verkeersregelininstallaties (2016);
- Beheerplan Verkeersregelininstallaties (2018);
- Verkeer- en Vervoersplan (herijking 2014);
- Visie op kunst en cultuur (2015).

De twee belangrijkste beleidsstukken ten opzichte van ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie zijn hieronder kort toegelicht.

Structuurvisie ruimte voor Wensen (2012)

In de structuurvisie Ruimte voor Wensen (2006) is een overkoepelende ambitie geformuleerd voor de gemeente als aantrekkelijke groene woonstad. De ruimtelijke opgaven zijn gericht op het versterken van de identiteiten van de gemeente. De gemeente kent een aantal unieke kwaliteiten. Zo heeft de gemeente een bijzondere woonomgeving en rijkdom aan excellente groen en stedelijke voorzieningen op loop- en fietsafstand. Ook biedt de gemeente een kleinschaligheid, kwaliteit en veiligheid binnen een grootstedelijk netwerk. Deze kwaliteiten komen voort uit de ligging van de gemeente, waarbij de nabijheid van Den Haag en het Groene Hart belangrijk worden gevonden. Tevens is de bereikbaarheid belangrijk, als ook rijkdom aan cultuurhistorie.

Toekomstige ontwikkelingen moeten bijdragen aan het versterken van de stad-land verbindingen, het bewaren en koesteren van de verschillende gebieden en daarmee de complementariteit. De basis voor toekomstige ontwikkelingen ligt in het benutten en uitbouwen van de eigen sterke punten van deze gebieden. De positionering in de regio is vastgelegd in 3 pijlers:

- Versterken van de groene woonstad;
- Verbeteren van economische kansen en voorzieningenstructuur;
- Beter benutten en verbeteren van bereikbaarheid.

Het ruimtelijk ontwikkelbeeld kent de volgende drie doelen:

- Verbinden van functies en gebieden;
- Versterken van identiteiten van structuren, wijken en kernen;
- Verbeteren van de kwaliteit van bebouwde en onbebouwde ruimte;

Voor de A4 is belangrijk dat de ontwikkelingen bijdragen aan bovenstaande pijlers.

Cultuurhistorische analyse Vlietoevers (2011)

De gemeente Leidschendam-Voorburg wordt zowel gescheiden als verbonden door de Vliet. De scheiding ontstaat doordat het grondgebied van Leidschendam-Voorburg aan weerszijden van de Vliet is gelegen. Tegelijkertijd is er sprake van een verbinding omdat de Vliet van noord naar zuid door de hele gemeente stroomt. Juist dat opvallende kenmerk maakt de Vliet tot een belangrijk infrastructureel element binnen de gemeentegrenzen. De ouderdom, de activiteiten eromheen en het gebruik in verleden en heden geven de Vlietoevers een speciale meerwaarde, die kan dienen als inspiratiebron voor het toekomstige gebruik van het gebied.

Den Haag

Gemeente Den Haag kent de volgende relevante beleidsstukken :

- Agenda Ruimte voor de Stad (2016);
- Agenda Groen voor de stad (2016);
- Kadernota Openbare Ruimte (2012);
- Handboek Openbare Ruimte (digitale versie 2019);
- Haagse Nota Mobiliteit (2011);
- Gebiedsperspectief A4/Vlietzone (2013);
- Nota Ecologische Verbindingszones 2008 - 2018 (2009);
- Haagse iconen, kansen voor de groenblauwe structuur van de stad (2018);
- Stedelijke Groene Hoofdstructuur (2018);
- Nota Haagse Bomen 2008 - 2017 (2008);
- Den Haag Duurzaam Agenda 2015 - 2020 (2015);
- Meerjaarprogramma Fiets 2015 - 2020 (2015);
- Beleidsnota Archeologie 2011 - 2020 (2011).

De twee belangrijkste beleidsstukken ten opzichte van ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie zijn hieronder kort toegelicht.

Structuurvisie Den Haag 2020

De Structuurvisie Den Haag 2020 beschrijft het gewenste toekomstbeeld en de ruimtelijke veranderingen die de komende vijftien jaar nodig zijn om dat te bereiken. De ambitie van de gemeente is om een wereldstad aan zee te zijn en blijven.

De gemeente Den Haag wil investeren in het groen en de openbare ruimte en in de bereikbaarheid. Bereikbaarheid over de weg, met de tram, met de trein en met de fiets. Het zijn de basiscondities voor een gezonde stad en regio. Bovendien zal ruimte worden geboden aan verdere ontwikkeling van de stad. Daarvoor zal een groot aantal woningen met een stedelijk karakter in de stad worden gebouwd.

De A4, A12 en A13 komen samen in de Vliet/A4-zone. Door de centrale ligging en goede bereikbaarheid is dit gebied bij uitstek geschikt voor de vestiging van het topsegment van kantoren en bedrijvigheid en grote recreatieve voorzieningen. De Vliet/A4-zone is een schakel in de Kenniscorridor van de Zuidvleugel; de invulling wordt in dat perspectief uitgewerkt. In het gebied worden de Vliet en Zweth samen tot een groenblauw langgerekt park ontwikkeld tussen het Groene Hart en Midden-Delfland, met daarin ruimte voor wonen langs het water. Den Haag wil samen met de omliggende gemeenten tot een samenhangende gebiedsvisie komen.

Monumentenverordening Den Haag 2010

De gemeente Den Haag heeft geen vastgesteld strategisch erfgoedbeleid. Het beleid omtrent beschermde waarden (stads- en dorpsgezichten en monumenten) is verankerd in de monumentenverordening. De monumentenverordening beschrijft de bescherming van gemeentelijke monumenten, gemeentelijk beschermde stadsgezichten en de samenstelling van het gemeentelijk monumentenregister.

Rijswijk

Gemeente Rijswijk kent de volgende relevante beleidsstukken :

- Landschapsplan Stadspark Wilhelminapark 2017-2024 (2017);
- Plankaart RijswijkBuiten (2018);
- Vertrouwd Stedelijk Wonen in Rijswijk, woonvisie 2015 – 2015;
- Toekomstvisie Landgoederenzone Rijswijk (2002).

De belangrijkste beleidsstukken ten opzichte van ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie zijn hieronder kort toegelicht.

Structuurvisie Mobiliteit 2020

De huidige verkeerssituatie binnen de gemeente Rijswijk is volgens de gemeente in orde. De gemeente bereidt zich met de structuurvisie mobiliteit voor op de uitdagingen van de toekomst, zoals de toename van verkeer binnen de gemeente.

Het mobiliteitsbeleid bestaat uit 3 thema's rondom tien kernpunten. Elk kernpunt is uitgewerkt in enerzijds de ambitie en anderzijds de opgaven voor de komende jaren om die ambitie te bereiken. De opgaven zijn vervolgens uitgesplitst in projecten, onderzoeken en andere werkzaamheden in het Uitvoeringsprogramma. De 3 thema's zijn bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Voor de reis binnen de gemeente Rijswijk ligt prioriteit bij het verbeteren van de keuzemogelijkheden van de reiziger. Een combinatie van frequent en snel openbaar vervoer, voldoende en goede fietsenstallingen, comfortabele fiets- en voetpaden en duidelijke reisinformatie, dragen daar aan bij. Dit heet 'ketenmobiliteit'. Flexibiliteit voor de gebruiker is het idee. Een duidelijke inrichting en ontwerp van de openbare ruimte en in het bijzonder van de wegen, bevorderen structuur in gebruik en rijgedrag. De gemeente Rijswijk onderkent een set van 'Toplocaties'. Die locaties zijn belangrijk voor de economisch vitaliteit en regionale concurrentiepositie van de gemeente Rijswijk en verdienen een goede bereikbaarheid. Reistijden en verkeersprognoses geven een goede indicatie van de bereikbaarheid en dat betekent soms dat passende maatregelen nodig zijn.

De gemeente Rijswijk investeert in de verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Allereerst door de locaties met ongevallenconcentraties aan te pakken en door te zorgen voor voldoende informatie over de regionale aanpak van negatief verkeersgedrag.

De groene gemeente Rijswijk staat voor leefbare woongebieden. Fietzers en voetgangers en verkeersveiligheid in de woonwijken blijven in de belangstelling staan. De aanpassing en inpassing van wegen bevordert de reductie van geluidsoverlast en zorgt voor verbetering van de luchtkwaliteit. Een ander belangrijk onderwerp is de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals de uitdaging om het groeiend aantal geparkeerde auto's in te passen in de omgeving.

Stadsvisie Rijswijk 2030 (2016)

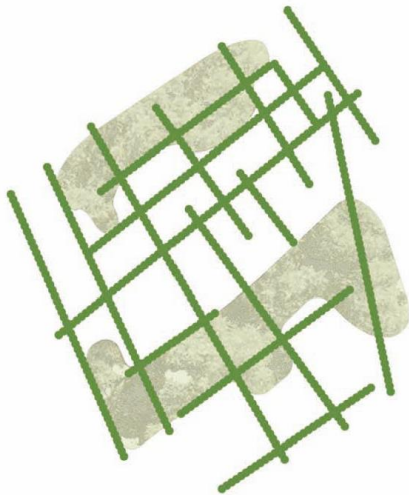
Rijswijk is van oorsprong, met zijn landgoederen en parken, een heel groene stad. De vraag naar meer woningen mag niet ten koste laten gaan van groen. Dat zou volgens de gemeente niet alleen in strijd zijn met de wensen van de Rijswijkers, maar ook ten koste gaan van de identiteit van de gemeente Rijswijk. Dit leidt tot de keuze dat het bouwen van meer woningen zal gebeuren in de gebieden die al bebouwd of in ontwikkeling zijn.

De stadsvisie van Rijswijk biedt een globaal beeld van de vraagstukken en uitdagingen die spelen binnen de gemeente. Er wordt geen specifieke invulling gegeven aan deze vraagstukken.

Speerpunten voor de gemeente zijn het groene karakter, de regionale economische kracht en de betrokkenheid van de inwoners van de gemeente.

Groenbeleidsplan 2010-2020

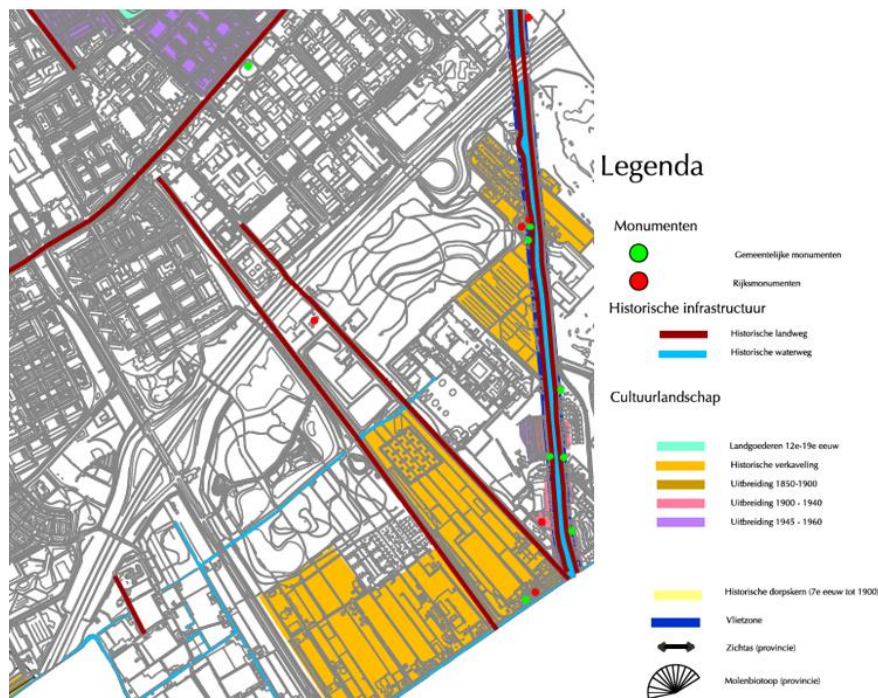
Rijswijk heeft een groen imago en is een groene woon- en werkstad midden in Haaglanden. Er zijn twee belangrijke parkzones en meerdere groene aderen in de bebouwde kom. Dit groenbeleidsplan is een visie en fungeert als een toetsingskader voor alle ontwikkelingen in de gemeente Rijswijk. In het document spreekt de gemeente een aantal ambities uit, zoals de hoeveelheid beschikbare vierkante meters groen per woning in de gemeente. Daarnaast streeft de gemeente er naar de hoofdgroenstructuur, bestaande uit de twee grote groengebieden, het bomenraster in de gemeente en de groene dooradering van de bebouwde kom, te behouden en te versterken. Deze structuur is schematisch weergegeven in Figuur 2.5. De A4 is gelegen in het onderste grote groengebied.



Figuur 2-5 Schematische weergave van groenstructuur in gemeente Rijswijk

Nota Cultureel Erfgoed

In de nota cultureel erfgoed zoekt de gemeente Rijswijk de balans tussen behoud en ontwikkeling. De meerwaarde ligt in het verbinden van oud en nieuw. Voor dit doel heeft de gemeente archeologische en cultuurhistorische waardenkaarten ontwikkeld. Deze kaarten laten zien welke gebieden belangrijke waarden hebben. Zo kan de gemeente bij het actualiseren van bestemmingsplannen of bij het maken van nieuwe plannen rekening met deze waarden houden. De gemeente kan maatregelen nemen om deze waarden te beschermen, maar ze kan deze waarden ook gebruiken ter inspiratie. Zo kan de identiteit van een specifieke locatie behouden blijven, zelfs bij nieuwbouw. Figuur 2-6 geeft een uitsnede uit de cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Rijswijk (ter hoogte van de A4) weer.



Figuur 2-6: Cultuurhistorische waardenkaart Rijswijk

Midden-Delfland

Gemeente Midden-Delfland kent de volgende relevante beleidsstukken :

- Welstandsnota Midden-Delfland (2018);
- Handleiding Beeldkwaliteit Buitengebied (2016);
- Energievisie Midden-Delfland (2016).

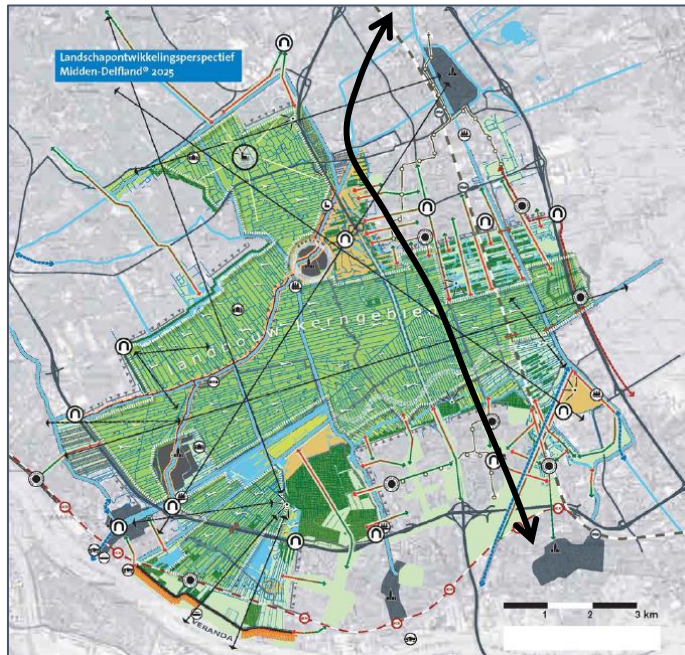
De belangrijkste beleidsstukken ten opzichte van ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie zijn hieronder kort toegelicht.

Structuurvisie Midden-Delfland 2025

Om de kwaliteit van Midden-Delfland te behouden en te versterken is in de afgelopen jaren veel beleid ontwikkeld en vastgesteld waarin de kwaliteiten van de gemeente zijn benoemd, beschermd en versterkt. In de structuurvisie van Midden-Delfland wordt dit beleid bevestigd en ruimtelijk vertaald. De structuurvisie geeft een toekomstbeeld van de gemeente in 2025. In Figuur 2-7 is dit beeld weergegeven. Hierop is ook de A4 aangegeven.

De gemeente Midden-Delfland hecht veel waarde aan het groene karakter van de gemeente. Ze is een groen gebied in een stedelijke omgeving. De ruimtelijke structuur van omstreeks 1600 is hier nog goed zichtbaar. Het merendeel van het buitengebied is in gebruik als agrarisch weidegebied waarbinnen de waterstructuur een belangrijke drager vormt. De historische watergangen zijn van oudsher de verbindingen tussen de dorpen, momenteel gaat vervoer met name over wegen. De snelwegen in het gebied, waaronder de A4, zijn goed aangesloten op het lokale netwerk.

Midden-Delfland wil deze bestaande kwaliteiten behouden en versterken onder het motto “behoud door ontwikkeling”. Hiermee wordt bedoeld op een respectvolle ontwikkeling van de historische dorpen en de groene omgeving. De structuurvisie is grotendeels gestoeld op het document ‘Midden Delfland 2025’. De A4 is een stedelijke structuur binnen een landelijk landschap. Qua karakter contrasteert de weg met haar omgeving. Ook strookt het karakter van de weg moeilijk met de ambities van de gemeente. Eventuele aantasting van het omliggende gebied door de weg strookt dan ook niet met de structuurvisie.



Figuur 2-7: Structuurvisie Midden-Delfland 2025, met de A4 in zwart aangegeven.

Bron: Structuurvisie Midden-Delfland 2025, 2011.

De gemeente heeft in het document ‘Midden-Delfland 2025’ een situatie beschreven alsof het 2025 is. Deze visie dient als richtpunt en toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen binnen de gemeente. Hierin zet de gemeente in op eenheid en haar unieke agrarische karakter binnen de dichtbevolkte stedelijke regio. Ruimtelijk is hierbinnen vooral van belang dat de gemeente rust, ruimte en recreatie wil uitstralen. De open ruimte en het landelijke karakter van de gemeente dient beschermt en versterkt te worden.

Een goede bereikbaarheid hoort bij Midden-Delfland in 2025. Echter, een stedelijk element als de A4 strookt zoals gezegd moeilijk met de ambitie van de gemeente voor het gebied.

Erfgoedverordening Midden-Delfland 2017

De gemeente Midden-Delfland heeft geen vastgesteld strategisch erfgoedbeleid. Het beleid omtrent beschermde waarden (stads- en dorpsgezichten en monumenten) is verankerd in de Erfgoedverordening. De Erfgoedverordening beschrijft de bescherming van gemeentelijke monumenten, gemeentelijk beschermde stadsgezichten en de samenstelling van het gemeentelijk monumentenregister.

Delft

Gemeente Delft kent de volgende relevante beleidstukken:

- Ruimtelijke Structuurvisie Ontmoetingen met Delft 2030;
- Nota monumentenzorg en gebouwd erfgoed 2007-2017.

Omdat het project een beperkt ruimtebeslag heeft binnen deze gemeente, en er tevens maar een minimaal raakvlak is met de gemeente, zijn de beleidsstukken genoemd.

Schiedam

Gemeente Schiedam kent de volgende relevante beleidsstukken :

- Uitvoeringsprogramma Fietsen 2016 - 2020 (2016);
- Schiedam op de Fiets 2016 - 2020 (2016);
- Schiedam Duurzaam Bereikbaar, GVVP 2011 - 2020 (2011);
- Groenblauwe Structuurvisie (2015).

Omdat het project een beperkt ruimtebeslag heeft binnen deze gemeente, en er tevens maar een minimaal raakvlak is (korte lengte Zuidelijk deel) met de gemeente, zijn de beleidsstukken genoemd.

Vlaardingen

Gemeente Vlaardingen kent de volgende relevante beleidsstukken :

- Actieplan Mobiliteit (2018);
- Visie Openbare Ruimte (2015).

Omdat het project geen ruimtebeslag heeft binnen deze gemeente, en er tevens maar een minimaal raakvlak is (korte lengte Zuidelijk deel) met de gemeente, zijn de beleidsstukken genoemd.

Westland

Gemeente Westland kent de volgende relevante beleidsstukken:

- Westland (2013) - Structuurvisie Westland 2025;
- Integrale visie Greenport Westland-Oostland 2020;
- Erfgoedverordening Westland 2017.

Omdat het project geen ruimtebeslag heeft binnen deze gemeente, en er tevens maar een minimaal raakvlak is met de gemeente, zijn de beleidsstukken genoemd.

2.2.4 Ruimtelijk beleid en het project

Het beleid op verschillende niveaus heeft een rol gespeeld bij de totstandkoming en voorbereiding van het project. Naast het beleid zijn er meer documenten die richtlijnen geven aan de voorgenomen activiteit zoals De Deltaroute (2006), visie routeontwerp A4(2006), A4 architectonische specificaties (2007), Verkennend Onderzoek (2017). In deze documenten worden uitspraken gedaan, zowel op groter schaalniveau als voor specifieke locaties langs de A4, over het snelwegontwerp en de relatie van de snelweg met de omgeving.

Op basis van het beleid en bijeenkomsten met omgevingspartijen is inzicht gekregen in de ruimtelijke visies op het projectgebied. Deze zijn input geweest voor de inpassingsvisie (MAXWAN, maart 2018). Deze visie is de basis voor het Vormgevings- en inpassingsplan (VIP). Bij het opstellen van het Vormgevings- en inpassingsplan (VIP) zijn de verschillende omgevingspartijen wederom betrokken. Het VIP is de verbeelding is van het wegontwerp en toont de inpassing van de weg in de omgeving. Het biedt plaats aan de compensatie- en mitigatieopgaven zoals bijvoorbeeld water, natuur en geluid. Het sluit zoveel mogelijk aan bij het beleid.



Figuur 2-8: Overzicht documenten ter ondersteuning van de inpassing en vormgeving van het project A4-N14

3. Huidige situatie en autonome ontwikkeling

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische referentiesituatie van de A4 Haaglanden – N14 beschreven aan de hand van de criteria uit het beoordelingskader van hoofdstuk 2. Allereerst worden de relevante autonome ontwikkelingen beschreven. Daarna wordt kort de ontstaansgeschiedenis beschreven om inzicht te geven in de samenhangen en oorzaken van de huidige ruimtelijke situatie. Gevolgd door een beschrijving van de verschillende deelgebieden, waarbij diskwaliteiten en kwaliteiten worden toegelicht. Dit samen vormt de referentiesituatie. Dit wordt verder gedetailleerd ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie.

3.1 Autonome ontwikkelingen

In de omgeving van het plangebied zijn ruimtelijke ontwikkelingen aanwezig welke fysieke en/of verkeerskundige relatie met de uitbreiding van de A4, die invloed hebben op zowel het gebruik als de indruk van de A4.

Het gaat voornamelijk om uitbreiding van woningbouw gebieden, kantoren en bedrijventerreinen. Dit zijn ontwikkelingen welke planologisch mogelijk zijn gemaakt maar op dit moment niet of deels gerealiseerd zijn achtereenvolgens, van noord naar zuid gezien projecten zoals:

- A4 Burgerveen-N14 en de Rijnlandroute;
- Nieuwbouwplannen Leidschendam;
- Ontwikkeling rondom Prins Clausplein;
- Rotterdamse Baan plus fietsbrug naar Ypenburg;
- Nadere invulling Woningbouwlocatie RijswijkBuiten;
- Ontwikkeling Pasgeld en mogelijke nieuwe halte-plaats RijswijkBuiten;
- Nieuw hotel bij aansluiting A4-N211;
- Ontwikkeling van kantoren en woningen in de Harnaschpolder in Rijswijk en Midden-Delfland.

De tijdshorizon van deze projecten is verschillend. Sommige projecten zijn al in uitvoering, andere projecten zijn nog in de verkenningsfase.

Voor een volledig overzicht van de autonome gebiedsontwikkelingen, en infrastructurele projecten rondom het plangebied, wordt verwezen naar de MER.

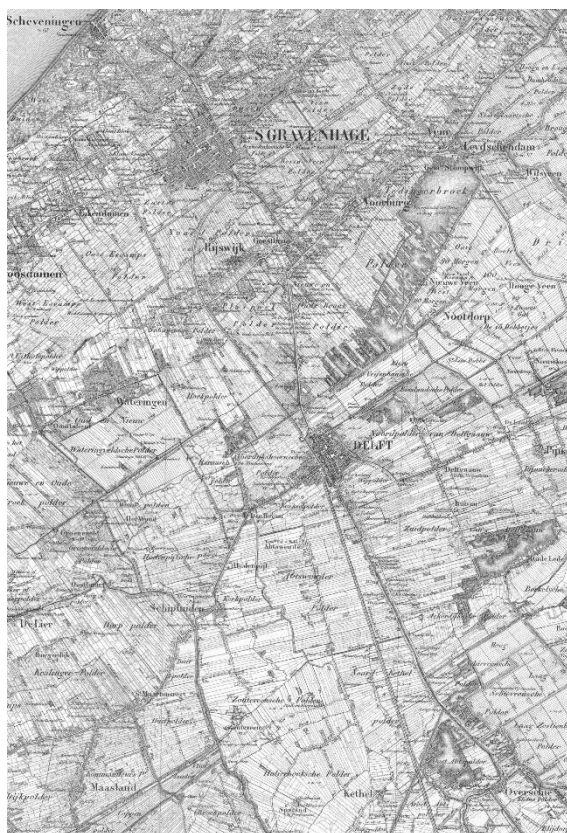
3.2 Ontstaansgeschiedenis

In de jaren dertig van de vorige eeuw is de aanleg van de A4 begonnen. In 1939 liep de weg van knooppunt De Nieuwe Meer bij Amsterdam via de Haarlemmermeer tot aan Sassenheim. De A4 werd vervolgens stap voor stap verder uitgebreid en volgde aanvankelijk het traject langs de westkant van Leiden dat nu bekend is als de A44. Op dat moment werd ook al gewerkt aan de planning van de A4 tussen Burgerveen en Leidschendam langs de oostkant van Leiden. In 1939 begon men al met de aanleg van de aarden baan bij Leidschendam en de aanleg van verkeersplein Ypenburg, maar deze werkzaamheden werden tijdens de oorlog stilgelegd. Het huidige tracé van de A4 tot aan Delft-Zuid is in de jaren zestig, zeventig en tachtig ontstaan, waarbij de verkeerspleinen op de kruispunten van snelwegen (A12, A13) uitgroeiden tot verkeersknooppunten met ongelijkvloerse verbindingen. Vanaf de jaren negentig tot aan halverwege de jaren tien werd de ontbrekende schakel tot aan Schiedam en Vlaardingen gerealiseerd. Met de voltooiing van de A4 door Noord- en Zuid-Holland is een tracé ontstaan parallel aan de kustlijn met een knik naar Rotterdam ter plaatse van de rivierdelta van de Maas en een knik naar Amsterdam ter plaatse van het Noordzeekanaal. Het geleidelijke ontstaan van de A4 ging gelijk op met het ontstaan van de Randstad als ruimtelijke eenheid. Gaandeweg veranderde de A4 van een snelweg aan de rand van stedelijk gebied naar een snelweg die dwars door stedelijk gebied gaat.

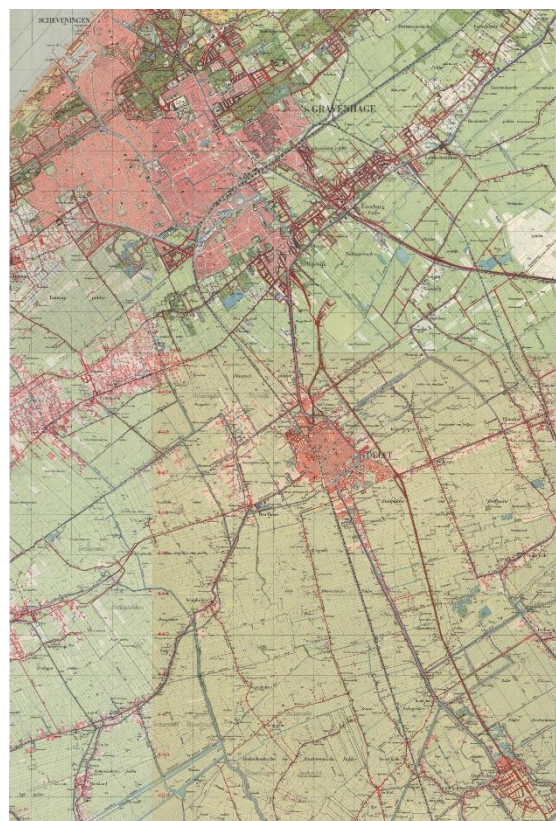
Na de eeuwwisseling steekt de stad steeds vaker de weg over en komt de A4 in delen middenin de stad te liggen, zoals bij Leiden en Den Haag. De ruimtes tussen de snelweg en de stad zijn vaak parkachtig ingericht, zoals langs de Vlietzone, bij Rijswijk en bij Schiedam. Op deze plekken is het oorspronkelijke slagenlandschap verdwenen.

Met de grootschalige verstedelijking van de regio en de aanpassingen aan de infrastructuur om de bereikbaarheid te garanderen, is het landschap steeds verder onder druk komen te staan. Investerings in infrastructuur kunnen een bijdrage leveren aan de leefbaarheid van de regio en het versterken van het resterende landschap. Het versterken van de biodiversiteit is daar een belangrijk onderdeel van, net als het verbeteren van regionale fietsverbindingen.

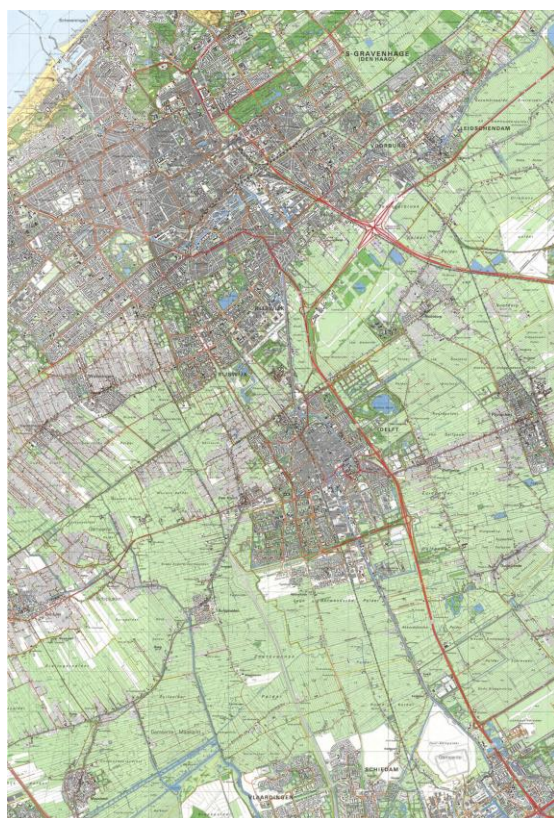
Railverbindingen worden meer een meer drager van stedelijke ontwikkeling in de regio. Nieuwe ontwikkelingen en herontwikkeling vindt vaak plaats in de nabijheid van halteplaatsen en richting zich minder op de traditionele zichtlocaties langs de snelweg. De stad en de snelweg naderen elkaar in de stedelijke gebieden tot op zeer korte afstand. Geluidsvoorzieningen ontnemen hier veelal het zicht op de directe omgeving en de weg wordt steeds minder zichtbaar vanuit die omgeving. Geluidsvoorzieningen bepalen het beeld vanaf de weg en vanuit de omgeving en zijn het visitekaartje van de steden. De noodzaak voor goede dwarsverbindingen over en onder de A4, de zogenaamde 'gekanтелеde opgave' wordt alleen maar groter. Weg en omgeving zullen steeds meer met elkaar verweven raken.



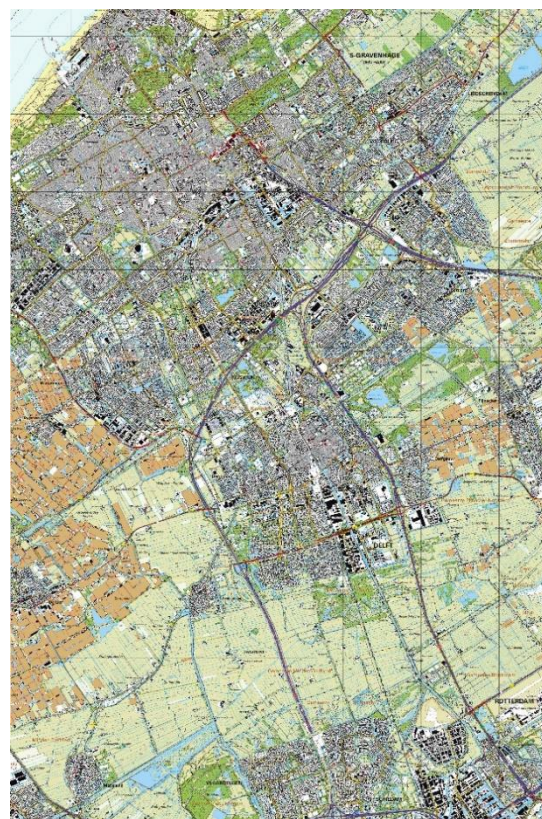
Figuur 3-1 Ontstaansgeschiedenis plangebied A4 - 1850



Figuur 3-2 Ontstaansgeschiedenis plangebied A4 - 1950



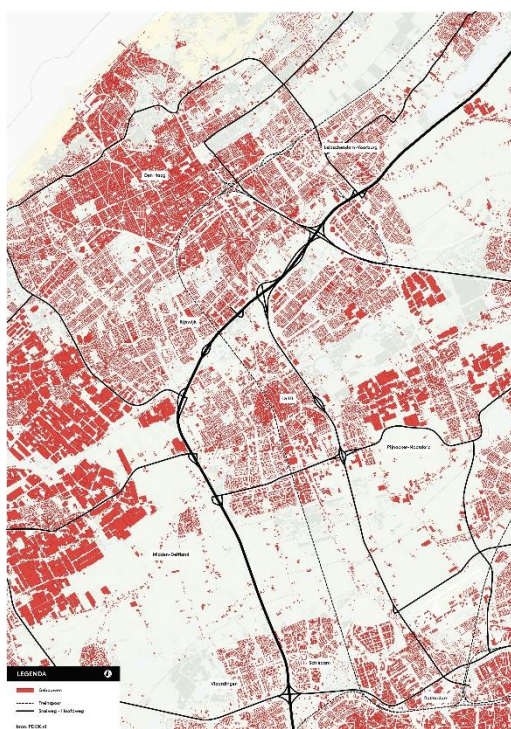
Figuur 3-3 Ontstaansgeschiedenis plangebied A4 - 1990



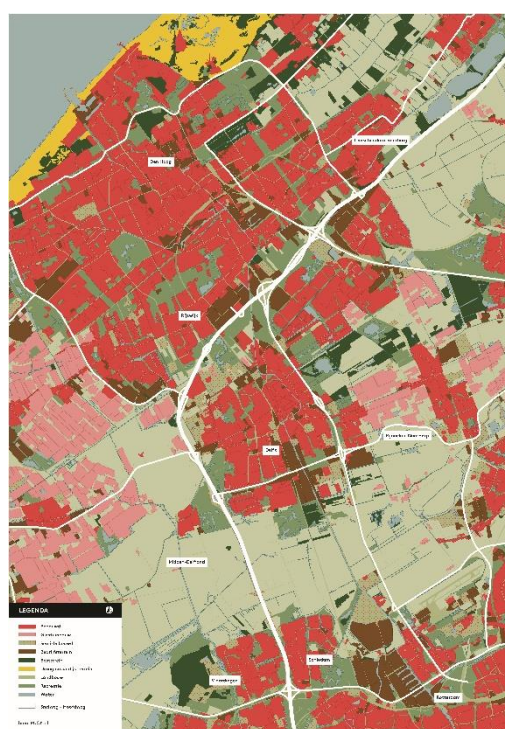
Figuur 3-4 Ontstaansgeschiedenis plangebied A4 - 2017-2018

3.3 Referentiesituatie

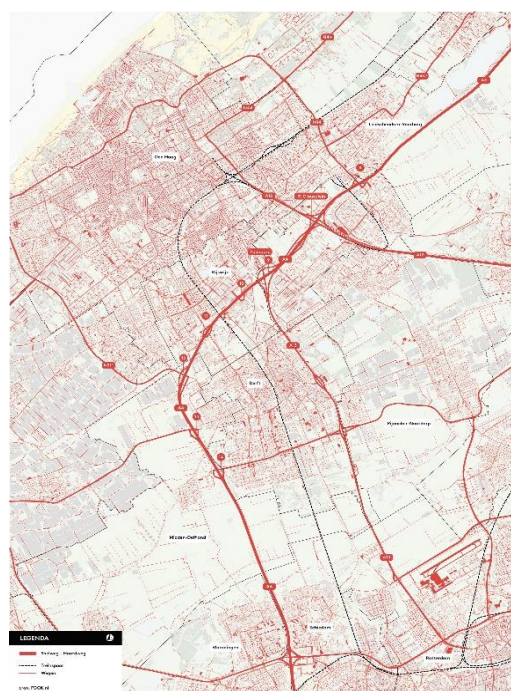
Haaglanden ligt als een groene corridor tussen Wijk en Wouden (Groene Hart) aan de noordzijde en het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland aan de zuidzijde. De corridor wordt gevormd door de groene randen van de A4, door parken, golfbanen en geluidswallen. Als we nader kijken naar deze route, dan bestaat de directe omgeving van de weg uit een opeenvolging van typische, onderscheidende (snelweg)landschappen. De stedelijke bebouwing, rondom de A4, is zichtbaar in Figuur 3.1. De weg wordt grote delen omzoomd door parkgebieden. In de loop van de jaren is aan beide zijden van de A4 de stedelijke regio steeds meer richting de A4 gegroeid. De weg wordt omringd door groengebieden, bedrijventerreinen, agrarische gebieden en woongebieden, zoals zichtbaar op Figuur 3.2. De A4 vormt een grote infrastructuurbundel waarbij 7 aansluitingen van onderliggend wegennet aansluiten op de A4, zoals zichtbaar in Figuur 3.3. Ten noorden van de A4 liggen lange doorgaande noordzuid wegen die met dwarswegen met elkaar verbonden zijn. Aan de zuidzijde van de A4 volgen de wegen vaak nog de oorspronkelijke kavelrichting van de onderliggende polders. De N14 is onderdeel van de ring van Den Haag en sluit bij knooppunt Leidschendam aan op de ring van Zoetermeer. Zoals zichtbaar in alle onderstaande kaarten is de regio volledig verstedelijkt. De groengebieden aanwezig in het gebied, worden vaak voor recreatieve doeleinden gebruikt.



Figuur 3-5 Stedelijke bebouwing



Figuur 3-6 Functies rondom de A4



Figuur 3-7 Onderliggend wegennet



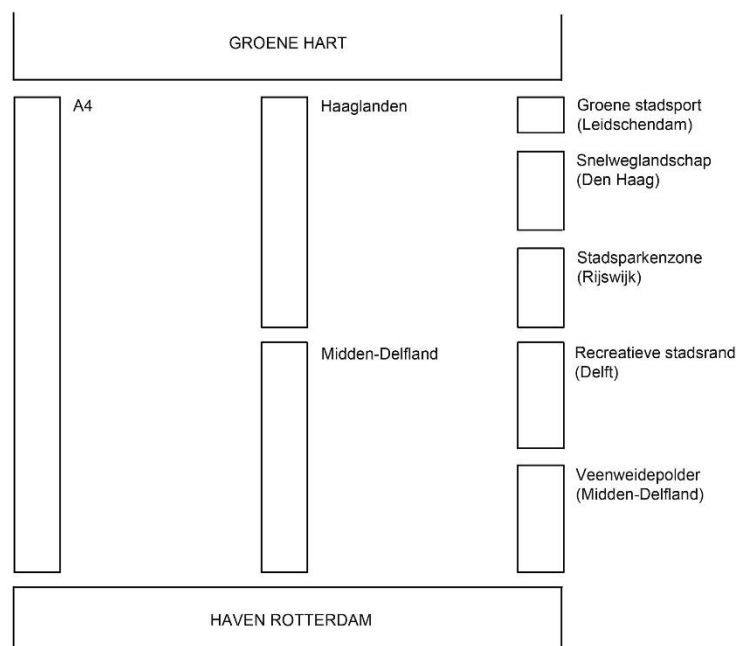
Figuur 3-8 Ecologie en recreatie

3.3.1 Kwaliteiten en diskwaliteiten

Uit de ruimtelijke analyse van het projectgebied van de A4-N14 (in het VIP) blijken een aantal kwaliteiten en diskwaliteiten, welke mede een basis vormen voor de effectbeoordeling (hoofdstuk 4) en de inpassende maatregelen (hoofdstuk 5).

Deze worden geordend in algemene kwaliteiten en diskwaliteiten voor het projectgebied A4, vervolgens specifieker voor deelgebieden Haaglanden en Midden-Delfland. Na de beschrijving van de deelgebieden worden per deelgebied aanvullende lokale kwaliteiten en diskwaliteiten benoemd.

Hoe deze gebieden zich tot elkaar verhouden is weergegeven in Figuur 3-9.



Figuur 3-9 schematische weergave ruimtelijke deelgebieden

Kwaliteiten Projectgebied A4-N14

- De ligging van de A4 in het lage landschap van de Hollandse Delta is overal voelbaar;
- Het contrast tussen hoogstedelijke gebieden versus open en waterrijke gebieden is karakteristiek en duidelijk beleefbaar;
- Opeenvolging van verschillende, bijzondere landschappen;
- Groene, parkachtige route door sterk verstedelijkt gebied;
- Veel groene wallen, weinig in het oog springende geluidschermen;
- De aanwezigheid van landschapselementen zoals oriëntatiepunten, sky-lines en landmarks die de karakteristieken van het gebied onderstrepen;
- Markante kunstwerken, waaronder het iconische Prins Clausplein;
- Aanwezigheid van historische geografische patronen, elementen en ensembles;
- Aanwezigheid van historisch- (steden)bouwkundige elementen;
- Langs het tracé van de A4 liggen op relatief korte afstand uiteenlopende typen rijksmonumenten;
- De provincie heeft zeven Erfgoedlijnen opgesteld. Drie hiervan zijn gelegen aan de A4.

Kwaliteiten gebied Haaglanden

- Opeenvolging van recreatieve groengebieden langs de A4;
- Groene randen ondanks de oprukkende verstedelijking richting de snelweg;
- Variatie en dynamiek.

Kwaliteiten gebied Midden-Delfland

- Zorgvuldige inpassing in de omgeving, interactie met omgeving/impact op het landschap is gering;
- Netwerken in omgeving grotendeels intact.

Kwaliteit gebied N14

- Indrukwekkende stapeling van snelweg, stad en landschap.

Diskwaliteiten Projectgebied A4-N14

- Versnipperd beeld;
- Verrommeling groene randen;
- Verschillende geluidschermen geven een rommelig en onsamenhangend wegbeeld;
- Snelweg is barrière tussen groengebieden aan weerszijde van de weg.

Diskwaliteiten Haaglanden

- De verschillende typen geluidschermen geven een rommelig en onsamenhangend wegbeeld;
- Historische landmarks in de omgeving zijn niet goed zichtbaar (molens, waterlopen als de Vliet en de Zweth).

Diskwaliteiten Midden-Delfland

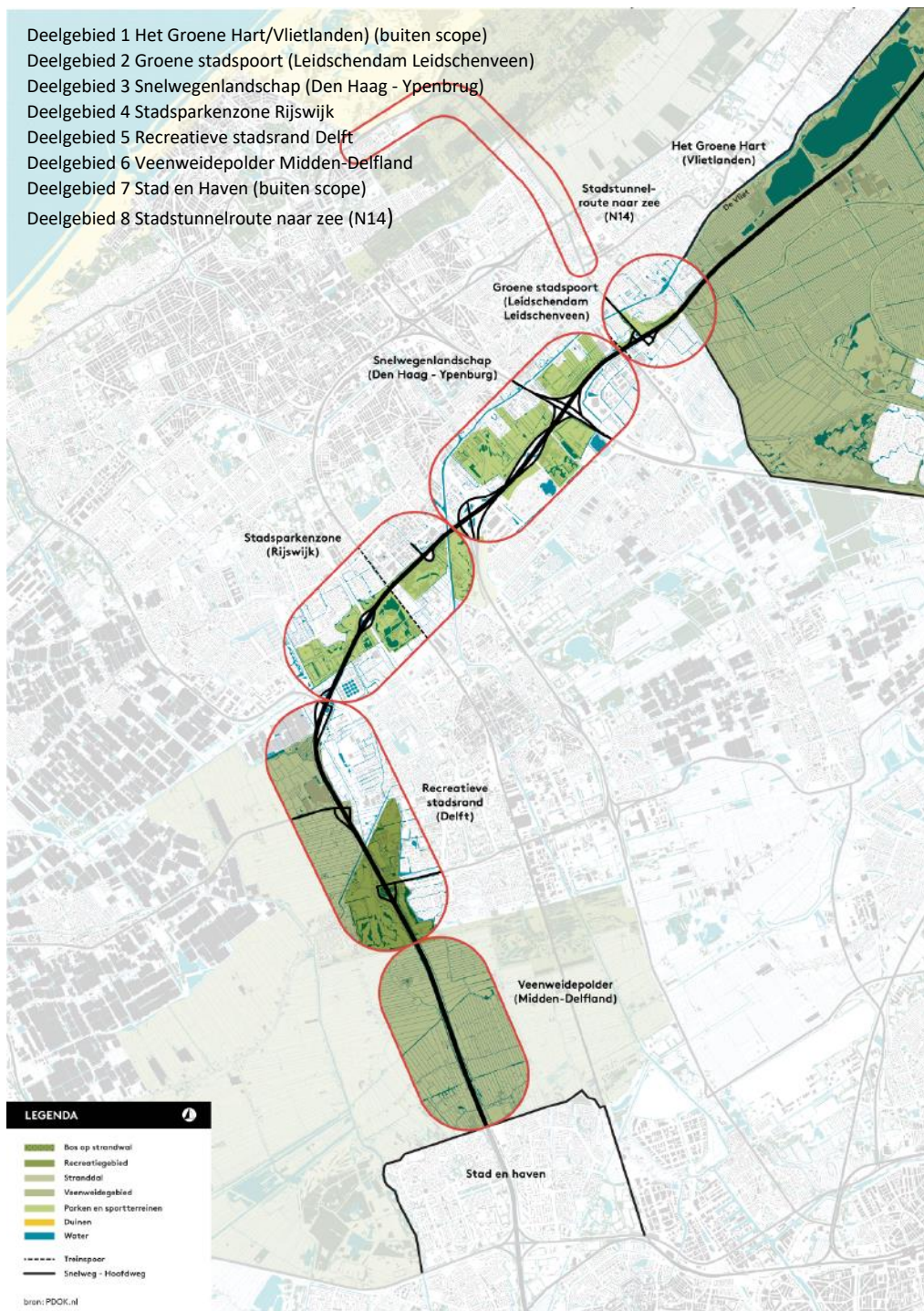
- De weg is geheel geïsoleerd van het omringende landschap;
- De kwaliteit van het veenweidegebied wordt door de weggebruiker niet ervaren;
- Op een aantal locaties is er geen interactie met de omgeving en andersom. De verbinding tussen weg en omgeving ontbreekt.

Diskwaliteiten N14

- Ruimtelijke ingewikkelde aansluitingen op het lokale netwerk; de overgang van N14 naar het stedelijk netwerk is ruimtelijk complex.

3.3.2 Deelgebieden

Het projectgebied A4 Haaglanden – N14 is op de schaal van de Deltaroute te verdelen in twee delen: Haaglanden en Midden-Delfland. Als men inzoomt naar de schaal van het project is er sprake van 8 deelgebieden. Zie hiervoor Figuur 3-10. Deelgebied 1, het Groene Hart, en deelgebied 7, de Ketheltunnel, vallen niet in de scope van het project en worden daarom niet verder toegelicht. Voor een uitgebreidere beschrijving van deelgebieden 1 en 8 wordt verwezen naar het VIP, hoofdstuk 3.



Figuur 3-10 Overzicht deelgebieden

Deelgebied 2: Groene stadspoort Leidschendam-Leidschenveen

Aan de westzijde van de A4 ligt de Vlietzone, ingeklemd tussen de Vliet en de A4. Ter hoogte van Leidschendam is hier eind jaren zeventig een uitbreidingswijk aangelegd. Tussen de wijk en de A4 ligt een brede bosstrook, die de woningen visueel scheidt van de snelweg.

Aan de oostzijde ligt het bedrijventerrein Oude Middenweg direct langs de weg, met daarachter de Vinexwijk Leidschenveen. Door het groene geluidscherm en het met bos ingeplante talud is dit deel van het bedrijventerrein niet zichtbaar vanaf de snelweg.

Tussen de aansluiting Leidschendam (N14) en het Prins Clausplein is, aan de oostzijde van de A4, in de jaren negentig het bedrijventerrein Forepark gebouwd. De bedrijven presenteren zich met hun kantoor of de showroom direct aan de snelweg. Rond de afrit Leidschendam staan enkele grote kantoorgebouwen en in de oksel van het Prins Clausplein staat het stadion van ADO Den Haag.

Even ten zuiden van de aansluiting Leidschendam kruisen een aantal sporen de A4. Deels gaan die richting een groot rangeerterrein van het NS onderhoudsbedrijf en deels is het spoor in gebruik door de Randstad Rail. De weg wordt in een verdiepte betonnen bak onder de sporen door geleid.

Naast het rangeerterrein staat een groot logistiek gebouw met de achterkant direct aan de snelweg. Tussen deze dichte loods en de weg staat een windturbine op korte afstand van de snelweg. Verderop, in de oksel van het Prins Clausplein ligt het recreatiegebied Vlietzoom oost. Het recreatiegebied bestaat uit Sportpark Westvliet en verschillende volkstuincomplexen. De overige ruimte bestaat nog uit het oude, open slagenlandschap.



Figuur 3-11 Deelgebied 2: Groene stadspoort Leidschendam-Leidschenveen

Kwaliteiten:

- Aanwezigheid van een aantal landschapsstructuren en landschapselementen zoals Trambaan Broekwegpad en het ADO stadion;
- Markante, groene entree van de stadsregio Haaglanden.

Diskwaliteiten:

- Relatief smal profiel, opgesloten tussen geluidschermen.

Deelgebied 3: Snelwegenlandschap Den Haag – Ypenburg

Het Prins Clausplein wordt gekenmerkt door hoge, strak vormgegeven grastaluds met een open middengebied met daarin een spaghetti van over elkaar kruisende verbindingsbogen. Het Prins Clausplein is een icoon van de Nederlandse snelwegarchitectuur en heeft cultuurhistorische waarde. Het is het eerste en enige knooppunt tussen snelwegen in Nederland dat in een kruis- of stervorm is gebouwd.

Aan de westzijde ligt tussen de Vliet en de A4 het Haagse groengebied Vlietzoom West. De Vliet is een oude trekvaart die Den Haag verbond met Leiden en Delft. Langs deze trekvaart ligt de Westvlietseweg met daaraan een aantal buitenplaatsen en lintbebouwing. Achter dit bebouwingslint ligt familiepark Drievliet, Villapark Leeuwenbergh en het bedrijventerrein Westvliet. In 1988 is langs de A4 en tussen de verschillende deelgebieden Golfbaan Leeuwenbergh aangelegd. Het open slaglandschap is hierdoor veranderd in een besloten parklandschap. In dit deel is er geen ruimtelijke relatie tussen de Vlietzoom en de snelweg. Vanuit het landschap van de Vlietzoom ligt de A4 verscholen achter een met struweel ingeplante geluidswal. In het zuidelijke deel van de Vlietzoom liggen, aan de A4 (ter plaatse van knooppunt Ypenburg) en de Laan van Hoornwijck, de kantorenlocaties Broekpolder en Hoornwijck. Deze kantorenlocaties zijn deels - achter de geluidswal - zichtbaar vanaf de snelweg.



Figuur 3-12 Deelgebied 3: Snelwegenlandschap Den Haag – Ypenburg

Kwaliteiten:

- Het Prins Clausplein is een icoon van de Nederlandse snelwegarchitectuur;
- Aanwezigheid van een aantal landschapsstructuren en landschapselementen zoals de Laan van Hoornwijck en de geluidswal Ypenburg. Deze zijn zichtbaar door het open landschap rondom dit deelgebied;
- Royale maten, ruime bogen, brede bermen en veel groen aan de randen;
- Variatie en dynamiek;
- Eenheid in vormgeving van de viaducten en fly-overs.

Diskwaliteiten:

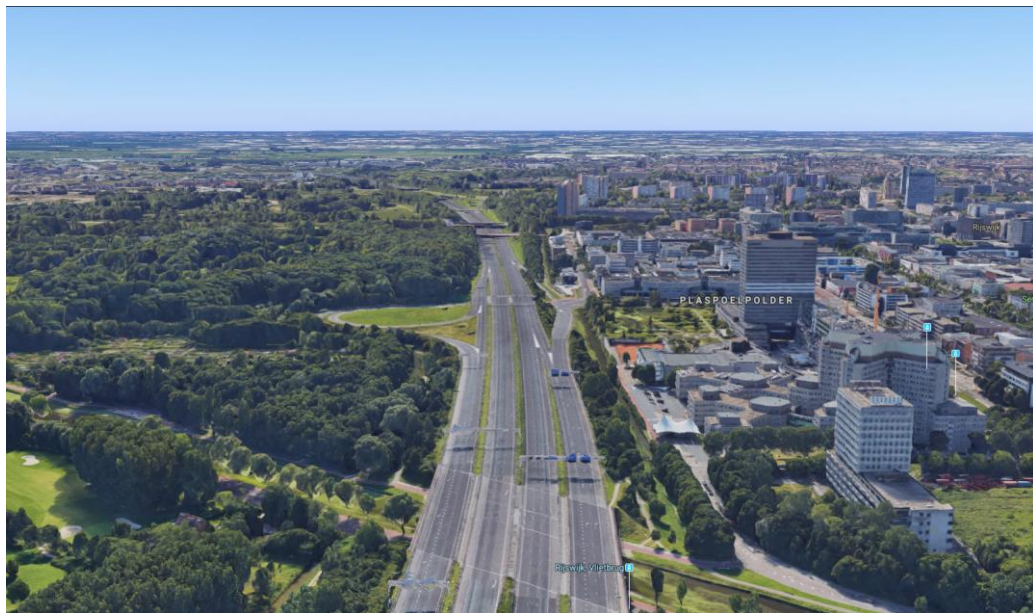
- Door het struweel is het indrukwekkende vlechtwerk bijna niet meer zichtbaar vanaf de weg.

Deelgebied 4: Stadsparkenzone Rijswijk

Door de verdiepte ligging, en de groene, flauwe taluds naar maaiveld die de bermen vormen van de snelweg, ligt de weg in een landschappelijke omgeving. Dit deel van de A4, door Rijswijk, is een klassiek voorbeeld van een parkway. Dit wordt nog eens versterkt door de parken en bossen die rond de verdiepte ligging te zien zijn. Centraal in de verdiepte ligging ligt knooppunt 11 (Rijswijk). Het knooppunt is in aansluiting op de omgeving parkachtig ingericht met vijvers en los geplaatste bomen.

De A4 loopt dwars door de stadsparkenzone van Rijswijk. Aan de noordzijde ligt direct langs de A4 het parkengebied Stadslandschap Hoekpolder en aan de zuidzijde de stadsparken Elsenburgerbos en Wilhelminapark. Het bedrijventerrein Plaspoelpolder manifesteert zich nadrukkelijk achter de bosrand met hoge, markante gebouwen (waaronder het European Patent Office). Ook de hoge woontorens langs de rand van Rijswijk zijn achter de bosrand zichtbaar. Aan de zuidzijde van de A4 wordt momenteel Rijswijk buiten gebouwd. Dit zorgt ervoor, dat de A4 en de stadsparkenzone centraal in Rijswijk komen te liggen.

Nadat de weg weer gestegen is naar het maaiveld, wordt het wegbeeld wederom vernauwd en ligt de weg opgesloten tussen (begroeide) geluidschermen. Hier passeert de A4 ook de Zweth, al is daar maar heel weinig van te merken vanaf de weg. Ter hoogte van afslag 12 (Den Haag-Zuid) ligt de verzorgingsplaats Peulwijk. De afslag en de verzorgingsplaats zijn landschappelijk ingericht met vijvers en losgeplaatste bomen. In de noordoosthoek van de afslag realiseert van de Valk een nieuwe hoteltoeren.



Figuur 3-13 Deelgebied 4: Stadsparkenzone Rijswijk

Kwaliteiten:

- Aanwezigheid van een aantal landschapsstructuren en landschapselementen zoals de Prins Beatrixlaan en het European Patent Office. Tevens is het gebied herkenbaar door de klassieke parkway karakteristieken;
- De groene taluds met bos op de bovenrand geeft de verdiepte weg een groen karakter;
- Achter de bosrand is de stad zichtbaar (hoogbouw Rijswijk);
- Eenheid in vormgeving van de viaducten (jaren 80).

Diskwaliteiten:

- Donkere damwand langs het Elsenburgerbos maakt een armoedige en rommelige indruk;
- De fietspaden langs de A4 doorbreken de verder continue groene taluds;
- De vandalismeschermen op de viaducten maken een onvriendelijke indruk;
- Ter plaatse van Event Plaza wordt de bosrand onderbroken (gapend gat).

Deelgebied 5: Recreatieve stadsrand Delft

Verder naar het zuiden maakt de A4 een bocht richting Rotterdam. Na de aansluiting op N211 opent het landschap van Midden-Delfland zich. Dit deel van de A4 heeft een landschappelijk karakter. De snelweg ligt hier tussen aarden zichtwallen (1,7 meter hoog) met hier en daar een eenvoudig en relatief laag begroeid geluidsscherm. De omgeving rond de A4 verandert langzaam van karakter. In het eerste deel (tot het aquaduct) scheert de snelweg langs de stadrandzone van Delft (die in ontwikkeling is). Aan de westzijde ligt hier het open veenweide landschap van Midden-Delfland met enkele grote kascomplexen. Meer naar het zuiden (naar het aquaduct) kruist de A4 de groene zoom van Delft. De zoom bestaat uit bos, sportvelden en Golfbaan Delfland. De oorspronkelijke waterstructuur is voor een groot deel gehandhaafd. De A4 heeft in dit deel door de opgaande beplanting een meer besloten karakter. Midden in de groene zoom ligt afslag 14 (Delft). De inrichting van de afslag sluit naadloos aan op de omgeving. De inrichting bestaat uit watervlakken met rietstroken (in de kavelrichting). De af- en opritten worden omzoomd met natte bosstroken.



Figuur 3-14 Deelgebied 5: Recreatieve stadsrand Delft

Kwaliteiten:

- Aanwezigheid van een aantal landschapsstructuren zoals de N211;
- De aanwezigheid van een historisch bouwkundig element, de schaaapweidemolen;
- Door groene zichtwallen heeft de weg weinig impact op de landschappelijke omgeving;
- De weg grenst aan het open landschap van Midden-Delfland, die het best vanaf de viaducten ervaren kan worden;
- Eenheid in vormgeving van de viaducten (jaren 90).

Diskwaliteiten:

- De stadsrand die nog in ontwikkeling is, geeft een rommelige indruk;
- De kassen langs de A4 belemmeren het uitzicht op het veenweidegebied.

Deelgebied 6: Midden-Delfland Zuid

Tussen Delft en Schiedam kruist de A4 het karakteristieke open veenweide landschap van Midden-Delfland. De snelweg ligt hier verdiept en is opgesloten tussen 6 meter hoge wanden. Van het omliggende landschap is niets te zien.

Andersom is ook vanuit het omliggende landschap de weg nauwelijks waarneembaar. Het polderlandschap loopt door tot aan de tunnelbak. De lichtmasten zijn zo laag dat deze niet boven de bakrand uitsteken. Hierdoor is ook 's nachts de weg niet zichtbaar vanuit de omgeving. Een recreatief pad (veenweidepad) langs de A4 verbindt de recreatiegebieden rond Delft en Schiedam met elkaar. Daarnaast kruisen de belangrijkste polderwegen en waterlopen de A4 doormiddel van twee viaducten en een aqua-ecoduct. Het aqua-ecoduct vormt één geheel met de omgeving en ligt heel vanzelfsprekend in het landschap. Met een breedte van 40 meter is het een belangrijke schakel tussen Midden-Delfland en het Groene Hart.



Figuur 3-15 Deelgebied 6: Midden-Delfland Zuid

Kwaliteiten:

- Aanwezigheid van een aantal landschapsstructuren zoals de Gaag;
- Vanuit cultuurhistorie is dit gebied waardevol wegens de gave historische landschappelijke structuur. Het Midden-Delfland is een goed bewaard gebleven vorm van een veenweidelandschap met een eveneens goed bewaard gebleven eendenkooi;
- De weg heeft weinig impact op de landschappelijke omgeving;
- Groene doorlopende bermen in de tunnelbak;
- Aquaducten en ecologische passages verbinden landschap aan weerszijde van de weg;
- Eenheid in vormgeving van viaducten (jaren 00).

Diskwaliteiten:

- De groene omgeving is nauwelijks zichtbaar vanaf de weg;
- De tunnelbak heeft door de afwerking met panelen een goedkope indruk;
- Graffiti op grote delen van de tunnelwand.

Deelgebied 8: N14, Stadstunnelroute naar zee

Vanaf de aansluiting Leidschendam-Leidschenveen gaat de N14, de noordelijke randweg van de Haagse regio, door een reeks van tunnels (Sijtwendetunnels en Hubertustunnel) richting de kust. De eerste tunnel leidt het autoverkeer onder de Vliet door en pas bij de Prins Bernardlaan en de Noordsingel eindigt deze tunnel. Na de kruising duikt de weg opnieuw een (land)tunnel in en opent zich weer ter plaatse van de Monseigneur Van Steelaan en de Heuvelweg. Daarna duikt de N14 nog een keer de tunnel in en komt voorbij de kruising met de spoorlijn Leiden – Den Haag weer open op maaiveld te liggen. Nadat de N14 is overgegaan in de N440, gaat de weg nog een keer door een tunnel (Hubertustunnel) langs de duinen richting Scheveningen en de kust.

De N14 ligt haaks op de kust en doorkruist een landschap van strandwallen en strandvlaktes. De Prins Bernardlaan/Noordsingel en de Monseigneur Van Steelaan/Heuvelweg liggen op een strandwal parallel aan de kust. Ze maken onderdeel uit van historische, lange ontwikkelingslijnen in dit typisch Hollandse landschap.



Figuur 3-16 Deelgebied 8: N14, Stadstunnelroute naar zee

Kwaliteiten:

- De aanwezigheid van een historisch bouwkundig element, Molen de Vlieger;
- De N14 vormt een landschapsstructuur maar ook een belangrijke verbinding, zowel richting de zee maar ook tussen Noord Den Haag en de A4;
- Indrukwekkende stapeling van snelweg, stad en landschap.

Diskwaliteiten:

- Er is sprake van veel congestie op de N14;
- Historische lijnen in het landschap zijn niet meer herkenbaar;
- Ruimtelijk ingewikkelde aansluitingen op het lokale netwerk.

3.4 Referentiesituatie ruimtelijke kwaliteit

3.4.1 Gebruikswaarde

De A4 is een belangrijke schakel in de randstad tussen onder andere Amsterdam en Rotterdam maar ook belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio en leidt door bijna aaneengesloten stedelijk gebied. Voor de functies (wonen, werken, recreatie en land/tuinbouw) aan weerszijden van de A4 is de weg zowel een verbinding als een barrière.

In het projectgebied loopt de A4 tussen Haaglanden en de kruising met de N14 door verschillende landschappen en langs verschillende gemeenten. Daarnaast verbindt de A4 veel van deze kernen en voorzieningen door middel van aansluitingen. Verschillende parken en sportclubs bevinden zich direct langs de weg. De weg wordt door groengebieden en bedrijventerreinen omzoomd. Slechts op enkele plekken zijn er woongebieden direct langs de weg. Beide kanten van de A4 zijn met elkaar verbonden door middel van onderdoorgangen en kunstwerken. In de stedelijke zones leidt dit tot een steeds verdere integratie van weg, stedelijke omgeving en stedelijk groen. De A4 kruist met verschillende belangrijke, regionale fietsroutes. Een goed en aantrekkelijk fietsnetwerk is belangrijk voor de regio, ook ten behoeve van het terugdringen van het autogebruik in de regio.

Er is maar 1 ecologische verbinding te vinden in het gebied. Er wordt gesteld dat de ecologische waarde van dit gebied beperkt is. Wel zijn er grotere gebieden stedelijk groen langs de weg en veel agrarische gebieden hebben ook een ecologische functie. Een andere belangrijke drager van de ecologische verbindingen is de waterstructuur in het gebied. De Vliet, de Schie en de Zweth kruisen de A4 en vormen structuurlijnen in het landschap met veel ecologische potenties. Hieraan grenzen verschillende ecologische zones. Aan de zuidkant van het projectgebied is naast de snelweg het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland te vinden.

N14:

De N14 vormt een dwarsverbinding op de A4 en tevens een belangrijke verbinding richting de zee voor al het verkeer. De N14 is ook een hoofdontsluiting voor Leidschendam-Voorburg en is onderdeel van de ring Den Haag. De autoweg verbindt de noordkant van Den Haag met de A4 bij Leidschendam. Hier bevindt zich ook het winkelcentrum Leidschenhage met toekomstige groei “mall of the Netherlands”. De N14 loopt momenteel al vaak vast en met de verwachte groei zal dit verslechteren. Er is een goed fietsnetwerk in dit gebied. De ecologische betekenis is gering.

3.4.2 Belevingswaarde

Wanneer wordt ingezoomd op de belevingswaarde van de weg, zijn in dit project drie invalshoeken van belang: Beleving van de omgeving vanaf de weg, vice versa en de beleving van de weg zelf. Daarbij spelen identiteit, zichtrelaties, structuur, maat en schaal een rol.

Beleving van omgeving vanaf de weg

Vanuit het noorden gezien komt de A4 vanuit het open landschap van het Groene Hart met vergezichten over het polderlandschap en panorama's met windmolens. Weiland, slootjes, knotwilgen en molens bepalen het uitzicht van de automobilist. Hier sluit het project A4 Haaglanden - N14 aan op de A4 N14 - Burgerveen, het project dat zich momenteel in de fase van de verkenning bevindt.

De weg ligt in het noordelijke deel op een aardenbaan, waarbij de taluds zijn ingeplant met bos. Samen met de groene geluidsschermen langs de weg zorgt dit ruimtelijk voor een groene poort zonder zichtrelaties met de omgeving.

De A4 ligt vanaf de aansluiting met de N14 tot aan het Prins Clausplein op maaiveld. Door het ontbreken van geluidsschermen is er aan de westzijde van de weg zicht over het open landschap van de Vlietzone en op de kerk van Leidschendam. Aan de oostzijde ligt het bedrijventerrein Forepark als een etalage aan de snelweg. De schaal van de weg past bij de schaal van de omgeving. De leefbare omgeving bestaat hier uit hoog opgaande grastaluds van de verbindingbogen, met daarachter het stedelijk gebied.

Waar de A4 en de A12 kruisen ligt een groot open middengebied. Dit gebied ligt op dezelfde hoogte als de A4, waardoor het lijkt alsof de A4 op maaiveld ligt. Het beeld wordt hier bepaald door de fly-overs die hoog bovenlangs kruisen. Vanaf de hooggelegen verbindingbogen ontrolt zich een overweldigend snelwegpanorama tegen de achtergrond van de stad (identiteit).

Richting het knooppunt Ypenburg ligt het vlechtwerk. Het wegbeeld op de hoofdrijbaan wordt vooral bepaald door de groene taluds van de parallelstructuur. Waar deze wegen elkaar ongelijkvloers kruisen liggen strak vormgegeven rechthoekige waterpartijen. De wegen van het vlechtwerk liggen ca. 1,5 meter boven het oorspronkelijke maaiveld. Aan de westzijde ligt over de volle lengte een ca. 2,5 meter hoge geluidswal. De wal is hier onderdeel van de aardenbaan. Aan de oostzijde ligt er geen geluidswal. De weg ligt hier nog steeds ca. 1,5 meter boven het oorspronkelijke maaiveld en wordt aan de buitenzijde begrensd door een randsloot. Bij de aanleg van de Vinexwijk Ypenburg is er achter de randsloot een heel herkenbare hoge geluidswal rond de wijk aangelegd. Deze past qua maat en schaal bij de snelweg. Ter plaatse van het boscomplex Tedingerbroek stopt de geluidswal. Hier ligt direct langs de snelweg een hoog houten geluidsscherm. Bij de aanleg van het vlechtwerk zijn de taluds en de ruimte tussen de snelwegen beplant met krentenboompjes. In de loop van de tijd zijn de bermen verruigd en wordt het groenbeeld voornamelijk bepaald door braam.

Na het knooppunt Ypenburg gaat de A4 met een grote brug over de Vliet met zicht op de skyline van Rijswijk (oriëntatie en zichtrelatie). Aangekomen in Rijswijk zakt de A4 naar beneden om in een verdiepte ligging - in een speciaal voor de snelweg aangelegde polder - de dwarsverbindingen op maaiveld te laten passeren. De sporen tussen Rijswijk en Delft, maar ook de Beatrixlaan (de belangrijkste aansluiting op Rijswijk) kruisen de A4 gewoon op maaiveld.

Pas richting de kruising met de Zweth gaat de A4 weer terug naar maaiveld om met een brug over de Zweth te worden geleid. Door de verdiepte ligging en de groene, flauwe taluds naar maaiveld die de bermen lijkt de weg in een landschappelijke omgeving te liggen. Dit deel van de

A4, door Rijswijk, is een klassiek voorbeeld van een parkway (identiteit). Dit wordt nog eens versterkt door de parken en bossen die rond de verdiepte ligging te zien zijn. Ter plaatse van het partycentrum naast de spoorlijn wordt de continue, groene bosrand aan de bovenzijde van het talud kort onderbroken.

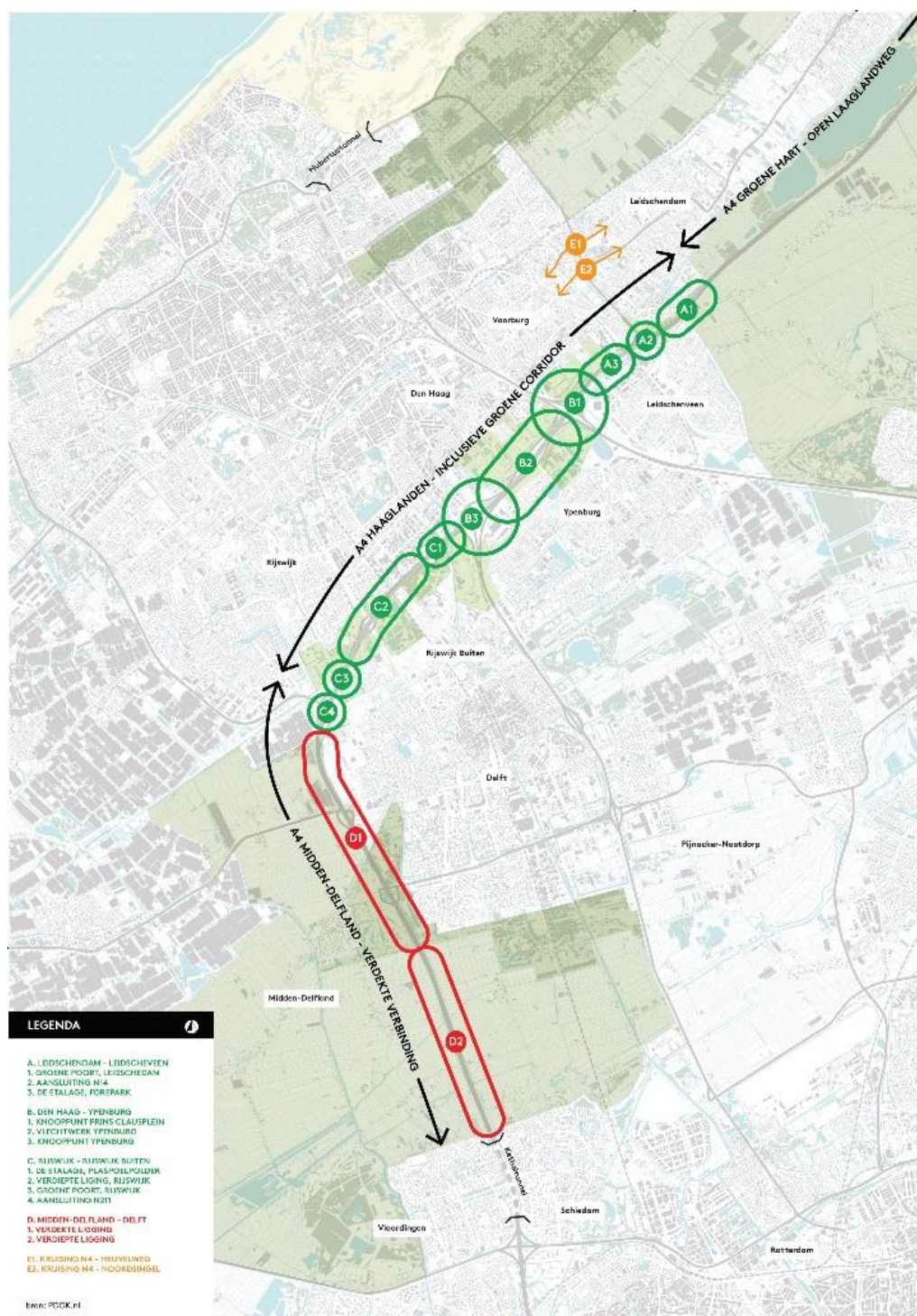
Verder naar het zuiden maakt de A4 een bocht richting Rotterdam. Na de aansluiting met de N211 opent het landschap van Midden-Delfland zich en ligt de weg verdekt tussen groene wallen. De weg passeert Delft en Midden-Delfland. In dit deel ligt de weg tussen aarden wallen met hier en daar een eenvoudig en relatief laag, begroeid scherm daar bovenop.

Tussen Delft-Zuid en de Ketheltunnel ligt de A4 geheel verdiept en is het contrast tussen de beleving van de automobilist en het landschap rondom de weg maximaal. In de verdiepte ligging is niets te zien van het bijzondere landschap en vanuit het landschap is de A4 nauwelijks ervaarbaar. De snelweg ligt hier middenin het open veenweidelandschap tussen Delft en Schiedam.

Ter plaatse van de Ketheltunnel sluit het project A4 Haaglanden - N14 aan op de bestaande infrastructuur van de stad (Schiedam en Vlaardingen en de A20) en de haven van Rotterdam.

N14:

Vanaf de aansluiting Leidschendam-Leidschenveen gaat de N14, de noordelijke randweg van de Haagse regio, door een reeks van tunnels. Hierdoor is de beleving van de omgeving vanaf de N14 minimaal. Alleen op de kruispunten kan men de karakteristiek van de stedelijke omgeving ervaren en zijn er zichtrelaties.



Figuur 3-17 Beleving van de omgeving vanaf de weg

Beleving van de weg vanuit de omgeving

De zichtbaarheid van de weg wordt bepaald door de voertuigen op de weg, de hoogteligging t.o.v. maaiveld, objecten bij de weg (wegmeubilair), viaducten en bruggen en de inpassing van de weg met al haar elementen.

Ter hoogte van Leidschendam-Leidschenveen is de snelweg vanuit de omgeving vooral te zien door de houten geluidschermen. Het contrast tussen de karakteristiek van de weg en de ruimte daar omheen is groot. Daarna loopt de A4 over in het Prins Clausplein, het Vlechtwerk en Knooppunt Ypenburg. Het vormt de verbinding van de A4 met de A12 en de A13 en is het drukste snelwegtracé van Nederland. Door de ruime maat van dit weggedeelte vormt het een zelfstandig snelweglandschap. Op het Prins Clausplein ligt de A4 en verschillende op- en afritten verhoogd en is vanuit de omgeving goed zichtbaar. De fly-overs over verschillende verdiepingen kondigen vanuit de verte het iconische verkeersplein aan, waar de A4 de A12 en de spoorbanen tussen Den Haag en Utrecht kruist.

Ook ligt de weg verhoogd bij de brug over de Vliet en Zweth waardoor de snelweg vanuit de omgeving en de waterweg opvalt. Deze bruggen vormen oriëntatiepunten in het landschap. Tussen Delft-Zuid en de Ketheltunnel ligt de A4 geheel verdiept en is het contrast tussen de beleving van de automobilist en de landschap rondom de weg maximaal. In de verdiepte ligging is niets te zien van het bijzondere landschap en vanuit het landschap is de A4 nauwelijks waarneembaar. Tevens bevindt het tracé A4 zich voornamelijk in stedelijk gebied. Hierdoor is er al snel sprake van geluidsoverlast en zijn veel geluidswerende maatregelen genomen.

De sociale veiligheid is vooral van belang bij de (dwars)verbindingen van de A4-N14 die gebruikt worden door langzaamverkeer en verblijfsplekken in de nabijheid van de weg zoals parkeerplaatsen. In de referentiesituatie scoort de sociale veiligheid neutraal.

N14:

Vanaf de aansluiting Leidschendam-Leidschenveen gaat de N14, de noordelijke randweg van de Haagse regio, door een reeks van tunnels. Tussen de tunnels, bij de kruisingen is er contact met de omgeving. Vanaf de omgeving is de weg dus weinig zichtbaar. Vooral de tunnelmonden duiden de N14 aan de omgeving en geven identiteit.

Wegbeleving

Ter plaatse van Leidschendam en Leidschenveen vernauwt het wegbeeld zich en ligt de A4 opgesloten tussen de geluidsschermen van de stadsrand.

Richting het Prins Clausplein wordt het wegbeeld weer opener en groener, de bermen worden breder en de ruimte naast de weg is royaler. De weg heeft tussen Leidschendam en het Prins Clausplein een korte parallelstructuur met 10 rijstroken en ligt op maaiveld. De verkeerssituatie vraagt de aandacht van de weggebruiker. Royale bermen, waterpartijen en grote bomen maken van de A4 een route door een uitgestrekt landschap.

Het Prins Clausplein wordt gekenmerkt door hoge, strak vormgegeven grastaluds met een open middengebiet met daarin een spaghetti van over elkaar kruisende verbindingsbogen. Het Prins Clausplein is een markant oriëntatiepunt voor weggebruikers. Binnen het verkeersknooppunt Prins Clausplein is nauwelijks te herkennen wat het oorspronkelijke maaiveld is.

Het groene karakter zet zich door voorbij het Prins Clausplein, ter plaatse van het zogenaamde vlechtwerk tot aan het knooppunt Ypenburg. De buitenzijde van het vlechtwerk bestaat uit aarden wallen. Aan de kant van Den Haag in de vorm van een lage geluidswal en aan de kant van Ypenburg als een hoog opgaande parkwal. Dit wegdeel heeft een groene uitstraling.

De beleving van het knooppunt Ypenburg verschilt sterk van het Prins Clausplein. Alle grote verbindingbogen worden door viaducten onder de A4 langs geleid in plaats van met grote fly-overs bovenlangs. Hier zijn alle taluds weer strak gemaaid.

Na het passeren van het viaduct over de Vliet ligt de A4 verdiept tussen ruime, groene taluds tussen het bos. Nadat de weg weer gestegen is naar maaiveld, wordt het wegbeeld wederom vernauwd en ligt de weg opgesloten tussen (begroeide) geluidschermen.

Het wegbeeld wordt, ter hoogte van het veenweidepolder gebied Midden-Delfland, bepaald door de lichtgrijze metalen wanden (met daarboven de lucht), brede grasbermen, geleiderail en heel veel lage lichtmasten. Dit rustige wegbeeld wordt verstoord door de grote hoeveelheid graffiti op de wanden.

De A4 geeft een afwisselende wegbeleving. Horizontaal is veel sprake van extra parallelbanen, weefvakken en afwisseling in aantal rijstroken. Ook verticaal wordt afgewisseld tussen een verdiepte tunnelling en een verhoogde ligging ter hoogte van bijvoorbeeld het Prins Clausplein. Daarbij is er een sterk verschil in visuele kwaliteit van de geluidbeperkende voorzieningen. Zo zijn er begroeide geluidsschermen, hoge houten geluidsschermen en geluidswallen waarbij begroeiing is toegepast. De verscheidenheid van geluidsschermen kan leiden tot verromeling van het wegbeeld. Voor dit tracé kan gesteld worden dat er sprake is van een onrustige wegbeleving.

N14:

De wegbeleving van de N14 wordt voornamelijk bepaald door het lange tracé van verschillende tunnels en verkeerslichten. De N14 heeft het karakter van een stedelijke rondweg. De kruispunten vormen contactpunten met de omgeving. Samen met de tunnelentree's bieden zij de weggebruiker identiteit en oriëntatiemogelijkheden.

3.4.3 Toekomstwaarde

De toekomstwaarde van de A4 ziet er, zonder de voorgenomen maatregelen, niet rooskleurig uit vanwege de drukte op de weg. De verwachting is dat men door de toenemende reistijd op de A4 andere routes gaat nemen om de A4 te vermijden. Dit kan ook leiden tot een toenemende druk op het omliggende wegennet. Bovendien groeit de economische schade als gevolg van langere reistijden, als er niet wordt ingegrepen.

Ook zijn er een aantal autonome ontwikkelingen in het gebied, zoals woningbouw project Sion Rijswijk, waardoor de druk op het wegennet tevens zal toenemen. De aanwezigheid van de A4 heeft een rol gespeeld bij de locatiekeuze voor deze ontwikkelingen. De ontwikkelingen rondom de A4 zullen tevens profiteren indien de A4 goed functioneert.

Wanneer wordt gekeken naar de verwachte groei van het verkeer, in relatie tot de vormgeving en capaciteit van de huidige A4, is de weg op een aantal punten hier niet op voorbereid. Veel van de huidige inprikkers kunnen de capaciteit niet aan en lopen vaak vast.

In de referentiesituatie zijn er wel ontwikkelingen in de omgeving van de A4 maar weinig mogelijkheden om daar met de snelweg op in te spelen. Hetzelfde kan gesteld worden voor de N14. Door de toenemende verkeersstromen en de komst van de Mall of the Netherlands, zal de drukte alleen maar toenemen. De route is niet klaar voor toekomstige ontwikkelingen en er is geen sprake van een robuust netwerk.

3.5 Referentiesituatie landschap

Bij de beschrijving van de referentiesituatie op het aspect landschap volgt de beschrijving de indeling vlakken, lijnen en punten.

Bij 'vlakken' worden grotere onderliggende landschappelijke eenheden gezien. Het gaat dan vooral om de leesbaarheid van de landschapskarakteristiek en herkenbaarheid van de verschillende landschapseenheden. Het onderdeel 'lijnen' heeft betrekking op lijnvormige landschapsstructuren zoals een ontginningsas, een stadsas en bijvoorbeeld belangrijke watergangen. Onder 'punten' worden kenmerkende landschapselementen verstaan zoals een landmark, oriëntatiepunt, molen of sky-line.

3.5.1 Vlakken

Vanuit de ruimtelijke analyse worden op basis van de ruimtelijke karakteristieken drie vlakken onderscheiden.

Gebied 1 – A4 Haaglanden

De A4 Haaglanden ligt in het stedelijk gebied van de regio Haaglanden tussen de open gebieden van het Groene Hart en Midden-Delfland. Het open gebied kan gezien worden als stedelijk park in een waterrijk landschap. Het iconische Prins Clausplein, het imposante vlechtwerk en het open knooppunt Ypenburg zijn ruim opgezet en hebben royale bochtstralen met lange, vloeiende lijnen. Het tracé van de A4 vormt een groene corridor door het stedelijk gebied van Haaglanden. Stadsparken en recreatieve voorzieningen flankeren de A4 en maken visueel onderdeel uit van het wegbeeld met groene uitstraling.

Gebied 2 – A4 Midden-Delfland

De A4 door Midden-Delfland ligt deels verdekt en deels verdiept door het open veenweidegebied. Het snelweglandschap bestaat deels uit een verdekte ligging tussen zichtwallen en deels uit een verdiepte, open bak. Dwars over de A4 liggen vele verbindingen voor mens en natuur in de vorm van viaducten, fietsbruggen, een aquaduct en een eco-aquaduct. De weginrichting van de A4 en de vormgeving van de randen gaat op in de landschappelijke omgeving van Midden-Delfland. De aarden wallen en begroeide schermen vormen een natuurlijke overgang naar de omgeving.

Gebied 3 – N14

De N14 verbindt de A4 met de kust door een stadstunnelroute naar zee. Daarbij doorsnijdt de route een aantal unieke, Nederlandse landschappen. Van polderlandschap in het laagland, via strandwallen en strandvlaktes tot aan de duinen en de kust. De identiteit van de route wordt mede bepaald door de reeks van tunnels, de tunnelmonden en het stedelijk gebied waar de weg doorheen voert.

Door de stapeling van infrastructuur, verstedelijking en nieuw landschap in de vorm van groene dekken, vormt de N14 een bijzonder en geheel eigen stadsinfrastructuurlandschap.

3.5.2 Lijnen

Vanuit de ruimtelijke analyse (zie ook het VIP) zijn in het project A4 Haaglanden – N14 23 landschapsstructuren opgenomen in de effect rapportage. Hierbij zijn de A4 en de N14 ook als structuurlijnen meegenomen. De overige landschapsstructuren zijn dwarsstructuren ten opzichte van de A4 en N14. De lijnen en hun karakteristiek zijn hieronder beschreven.

Lijn	Karakteristiek
A4	Deltaroute, groene corridor, parkway, etc. Zie ook Zie beschrijving van de A4 in de verschillende deelgebieden in hoofdstuk 3.3..
N14	De N14 vormt de stadstunnelroute naar zee, en een inrikker van de A4 de stad in.
Prins Bernardlaan/Noordsingel (dwarsstructuur op N14)	Stadsweg, lange historische lijn in Haagse structuur.
Monseigneur van Steelaan/Heuvelweg (dwarsstructuur op N14)	Stadsweg, lange historische lijn in Haagse structuur.
Leidschenveensepad (fietsverbinding)	Het Leidschenveensepad vormt de doorgaande fietsroute met een markante fietsbrug over de A4.
Trambaan Broekwegpad	Het Broekwegpad functioneert als loop- en fietspad langs de trambaan. Vanaf de Trambaan/Broekwegpad heb je zicht op de A4 en het vormt een groene structuur in stedelijk weefsel.
Philippus Uythovenpad	Het Philippus Uythovenpad vormt de doorgaande fietsroute met fietsbrug over A4 loopt door Leidschenveen als een groene parkstrook.
Laan van Hoornwijck	De Laan van Hoornwijck is een tweebaans rijweg onder de A4 door. De laan is voor een groot deel voorzien van robuuste laanbeplanting.
Delftweg en de Vliet	Deze lijn (combi) is een belangrijke ruimtelijke en historische structuur in het landschap. De Delftweg is een rustige autobaan, met aan de ene kant een trambaan en aan de andere kant een fietspad, gescheiden van de rijbaan. De Vliet is een historische waterroute in het stedelijk weefsel.
Lange Kleiweg	De Lange Kleiweg verbindt park Elsenburg en Plaspoelpolder door middel van een kunstwerk over de A4 heen. De delen aan weerszijde van de A4 hebben een heel verschillende karakteristiek: route over bedrijventerrein- route door robuust groen
Spoorlijn Den Haag/Utrecht	De spoorlijn tussen Den Haag en Utrecht kruist hier de A4 door middel van een kunstwerk. De spoorlijn gaat ten noorden van de A4 door stedelijk groen en ten zuiden van de A4 door stadsrandgroen met recreatieve functies.
Prinses Beatrixlaan	De Prinses Beatrixlaan, een groene stadsweg, verbindt het Wilhelminapark aan de oostkant van de A4 met de Muziekbuurt aan de westzijde van de A4.
De Zweth met ecoaquaduct	De Zweth, een belangrijke ruimtelijke waterstructuur met historische waarde, loopt hier onder de A4 door.

N211	De N211 vormt een drukke, provinciale weg die de A4 kruist en vormt een belangrijke schakel tussen de A4 (afslag Den Haag Zuid) en Hoek van Holland.
Woudselaan	De Woudselaan vormt een oud lint met kleinschalige bebouwing en beplanting, waarbij aan de Oostkant Voordijkshoorn en aan de Westkant, het Woudt worden verbonden.
N223	De N223 ligt op de grens tussen het stadslandschap aan de oostkant, en aan de andere kant van de A4 het landschap dat weidser is met weinig bebouwing.
de Gaag	De Gaag, een ruimtelijke en historische structuurlijn, passeert hier de A4 met een aquaduct, tussen twee wegviaducten over de A4 (Rijksstraatweg en Tramkade).
Kruithuisweg	De Kruithuisweg is onderdeel van de N470, met een ruime opzet, brede groene bermen en de aansluiting op Delft.
Zuidkade	De Zuidkade kruist de A4 onderlangs en ligt op de grens tussen een open agrarisch landschap, en een meer bebouwd, recreatief gebied.
Slinksloot	Deze sloot is een historische watergang op de grens van verkavelingen.
Oostveense weg	De Oostveense weg is een ontginningslint met kleinschalige bebouwing en beplantingen.
Hoogspanningstracees	Dit tracé ligt voor een deel parallel aan de A4 en kruist ter hoogte van de verzorgingsplaats Peulwijk.
Woudweg	De Woudweg is een ontginningslint met kleinschalige bebouwing en beplantingen.

Tabel 3-1 Lijnen

3.5.3 Punten

Vanuit de ruimtelijke analyse zijn de volgende punten belangrijk voor de karakteristiek van het (stedelijk) landschap van het projectgebied. Het zijn bijvoorbeeld oriëntatiepunten op de route of in de omgeving, landmarks, herkenbare gebouwen maar ook de knooppunten van de A4.

Punten		Karakteristiek
Gebouwen	ADO stadion	Voetbalstadion, herkenbare vorm, Goed zichtbaar
	Geluidswal Ypenburg	Grote groene wal. Goed zichtbaar
	Sint Martinuskerk	Kerktoeren. Goed zichtbaar, niet opvallend
	NFI gebouw/ Skyline Rijswijk/ Aansluiting N211	Gecombineerd oriëntatiepunt. Herkenbaar en goed zichtbaar
	European Patent Office (kantoren Plaspoelpolder)	Betonnen herkenbaar en hoog bedrijfspand. Goed zichtbaar
	Event Plaza	Stenen doos met opvallende kleuren. Dichte wand aan zijde A4. Goed zichtbaar
	Schaapwei molen de Zweth	Windmolen. Goed zichtbaar, niet opvallend
	Toren van het nieuwe Van der Valk hotel	Autonome ontwikkeling. Goed zichtbaar, autonome ontwikkeling
Knooppunten	Prins Clausplein	Iconisch knooppunt. Goed zichtbaar, iconisch
	Ypenburg	Knooppunt. Goed zichtbaar
Skylines	Skyline van Den Haag (vanaf Prins Clausplein)	Goed zichtbaar
	Skyline Delft	Goed zichtbaar
Eendenkooi ¹	Schipluiden	Landschappelijk element. Niet zichtbaar vanaf A4. Zichtbaar in het open landschap door karakteristieke beplantingen

Tabel 3-2 Punten

¹ De eendenkooi is een landschappelijk element met cultuurhistorische waarde. Deze is zichtbaar in het open landschap door karakteristieke beplantingen. Vanaf de A4 is de eendenkooi (afstand enkele honderden meters) niet zichtbaar door de verdiepte ligging van de A4. Zie ook paragraaf 3.3.2.



3.6 Referentiesituatie cultuurhistorie

De referentiesituatie voor cultuurhistorie wordt bepaald door de historische stedenbouwkundige waarden en historisch geografische waarden in het gebied.

3.6.1 Quickscan cultuurhistorische waarden

Uitingen van deze cultuurhistorische waarden zijn te vinden in:

- Aangewezen of genomineerd Werelderfgoed;
- Beschermde stads- of dorpsgezichten;
- Rijksmonumenten;
- Provinciale cultuurhistorische waarden, waaronder:
 - Cultuurhistorische Kroonjuwelen;
 - Molenbiotopen;
 - Overige niet-beschermde waarden.
- Gemeentelijke cultuurhistorische waarden, waaronder:
 - Gemeentelijke monumenten;
 - Gemeentelijke stads- en dorpsgezichten;
 - Overige gemeentelijke waarden.

In de quickscan worden de waarden behandeld waar negatieve effecten bij voorbaat (of redelijkerwijs na een korte analyse) uitgesloten kunnen worden naar aanleiding van het voornemen. De waarden waar een nadere afweging voor plaats dient te vinden zijn weergegeven in paragraaf 3.6.2.

Werelderfgoed

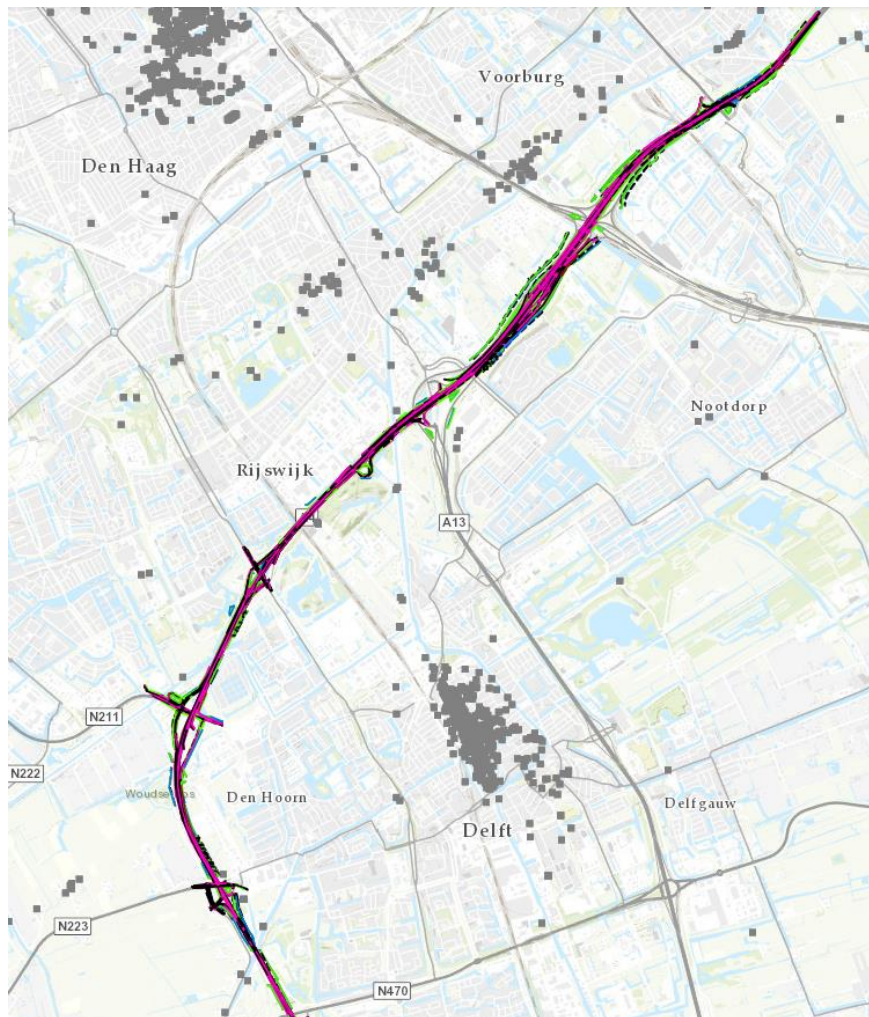
Het voornemen is niet gelegen binnen 200 meter van genomineerde of aangewezen werelderfgoed. De Limes (genomineerd werelderfgoed) kruist de A4 meer noordelijk. Op de provinciale cultuurhistorische waardenkaart is ter hoogte van het plangebied het vermoedelijk tracé van het Kanaal van Corbulo weergegeven. Omdat dit geen onderdeel is van de begrenzing van het genomineerde werelderfgoed als opgenomen in het Barro wordt deze waarde behandeld onder provinciale waarden.

Beschermde stads- en dorpsgezichten

Er zijn geen beschermde stads- of dorpsgezichten binnen 200 meter van de A4 gelegen. Daarmee kan invloed op deze beschermde gebieden uitgesloten worden.

Rijksmonumenten

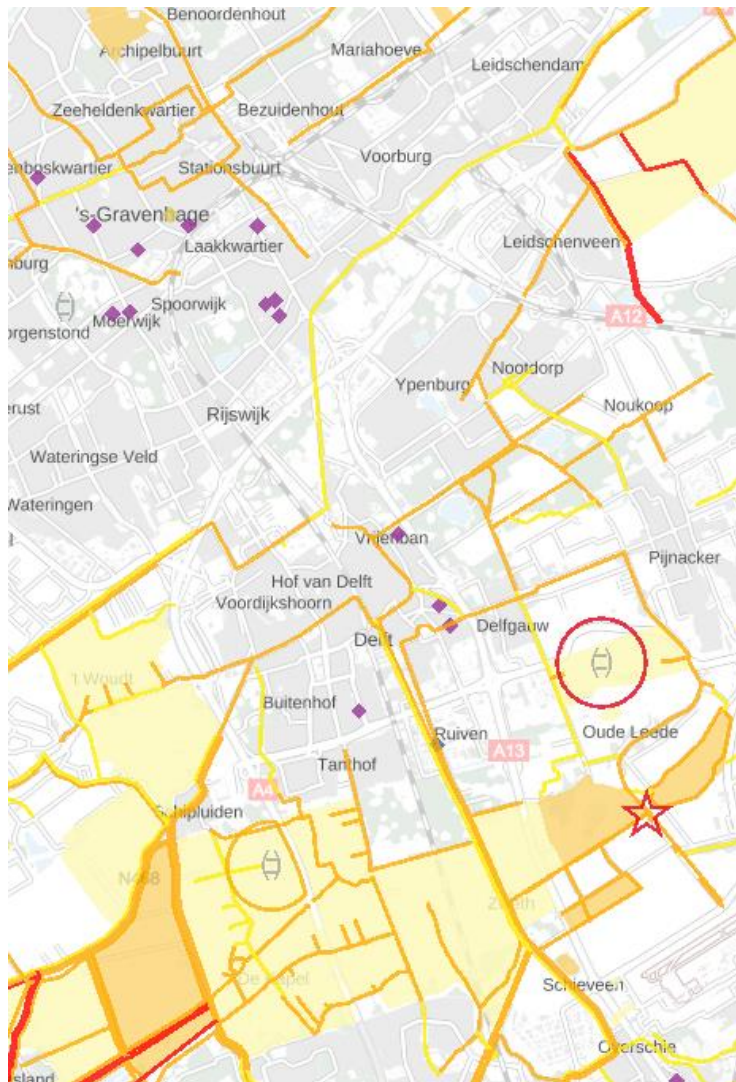
Langs het tracé van de A4 liggen op relatief korte afstand uiteenlopende typen rijksmonumenten. Hierbij gaat het om agrarische bedrijven, historische molens en kerken, militaire objecten, en karakteristieke woonhuizen. Aangezien het om een veelvoud aan rijksmonumenten gaat, worden deze globaal op de onderstaande kaart aangegeven (zie Figuur 3-19). Voor de rijksmonumenten geldt dat de verbreding niet of nauwelijks in de buurt komt van deze monumenten aangezien de verbreding van de A4 grotendeels binnen het bestaande profiel plaatsvindt. Waar de verbreding buiten het bestaande wegprofiel plaatsvindt zijn geen rijksmonumenten direct aan de weg gelegen.



Figuur 3-19: Rijksmonumenten langs het tracé van de A4.

Provinciale cultuurhistorische waarden

De Provincie heeft zeven Erfgoedlijnen opgesteld. Drie hiervan zijn gelegen aan de A4: de landgoederenzone, de trekvaarten en het tot de Limes behorende Kanaal van Corbulo. Deze lijnen doen zich alle voor wegens de aanwezigheid van de Delftsche Vliet, een hoofdwetering (voormalig trekvaart) die voor een gedeelte de loop van het Kanaal van Corbulo volgt. De aanpassingen aan de A4 hebben hier geen invloed op. Er is dus geen relevante invloed op waarden die volgen uit de benoemde Erfgoedlijnen. Overige historisch geografische waarden zijn weergegeven in Figuur 3-20. Enkele met de A4 kruisende lijnen zijn weergegeven. Geen enkele lijn ondervindt invloed van de voorgenomen maatregelen. De vlakken in het zuiden (met eendenkooi) worden nader afgewogen in paragraaf 3.6.2.



Figuur 3-20: Overige historisch geografische waarden

Overige waarden

Cultuurhistorische waarden die niet in één van de bovenstaande bronnen benoemd zijn, zijn beperkt in het plangebied aanwezig. Het Prins Clausplein kan gezien worden als icoon van Nederlandse snelwegarchitectuur als sterknooppunt. De structuur van het Prins Clausplein blijft intact. Er worden doorgaande rijbanen toegevoegd. De “ster” blijft in vorm gehandhaafd. De waarde van het Prins Clausplein wordt nader afgewogen

Voorgaande leidt ertoe dat er slechts vijf relevante cultuurhistorische waarden in het plangebied zijn gelegen. In het hiernavolgende worden die aanwezige waarden en de (juridische) bescherming van deze waarden beschouwd. Dit betreft de volgende waarden:

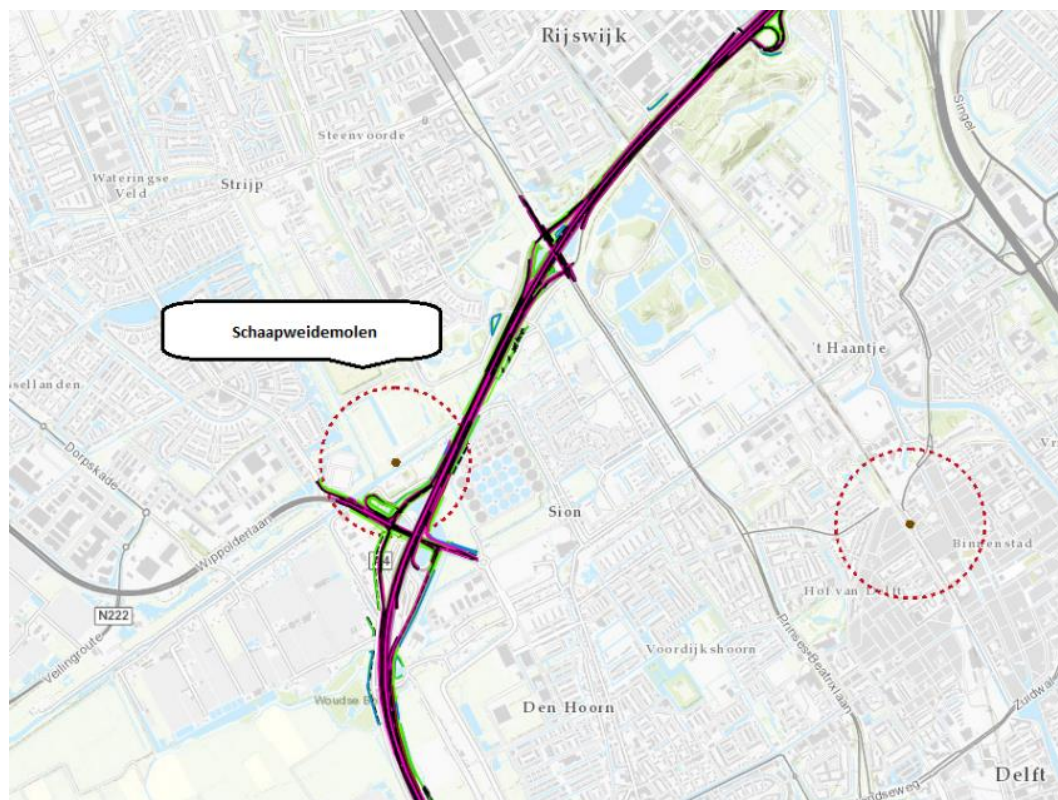
- Schapweidemolen;
- Molen de Vlieger;
- Poldergebied Negenhuizen;
- Eendenkooi Schipluiden;
- Het Prins Clausplein.

3.6.2 Nader te beschouwen cultuurhistorische waarden

Van de in de vorige paragraaf genoemde cultuurhistorische waarden worden de aanwezige waarden en de (juridische) bescherming van deze waarden beschouwd.

Schaapweidemolen

Ter hoogte van aansluiting 12 Den Haag-Zuid is de Schaapweidemolen, een poldermolen van het type grondzeiler gelegen. De ligging van de molen ten opzichte van de A4 en Delft en Rijswijk is weergegeven in Figuur 3-21.



Figuur 3-21: Ligging Schaapweidemolen

Figuur 3-21: Ligging Schaapweidemolen. De molenbiotoop is zichtbaar in de figuren (cirkel) en loopt door tot over de A4. In 1988 is de molen verplaatst, omdat de aanleg van de A4 teveel windbelemmering zou veroorzaken. Op de kadedijk van de Zweth, in de sector noordoost - zuidoost - zuidwest, zijn al diverse woningen gebouwd die voorzien zijn van de nodige erfbeplanting. De hele kade staat vol met bomen en struiken die inmiddels de askophoogte al voorbij zijn. Ook het talud van de N211 werkt verstorend op de windvang, evenals het opschietende groen ten noorden van de molen op de aardgaslocatie. In de sector west - noordwest is recentelijk een elektriciteitsstation gebouwd met hoogspanningsmasten op ongeveer 200 meter afstand. Daarachter vindt uitbreiding van het industrieterrein plaats. Ook is er een rij wilgen aangeplant ten noordwesten van de molen. Figuur 3- geeft een beeld van de hoogteoverschrijdingen in de omgeving van de molen.

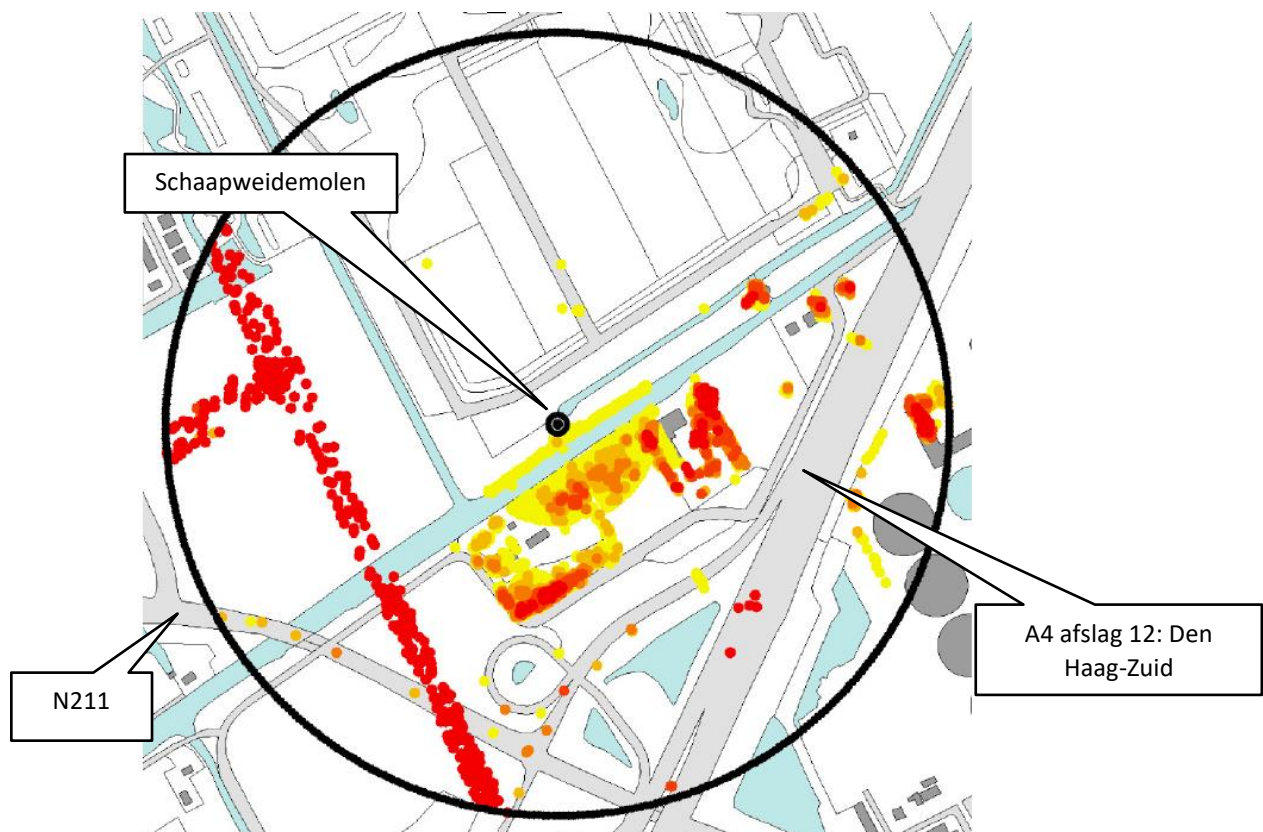
Juridische bescherming

De bescherming van de molen en molenbiotoop is juridisch verankerd in de Omgevingsverordening en het bestemmingsplan "Harnaschpolder – Noord".

In de Omgevingsverordening zijn beperkingen gesteld aan de hoogte van bebouwing en beplanting. De molenbiotoop heeft een omvang van 400 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen. Zowel verordening als bestemmingsplan schrijven voor dat binnen een afstand van 100 tot 400 meter tot het middelpunt van de molen geen bebouwing opgericht of beplanting aangebracht mag worden met een hoogte die meer bedraagt dan $\frac{1}{30}$ van de afstand van het bouwwerk tot het middelpunt van de molen, gerekend vanaf het onderste punt van de verticaal staande wiek.

In het tweede lid (van artikel 29.1.2. van het bestemmingsplan en artikel 6.25 van de Omgevingsverordening) is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen die de gemeente de ruimte geeft om in bijzondere gevallen af te wijken van de molenbiotoop. Deze afwijkingsmogelijkheid is van toepassing als sprake is van een ontwikkeling binnen een molenbiotoop waarbij in de huidige situatie de vrije windvang en het zicht op de molen al zijn beperkt en deze beperkingen niet groter worden of elders binnen de molenbiotoop worden gecompenseerd.

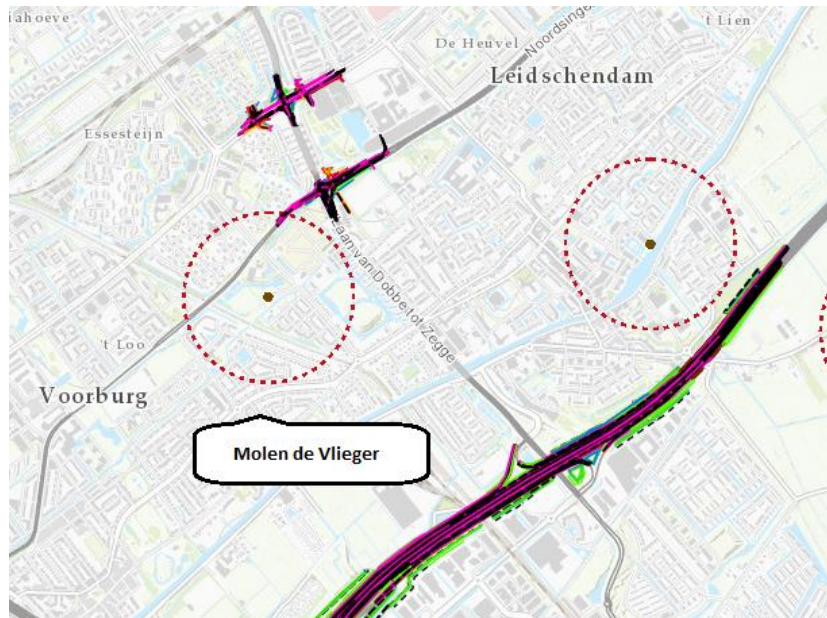
Bij de verplaatsing van de molen in 1988 heeft de provincie de biotoopregels “voor het buitengebied” vervangen door die “voor het stedelijk gebied”. Als gevolg hiervan kan men dichterbij de molen en hoger bouwen



Figuur 3-22: Hoogteoverschrijdingen in de molenbiotoop van de Schaapweidemolen

Molen de Vlieger

Molen de Vlieger ligt in Leidschendam, iets ten zuiden van de voorgenomen maatregelen aan de N14. De A4 is verder naar het oosten gelegen. Figuur 3-23 en Figuur 3-24 geven de ligging van de molen ten opzichte van de maatregelen aan de N14 en A4 weer.

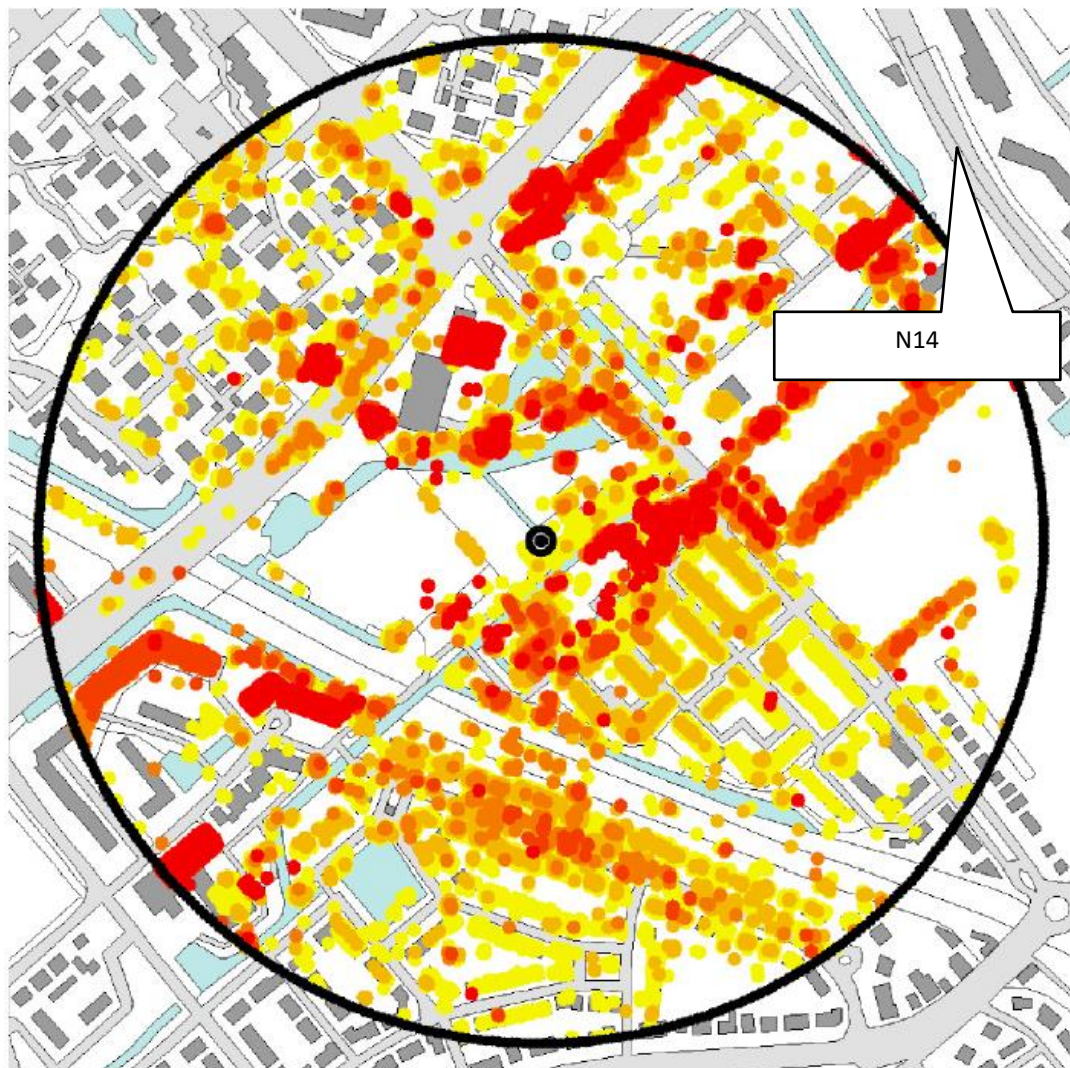


Figuur 3-23: Ligging Molen de Vlieger



Figuur 3-24 Ligging Molenbiotoop de Vlieger

Molen de Vlieger is verplaatst naar de huidige locatie ten behoeve van windvang. Echter, de molenbiotoop is als 'slecht' beoordeeld, in de huidige situatie. De molen is omgeven door bomen en bosjes met een hoogte van 12 tot 15 meter. In het noorden bevindt zich op ongeveer 75 meter afstand te hoge wegbeplanting. De bomenrij langs de Broeksloot in de sector noordoost – zuidoost is gemiddeld 15 meter hoog, hiertussen ligt ook nog een boerderij met hoge erfbeplanting. Het westen wordt afgeschermd door een spoorwegtalud met daarachter gelegen, op een afstand van 150 meter, flatgebouwen van ca. 22 meter hoog. Aan de noordwestzijde staat op 150 meter een flatgebouw van circa 50 meter hoog. Figuur 3-25 geeft de gemeten hoogteoverschrijdingen in de molenbiotoop weer.



Figuur 3-25: Gemeten hoogteoverschrijdingen in de molenbiotoop van Molen de Vlieger

Juridische bescherming

De bescherming van de molen en molenbiotoop is juridisch verankerd in de Omgevingsverordening en het bestemmingsplan.

In de Omgevingsverordening zijn beperkingen gesteld aan de hoogte van bebouwing en beplanting. De molenbiotoop heeft een omvang van 400 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen. Zowel verordening als bestemmingsplan schrijven voor dat binnen een afstand van 100 tot 400 meter tot het middelpunt van de molen geen bebouwing opgericht of beplanting aangebracht mag worden met een hoogte die meer bedraagt dan $\frac{1}{30}$ van de afstand van het bouwwerk tot het middelpunt van de molen, gerekend vanaf het onderste punt van de verticaal staande wiek.

In het tweede lid (van artikel 29.1.2. van het bestemmingsplan en artikel 6.25 van de Omgevingsverordening) is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen die de gemeente de ruimte geeft om in bijzondere gevallen af te wijken van de molenbiotoop. Deze afwijkingsmogelijkheid is van toepassing als sprake is van een ontwikkeling binnen een molenbiotoop waarbij in de huidige situatie de vrije windvang en het zicht op de molen al zijn beperkt en deze beperkingen niet groter worden of elders binnen de molenbiotoop worden gecompenseerd.

Bij de verplaatsing van de molen in 1988 heeft de provincie de biotoopregels “voor het buitengebied” vervangen door die “voor het stedelijk gebied”. Als gevolg hiervan kan men dichter bij de molen en hoger bouwen

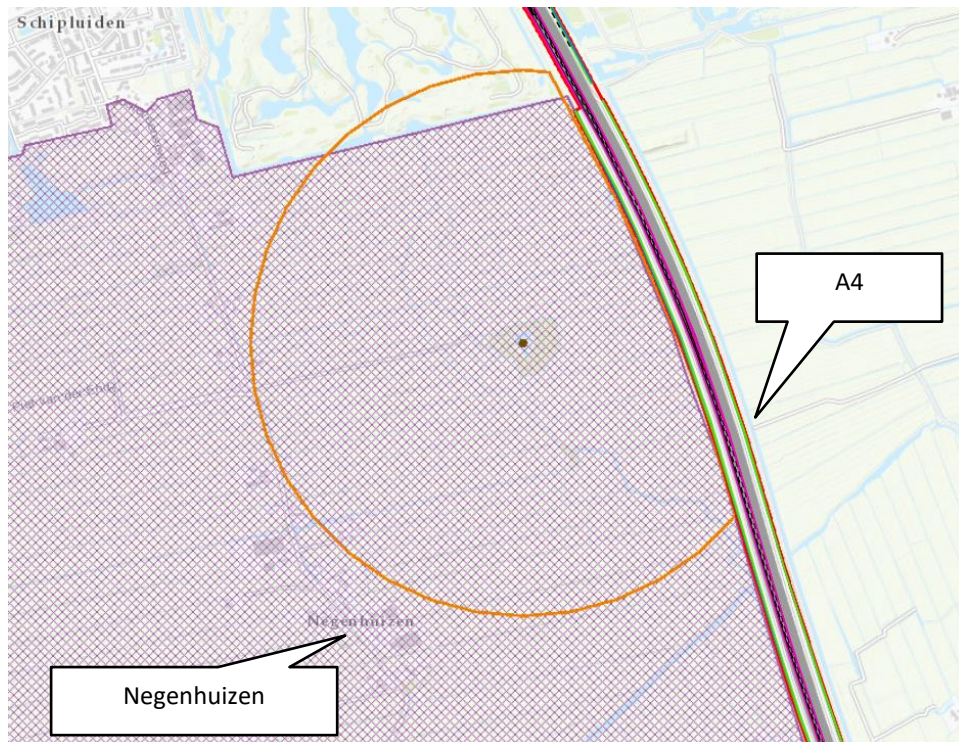
Poldergebied Negenhuizen

Bestaande situatie

De A4 tussen Schiedam en aansluiting 12 Den Haag-Zuid is gelegen in het poldergebied “Vlietlanden/Duifpolder/Negenhuizen”. Deze waardering komt voort uit de ongereptheid van het poldergebied, wat sinds de inpoldering in de middeleeuwen nauwelijks structurele wijzigingen heeft ondergaan in de verkavelingsstructuur en de bebouwingsdichtheid. Dit beschermingsregime is met paarse arcering aangegeven op Figuur 3-26. De A4 is ter hoogte van dit gebied al verdiept gelegen. Dit is voornamelijk gedaan wegens de ligging in een stiltegebied. Cultuurhistorisch heeft dit ertoe geleid dat de snelweg een kleine impact heeft op de beschermde ensemblewaarden van het poldergebied.

Juridische bescherming

De poldergebieden “Vlietlanden/Duifpolder/Negenhuizen” worden middels de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland beschermd als cultuurhistorisch kroonjuweel. Gebieden die op deze grond beschermd worden hebben landschappelijk en cultuurhistorisch een dusdanig uniek karakter dat de bescherming en versterking van deze kwaliteiten centraal staat. Ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met beschermingscategorie 1 (zoals in dit gebied aan de orde) zijn in beginsel alleen mogelijk voor zover ze bijdragen aan het behoud of de ontwikkeling van de specifieke waarden.



Figuur 3-26: Cultuurhistorisch kroonjuweel Polder Negenhuizen (paarse arcering) en eendenkooi Schipluiden (oranje cirkel) ten opzichte van A4

Eendenkooi Schipluiden

Bestaande situatie

In het poldergebied Negenhuizen is een nog functionerende eendenkooi gelegen. Hiervoor geldt het afpalingsrecht, het verbod om binnen de gestelde afpalingskring activiteiten te ontplooiën die de eenden kunnen verstoren. Het stiltegebied binnen de afpalingskring, in dit geval een open weiland, is een belangrijk onderdeel van de kooi-biotoop. De kooi-biotoop is met oranje weergegeven in Figuur 3-26.

(juridische) status

De eendenkooi heeft een afpalingsrecht met een straal van 750 meter. In noordoostelijke richting wordt deze echter op ongeveer 400 meter verbroken door de huidige A4. Deze status is verankerd in het bestemmingsplan. Ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone – eendenkooi' zijn activiteiten of werken en werkzaamheden die eenden binnen de afpalingskring kunnen verstoren niet toegestaan. Voor openbare werken en werken waarvan redelijkerwijs niet kan worden gevergd dat deze op ander wijze dan wel tijdstip worden verricht en op handelingen verricht tot uitoefening van een beroep of van een bedrijf is het verbod niet van toepassing.

Prins Clausplein

Bestaande situatie

Het Prins Clausplein kan gezien worden als icoon van Nederlandse snelwegarchitectuur als sterknoppunt. De vorm en opzet van het Prins Clausplein zijn voornamelijk van belang. Dit is het enige knooppunt in Nederland waar over vier niveaus wegen kruisen, zowel in linkse als rechtse bewegingen. Deze opzet is na oplevering in 1986 onveranderd gebleven. Hiernaast is het Prins Clausplein als eerste en enige knooppunt tussen snelwegen in Nederland dat in een kruis- of stervorm is gebouwd.

(juridische) status

Het Prins Clausplein heeft vanuit een strategie van behoud van cultuurhistorische of architectonische waarden geen (beschermde) wettelijke of beleidsmatige status. In beginsel is het daardoor niet verplicht te verantwoorden op welke wijze omgegaan wordt met deze waarden.

4. Onderzoeksresultaten

In dit hoofdstuk worden de effecten van de voorgenomen activiteit omschreven, ten opzichte van de referentiesituatie (hoofdstuk 3) exclusief de mitigerende en compenserende maatregelen. De effecten zijn gemeten en worden beoordeeld volgens de methodiek en beoordelingscriteria methodiek in paragraaf 2.1. Tot slot volgt een samenvattende tabel.

4.1 Ruimtelijke kwaliteit

Het effect op de ruimtelijke kwaliteit is de verbetering of verslechtering van de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde, bekeken vanuit verschillende belangen. De A4 is een bestaande weg die verbreed wordt. Onder dit criterium wordt beoordeeld in hoeverre de voorgenomen activiteit bijdraagt aan huidige en toekomstige ruimtelijke kwaliteit van het omliggend gebied van de A4. In het kort kunnen de begrippen als volgt worden beschreven.

4.1.1 Gebruikswaarde

Het project heeft een positieve invloed op de gebruikswaarde van het systeem A4 en omgeving. De verkeerskundige knelpunten op het wegtracé worden verbeterd en de bestaande functionaliteiten rondom de A4 blijven behouden of worden hersteld. De verbindende functie van de A4 tussen Amsterdam en Rotterdam en in dwarsrichting wordt verbeterd.

Ook als het gaat om recreatieve verbindingen en ecologische verbindingen, gaat de gebruikswaarde omhoog doordat zowel regionale (recreatieve) fietsnetwerken, als ook groenstructuren worden versterkt. Eventuele nieuwe ecologische verbindingen kunnen tevens bijdragen aan het verbeteren van de gebruikswaarde.

De verbreding van de A4 heeft wel een negatief effect op het ruimtebeslag rondom de A4. Hierdoor worden, zonder aanvullende inpassingsmaatregelen, karakteristieke groengebieden aangetast.

De barrièrewerking van de A4 wordt enerzijds groter door de verbreding en anderzijds kleiner door de verbeterde inrichting van dwarsverbindingen en aanleg van nieuwe kunstwerken dwars op de A4.

N14:

Door de aanpassingen aan de N14 zal de doorstroming op de N14 verbeteren en worden ecologische en andere recreatieve routes hersteld of verbeterd (onder andere door ongelijkvloerse kruisingen) waardoor de gebruikswaarde van de N14 zal toenemen.

Totaalscore: +

4.1.2 Belevingswaarde

Beleving van de omgeving vanaf de weg

De beleving van de omgeving, vanaf de weg gezien, wordt in de huidige situatie bepaald door de afwisseling van recreatieve groengebieden langs de A4 (Haaglanden) en zorgvuldige inpassing in het open landschap van Midden-Delfland. Het tracé ligt daar op verschillende plekken in een verdiepte ligging, waardoor de interactie met de omgeving minimaal is. In hoogteligging zal het nieuwe ontwerp niet verschillen, waardoor dit effect neutraal is. Wel past de verbreding van de weg op veel plaatsen niet meer binnen de huidige landschappelijke inrichting. Dit betekent op enkele plaatsen dat taluds aangesneden worden en kunstwerken worden aangepast of vervangen. Hierdoor wordt de beleving van de weg, zonder inpassende maatregelen minder groen.

N14:

Bij de N14 is deze belevingswaarde (vanaf de weg) ten opzichte van de referentiesituatie licht positief, doordat de verkeerssituatie overzichtelijker wordt waardoor de mogelijkheden om de omgeving te kunnen beleven toenemen. Juist vanaf de weggedeelten zonder tunnel wordt de omgeving daardoor wat beter beleefbaar.

Beleving van de weg vanuit de omgeving

De belevingswaarde van de weg vanuit de omgeving wordt met name bepaald door de hoogteligging van de weg en de aanwezigheid van wegmeubilair zoals geluidwering omdat dat direct invloed heeft op de zichtrelaties. Bij de voorgestelde maatregelen blijft de hoogteligging van de A4 gelijk waardoor de beleving van de weg, vanuit de omgeving, vrijwel gelijk blijft. Waar de weg nu zichtbaar is vanuit zijn omgeving, zal dit zo blijven. De toename van geluidsmaatregelen heeft eveneens een effect op de beleving. Ook zijn er een aantal plekken, bijvoorbeeld bij de Tol, het Prins Clausplein en sommige locaties ter hoogte van Rijswijk waar de weg wordt opgeschoven. Hierdoor zijn enkele taluds niet meer inpasbaar. Dit zorgt voor een lagere belevingswaarde van de situatie, omdat zonder aanvullende inpassende maatregelen het groene, ruime snelweglandschap aangetast wordt waardoor de belevingswaarde afneemt.

Nieuwe bruggen, kunstwerken, verlengingen van kunstwerken en andere onderdelen van het ontwerp van de A4 zijn sociaal veilig vormgegeven. In de meeste gevallen betreft het een voortzetting van de huidige vormgeving. Voor sociale veiligheid is er zonder maatregelen wel sprake van een verslechtering van zichtbaarheid en overzichtelijkheid bij een aantal kunstwerken onder de A4 door. Dit is te wijten aan de onderdoorgangen die door de verbreding moeten worden verlengd. Door de verlenging van deze onderdoorgangen, verslechtert de zichtbaarheid en overzichtelijkheid bij deze kunstwerken; daarmee scoort het onderdeel sociale veiligheid, zonder aanvullende maatregelen, negatief.

N14:

De beleving van de weg vanuit de omgeving vindt voornamelijk plaats op de kruisingen met de stedelijke infrastructuur. Hier is de N14 meer herkenbaar dan in de referentiesituatie, doordat de N14 in de huidige situatie vervlochten is met andere infrastructuur en nu meer als zelfstandige route herkenbaar wordt.

Wegbeeld

De beleving van de weg, het zogenoemde wegbeeld, kent een lichte verbetering. In de referentiesituatie is veel sprake van extra parallelbanen, weefvakken en afwisseling in aantal rijstroken. Een onrustig beeld. Ook is er in de referentiesituatie sprake van visuele verromeling op enkele locaties door de diversiteit aan schermen, wanden en constructies. Door de geluidswerende maatregelen wordt de beleving van de weg wel anders. Door de voorgenomen maatregelen wordt de verkeerssituatie overzichtelijker en logischer. Ook door het extra ruimtebeslag van de weg worden groene ruimten in het profiel minder. De groene uitstraling is een karakteristiek/identiteit. Zonder inpassende maatregelen zoals bijvoorbeeld het herstel en aanvulling van de karakteristieke groene randen, heeft dit een negatief effect.

N14:

Het wegbeeld wordt rustiger en overzichtelijker door de voorgenomen maatregelen door de duidelijker scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer.

Totaalscore : -

4.2 Toekomstwaarde

Zonder aanpassingen aan de referentiesituatie, zullen er ruimtelijke knelpunten en verkeersproblemen ontstaan (congestie, toenemend sluipverkeer). De ingreep van de verbreding levert een verlichting van de verkeersknelpunten. Door de aanpassingen wordt de doorstroming verbeterd en ontstaat er minder congestie.

Door de ecologische en watermaatregelen als landschappelijke meerwaarde in te zetten, stakeholders te betrekken bij het opstellen van het VIP en samen met hen te zoeken naar meerwaarde, neemt de toekomstwaarde eveneens toe.

N14:

Ook hier neemt de toekomstwaarde toe. Het tracé is klaar voor toekomstige ontwikkelingen zoals toename van verkeer als gevolg van bijvoorbeeld de ontwikkelingen rond 'the mall of the netherlands' en wordt onderdeel van een robuust netwerk. Door o.a. een betere doorstroming en overzichtelijker verkeerssituatie draagt de N14 bij aan een aantrekkelijke leefomgeving en is drager voor economische functies.

Totaalscore: +

4.3 Landschap

De impact van het project A4-N14 op het aspect landschap heeft een mix van oorzaken. De belangrijkste zijn een groter ruimtebeslag, de aanleg van extra asfalt, het plaatsen van nieuwe en/ of hogere geluidschermen en het ontstaan van hoge keerwanden. Naast dat deze aanpassingen invloed hebben op de A4 zelf, hebben deze aanpassingen juist ook invloed op de omgeving.

Om de effecten inzichtelijk en meetbaar te maken is onderscheid gemaakt in vlakken, lijnen en punten. De effecten van bovenstaande aanpassingen wordt hieronder verder toegelicht.

4.3.1 Vlakken

Vanuit de ruimtelijke analyse worden op basis van de ruimtelijke karakteristieken drie vlakken onderscheiden. De effecten op deze vlakken zijn hieronder beschreven.

Vlakken	Referentie-situatie	(O) TB ontwerp	Uitleg score
Gebied 1 A4 Haaglanden	0	-	Het landschap in het noorden van het tracé verandert niet. Echter wordt de A4 hier wel breder waardoor de geluidsschermen ook zullen opschuiven, waarvoor extra ruimte nodig is. De opeenvolging van recreatieve groengebieden langs het tracé wordt niet aangetast, maar de groene randen (zie Figuur 4-1) langs de weg zullen wel aangetast worden. Hierdoor neemt de openheid en het gevoel van (groene) ruimte af. Door de zorgvuldige aanpassingen in het Prins Clausplein wordt de zuiverheid van het icoon aangetast maar de karakteristiek blijft behouden. Echter door de toevoeging van nieuwe doorsnijdingen is grote zorgvuldigheid nodig bij de detaillering van hoogteverschillen, wanden en objecten, zeker doordat de verschillende typen geluidschermen een rommelig en onsamenvattend wegbeeld geven.
Gebied 2 A4 Midden-Delfland	0	-	Door extra ruimtebeslag is er een negatief effect. Het tracé blijft hier deels tussen groene wallen liggen, deels in een verdiepte ligging. In de verdiepte ligging is de interactie met de omgeving minimaal. Dit zal door de uitbreiding van de weg nauwelijks veranderen. Wel worden er extra geluidsschermen gerealiseerd, waardoor de relatie tussen weg en omgeving verminderd. De netwerken in de omgeving blijven grotendeels intact. Het project heeft geen wezenlijke invloed op de kernwaarden van het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden Delfland. Aangezien de A4 reeds een bestaande infrastructuur vormt in het landschap en geen nieuwe wegen en/of verbindingen worden aangelegd, heeft het project hier geen negatieve invloed op.
Gebied 3 N14	0	0	Rondom de N14 wordt het ruimtelijk overzichtelijker en rustiger (o.a. ontvlechting doorgaand verkeer) maar ook stedelijker en intensiever. Recreatieve netwerken worden verbeterd, bijvoorbeeld door ongelijkvloerse kruisingen (oostelijk Noordsingel). De score blijft neutraal.
Totaal vlakken	0	-	



Figuur 4-1 Groene randen

4.3.2 Lijnen

Vanuit de ruimtelijke analyse (zie ook het VIP) zijn in het project A4 Haaglanden – N14 23 landschapsstructuren opgenomen in de effect rapportage. Hierbij zijn de A4 en de N14 ook als structuurlijnen meegenomen. De overige landschapsstructuren (21) zijn dwarsstructuren ten opzichte van de A4 en N14. De effecten op deze structuurlijnen zijn hieronder beschreven.

Lijnen	Referentie-situatie	(O) TB ontwerp	Uitleg score
A4	0	-	Over grote delen zal, na de uitvoering van het project, het groen in het wegprofiel en aan de randen van het wegprofiel minder zijn. Dit komt doordat de A4 ter hoogte van het Prins Clausplein kent veel taluds die worden aangesneden. Er komt asfalt bij en op veel plaatsen komen nieuwe of hogere geluidwerende voorzieningen.
N14	0	-	De N14 is een tunneltracé waarbij de tunnellengete wordt verlengd. De karakteristieken in de omgeving zijn daardoor minder zichtbaar en de N14 zelf minder herkenbaar.
Prins Bernhardlaan/ Noordsingel (dwarsstructuur op N14)	0	+	De voorgenomen maatregelen hebben een positieve invloed op deze landschappelijke structuurlijn, omdat deze ruimtelijk duidelijker herkenbaar wordt.
Monseigneur van Steelaan/Heuvelweg (dwarsstructuur op N14)	0	+	De voorgenomen maatregelen hebben een positieve invloed op deze landschappelijke structuurlijn, omdat deze ruimtelijk duidelijker herkenbaar wordt.
Trambaan Broekwegpad	0	0	De brug wordt verbouwd binnen de scope van A4. Voor de lijn is het effect neutraal.
Laan van Hoornwijck	0	-	Door de verbreding van de A4 zal het kunstwerk waar de A4 overheen gaat ook verbreden. Door deze verbreding wordt het donkerder op de Laan van Hoornwijck en is sprake van een licht negatief effect.
Delftweg en de Vliet	0	-	Door de verbreding van de A4 zal het kunstwerk waar de A4 overheen gaat ook verbreden. Door deze verbreding wordt het donkerder op de Delftweg en de Vliet en is sprake van een licht negatief effect.
Lange Kleiweg	0	0	De score voor deze lijn blijft neutraal, omdat er nauwelijks effect is op de ruimtelijke karakteristiek van deze lijn. De Lange Kleiweg is onderdeel van een belangrijk fietsnetwerk. Er komt wel een lichte knik in de route.
Spoorlijn Den Haag/Utrecht	0	0	De brug wordt aangepast binnen de scope van A4. De situatie voor de structuurlijn blijft gelijk.
De Zweth met Ecoaquaduct	0	0	De situatie voor de structuurlijn de Zweth blijft gelijk.
Leidschenveensepad (fietsverbinding); Philippus Uythovenpad; Prinses Beatrixlaan; N211; Woudselaan; Hoogspanningstraces; N223; de Gaag; Kruishuisweg; Zuidkade;	0	0	Het project geen invloed heeft op deze lijn. De score voor deze lijnen blijft daardoor neutraal.

Slinksloot; Oostveense weg; Woudweg			
Totaal lijnen	0	0	



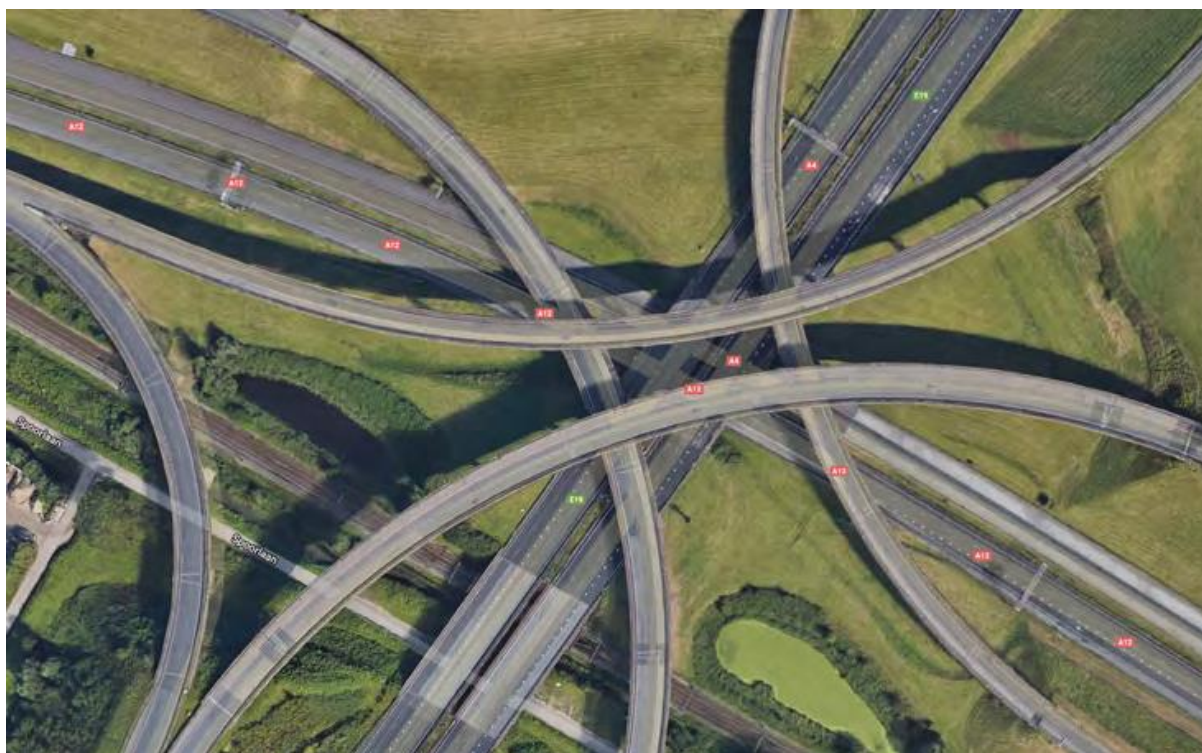
Figuur 4-2 Delfweg en de Vliet

4.3.3 Punten

Vanuit de ruimtelijke analyse en de inpassingsvisie blijkt dat de landmarks en oriëntatiepunten een belangrijke rol spelen bij de landschappelijke kwaliteiten van dit gebied. Zo zijn de toekomstige ontwikkelingen langs de A4 zijn vooral gesitueerd bij de knooppunten.

Punten		Referentie-situatie	(O) TB ontwerp	Uitleg score
Gebouwen	ADO stadion; geluidswal Ypenburg; Sint Martinuskerk; NFI gebouw; aansluiting N211; European Patent Office (kantoren Plaspoelpolder); Schaapwei molen; de Zweth; Toren van het nieuwe Van der Valk hotel.	0	0	Voor deze gebouwen geldt dat de beleving van deze landmarks vanaf de weg niet verbeterd en/of verslechtert. De score voor deze punten blijft daardoor neutraal.
	Event Plaza	0	0	Dit gebouw wordt geamoveerd.
Knooppunten	Prins Clausplein	0	-	De zuiverheid van het iconische Prins Clausplein wordt aangetast, als sterknooppunt. Er worden extra rijbanen toegevoegd, de taluds worden aangesneden en er gaan een aantal kolommen weg. Met zorgvuldige inpassing kan de iconische waarde van het geheel wel behouden worden.

	Ypenburg	0	0	De score voor knooppunt Ypenburg blijft gelijk omdat het project geen invloed heeft op het knooppunt.
Skylines	Skyline van Den Haag (vanaf Prins Clausplein); Skyline Delft; Skyline Rijswijk	0	0	Het project heeft geen invloed op de herkenbaarheid van beide skylines. De score voor dit punt is neutraal.
Eendenkooi		0	0	Het project heeft geen invloed op de zichtbaarheid, vanaf de A4 en vanuit het open landschap, van de eendenkooi. De score voor dit punt is neutraal.
Totaal punten		0	0	



Figuur 4-3 Prins Clausplein

4.4 Cultuurhistorie

Uit de beschrijving van de referentiesituatie in Hoofdstuk 3 zijn vijf gebieden en objecten met cultuurhistorische waarde gekomen in de nabijheid van de A4, waar de aanpassing van de A4 mogelijk effecten op heeft, te weten:

- Schapweidemolen;
- Molen de Vlieger;
- Poldergebied Negenhuizen;
- Eendenkooi Schipluiden;
- Het Prins Clausplein.

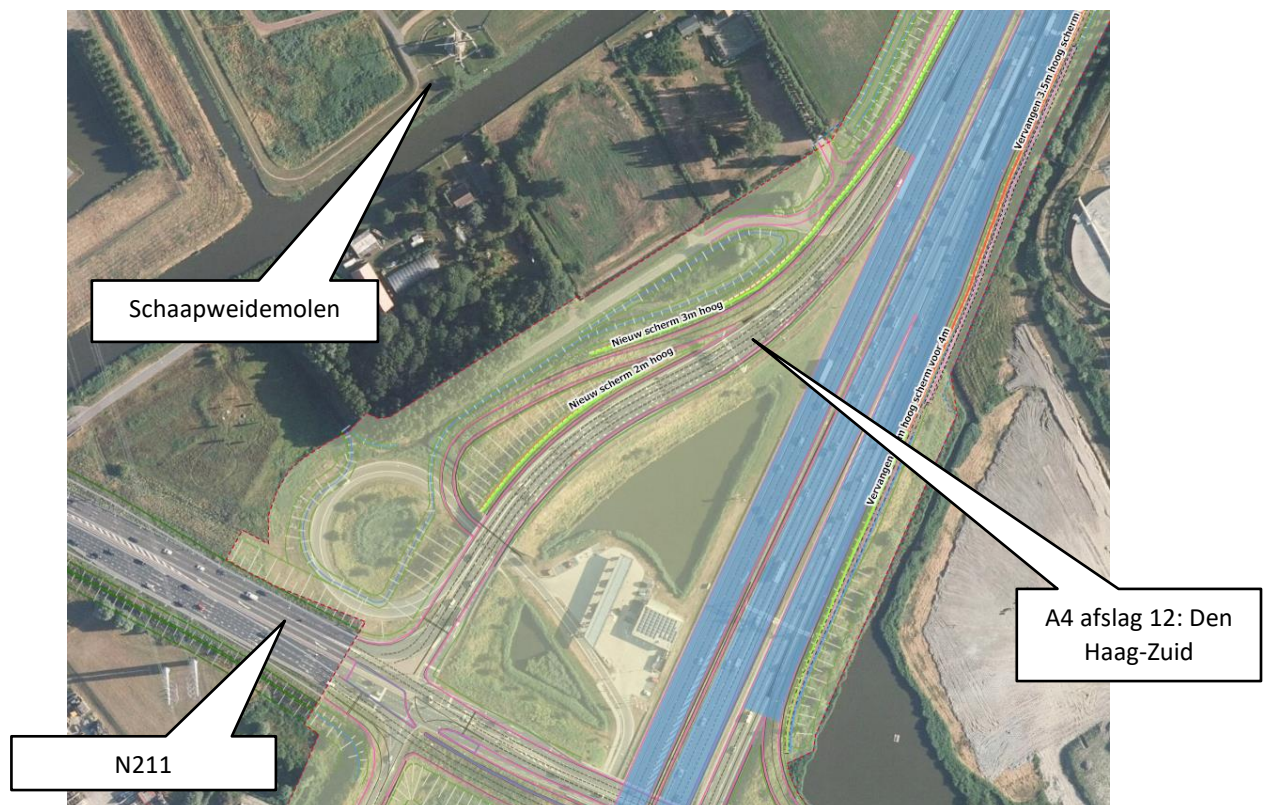
Onderstaand wordt voor elk van de vijf waarden onderzocht of de aanpassing van de A4 effecten heeft op de cultuurhistorische waarden.

De beoordelingen voor cultuurhistorie zijn voor de variant met aanpassing van de verdiepte bak tussen Prins-Clausplein en aansluiting N14 niet onderscheidend wegens de afwezigheid van cultuurhistorische waarden op deze locatie.

4.4.1 Schapweidemolen

Relevante voorgenomen maatregelen

De aanpassingen aan de A4 binnen de molenbiotoop van de Schapweidemolen zijn weergegeven in Figuur 4-4 De lus in afslag 12 Den Haag-Zuid wordt verlengd. Te zien is dat de afslag richting het tankstation iets zuidelijker (niet zichtbaar op de kaart) verruimd wordt. Ten behoeve van geluid worden nieuwe schermen, één van drie meter en één van twee meter hoog geplaatst.



Figuur 4-4: Molenbiotoop ten opzichte van voorgenomen ontwikkeling aan A4

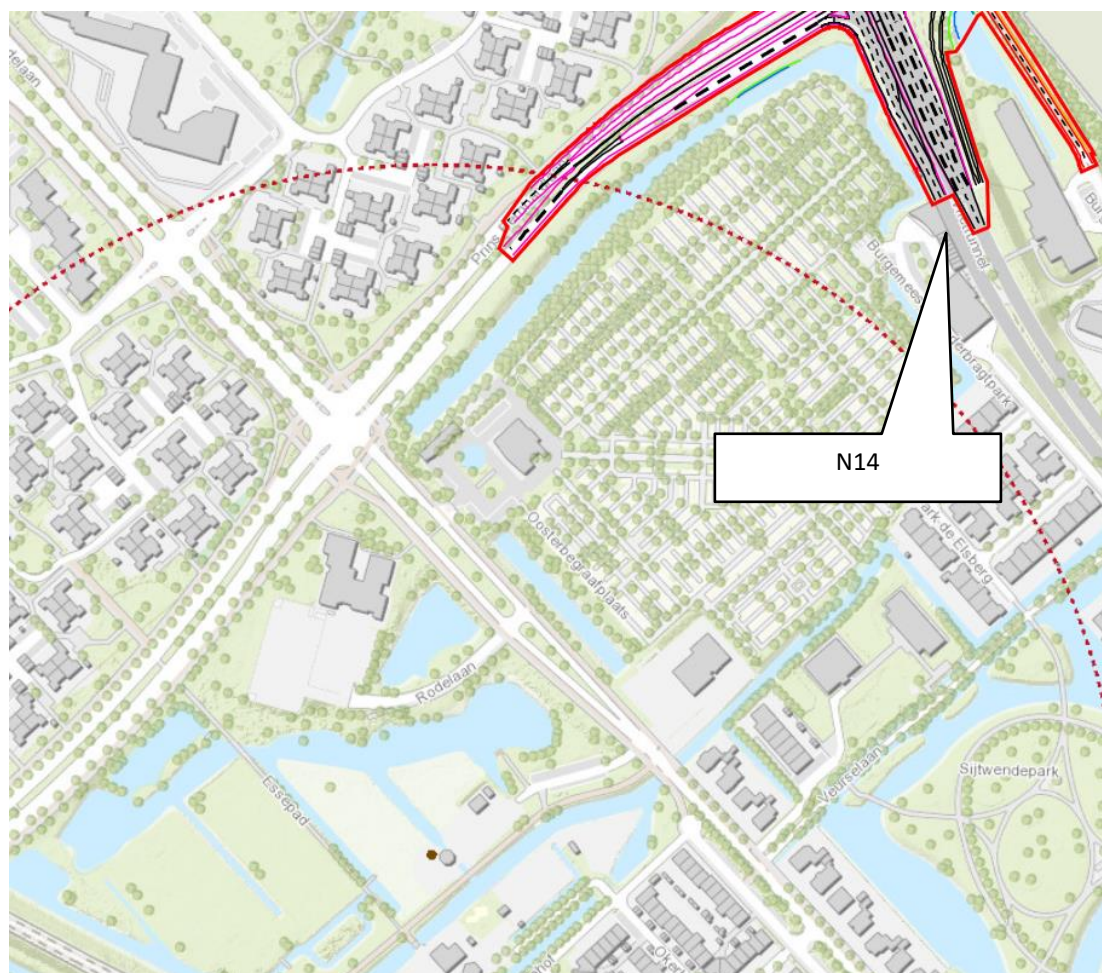
Effect

De windvang van de Schapweidemolen is reeds als matig beoordeeld. Figuur 4-4 geeft een beeld van de voorgenomen maatregelen in de omgeving van de molen. In de windrichting waar de wegaanpassingen plaats vinden zijn reeds verschillende hoogteoverschrijdingen van de ergste graad geconstateerd. Deze overschrijdingen worden veroorzaakt door de hoogspanningsmasten. De aanleg van geluidsschermen van 3 meter hoog binnen de biotoop leidt tot een wezenlijke verslechtering van de windvang van de molen. Het effect op de molenbiotoop als gevolg van de aanpassing aan de A4 is daardoor negatief (-) beoordeeld. De molen zelf wordt niet aangetast.

4.4.2 Molen de Vlieger

Relevante voorgenomen maatregelen

Figuur 4-5 geeft de maatregelen ten opzichte van de molen(biotoop) weer. De maatregelen aan de N14 zijn slechts zeer minimaal in de molenbiotoop van Molen de Vlieger gelegen. Bovendien is er geen sprake van relevante verhogingen of verlagingen.



Figuur 4-5: Molen de Vlieger ten opzichte van de ontwikkeling aan de N14

Effect

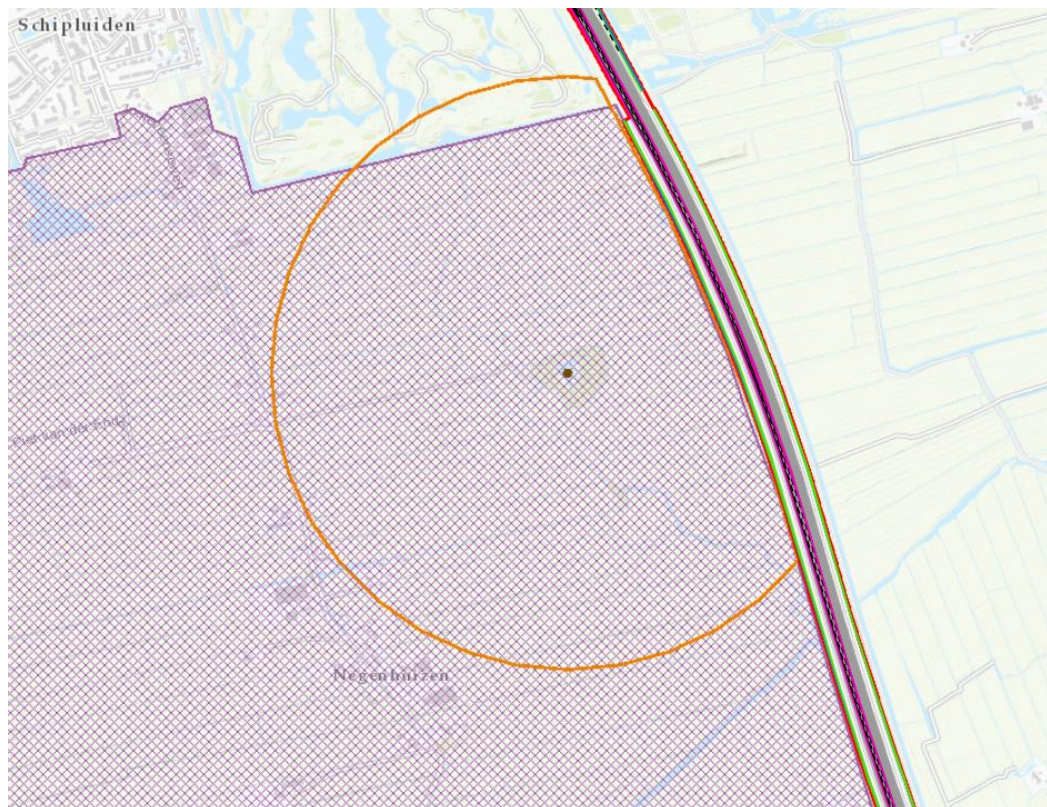
De windvang van de molen is reeds ernstig verstoord. De molenbiotoop is als 'slecht' beoordeeld. Zeker in noordelijke richting, de locatie van de werkzaamheden aan de N14, zijn er al veel hoge objecten die de biotoopnorm overschrijden.

De aanpassing van de A4 leidt ter plaatse niet tot een relevante verhoging of verlaging van de weg. Van een negatief effect op de molenbiotoop als gevolg van deze aanpassing is dan ook geen sprake.

4.4.3 Polder Negenhuizen

Relevante voorgenomen maatregelen

Ter hoogte van de beschermde zone van het kroonjuweel Polder Negenhuizen wordt de A4 in de middenberm verbreed. In beide rijrichtingen wordt één rijstrook toegevoegd. Figuur 4-6 geeft de locatie van de polder aan.



Figuur 4-6: Polder Negenhuizen (paarse arcering) ten opzichte van maatregelen aan de A4.

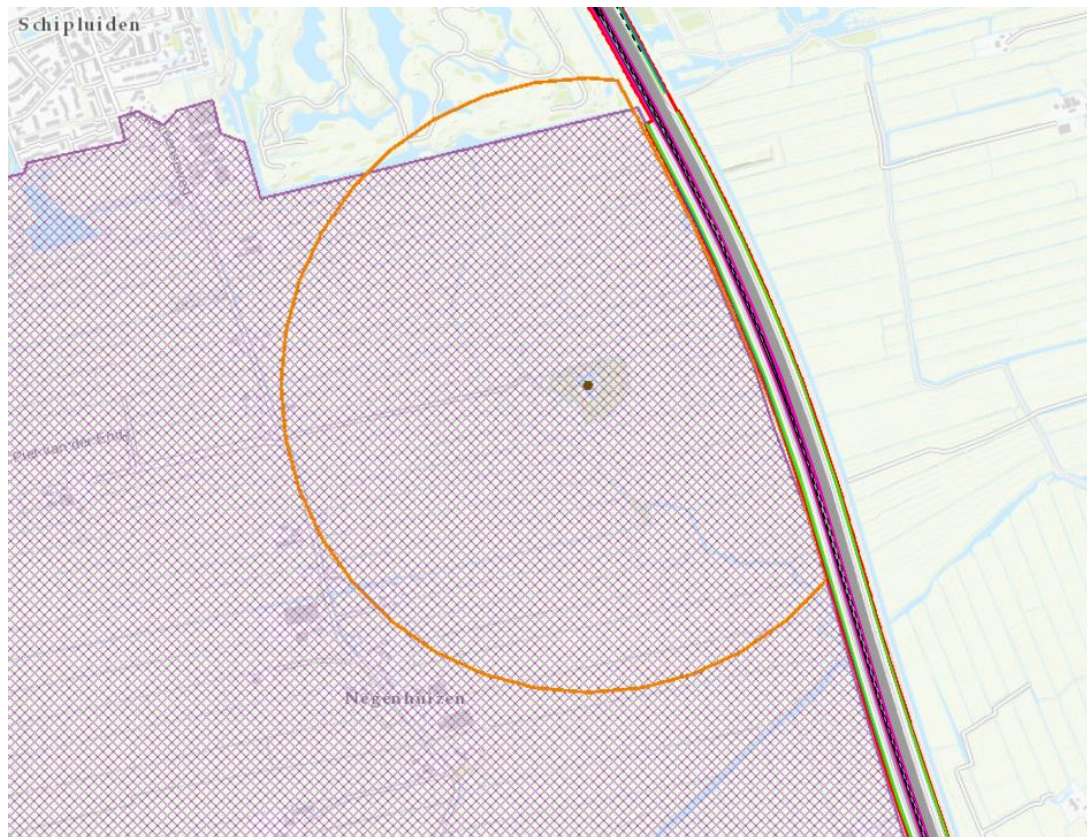
Effect

Ruimtelijk gezien vinden er geen aanpassingen binnen de begrenzing van het cultuurhistorisch kroonjuweel plaats. Daarnaast verandert het aanzicht vanaf zowel de snelweg als vanaf de polder niet als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Effecten op het cultuurhistorisch kroonjuweel zijn daarmee uitgesloten.

4.4.4 Eendenkooi Schipluiden

Relevante voorgenomen maatregelen

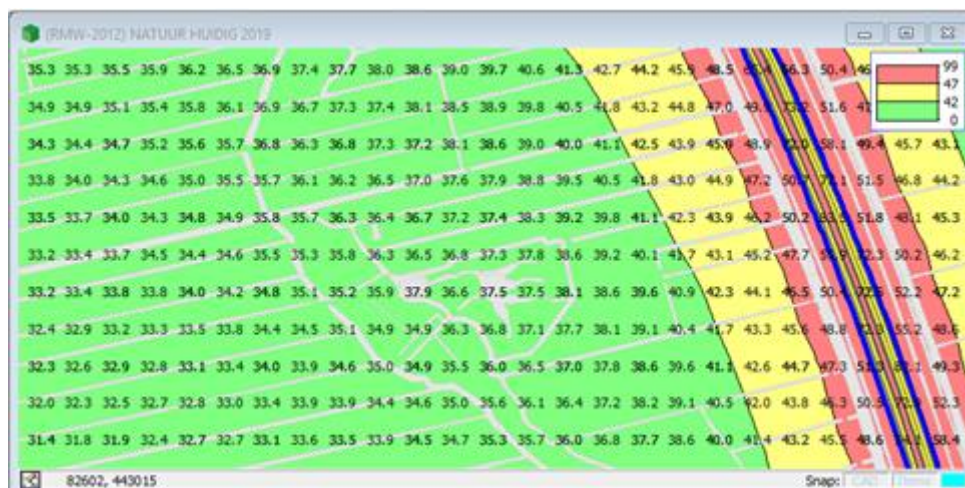
Ter hoogte van de beschermde zone van de eendenkooi Schipluiden wordt de A4 in de middenberm verbreed. In beide rijrichtingen wordt één rijstrook toegevoegd. Figuur 4-7 geeft de locatie van de polder aan. De voorgenomen maatregelen bestaan hier uit het verbreden van de A4 in de middenberm. De maatregelen leiden niet tot ruimtebeslag binnen de afpalingskring van de eendenkooi.



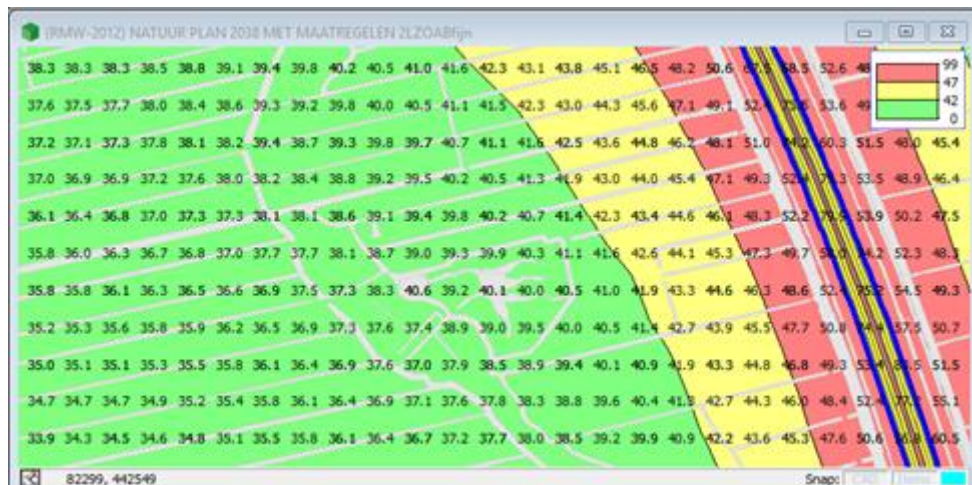
Figuur 4-7: Eendenkooi Schipluiden (oranje cirkel) ten opzichte van maatregelen aan de A4.

Effect

De afpalingskring is een stiltezone. Het effect op deze waarde is dus afhankelijk van de toename in geluid op dit traject. De huidige geluidsbelasting op de eendenkooi is weergegeven in Figuur 4-8. De situatie in 2038 met maatregelen is weergegeven in Figuur 4-9. Voor broedvogels geldt normaliter dat bij geluidswaarden kleiner dan 42 dB geen sprake is van verstoring. De eendenkooi wordt bij de drempelwaarde van 42 dB eveneens niet verstoord. Binnen de afpalingskring vindt een heel geringe toename van geluid plaats. Deze leidt niet tot verstoring van de mogelijke vangst van eenden. Het effect van geluid op het functioneren van de eendenkooi is verwaarloosbaar en wordt derhalve als neutraal (0) beoordeeld.



Figuur 4-8: Huidige geluidsbelasting op eendenkooi



Figuur 4-9: Geluidbelasting in 2038 met maatregelen

4.4.5 Prins Clausplein

Het Prins Clausplein heeft cultuurhistorische waarde: het is het enige volwaardig sterknoppunt in de Nederlandse snelwegarchitectuur. Die structuur is vanuit cultuurhistorisch oogpunt behoudenswaardig. De voorgenomen ontwikkeling ter hoogte van het Prins Clausplein bestaat uit een uitbreiding van de doorgaande rijbanen, waardoor enkele kolommen zullen vervallen. Dit heeft echter geen effect op de ster-vorm van het knooppunt, noch doet het afbreuk aan de herkenbaarheid van het Prins Clausplein als stervorming knooppunt. Het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de cultuurhistorische waarde van het knooppunt is daardoor neutraal (0) beoordeeld.

5. Visie en maatregelen

5.1 Visie

In het VIP is vanuit de ruimtelijke analyse van het gebied, de opgave, en het project een visie ontwikkeld voor een zorgvuldige inpassing van het project.

Opgave

De opgave bestaat uit het vergroten van de wegcapaciteit door de aanleg van een parallelstructuur en het verbreden van delen van de Rijksweg A4.

De weg is in de loop van de jaren al vele malen verlengd, verbouwd en verbreed. De huidige verbreding heeft grote gevolgen voor de vormgeving van de snelweg en zal leiden tot een ander wegbeeld. Bij deze verbreding worden de grenzen bereikt van wat nog ingepast kan worden binnen het beschikbare profiel. Zo is een aantal kunstwerken niet meer te handhaven omdat de draag constructie in de weg staat (kolommen, landhoofden) en moet het groene karakter van de weg op een aantal plekken plaats maken voor aanzienlijk meer verharding en waterberging. In de lengterichting betekent deze aanpassing dat de verbredingen ingepast moeten worden in beperkte ruimte, met als gevolg dat een deel van de huidige ruimtelijke kwaliteit verloren gaat. De ruimtelijke opgave is om de weg zo goed mogelijk in te passen, waarbij de bestaande kwaliteit als uitgangspunt dient. Bij delen waar dit niet kan, worden deze gebruikt als vertrekpunt om nieuwe ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Door het verbreden van de weg is het noodzakelijk kunstwerken aan te passen en in sommige gevallen zelfs te vernieuwen. Dit levert voor de gekantelde opgave (het verbeteren van de relaties tussen de gebieden aan weerszijden van de weg) een kans om deze verbindingen beter, mooier en robuuster vorm te geven.

Vier hoofddoelstellingen Inpassingsvisie

In de eerder opgestelde Inpassingsvisie van Maxwan zijn vier hoofddoelstellingen geformuleerd voor de aanpassingen aan de A4, benoemd als zogenaamde Toepisen. Achtereenvolgens zijn dat 'Een duurzame inpassing', 'De gekantelde opgave', 'Een groene wegrand' en 'Een duidelijk wegontwerp'.

Deze toepisen zijn in het VIP vertaald in het overkoepelende thema van het project A4 Haaglanden - N14: **een inclusief snelweglandschap in de delta**.

5.1.1 A4 inclusief snelweglandschap in de delta

Het overkoepend thema wordt toegelicht aan de hand van de drie belangrijke trefwoorden en vervolgens uitgewerkt voor de drie gebieden : Haaglanden, Midden-Delfland en N14.

Inclusief

De snelweg A4 vormt een robuust verkeerssysteem, met ruimte voor water, groen en ecologie. Het ontwerp heeft open oog voor de belangen van de omgeving. De A4 dient als ecologische snelweg voor zowel de langs- als de dwarsverbindingen van groene en blauwe gebieden in de regio. Ook de continuïteit van dwarsverbindingen is een belangrijke opgave. Op bijzondere plekken is de weg daarom verdiept aangelegd.

Bij de aanpassingen aan de weg wordt intensief samengewerkt met omgevingspartijen aan een duurzame leefomgeving, worden lokale netwerken verbeterd en wordt ingezet op het versterken van de biodiversiteit in de regio. De aanleg en het gebruik van de weg maken duurzaam gebruik van energie en materiaal. De ambitie is dat energie voor verlichting en verkeerssystemen duurzaam wordt opgewekt en kunstwerken zijn waar mogelijk natuurinclusief en van herbruikbaar materiaal, dit is echter geen onderdeel van dit (O)TB. Naast doorstroming op de

weg zelf, wordt ook ingezet op betere langs- en dwarsverbindingen tussen de gebieden aan weerszijden van de A4.

Snelweglandschap

De snelweg en de directe omgeving vormen samen een uniek snelweglandschap, waarbij door de versmelting van weg en omgeving een nieuw en geheel eigen landschap ontstaat met verbindingen in de lengterichting en in de dwarsrichting voor verkeer, ecologie en recreatie. Weginrichting, bermen en geluidsvoorzieningen worden ontworpen voor een rustig en overzichtelijk wegbeeld. Nieuwe kunstwerken en aanpassingen aan bestaande kunstwerken zoeken de relatie met de bestaande kunstwerken en geven uitdrukking aan hun specifieke functie. In de uitwerking zijn sociale veiligheid en ecologische verbindingen belangrijke thema's.

Delta

De ligging van de A4 in het lage landschap van de Hollandse Delta is overal voelbaar en wordt door de aanpassingen verder versterkt. De weg rijgt contrastrijke gebieden aan elkaar, van stedelijk tot zeer landelijk. Het contrast tussen hoogstedelijke gebieden versus open en waterrijke gebieden is karakteristiek voor het deltalandschap en wordt in het wegontwerp benadrukt. Daar waar mogelijk wordt ruimte gemaakt voor klimaatadaptatie - bijvoorbeeld in de vorm van aanvullende waterberging - en worden panorama's op het polderlandschap versterkt. Aanpassingen aan de waterhuishouding streven naar een eenvoudig en robuust watersysteem en sluiten aan het bij bestaande beeld van de omgeving.



Figuur 5-1 De A4 als ecologische snelweg voor groene en blauwe verbindingen in de regio

5.1.2 Uitwerking deelgebieden

Het thema 'A4 inclusief snelweglandschap in de delta' wordt uitgewerkt voor de deelgebieden Haaglanden, Midden-Delfland en de N14.

Haaglanden

Inclusief

In samenwerking met de omgevingspartijen wordt het karakter van de deelgebieden Leidschen-Voorburg, Den Haag en Rijswijk versterkt en is de ambitie om regionale netwerken voor fiets en ecologie te versterken. Dit is echter geen onderdeel van dit (O)TB.

De randen, de begroeide geluidschermen en de bermen van de A4 worden ingericht als ecologische verbinder voor de regio. Extra wateroppervlak voor watercompensatie wordt zorgvuldig ingepast.

Snelweglandschap

Het iconische Prins Clausplein, het imposante vlechtwerk en het ruim opgezette knooppunt Ypenburg vormen door hun royale bochtstralen en lange, vloeiende lijnen tezamen met hun bijzondere beplanting een groene, ecologische corridor door het stedelijk gebied van Haaglanden. Het Prins Clausplein en het knooppunt Ypenburg vormen de twee hartkamers, die de stroom aan auto's over de Haagse regio distribueren. Stadsparken, markante groene wallen en recreatieve voorzieningen flankeren de A4 en maken visueel onderdeel uit van het wegbeeld. De vormgeving van geluidsvoorzieningen sluit aan bij dit beeld van een stadspark.

Delta

De A4 Haaglanden ligt in het stedelijk gebied van de regio Haaglanden tussen de open gebieden van het Groene Hart en Midden-Delfland. Langs de randen en in de knooppunten wordt, daar waar ruimte is voor extra water, watercompensatie aangebracht.. De uitbreiding van het wateroppervlak wordt in principe overal voorzien van natuurlijk ingerichte oevers en rietvegetatie. Aanvullende beplanting sluit aan bij het beeld van het waterrijke landschap.



Figuur 5-2 Vlechtwerk

Midden-Delfland

Inclusief

. De aanpassingen aan de weg worden zorgvuldig afgestemd met de omgeving. De inrichting is gericht op het versterken van de biodiversiteit, lokale netwerken en recreatieve routes en de aanleg van extra water voor watercompensatie.

Snelweglandschap

Het snelweglandschap bestaat deels uit een verdekte ligging tussen zichtwallen en deels uit een verdiepte, open bak. Dwars over de A4 liggen vele verbindingen voor mens en natuur in de vorm van viaducten, fietsbruggen, een aquaduct en een eco-aquaduct. De weginrichting van de A4 en de vormgeving van de randen gaat op in de landschappelijke omgeving van Midden-Delfland. De aarden wallen en begroeide schermen vormen een natuurlijke overgang naar de omgeving. Geluidsvoorzieningen sluiten aan bij dit beeld, met begroeide schanskorven (zonder vulmateriaal) over een eenvoudig, vrijstaand geluidscherm op de zichtwal.

Delta

De A4 door Midden-Delfland ligt tussen de N211 en de Ketheltunnel deels verdekt en deels verdiept door het open veenweidegebied. In de knooppunten en langs de randen wordt zoveel mogelijk zichtbaar water aangelegd. De uitbreiding van het wateroppervlak wordt in principe overal voorzien van natuurlijk ingerichte oevers en rietvegetatie om de karakteristiek van het polderlandschap te versterken.



Figuur 5-3 Ecoaquaduct. Foto: Kees Hummel

N14

Inclusief

De weg verbindt ook Den Haag aan Leidschendam-Voorburg en de waterschappen Hoogheemraadschap van Delfland met Hoogheemraadschap van Rijnland. Aanpassingen worden ingezet om de lokale verbindingen voor mensen, flora en fauna te verbeteren in zowel de lengterichting als de dwarsrichting.

Stadsinfrastructuurlandschap

Door de stapeling van infrastructuur, verstedelijking en nieuw landschap in de vorm van groene dekken, vormt de N14 een bijzonder en geheel eigen stadsinfrastructuurlandschap. Het extra wateroppervlak voor watercompensatie wordt op zichtbare plekken nabij de kruisingen aangebracht en de nieuwe beplanting benadrukt de richting van de historische linten over de strandwal, parallel aan de kust, als belangrijke doorgaande lijnen in het landschap. Nieuwe kunstwerken worden met aandacht voor sociale veiligheid ontworpen.

Duinen

De N14 verbindt de A4 met de kust door een stadstunnelroute naar zee. Daarbij doorsnijdt de route een aantal unieke, Nederlandse landschappen. Van polderlandschap in het laagland, via strandwallen en strandvlaktes tot aan de duinen en de kust. De identiteit van de route wordt mede bepaald door de reeks tunnels en het stedelijk gebied waar de weg doorheen voert.



Figuur 5-4 N14

5.1.3 Visie op het ruimtelijk raamwerk

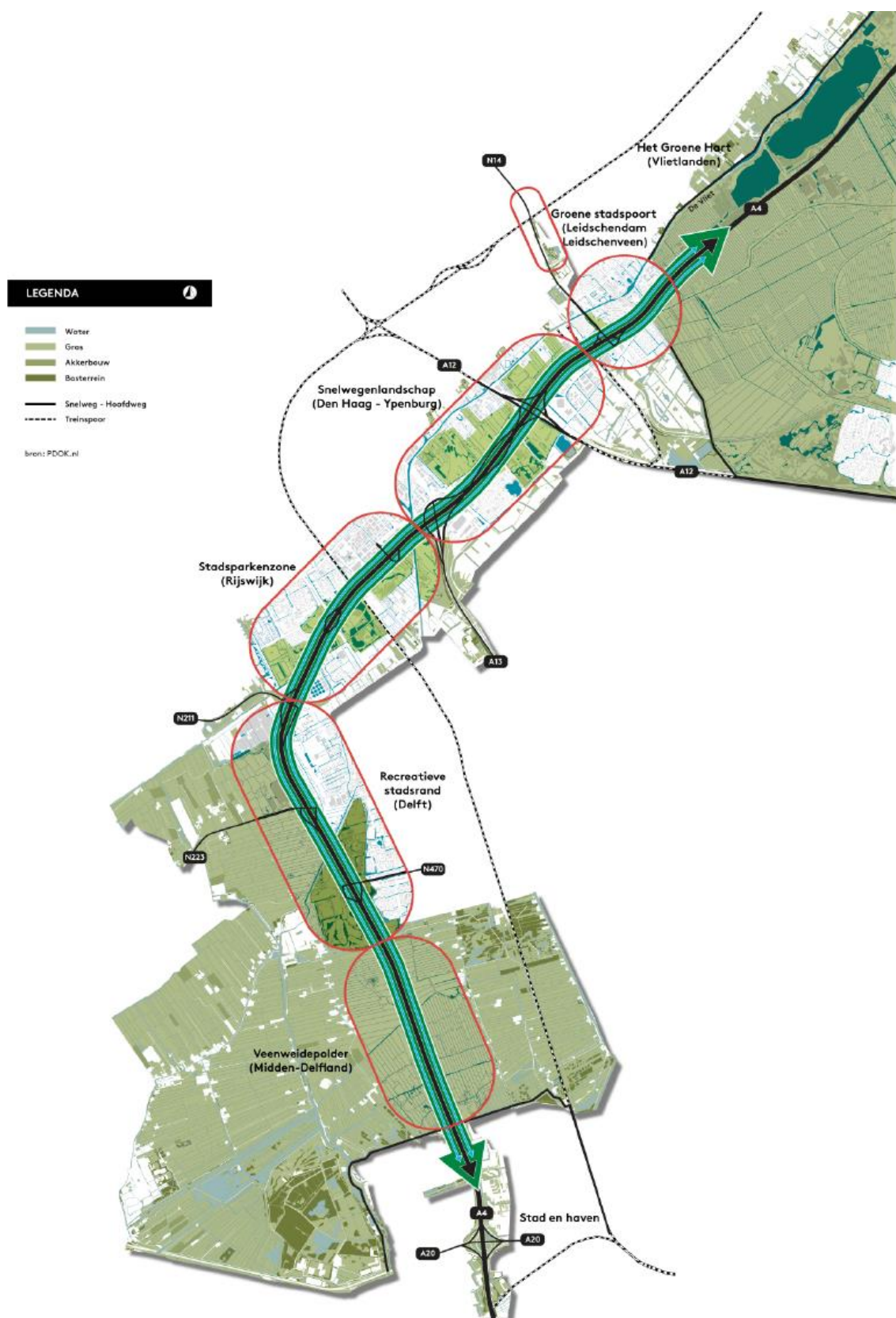
Vanuit het overkoepelende thema voor de A4, *inclusief snelweglandschap in de delta*, zijn voor Haaglanden en Midden-Delfland en N14 uitgangspunten geformuleerd voor de vormgeving en de inpassing van de snelweg. Complementair daarop zijn deze uitgangspunten per deelgebied verrijkt met uitgangspunten die voor het hele traject gelden: 'ecologische snelweg', 'gekantelde opgave' en 'landmarks en panorama's'.

Ecologische snelweg

De A4 Haaglanden wordt gekenmerkt door groene randen met daarachter – in tweede instantie – een stedelijke omgeving. De groene randen zullen verder worden versterkt, zodat het tracé van de A4 ook gaat fungeren als een belangrijke continue lijn voor flora en fauna, als een zogenaamde ecologische snelweg voor verbetering van de biodiversiteit in de regio. De snelweg presenteert zich zowel naar de weggebruiker als naar de omgeving als een groene, ecologisch ingerichte zone.

Over de gehele lengte van de A4 Haaglanden worden bermen ecologische ingericht met bloem- en kruidenrijk grasland, wordt zoveel mogelijk en zichtbaar oppervlaktewater aangelegd en is de materialisering van geluidschermen en keerwanden van schanskorven, die alzijdig begroeid worden door klimplanten en ruimte bieden aan de huisvesting van insecten en andere kleine diersoorten.

Deze 'ecologische snelweg' rijgt de verschillende, onderscheidende deelgebieden aan elkaar en verbindt groene, natuurlijke gebieden in de regio aan elkaar tot een grote, continue ecologische verbindingszone door de regio Haaglanden.



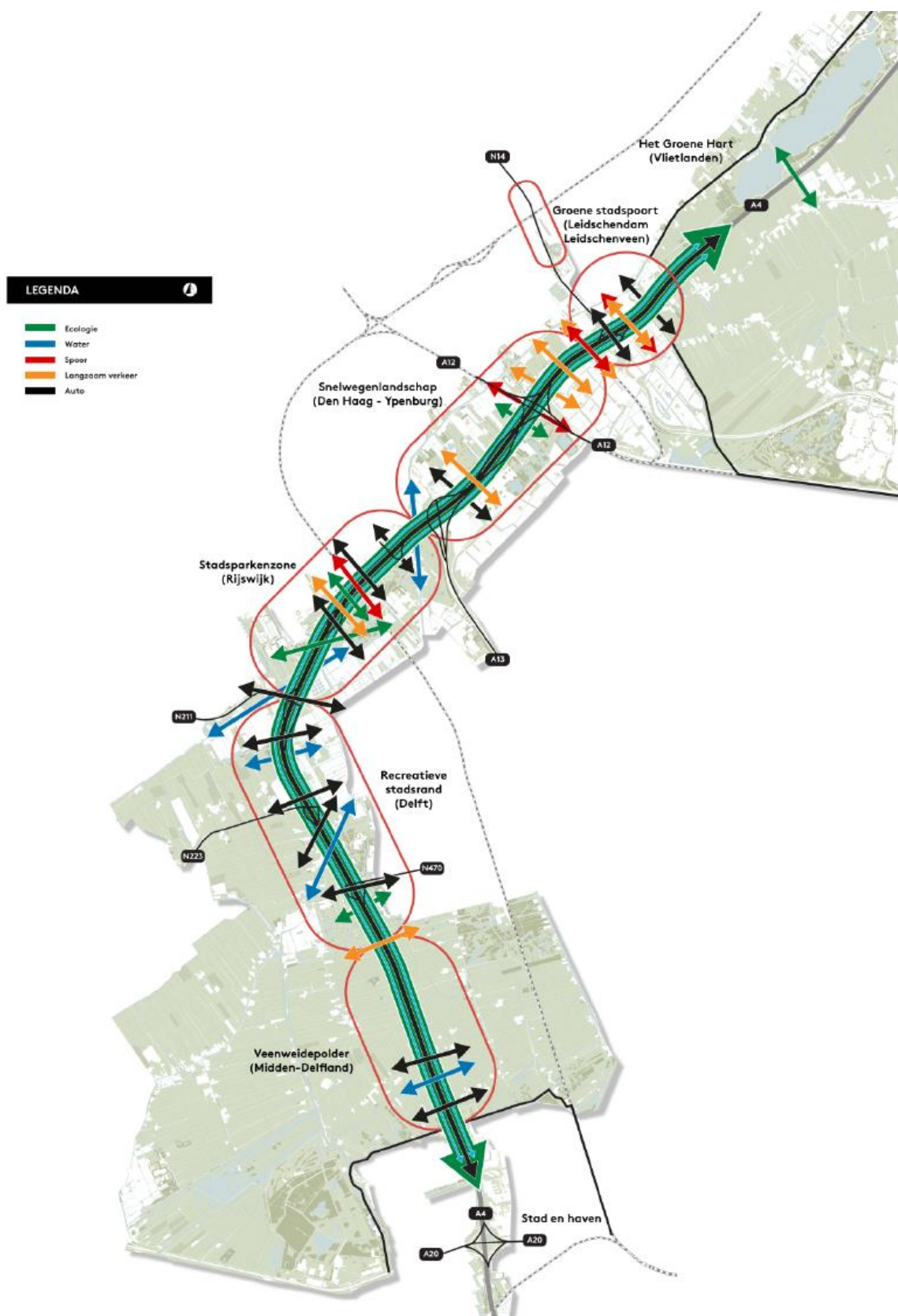
Figuur 5-5 Uitwerking ecologische snelweg

Gekantelde opgave

De A4 vormt een barrière in een uitgestrekt stedelijk gebied, dat door de verdergaande groei en ontwikkeling steeds meer verbindingen legt tussen de weerszijden van de snelweg. Ook op dit moment wordt de A4 Haaglanden dan al gekenmerkt door de grote hoeveelheid kunstwerken over en onder de weg die zich kort na elkaar opvolgen. Na het passeren van het ene, is het volgende kunstwerk over de A4 alweer zichtbaar. Door netwerkverdichting in de regio zal het aantal kunstwerken in de toekomst alleen nog maar verder toenemen.

Bij de aanpassing aan de reeks van kunstwerken wordt het onderscheid naar functie straks sterker uitgedrukt dan momenteel het geval is. We maken daarbij onderscheid naar autoverbindingen (veruit de meeste), langzaam verkeerverbindingen voor fietsers en voetgangers, spoorviaducten, aquaducten en ecologische passages. Daarnaast komen de nodige onderdoorgangen voor, waar de verschillende modaliteiten van transport vaak worden gecombineerd. Daar waar mogelijk worden voorzieningen getroffen om fauna makkelijker te laten passeren, waarbij de doelsoortenlijst van de Provincie Zuid-Holland als uitgangspunt wordt gehanteerd.

De kunstwerken verbinden de beide groene randen en tonen zich als zelfstandige, technische objecten ingeklemd tussen de natuurlijke omgeving van de weg. De robuuste viaducten voor autoverkeer bestaan uit eenvoudige, betonnen kunstwerken met dezelfde, herkenbare vormgeving. Verbindingen voor langzaam verkeer bestaan uit elegante staal-betonviaducten. De vernieuwde spoorverbindingen (bij Leidschendam-Voorburg en Rijswijk) worden ontworpen als markante spoorbruggen, die tevens als herkenbare poort tot Den Haag dienen.



Figuur 5-6 Uitwerking de gekantelde opgave

Landmarks en panorama's

Langs de A4 Haaglanden staan verschillende landmarks die het stedelijke karakter van de weg onderstrepen. Zoals het voetbalstadion van ADO Den Haag, het Prins Clausplein, het NFI en de kantoorgebouwen van de Plaspoelpolder, waarvan met name het Europees Octrooibureau boven alles uittorent.

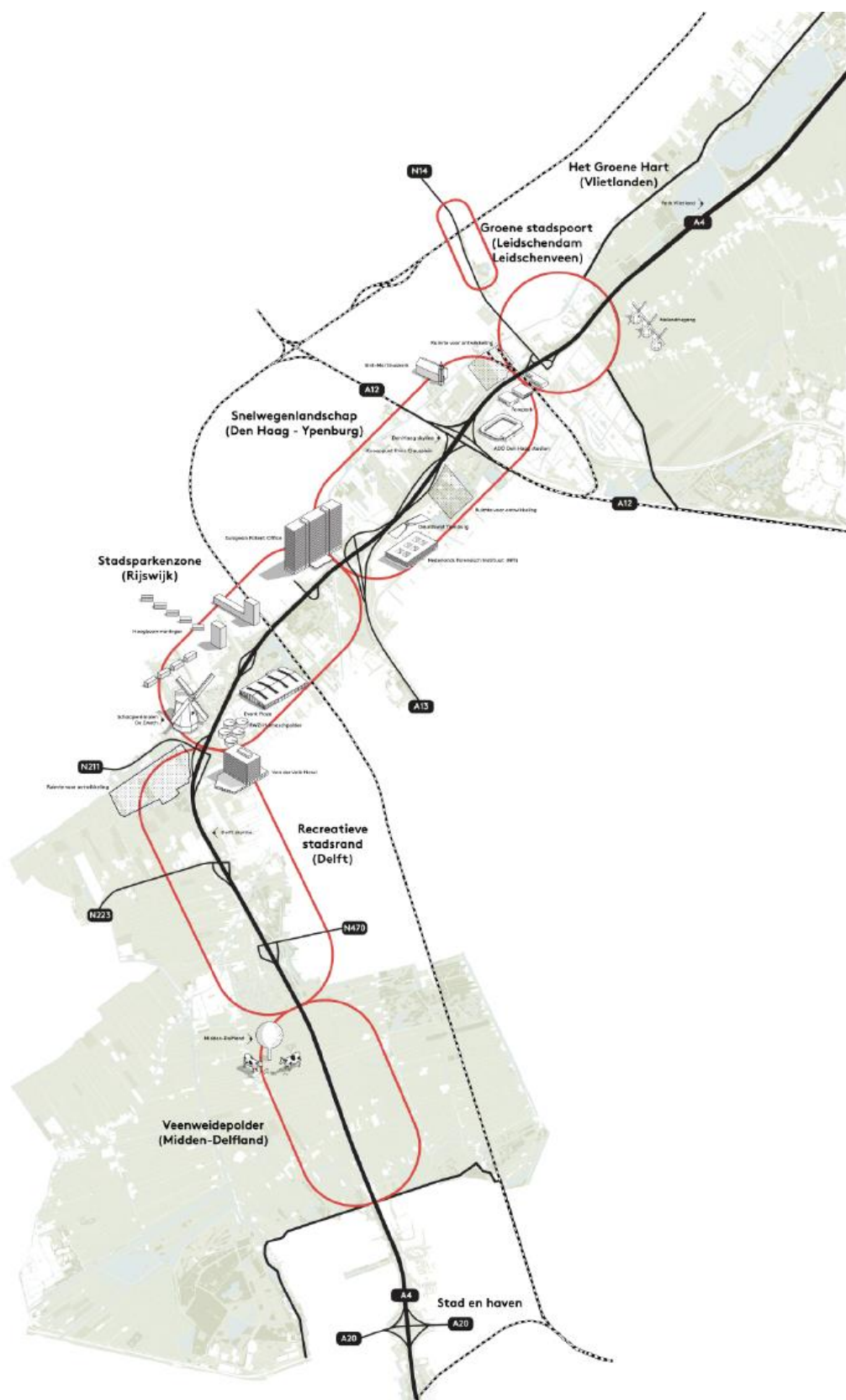
De toekomstige ontwikkelingen, daar waar de stad nog dichterbij de weg komt, bevinden zich vooral rondom de knooppunten, zoals de aansluiting ter plaatse van de N14 en de N211. Op deze laatstgenoemde plek, waar de A4 kruist met de rondweg Haaglanden, zal de toren van het toekomstige Van der Valk hotel als landmark langs de A4 gaan dienen.

De aanbeveling aan Rijkswaterstaat en omgevingspartijen is om nieuwe landmarks vooral rondom de knooppunten te laten verschijnen en op de tussenliggende delen van de A4 in te zetten op een groen wegbeeld. En daar waar bebouwing dicht langs de weg ligt, deze landschappelijk in te passen.

De kunstwerken over en rondom de A4 zullen zelf, meer nog dan de markante objecten in de omgeving, als herkenningspunten dienen langs het traject van de A4 Haaglanden. Bij de aanpassingen aan de kunstwerken wordt daarom sterker ingezet op het onderscheid naar de verschillende functies. Zo wordt de herkenbaarheid van de verschillende delen van de A4 beter en wordt de gekantelde opgave, het versterken van netwerkverbindingen over en onder de weg, nadrukkelijker in beeld gebracht.

De A4 kent niet veel open panorama's op het landschap, daarvoor is de omgeving van de weg te stedelijk. Op een aantal plekken heeft de weggebruiker wel uitzicht op de skyline van Den Haag, Rijswijk, Delft en – in de verte – Rotterdam. Het uitzicht vanaf de hoogte bogen van het Prins Clausplein op de stad Den Haag is het meest spectaculair. Een aantal specifieke plekken vraagt om het beter benutten van latent aanwezige, maar bescheiden panorama's, zoals het uitzicht op de molens langs de Zweth. Sommige panorama's tonen zich juist vanaf de dwarsverbindingen, zoals de viaducten over de A4 in Midden-Delfland, van waaraf de weggebruiker uitzicht heeft over het open veenweidelandschap.

Deze visie wordt in het volgende hoofdstuk uitgewerkt in zogenaamde VIP principes, bouwstenen die in verschillende samenstellingen gecombineerd kunnen worden om alle mogelijke situaties op en langs de A4 vorm te kunnen geven. Vanuit deze set met standaard bouwstenen, de VIP principes, is de weg zowel ruimtelijk als verkeerstechnisch nader ontworpen tot een integraal inpassend ontwerp. Het resultaat hiervan is te zien in het VIP.



Figuur 5-7 Uitwerking Landmarks en Panorama's

5.1.4 VIP-Principes

De uitgangspunten in vorige paragrafen vormen samen de visie. Deze is in het VIP uitgewerkt in VIP-Principes. De VIP principes bevatten alle benodigde bouwstenen voor de vormgeving en inpassing van de A4 in de omgeving. De principes beschrijven hoe met alle elementen op, langs en aan de snelweg consequent moet worden omgegaan. Het doel van de principes is om eenheid en samenhang in het ontwerp te borgen.

Deze bouwstenen zijn gemaakt voor 'water', 'beplanting', 'taluds binnenzijde', 'taluds buitenzijde' en 'geluidschermen'. Ook voor de verschillende typen kunstwerken zijn principes geformuleerd voor de afwerking van randen. Deze principes zijn de uitgangspunten voor het integrale ontwerp van de aanpassingen aan de A4.

Snelweglandschap

De VIP principes taluds, keerwanden, geluidschermen en kunstwerken richten het snelweglandschap in als robuuste, ecologische zone door de regio Haaglanden. Streef naar vloeiende doorgaande lijnen en ruimte bochtstralen voor een rustig en eenvoudig wegbeeld, zowel in het horizontale als het verticale alignement. Het omringende landschap wordt doorgetrokken tot de kantverharding, zijbermen lopen naadloos over in het omliggende landschap. Zorg voor samenhang tussen de weg en de omgeving en sluit zorgvuldig aan bij de bestaande situatie. Bermen en groene taluds ingezaaid met kruiden- en bloemrijke mengsels, Geluidwallen en grondkeringen worden afgewerkt met begroeide afwerking voor een eenduidig beeld op en langs de A4. Subtiële verschillen ontstaan door verschillen in begroeiing op de afwerking. Extra wateroppervlak wordt voorzien van natuurlijk ingerichte oevers.

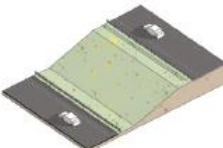
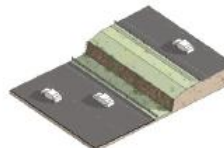
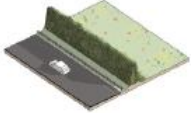
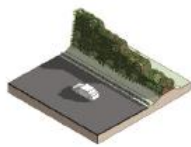
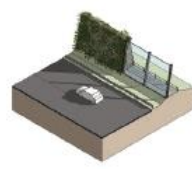
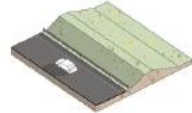
Delta

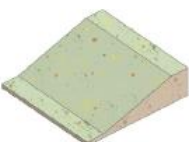
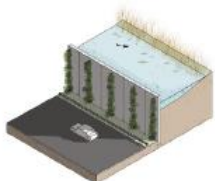
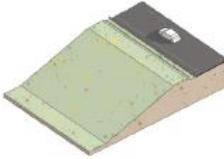
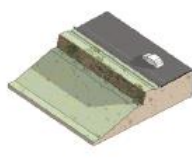
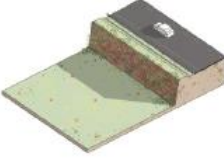
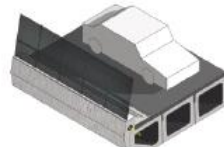
De VIP principes voor water en beplanting versterken het beeld van een snelweg die in het laaggelegen Hollandse landschap ligt. Zoek zoveel mogelijk ruimte voor waterberging en pas deze landschappelijk in. Beplanting die past bij waterrijk landschap versterkt het groene en ecologisch robuuste beeld van de weg.

Inclusief

De inclusieve VIP principes versterken de dwarsverbindingen over de A4 en zorgen voor kwalitatieve verbeteringen voor de oversteken voor ecologie, groen en fietsroutes. Maak nieuwe netwerkverbindingen en doorgaande routes waar schakels ontbreken. Zoek ruimte voor nieuwe, recreatieve verbindingen.

VIP Principes

BERMEN & BEPLANTING B1	B2	B3	B4
 grasberm (bloem- en kruidenrijk)	 losse bomen	 bomenweide	 bosschage
TALUDS & KEERWANDEN T1.1	T1.2	T1.3	T1.4
 tussenberm talud Haaglanden	 geluidsscherm Haaglanden op kunstwerk over water Haaglanden	 tussenberm talud met hoge aansnijding Haaglanden	 beton wanden verdiepte ligging met textuur en overhangende beplanting
GELUIDSCHERMEN G1.1	G1.2	G1.3	G2.1
 geluidsscherm Haaglanden	 geluidsscherm Haaglanden begin/einde	 geluidsscherm Haaglanden op kunstwerk over water	 zichtwal Midden-Delfland
G2.6	KUNSTWERKEN (RAND) K1		K2
 zichtwal met geluidsscherm Midden-Delfland begin-einde	 randlelement hoog met leuning		 randlelement laag met leuning

WATER	W1	W2	W3	W4
				
randsloot met natuurlijke oevers	water in oksel met riet en wilgenstroken Midden-Delfland	water in oksel met natuurlijke oever Haaglanden	rabattenbos met dwarsloten Midden-Delfland	
B5	B6	B7	B8	
				
talud snelwegzijde gras (bloem- en kruidrijk) Haaglanden	talud snelwegzijde gras met bosrand Haaglanden	talud omgevingszijde bomenweide Haaglanden	talud omgevingszijde bosschage Haaglanden	
T1.5	T2.1	T2.2	T2.3	
				
groene wanden verdiepte ligging	talud omgevingszijde gras	talud omgevingszijde met schankorf bovenrand	schankorfwand omgevingszijde	
G2.2	G2.3	G2.4	G2.5	
				
zichtwal met geluidsscherm Midden-Delfland	talud omgevingszijde met geluidsscherm Haaglanden	talud omgevingszijde met schankorf bovenrand gecombineerd met geluidsscherm Haaglanden	schankorfwand omgevingszijde met geluidsscherm Haaglanden	
K3	K4	K5		
				
randlelement hoog met scherm	randlelement laag met scherm	randlelement spoorbrug		

5.2 Maatregelen

In de werkwijze van de totstandkoming van het ontwerp is, in nauwe samenwerking tussen de wegontwerpers en de opstellers van het VIP) al op veel onderdelen geoptimaliseerd om negatieve effecten te voorkomen of om positieve effecten te bewerkstelligen. Deze zijn integraal onderdeel van het ontwerp in het (O)TB en daardoor niet separaat te scoren. Daarbij is bijvoorbeeld gekeken hoe maatregelen gesitueerd en vormgegeven kunnen worden met zo min mogelijke aantasting van de karakteristieken of kernkwaliteiten van een gebied (o.a. groene parkkarakter van het snelwegenlandschap) of hoe de aanpassingen van het Prins Clausplein ontworpen kunnen worden binnen het unieke concept. Andere voorbeelden zijn het inzetten van de watercompensatie als landschappelijke en ecologische meerwaarde in het (O)TB ontwerp en het streven naar een eenduidig en continu wegprofiel/wegbeeld.

Mitigatie en compensatie

Mitigerende maatregelen voorkomen of reduceren negatieve effecten en compenserende maatregelen betreffen maatregelen ter vervanging van waarden die verloren gaan. Vanuit de verschillende effectstudies kunnen zowel mitigerende als compenserende maatregelen naar voren komen. Beide krijgen een plek in het (O)TB. De compensatie- en mitigatieopgave bestaat uit ingrediënten vanuit de aspecten Landschap, Cultuurhistorie, Natuur, Geluid en Water (zie voor nadere details de desbetreffende deelrapporten). Bovendien zijn wensen en eisen opgehaald.

De maatregelen met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie komen enerzijds uit de effectrapporten anderzijds uit het VIP (vormgevings- en inpassingsplan). Hierin worden zogenaamde VIP principes beschreven, die dragen bij aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. De maatregelen worden hieronder kort beschreven. Vanuit cultuurhistorie zijn er geen (wettelijk noodzakelijke) maatregelen nodig om effecten te voorkomen dan wel te beperken of te herstellen. Het aantal relevante cultuurhistorische waarden nabij de A4 is beperkt, de aanpassingen van de A4 hebben geen (wezenlijk) effect op deze waarden. De verslechtering van de molenbiotoop van de Schaapmolen (windvang) is afgewogen tegen het belang dat door het plaatsen van een geluidscherm de verslechtering van de geluidssituatie ter plaatse kan worden gemitigeerd. Hierbij is aan het belang de geluidssituatie (o.a. met gevolgen voor mens en dier) te mitigeren voorrang gegeven boven het belang dat de molenbiotoop niet verder verslechterd (deze is reeds als matig beoordeeld). De molen zelf blijft behouden.

Van noord naar zuid worden de inpassende maatregelen (inclusief compensatie en mitigatie) beschreven.

Voor het deelgebied Haaglanden wordt onderscheid gemaakt in: Groene stadspoort Leidschendam- Leidschenveen, het Prins Clausplein, het Vlechtwerk, knooppunt Ypenburg en de verdiepte ligging en het stadslandschap Rijswijk. In Deelgebied Midden-Delfland komen de recreatieve stadsrand Delft en de verdiepte ligging in de Veenweidepolder aan bod. Tot slot worden de maatregelen van rond de N14 besproken.

Eerst wordt de situatie en de vertaling van de visie omschreven daarna volgt de beschrijving van de inpassende maatregelen geordend naar 'water', 'beplanting', 'geluidschermen' en 'kunstwerken'. In het VIP zijn de gedetailleerde uitwerkingen en de inpassingsplankaarten opgenomen.

5.2.1 Deelgebied Haaglanden: Groene stadspoort Leidschendam- Leidschenveen

Na de openheid van het Groene Hart en de wijde uitzichten over het veenweidelandschap, ligt de A4 bij het binnenkomen van Leidschendam opgesloten tussen groene geluidschermen. Dit deel van de A4 wordt ervaren als een groene stadspoort tot de regio Haaglanden. Vanaf

knooppunt Leidschendam wordt het profiel weer ruime en opener en gaat de A4 in een verdiepte ligging onder het spoor door. Hier heeft de A4 brede zijbermen en liggen de bedrijfsgebouwen en kantoren van Forepark als etalage aan de snelweg. Aan de andere zijde van de A4 heeft automobilist vanaf de verdiepte ligging tot het Prins Clausplein zicht over het open landschap van de Vlietzone.

Op dit deel van de A4 wordt de parallelstructuur verlengd en verbreedt. Daarnaast wordt de afslag Leidschendam aangepast. Dit betekent dat over grote lengtes de weg aan de buitenzijde wordt verbreed. Voor de verhoogde ligging ter plaatste van de Tol heeft dit ruimtelijk grote impact. De begroeide geluidschermen en de met bos ingeplante taluds van de aardenbaan moeten worden aangepast. Op delen waar hiervoor geen ruimte is wordt het hoogteverschil opgelost door een kerende constructie. Ook worden de onderdoorgang bij de Tol en duiker in de Stompwijkse vaart verbreed. Het meest ingrijpend zijn de aanpassingen aan de spoorkruising. Hier moeten de buitenste twee spoorviaducten worden vervangen en de wanden van de verdiepte ligging naar buiten worden verplaatst.

Uitgangspunt bij de verbreding van dit weggedeelte is het versterken van de “groene stadspoort”. De aanpassingen vinden plaats met de VIP principes Haaglanden. De verbrede A4 wordt aan beide zijde begeleidt door begroeide schanskorfwanden. Vanaf knooppunt Leidschendam wordt het profiel geleidelijk opener. Hier wordt het beeld bepaald door brede bloem- en kruidenrijke bermen met losgeplaatste bomen. Deze bomen fungeren als groene vitrage naar de omgeving. De verdiepte ligging onder het spoor wordt verbreed en het nieuwe spoorviaduct eroverheen wordt in staal uitgevoerd en vormgegeven als markante stadspoort voor de regio Haaglanden.

Water

Ter compensatie van de verbreding van de A4 moet er extra water worden gerealiseerd. In de oksel van de N14 wordt een watervijver aangelegd. De oevers van zowel de bestaande als de nieuwe vijvers worden natuurlijk ingericht. De overige watercompensatie vindt plaats door de randsloten te verbreden door aan de zijde van de snelweg 2 tot 6 meter brede plas-dras zones aan te leggen.

Beplanting

Alle bermen worden omgevormd naar bloem- en kruidenrijk grasland. De taluds van de verhoogde ligging worden naar de verbreding weer ingeplant met bos. Ter plaatse van de afslag Leidschendam en langs de berm van het Forepark worden losgeplaatste bomen aangeplant. De bomen vormen een groene vitrage naar de omgeving. Geluidschermen en keerwanden worden gemaakt van schanskorven gevuld met lavasteen. De wanden zullen begroeien met gevarieerd sortiment aan klimplanten. Langs de bovenzijde van de wand van de verdiepte ligging wordt klimop aangeplant. De klimop groeit over de rand heen en zorgt zo voor een groen beeld in de verdiepte ligging.

Geluidschermen

Op dit deel van de A4 ligt de bebouwing van Leidschendam en Leidschenveen direct langs de snelweg. Bij de verbreding van de A4 worden de huidige schermen vervangen voor begroeide schanskorfwanden. Ter plaatse van de Tol is er geen ruimte om een talud te maken hier worden de geluidschermen aan de omgevingszijde in een vloeiende lijn helemaal doorgetrokken tot maaiveld.

Voor alle geluidschermen door het deel Haaglanden (tussen Leidschendam en de aansluiting N211) wordt hetzelfde principe toegepast. De schermen staan op een lage, groene wal van 0,5 meter hoog. Daar bovenop staat een scherm met een trapeziumvormige doorsnede (10 graden achterover hellend). Het scherm heeft een kern van geluidwerend materiaal, bijvoorbeeld beton, in een schanskorf die deels is gevuld met vulmateriaal van sloopafval van oude kunstwerken en aan beide zichtzijden is voorzien van lavasteen. De schermen zijn zowel aan de weg- als de omgevingszijde begroeid met beplanting die verandert met de seizoenen. Het aanzicht van de

schermen verandert door de jaren heen. De geluidschermen in (schans)korven worden aan het begin en einde voorzien van een getrapte op- en afbouw, tenzij wordt aangesloten op bestaande schermen, op reliëf (bijvoorbeeld een grondwal) of er sprake is van ruimtegebrek (bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een kruispunt).

Ook de kopse kanten van het scherm hellen 10 graden achterover.

Kunstwerken

- Stompwijkse vaart en De Tol

Ten behoeve van de verbreding van de A4, worden de huidige geluidschermen afgebroken en wordt de aardenbaan naar de zijkant uitgebreid. Daarvoor moeten zowel de onderdoorgang voor de Veenestraat/de Tol als de duiker voor de Stompwijkse vaart worden verlengd. De verlenging van de onderdoorgang vraagt om aandacht voor de sociale veiligheid voor langzaam verkeer. De toepassing van goede verlichting en (herwaardering) van beeldende kunst spelen daarbij een belangrijke rol. Bij verlenging van de duiker wordt ook aandacht besteed aan de verbetering van de duiker als faunapassage, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een goede loopplank of richel.

- Spoorse kunstwerk

De spoorse kruisingen over de A4 ter plaatse van Leidschendam-Voorburg wordt aangepast. De A4 ligt hier verdiept en voor de parallelstructuur aan de beide zijkanten is meer ruimte nodig. De verdiepte bak wordt breder gemaakt en de dekken over de parallelbanen moet worden verlengd. De constructie over de hoofdrijbaan in het midden kan gehandhaafd blijven.

De nieuwe wanden van de verdiepte ligging liggen 10 graden naar achteren en worden voorzien van een streepjes reliëf zodat ze aansluiting op de vorm van de geluidschermen. De nieuwe dekken hebben een zeer beperkte hoogte en worden nu als een stalen doosconstructie uitgevoerd. Op die manier kan het alignement van het spoor op het kunstwerk op dezelfde plek blijven liggen, terwijl de doorrijhoogte op de A4 ook gelijk blijft bij deze grotere overspanning. De randen van het nieuwe kunstwerk worden afgewerkt met een hoge stalen randelement. Het randelement ligt 10 graden achterover en wordt in een diep rode kleur uitgevoerd. De hoogte wordt bepaald door de constructiehoogte, het ballastbed en de benodigde hoogte voor de doorvalbeveiliging. De nieuwe randafwerking wordt doorgezet over het gehele viaduct, zodat een groot en eenvoudig constructie ontstaat als een markante stadspoort voor de regio Haaglanden.

5.2.2 Deelgebied Haaglanden: Prins Clausplein

Het Prins Clausplein is een verkeersknooppunt dat bestaat uit vier lagen. De A4 ligt op een aardenbaan en kruist de A12 en de spoorlijn Den Haag - Utrecht boven langs. De verbindingbogen tussen de A4 en de A12 liggen op fly-overs over het knooppunt heen. Het knooppunt is door ir. W. Snieder als een ruimtelijke sculptuur ontworpen. Hij heeft voor de vormgeving van het verkeersplein enkele duidelijke ontwerpprincipes geformuleerd en deze consequent doorgevoerd:

1. De A4 ligt op een grasplateau wat door de A12 wordt doorsneden,
2. De verbindingbogen liggen zo lang mogelijk op een aardenbaan,
3. De Fly-overs zijn eenvoudige betonnen constructie met krachtige horizontale belijning,
4. De fly-overs sluiten met hoog gefundeerd landhoofd recht aan op de aardenbaan.

Deze ontwerpprincipes hebben geleid tot een compact knooppunt. Waarvan het beeld bepaald wordt door hoog opgaande grastaluds met in het hart van de knoop een luchtig lijnen spel van over elkaar schietende fly-overs.

Door het Prins Clausplein worden parallelbanen aangelegd. Dit betekent dat er twee kolommen van de fly-overs moeten worden aangepast en taluds van de verbindingbogen worden aangesneden. Over de A12 en Spoorlijn Den Haag – Utrecht komen twee nieuwe viaducten en de ADO tunnel onder het Prins Clausplein wordt verlengd.

Uitgangspunt bij de aanpassingen aan het Prins Clausplein zijn dat de ingrepen zorgvuldig worden ingepast en aansluiten bij de bestaande beeldtaal van het verkeersplein. De aanpassingen vinden plaats met de VIP principes Haaglanden. Zo worden de grastaluds omgevormd naar bloem- en

kruidenrijk grasland en worden de aansnijdingen van het talud uitgevoerd met schanskorfwanden.

Water

Het water wordt gecompenseerd in de randsloten en waterpartijen langs het Prins Clausplein plein. De oevers krijgen een natuurlijke inrichting. De sculpturale waterpartijen in de knoop worden naar de aanleg van de parallelbanen hersteld en ingepast in het bestaande reliëf van het Prins Clausplein.

Beplanting

De binnenzijde van de taluds en plateaus worden omgevormd naar open bloem- en kruidenrijk graslandschap en de buitenzijde van de taluds worden ingeplant met losgeplaatste bomen. De bomen vormen een groen vitrage naar de omgeving en zorgen ervoor dat het Prins Clausplein wordt ingebed in zijn groen stedelijke omgeving. De aansnijdingen in het Prins Clausplein worden uitgevoerd als schanskorfwanden gevuld met lavasteen. In holtes tussen de lavastenen worden sedum en varens geplant.

Geluidschermen

Op dit deel van de A4 komen geen nieuwe geluidsschermen.

Kunstwerken

Ter plaatse van het iconische Prins Clausplein worden aan de oost en de westzijde van de huidige A4 parallelbanen aangelegd. De nieuwe parallelbaan aan de westzijde vergt aanpassingen aan twee bestaande kolommen onder fly-overs en beide parallelbanen, oost en westzijde, vragen aanpassingen aan de markante taluds van het Prins Clausplein.

Voor de aanpassingen van de kolommen wordt dezelfde oplossing toegepast, om de eenheid van het Prins Clausplein zo min mogelijk aan te tasten. In beide gevallen wordt de pijler denkbeeldig doormidden gezaagd en haaks op de fly-over naar buiten geschoven om ruimte te maken voor de nieuwe rijbanen. De nieuwe pijlers aan weerszijden van de opvangconstructie krijgen de vorm van een halve kolom en worden aangeduid als 'transformer'. Een nieuwe balk over deze kolommen vervangt het trapeziumvormige oplegblok van de oude kolom en vormt een nieuwe, geïntegreerde knoop die afgestemd is op de beeldtaal van de huidige, zorgvuldig ontworpen fly-overs.

Daar waar de sculpturaal vormgegeven taluds van het Prins Clausplein moeten worden aangesneden om ruimte te maken voor de nieuwe parallelstructuur, worden deze wanden afgewerkt met schanskorf, die net als de geluidschermen onder 10 graden achterover hellen. Op die manier wordt de aanpassing van het oorspronkelijke ontwerp voor het Prins Clausplein afleesbaar en is de ingreep herkenbaar als onderdeel van de nieuwe inrichting van de A4.

Onder de hoofdrijbaan en de twee parallelbanen van de verbindingbogen liggen drie afzonderlijke tunnels die de verbinding vormen voor langzaam verkeer onder de A4 door. Door de aanleg van de nieuwe parallelstructuur komt ook het open deel tussen de twee westelijke tunnels in een tunnel te liggen en ontstaat een langere tunnel. Deze tunnel moet dezelfde contouren krijgen als de bestaande tunnel en moet worden ontworpen als een sociaal veilige tunnel voor fietsers en voetgangers. Daartoe moet waar mogelijk daglicht worden binnengelaten (tussen de oude en de nieuwe tunneldelen), moet goede verlichting worden aangebracht en is de inzet van een beeldend kunstenaar vereist.

Voor de nieuwe parallelstructuur die door het Prins Clausplein wordt aangelegd, worden ook twee nieuwe spoorviaducten over de A12 en de spoorlijn aangelegd. Deze nieuwe viaducten worden gekenmerkt door onopvallendheid en tonen zoveel mogelijk gelijkenis met de bestaande viaducten voor de hoofdrijbaan van de A4. De nieuwe viaducten worden voorzien van nieuwe betonnen randelementen (met streepjes reliëf), die in vorm refereren aan de bestaande

viaductranden, maar door het onder een helling van 10 graden achterover plaatsen toch herkenbaar zijn als nieuwe toevoeging. Parallel aan de spoorlijn ligt de Spoorlaan. Door de twee extra viaducten wordt dit een langere onderdoorgang. Dat vraagt extra aandacht voor sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers en maatregelen voor fauna in de vorm van keienstroken die geïntegreerd zijn in de taludbekleding en diervriendelijke verlichting.

5.2.3 Deelgebied Haaglanden: Het Vlechtwerk

Het vlechtwerk verbindt het Prins Clausplein met Knooppunt Ypenburg. Het bestaat uit een hoofdrijbaan met daarnaast een structuur van vlechtende parallelbanen. Het profiel van het vlechtwerk wordt aan beide zijde begrensd door aarden wallen. Aan de zijde van Den Haag ligt een lage geluidwal die aan de buitenzijde is beplant met bos. Aan de overzijde van de weg ligt Ypenburg achter een hoge parkwal. De ruimte tussen rijbanen is momenteel begroeid met voornamelijk braamstruweel. Hierdoor is het vlechtwerk voor de automobilist niet in zijn geheel te overzien en komt de ruimtelijke kwaliteit van het vlechtwerk niet tot zijn recht.

In het vlechtwerk worden voor de doorstroming van het verkeer een groot aantal banen verbreedt en verlegd. In veel gevallen betekent dit dat de ruimte tussen de rijbanen kleiner wordt en de beplanting verdwijnt. Aan de Ypenburg kant schuift de weg richting de parkwal. Hier wordt het bestaande geluidsscherm vervangen en de buitentaluds aangepast.

Uitgangspunt bij de verbreding is een sterk nieuw landschappelijk beeld te creëren waarbij de dynamiek van het vlechtwerk maximaal tot zijn recht komt en de weg ingebed wordt in de groen stedelijke omgeving. De aanpassingen vinden plaats met de VIP principes Haaglanden. Door de principes consequent door te voeren ontstaat er een waterrijk ecologisch snelweglandschap met brede bloemrijke bermen en waterpartijen in de ogen tussen de wegen. De weg wordt aan beide zijden begrensd door een aarden wal en opgaand beplanting. Geluidschermen en kerende constructies worden uitgevoerd als begroeide schanskorfwanden en kunstwerken zijn ingetogen vormgegeven en hebben een krachtige horizontale belijning.

Water

Ter compensatie van de verbreding van de A4 moet er extra water worden gerealiseerd. In de ogen tussen de rijbanen worden watervijvers aangelegd. De waterpartijen worden gestileerd vormgegeven met flauwe natuurlijke oevers. De bestaande waterpartij onder de fly-overs in het vlechtwerk worden vormgegeven als spiegelvijver. De oevers van deze vijvers worden afgewerkt met lavasteen. De overige watercompensatie vindt plaats door de randsloot aan de Ypenburgzijde te verbreden. Aan de Den Haag zijde is er door de aanwezigheid van kabels- en leidingen hier geen ruimte voor. Hier wordt de watercompensatie gerealiseerd door een waterpartij te graven in de oksel van het Prins Clausplein.

Beplanting

Tussen de rijbanen van het vlechtwerk ligt momenteel struweel. Door de verbreding van de parallelbanen en de aanpassingen aan het talud wordt al het struweel tussen de rijbanen verwijderd. In de nieuwe situatie wordt de ruimte tussen de rijbanen ingericht als open bloem- en kruidenrijk graslandschap met waterpartijen in de ogen tussen de vlechtende parallelbanen. De waterpartijen hebben flauwe natuurlijke oevers met langs het water enkele losse bomen. Het profiel van het vlechtwerk wordt aan beide zijde begrensd door aarden wallen. Aan de zijde van Den Haag ligt een lage geluidwal die aan de buitenzijde is beplant met bos. Aan de overzijde van de weg ligt Ypenburg achter een hoge parkwal. De parkwal wordt aan de wegzijde omgevormd naar bloem- en kruidenrijk grasland aan omgevingszijde bestaat de wal uit een boomweide met fiets- en wandelpaden.

Geluidsschermen

Ter hoogte van de TNO-locatie wordt de weg naar buiten toe verbreedt. Het huidige houten geluidsscherm wordt verwijderd en het buiten talud aangepast. Het nieuwe geluidsscherm

bestaat uit een begroeide schanskorf wand die aan de omgevingszijde deels doorloopt als grondkering.

Kunstwerken

Ter plaatse van de Laan van Hoornwijck, de belangrijke verbinding tussen Den Haag en Ypenburg, ligt een reeks van viaducten naast elkaar. Voor de verbindingbogen van en naar de A13, de hoofdrijbanen voor de A4 en een viaduct voor langzaam verkeer over de Laan van Hoornwijck aan de zijde van Ypenburg.

De viaducten voor de hoofdrijbanen worden aangepast voor de nieuwe inrichting met een hoofdrijbaan met een parallelstructuur. Daarvoor worden de dekken deels afgebroken en deels breder gemaakt. De aangepaste dekken krijgen nieuwe betonnen randelementen (met streepjes reliëf) die in vorm refereren aan de bestaande viaducten, maar door de hellingshoek van 10 graden ook onderdeel zijn van de nieuwe beeldtaal. De langere onderdoorgang vraagt speciale aandacht voor sociale veiligheid en de wens bestaat om voor meer ruimte te maken voor fietsers en voetgangers.

5.2.4 Deelgebied Haaglanden: Knooppunt Ypenburg

Knooppunt Ypenburg is ruimtelijk het tegenovergestelde van het Prins Clausplein. De A4 ligt hier op een aardenbaan en de verbidingsboog van de A4 naar de A13 gaat hier met een ruime boog onderdoor. De ruimte binnen de knoop is ingericht met waterpartijen, rietoevers, gras en enkele losse bomen. Vanaf knooppunt Ypenburg blijft de A4 tot afrit Plaspoelpolder op een aardenbaan liggen. Hierbij kruist de A4 de Delftsche Vliet en de Diepenhorslaan bovenlangs. De taluds van de aardenbaan zijn in aansluiting op de omliggende parken ingeplant met bos.

De A4 krijgt in het knooppunt Ypenburg een bredere parallelstructuur. Hiervoor worden veel bestaande kunstwerken verbreedt of vernieuwd. Ook schuiven de taluds van de aardenbaan naar buiten toe op.

Uitgangspunt bij de verbreding is het behouden en versterken van het bestaande landschapsbeeld; een open waterrijk knooppunt en een door bos ingekaderde weg. De aanpassingen vinden plaats met de VIP principes Haaglanden (bloem- en kruidenrijke bermen, zichtbaar water in de oksels van het knooppunt en opgaande beplanting als begrenzing van het profiel). Aanpassingen aan de kunstwerken zijn ingetogen vormgegeven en hebben een krachtige horizontale belijning.

Water

Voor de watercompensatie aan de oostzijde van de Delftsche Vliet worden twee nieuwe waterpartijen in de oksel van de knoop aangelegd. De nieuwe watervlakken versterken het ruime, waterrijke karakter van het knooppunt. De watercompensatie voor het deel aan de westzijde van de Delftsche Vliet wordt gerealiseerd in een poldergebiedje aan oostzijde van het Elsenburgerbos. Hier wordt een sloot verbreedt tot een waterplas met brede natuurlijke rietoevers

Beplanting

De binnenzijde van het knooppunt bestaat uit watervlakken en taluds. De waterpartijen worden omzoomd door riet, dat geleidelijk overgaat in bloem- en kruidenrijk grasland. Rond de waterpartijen staan enkele losse bomen. In de buitenbocht van de verbidingsboog van Amsterdam naar de A13 richting Rotterdam worden losse bomen in het talud geplant. Door de verbreding van de aardenbaan op het stuk tussen knooppunt Ypenburg en afrit Plaspoelpolder wordt de huidige beplanting verwijderd. Na de verbreding worden de taluds weer ingeplant met bos. Voor boscompensatie worden het hooggelegen grasvlak in afrit Plaspoelpolder ingeplant met bos. Hierdoor gaat de knoop ruimtelijk deel uitmaken van de bosrand van het Elsenburgerbos.

Geluidsschermen

Op dit deel van de A4 komen geen geluidsschermen.

Kunstwerken

De viertal viaducten (over de Laan van Delfvliet, over de verbindingsboog van de A4 richting de A13, over de Delftsche Vliet en over de Diepenhorstlaan) moeten worden verbreed voor de aanpassing aan de parallelstructuur. De nieuwe dekken worden voorzien van nieuwe betonnen randelementen (met streepjes reliëf), die in vorm refereren aan de bestaande viaductranden, maar door het onder een helling van 10 graden achterover plaatsen toch herkenbaar zijn als nieuwe toevoeging.

Onder het viaduct over de Delftsche Vliet en over de de Diephorsterlaan worden maatregelen genomen ten behoeve van sociale veiligheid en voor een betere ecologische verbinding voor fauna.

5.2.5 Deelgebied Haaglanden: Verdiepte ligging Rijswijk

De huidige A4 ligt ter hoogte van Rijswijk verdiept. De weg heeft hier het karakter van een parkway. De flauw oplopende grastaluds met aan de bovenzijde bos bepaalt het beeld van de weg. Vanaf de weg is achter de bosrand de hoogbouw van Rijswijk zichtbaar. Over de verdiepte ligging liggen een groot aantal viaducten. De viaducten zijn zwaar vormgegeven en hebben veelal een midden kolom en een kolom in de zijberm direct langs de vluchtstrook. Centraal in de verdiepte ligging ligt de aansluiting op de Prinses Beatrixlaan (Rijswijk centrum). Dit knooppunt wordt gekenmerkt door zijn parkachtige inrichting met waterpartijen en losstaande bomen in het gras.

Op dit traject wordt de snelweg aan de buitenzijde met één baan verbreedt. De huidige taluds van de verdiepte ligging blijven ongewijzigd. De verbreding betekent wel dat alle viaducten met pijlers in de zijberm worden vervangen.

Uitgangspunt bij de verbreding is het behouden en versterken van het bestaande landschapsbeeld; een verdiepte ligging met flauwe grastaluds omzoomd door bos. De aanpassingen vinden plaats met de VIP principes Haaglanden (bloem- en kruidenrijke bermen, zichtbaar water in de oksels van de knooppunten en opgaande beplanting als begrenzing van het profiel). Twee nieuwe groene fiets-viaducten verbinden de stadsparken aan beide zijden van de weg.

Aanpassingen aan de kunstwerken zijn ingetogen vormgegeven (vervanging van kunstwerk met toevoeging van groen) en hebben een krachtige horizontale belijning. Het nieuwe spoorviaduct wordt als stalen boogbrug uitgevoerd en vormgegeven als markante stadspoort voor de regio Haaglanden.

Water

Ter compensatie van de verbreding van de A4 moet er extra water worden gerealiseerd. In de oksel van de afslag Rijswijk worden door de verbreding van de af- en opritten de bestaande vijvers verkleind. Daarnaast wordt wel een extra watervijver aangelegd. De oevers van zowel de bestaande als de nieuwe vijvers worden natuurlijk ingericht. De overige watercompensatie vindt plaats in het poldergebiedje aan oostzijde van het Elsenburgerbos. Hier wordt een sloot verbreed tot een waterplas met brede natuurlijke rietoevers

Beplanting

Het huidige parkachtige karakter van de verdiepte ligging wordt versterkt. Het gras van de taluds van de verdiepte ligging en de knoop worden omgevormd in bloem- en kruidenrijk grasland. De waterpartijen in de afrit Rijswijk worden omzoomd door riet, dat geleidelijk overgaat in bloem- en kruidenrijk grasland. Rond de waterpartijen staan enkele losse bomen. Tussen het spoor en de Lange Kleiweg wordt de bosrand na de realisatie van het spoorviaduct weer hersteld en ter plaatsen van Event Plaza wordt het bovenste deel van het talud ingeplant met bos en struweel. De damwand langs het Elsenburgerbos en de landhoofden van het nieuwe Spoorviaduct worden

afgewerkt als een schanskorfwand. De wanden begroeien met gevarieerd assortiment aan klimplanten.

Geluidsschermen

Ter plaatse van de verdiepte ligging wordt 2 laags ZOAB fijn toegepast. Dit reduceert het geluid van de snelweg bij de bron. Er hoeven hierdoor geen extra geluidmaatregelen worden toegepast.

Kunstwerken

- Spoorse kunstwerk

De draagconstructie van het bestaande spoorviaduct staat de uitbreiding van de A4 in de weg. Het huidige viaduct, met drie steunpunten, wordt gesloopt en vervangen door een nieuwe, markante stalen spoorbrug die de verdiepte ligging van de A4 in een keer overspand. De brug wordt vormgegeven als een zelfstandig object in een landschappelijke omgeving. De spoorbrug vormt de zuidelijke poort van Haaglanden en de opvallende vorm maakt de brug onderscheidend van alle autoviaducten en fietsbruggen over de A4. De brug bestaat uit twee helften die elk twee sporen dragen. De twee brugdelen worden als ruimtelijke vakwerkligger geconstrueerd om in relatief korte tijd over de A4 te kunnen worden geplaatst. De staven van de bogen hebben een kenmerkende waaivorm en refereren aan de snelheidsmeter van een autodashboard. De bogen en randelement vormen één geheel ze staan onder 10 graden naar binnen en hebben een warm rode kleur.

De doorgaande fietsroute over de westelijke wal, wordt tussen de oude en de nieuwe brugfundering door geleid, waardoor de verdiepte ligging weer een gaaf en onaangetast talud krijgt. De landhoofden worden bekleed met schanskorven.

-Viaducten

Het kunstwerk ter plaatse van de Lange Kleiweg blijft behouden. Alleen het landhoofd aan de oostzijde moet worden aangepast om ruimte te maken voor de parallelstructuur. De huidige betonnen bekleding wordt verwijderd en de damwanden rondom de verdiepte ligging worden ter plaatse van het landhoofd aangepast. Vervolgens wordt het landhoofd, in een continue lijn met de keerwand langs het Elsenburgerbos, bekleed met schanskorf.

De huidige viaducten Het Lam en Hoekspolderweg moeten worden vervangen omdat de steunpunten in de weg van de verbrede A4 staan. De nieuwe viaducten worden, in verband met fasering van het aanpassen van kabels en leidingen die door de viaducten worden geleid, eerst naast de bestaande viaducten gebouwd voordat het oude wordt afgebroken. De nieuwe viaducten krijgen alleen een middensteunpunt en liggen hoog gefundeerd op het talud van de verdiepte ligging. Het betonnen dek van de viaducten worden voorzien van nieuwe randen, die in vorm refereren aan de bestaande viaductranden, maar door het onder een helling van 10 graden achterover plaatsen toch herkenbaar zijn als nieuwe toevoeging. Met rasters als geleiding - en scheiding - en geleiding voor vleermuizen langs de rand. Deze groene fiets-viaducten verbinden de parkgebieden aan beide zijden van de A4.

Het viaduct voor de Prinses Beatrixlaan wordt deels gesloopt en vervangen door een nieuw viaduct om de nieuwe inrichting van de rij- en voorsorteerstroken mogelijk te maken. Alleen het huidige fietsviaduct, tevens doorvoer voor kabels en leidingen, zal blijven bestaan. Het nieuwe viaduct krijgt net als de overige nieuwe viaducten alleen een middensteunpunt en het betonnen dek van het viaduct wordt voorzien van het nieuwe randelement.

5.2.6 Deelgebied Haaglanden: Stadslandschap Rijswijk

Vanaf de verdiepte ligging van Rijswijk stijgt de A4 om met een brug over de Zweth te gaan. Direct langs de snelweg staan begroeide (van oorsprong doorzichtige) geluidsschermen. Vanaf het viaduct over de Zweth daalt de weg richting afrit Den Haag - Zuid. Aan de zuidzijde loopt het geluidsscherm door tot aan de afrit en aan de noordzijde stopt het scherm bij het viaduct over de Zweth. Vanaf hier heeft de automobilist uitzicht over het landschap van de Hoekpolder. Op dit deel van de A4 wordt de snelweg aan de buitenzijde verbreedt en wordt de aansluiting op de ring N211 aangepast. Hierdoor moeten de huidige geluidsschermen worden vervangen en het

viaduct over de Zweth verbreedt. Na de verbreding van de snelweg wordt ook het geluidsscherm aan de noordzijde doorgetrokken tot aan de afrit.

Uitgangspunt bij de verbreding van dit weggedeelte is het versterken van de “groene stadspoort”. De aanpassingen vinden plaats met de VIP principes Haaglanden. De weg wordt aan beide zijde begeleidt door begroeide schanskorfwanden. De taluds van de aardenbaan worden ingeplant met bos. Naar het knooppunt De Haag - Zuid wordt het profiel geleidelijk opener. Hier wordt het beeld bepaald door brede bloem- en kruidenrijke bermen en waterpartijen in de oksels van het knooppunt.

Water

Ter compensatie van de verbreding van de A4 moet er extra water worden gerealiseerd. Tussen de afrit Peulwijk west en de Noordhoornseweg wordt een brede waterpartij aangelegd. De waterpartij krijgt net als de waterpartijen binnen de verzorgingsplaats Peulwijk natuurlijke rietoevers.

Beplanting

Alle bermen worden omgevormd naar bloem- en kruidenrijk grasland. De taluds van de verhoogde ligging worden naar de verbreding ingeplant met bos. Langs de waterpartijen binnen de verzorgingsplaats Peulwijk worden enkele losse bomen aangeplant. Geluidschermen en keerwanden worden gemaakt van schanskorven gevuld met lavasteen. De wanden zullen begroeien met gevarieerd sortiment aan klimplanten.

Geluidsscherm

Bij de verbreding van de A4 worden de huidige schermen vervangen voor begroeide schanskorfwanden. Op het viaduct over de Zweth wordt de schanskorfwand onderbroken. Hier komt om het water zichtbaar te maken voor de automobilist een transparant scherm. Het transparant scherm loopt in hetzelfde vlak als de binnenzijde van de schanskorf – onder een helling van 10 graden – door over de rand van het viaduct.

Kunstwerken

Het viaduct voor de A4 over de Zweth leidt de snelweg over een nauwe, verdiepte onderdoorgang voor eenrichtingsverkeer aan de ene zijde van de Zweth en een nauwe, verdiepte onderdoorgang voor langzaam verkeer aan de ander zijde. Ten behoeve van de uitbreiding van de capaciteit op de A4, worden de bestaande randen met geluidschermen gesloopt, worden de dekken verbreed en worden nieuwe randen met transparante schermen op het verbrede viaduct geplaatst. De transparante schermen moeten de Zweth ervaarbaar maken voor de automobilist op de A4. Aandachtspunt is de vrije hoogte in de onderdoorgang die krappert door het bredere viaduct. De onderdoorgang krijgt een faunapassage en diervriendelijke verlichting. Het viaduct over de A4 ter plaatse van de aansluiting op de N211 (Harnaschknooppunt) wordt in zuidelijke richting uitgebreid met een nieuw kunstwerk en wordt conform het bestaande viaduct vormgegeven, zodat het nieuwe, gecombineerde kunstwerk tot een eenheid wordt gesmeed. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van nieuwe randen, die in vorm refereren aan de bestaande viaductranden, maar door het onder een helling van 10 graden achterover plaatsen toch herkenbaar zijn als nieuwe toevoeging.

5.2.7 Deelgebied Midden Delfland: Recreatieve stadsrand Delft

Vanaf de kruising met de N211 ligt de weg op maaiveld. De weg maakt een flauwe bocht en loopt langs de stadsrand van Delft door het open landschap van Midden Delfland. De snelweg ligt hier tussen zichtwallen van 1,7 meter hoog en heeft een brede middenberm. De weg heeft vanuit het landschap hierdoor een verdekte ligging en vanaf de snelweg is er geen zicht over het open veenweide landschap. Ter plaatse van aansluiting 14 (Kruithuisweg) kruist de A4 de parkzone

tussen Delft en Schipluiden. De Woudselaan, Woudseweg (N233) en Kruithuisweg (N470) gaan met een viaduct over de A4. Ter plaatse van het Gaagaquaduct ligt de A4 in een verdiepte bak. Op dit deel van de A4 wordt de snelweg aan de binnenzijde verbreedt en worden de aansluiting 13 (Woudseweg) en aansluiting 14 (Kruithuisweg) verruimd. De zichtwallen en viaducten blijven intact. Wel worden door de verbreding van de afritten de taluds onder de viaducten aangesneden en moeten enkele duikers worden verlengd. Om de toename van de verharding te compenseren wordt er extra water aangelegd. Na de verbreding worden om aan de geluidsnormen te voldoen de bestaande geluidschermen verhoogd en nieuwe schermen aangebracht.

Uitgangspunt is het behouden en versterken van het landschappelijke karakter van de verdekte ligging. De aanpassingen aan dit deel van de A4 vinden plaats met de VIP principes Midden Delfland. Het verschil met de VIP principes Haaglanden is dat hier de inrichtingsmiddelen een meer landschappelijk karakter hebben aansluitend bij het veenweidelandschap van Midden Delfland.

Water

In de knoop Delft-Zuid, bij de aansluiting 14, wordt de ruimte tussen de snelweg en de op- en afritten benut voor extra wateroppervlak in de vorm van water met rietstroken. De rietstroken liggen in de verkavelingsrichting van de aangrenzende polder. Het water functioneert als natuurlijk filter voor het water dan van het asfalt vloeit en wordt afgevoerd. De vormgeving van deze knoop wordt ook toegepast bij de aansluiting 13. Daarnaast worden in de natte bosstroken rond knoop Delft-Zuid de dwarsloten verbreed. De overige compensatie vindt plaats door bestaande randsloten te verbreden, met respect voor het bestaande watersysteem, naar de zijde van de snelweg. De nieuwe waterpartijen en verbrede sloten krijgen natuurlijke oevers.

Beplanting

Alle bermen en zichtwallen worden omgevormd naar bloem- en kruidenrijk grasland. Na de verbreding van de opritten langs verzorgingsplaats Peulenwijk west en oost worden weer enkele losse bomen in het talud aangeplant. Het soort van de bomen sluit aan bij de bomen op de verzorgingsplaats. De weg langs Delft heeft tot aansluiting 14 een open karakter. Hier wordt geen nieuwe beplanting aangeplant. Bij aansluiting 14 gaat de A4 door een parkgebied. Rond de A4 liggen hier natte bosstroken met dwarsloten. Aansluitend bij deze structuur wordt in de strook tussen de oprit naar de A4 en de golfbaan een nieuwe natte bosstrook aangelegd. Nieuwe geluidsschermen zijn vormgegeven als groene wand. De wanden bestaan uit korven die aan zowel de weg- als de omgevingszijde zijn begroeid met gevarieerd sortiment aan klimplanten. Langs de bovenzijde van de wand van de verdiepte ligging (Gaagaquaduct) wordt klimop aangeplant. De klimop groeit over de rand heen en zorgt zo voor een groen beeld in de verdiepte ligging.

Geluidsschermen

Vanaf de aansluiting op de N211 naar het zuiden toe, ligt de snelweg tussen groene zichtwallen van 1,7 meter hoog. Daar staat hier en daar al een scherm op, oorspronkelijk van beton met een glazen rand, maar inmiddels geheel begroeid.

Daar waar schermen verplaatst moeten worden of nieuw moeten worden aangebracht, zal het type geluidscherm voor de A4 door Midden-Delfland worden toegepast. Die bestaat uit een rechtopstaand geluidscherm (bij voorkeur van hout), waar overheen een korf geplaatst wordt die begroeid wordt met verschillende soorten klimplanten aan zowel de weg- als de omgevingszijde.

Kunstwerken

De Duikerbrug onder de A4 bij het Woudse bos wordt aan beide zijden verbreed. Aan de oostzijde wordt een nieuw, transparant geluidscherm over de watergang aangebracht, die naadloos overgaat in de aangrenzende schermen op zichtwallen.

Het kunstwerk over de A4 ter plaatse van de Woudseweg en Kruithuisweg hoeven constructief niet aangepast te worden, maar de taluds onder de rijdekken wel. Door de verbreding van de afritten moet het talud ter plaatse van het landhoofd worden voorzien van een grondkering, die zal worden afgewerkt met schanskorf.

Het bestaande aquaduct onder de Gaag, de Rijksstraatweg en de Tramkade hoeft niet te worden aangepast voor het project. Voor het passeren van fauna wordt wel de loopstrook en uittreedplaatsen geoptimaliseerd. Aan de zuid-westzijde van het aquaduct wordt achter de rand van de bak, op een verlengde zichtwal van 1,7 meter hoog een geluidsscherf gezet van het model dat overal in Midden-Delfland wordt toegepast.

De bestaande eco duiker onder de hoofdrijbaan bij knoop Delft-Zuid moet worden vervangen conform de leidraad Faunavoorzieningen, om ook na verbreding van de weg voldoende daglicht te garanderen halverwege de passage onder de A4. De faunapassages onder de op- en afritten kunnen gehandhaafd blijven.

5.2.8 Deelgebied Midden Delfland: Verdiepte ligging in Veenweidepolder

Tussen Delft en Schiedam kruist de A4 het open veenweidelandschap van Midden Delfland. Vanaf het viaduct Zuidkade tot aan de tunnelmond van Ketheltunnel ligt de A4 geheel verdiept in een open tunnelbak. De weg in de open tunnelbak heeft een brede groene middenberm en smalle groene zijbermen de wanden van de tunnelbak bestaan uit metalen cassettes. De wanden zijn over grote delen bespotten met graffiti. Langs de tunnelbak liggen over de volle lengte watergangen en onderhoudspaden. De tunnelbak is door de sloten vanuit het landschap niet benaderbaar en is hierdoor ook niet zichtbaar vanuit het landschap. De polderwegen Zuidkade, Oostveenseweg en Woudweg gaan met een viaduct over de A4. Aqua- en ecoduct de Slinksloot vormt een ecologische verbinding over de snelweg.

Binnen het bestaande profiel wordt in zuidelijke richting een rijstrook toegevoegd op de plek waar daar al in voorzien is en momenteel nog een groene middenberm ligt. Tussen de rijbanen blijft er, na de aanleg van de extra rijstrook, nog een smalle middenberm over.,

De ingreep verandert de inrichting niet wezenlijk. Wel wordt de verbreding gebruikt om de tunnelbak te vergroenen (aansluitend bij het thema van de ecologische snelweg).

Water

Ter compensatie van de aanleg van de extra rijstrook in de tunnelbak moet er extra water worden gerealiseerd. De oever van de westelijke watergang wordt verbreed.

Beplanting

De aanleg van de extra rijstrook wordt aangegrepen om de tunnelbak te vergroenen. Langs de tunnelwand worden staalkabels aangebracht waarlangs klimplanten kunnen groeien. Dit high-tech groenbeeld sluit aan bij de inrichting van de huidige tunnelbak en is ook een verwijzing naar de high-tech tuinbouw in de omgeving. De beplanting zorgt er ook voor dat de wanden niet met graffiti kunnen worden bespoten.

Geluidsschermen

Op dit deel van de A4 komen geen geluidsschermen.

Kunstwerk

Er vinden geen aanpassingen plaats aan kunstwerken.

5.2.9 Deelgebied N14: Prins Bernhardlaan/ Noordsingel

De N14 is de noordelijke randweg van de ring Den Haag. Het verbindt de A4 met de Landscheidingsweg N440. Door Leidschendam ligt de N14 in een tunnel. De Sijtwende Tunnel bestaat uit drie delen een tunnel onder de Vliet en twee landtunnels door Leidschendam. De

landtunnels liggen op maaiveld. Op het dak van de tunnel ligt een park. Het hoogteverschil met de omgeving is opgelost met groene taluds en in woningen die tegen de tunnel zijn aangebouwd. Ter plaatse van de kruising met de Prins Bernhardlaan/ Noordsingel en de Monseigneur van Steelaan/ Heuvelweg is de tunnel onderbroken en sluit de noordelijke randweg met een kruising aan op het onderliggende wegennet.

De Prins Bernhardlaan/ Noordsingel is een lange doorgaande weg. De weg heeft een groene middenberm en wordt begeleidt door brede groenstroken. Aan de zuidzijde ligt in de groenstrook een brede watersingel. Over de kruising loopt een trambaan. De trambaan komt uit de Sijtwende Tunnel en slaat rechtsaf richting het winkelcentrum Leidschenhage. Aan deze zijde ligt ook een benzinestation. Het kruispunt is landschappelijk ingericht met water, gras en bomen. Om de doorstroming op N14 te verhogen worden het kruispunt omgebouwd naar een ongelijkvloerse kruising. Het doorgaande lokale verkeer op de Noordsingel gaat met een tunnel onder de kruising door. Het doorgaande verkeer op de N14 en de aansluiting op de Noordsingel wordt op maaiveld afgewikkeld. Bij de reconstructie van het kruispunt is er meer ruimte nodig voor de afwikkeling van het verkeer. Om ruimte te creëren wordt het huidige benzinestation verwijderd. Over de Noordsingel wordt voor doorgaand fietsverkeer een nieuwe fietsbrug aangelegd

Uitgangspunt bij de reconstructie van de kruisingen is om de afwikkeling van het verkeer op een zo vanzelfsprekend mogelijke manier op te lossen. Hierbij wordt het groenbeeld van Prins Bernhardlaan/ Noordsingel doorgezet tot zo dicht mogelijk op de kruising. De kruising zelf is parkachtig ingericht met gras, bomen en water.

Water

Ter compensatie van de toename van verharding moet er extra water worden gerealiseerd. De bestaande waterpartijen rond het kruispunt worden na de reconstructie verlengd en verbreedt. Daarnaast wordt er voor de watercompensatie nog een vijver gegraven in een aangrenzende woonbuurt.

Beplanting

Om aan te sluiten bij de groene inrichting van de Prins Bernhardlaan en de Noordsingel wordt de kruising parkachtig ingericht met water, gras losgeplaatste bomen. Voor een zo continue mogelijk groenbeeld worden extra bomen geplaatst. De omgelegde trambaan ligt in het gras en is zo onderdeel van de groene inrichting.

Geluidsschermen

Op dit deel van de N14 komen geen geluidsschermen.

Kunstwerken

Het doorgaande verkeer op de Noordsingel wordt onder het kruispunt doorgeleid. De tunnel ligt in de middenberm van de weg en bestaat uit een lange open tunnelbak en is alleen gesloten ter plaatse van de kruising. De betonwanden worden met een verticaal ribbelpatroon afgewerkt. De rand van de bak steekt 90 cm boven het maaiveld uit. Hierdoor hoeft er geen extra doorvalbeveiliging te worden gemaakt.

Over de kruising wordt een lange fietsbrug aangelegd. De fietsbrug sluit aan de oostzijde aan op Burgmeester de Haan-Groenpark. Bij het stijgen ligt het fietspad al direct op een brugconstructie. Hierdoor hoeven er geen bomen te worden gekapt en heeft de brug een geringe ruimtelijke impact. Aan de westzijde sluit de brug hoog aan op het bestaande fietspad dat over de N14 gaat. De brug wordt vormgegeven als een slanke stalen brug.

5.2.10 Deelgebied N14 : Monseigneur van Steelaan/Heuvelweg

De Monseigneur van Steelaan/ Heuvelweg is een lange doorgaande weg. De weg wordt begeleidt door brede groenstroken. Aan de noordzijde ligt in de groenstrook een doorgaand fietspad en in de middenberm een trambaan. Zowel het fietspad als de trambaan gaan in een tunnel onder de

kruising met de N14 door. Rond het kruispunt liggen het politiebureau, de brandweerkazerne en een kantoorgebouw. De gebouwen zijn in relatie met de tunnelmonden ontworpen. De ruimte rond de knoop is groen ingericht met haagvlakken in een vierkant blokpatroon. Bomen ontbreken op de kruising.

Om de doorstroming op N14 te verhogen worden het kruispunt omgebouwd naar een ongelijkvloerse kruising. Het doorgaande lokale verkeer op Heuvelweg gaat net als de tram met een tunnel onder de kruising door. Het doorgaande verkeer op de N14 en de aansluiting op de Heuvelweg wordt op maaiveld afgewikkeld. Over de Heuvelweg wordt voor voetganger een nieuwe brug aangelegd

Uitgangspunt bij de reconstructie van de kruisingen is om de afwikkeling van het verkeer op een zo vanzelfsprekend mogelijke manier op te lossen. Hierbij wordt het groenbeeld van de Monseigneur van Steelaan/ Heuvelweg doorgezet tot zo dicht mogelijk op de kruising. De kruising zelf is parkachtig ingericht met gras en losgeplaatste bomen

Water

Ter compensatie van de toename van verharding moet er extra water worden gerealiseerd. De bestaande waterpartijen bij de entrees naar de aanliggende woonbuurten worden na de reconstructie verlegd en vergroot.

Beplanting

Om aan te sluiten bij de groene inrichting van de Monseigneur van Steelaan en de Heuvelweg wordt de middenberm op het tunneldak uitgevoerd in gras en wordt de ruimte rond de kruising ingericht als bomenweide (losgeplaatste bomen in het gras).

Geluidsschermen

Op dit deel van de N14 komen geen geluidsschermen.

Kunstwerken

Het doorgaande autoverkeer op de Heuvellaan wordt onder de kruising doorgeleid. Aan beide zijden van de tramtunnel komen nieuwe tunnelbuizen voor auto's. De betonwanden worden met een verticaal ribbelpatroon afgewerkt. De rand van de open tourrit steekt 90 cm boven het maaiveld uit. Hierdoor hoeft er geen extra doorvalbeveiliging te worden gemaakt. In de vervolgfase wordt gekeken of de huidige wand van de tramtunnel kan worden verlaagd. Hierdoor ontstaat er één ruime tunnel in plaats van drie smalle, naast elkaar gelegen tunnelbuizen. Over de Heuvellaan wordt een nieuwe voetgangersbrug aangelegd. Het verbindt de noordelijke woonbuurten met het winkelcentrum Leidschenhage.

6. Conclusies en aanbevelingen

In de werkwijze van de totstandkoming van het ontwerp is, in nauwe samenwerking tussen de wegontwerpers en de specialisten ruimtelijke kwaliteit en opstellers van het VIP al op veel onderdelen geoptimaliseerd om negatieve effecten te voorkomen of om positieve effecten te bewerkstelligen. Dit is een integraal proces. Die resultaten zijn integraal onderdeel van het ontwerp in het (O)TB en daardoor niet separaat te scoren.

Ruimtelijke kwaliteit

Het effect van de voorgenomen activiteit op het aspect ruimtelijke kwaliteit is zowel positief als negatief. De gebruikswaarde zal door de aanpassingen verbeteren door het herstellen van functionaliteiten. Wel neemt het ruimtebeslag toe, wat karakteristieke groengebieden aantast. De belevingswaarde scoort beperkt negatief, voornamelijk door aanpassingen aan taluds en geluidwerende maatregelen. De beleving van groen verandert. De toekomstwaarde verbetert door de voorgenomen activiteiten doordat de ingreep een verlichting biedt van de verkeersknelpunten en de toekomstvastheid van het systeem A4 met omgeving. De negatieve effecten worden door de zorgvuldige inpassing (VIP) gecompenseerd en gemitigeerd.

Landschap

Het effect van de voorgenomen activiteit op het aspect landschap is voor de criteria punten en lijnen neutraal, en voor vlakken negatief. Er vindt geen verbetering of verslechtering van landschapselementen plaats. Wel zijn er enkele lijnen die een beperkt negatief effect ondervinden van de aanpassingen, voornamelijk omdat de dwarsstructuren onder een bredere A4 doorlopen wat invloed heeft op de lichtval onder de A4. Sommige lijnen kennen een positief effect, doordat de lijnen als structuur worden versterkt. De vlakken Haaglanden en Midden-Delfland kennen een negatief effect, door de beperkte verslechtering door de toename van asfalt en hoogte geluidwerende voorzieningen. Dit zorgt voor een afname van de openheid en samenhang van het gebied, en het gevoel van (groene) ruimte. Door de zorgvuldige inpassing (VIP) wordt een minder rommelig en meer eenduidig en samenhangend wegbeeld gecreëerd en de negatieve effecten gecompenseerd en gemitigeerd.

Cultuurhistorie

Het effect van de aanpassing op cultuurhistorie is over het algemeen negatief door een beperkte aantasting. Het aantal relevante cultuurhistorische waarden nabij de A4 is beperkt en de aanpassingen van de A4 hebben geen (wezenlijk) effect op deze waarden. De aanleg van geluidsschermen ter hoogte van de N211 leiden wel tot een verslechtering van de molenbiotoop van de in de nabijheid aanwezige Schaapweidemolen. De verslechtering van de molenbiotoop is afgewogen tegen het belang dat door het plaatsen van een geluidscherm de verslechtering van de geluidssituatie ter plaatse kan worden gemitigeerd. Hierbij is aan het belang de geluidssituatie (o.a. met gevolgen voor mens en dier) te mitigeren voorrang gegeven boven het belang dat de molenbiotoop niet verder verslechterd (deze is reeds als matig beoordeeld).

Ook het Prins Clausplein heeft een cultuurhistorische waarde als enige volwaardig sterknooppunt in de Nederlandse snelwegarchitectuur. De voorgenomen activiteit heeft invloed op het Prins Clausplein maar doet geen afbreuk aan de herkenbaarheid, noch aan de stervorm waardoor het effect neutraal blijft. Vanuit andere cultuurhistorische waarden zijn geen (wettelijk noodzakelijke) maatregelen benodigd om effecten te voorkomen dan wel te beperken of te herstellen.

Effectbeoordeling met inpassingsmaatregelen

Om de negatieve effecten van de voorgenomen activiteit zo veel mogelijk te compenseren en mitigeren en het project zorgvuldig in te passen zijn een aantal maatregelen genomen.

In de eerder opgestelde inpassingsvisie zijn vier hoofddoelstellingen hiervoor geformuleerd. 'Een duurzame inpassing', 'De gekantelde opgave', 'Een groene wegrand' en 'Een duidelijk wegontwerp'. Deze topeisen zijn in het VIP vertaald in het overkoepelende thema van het project A4 Haaglanden – N14: een inclusief snelweglandschap in de delta.

De visie is in het VIP uitgewerkt in VIP-Principes. De VIP principes bevatten alle benodigde bouwstenen voor de vormgeving en inpassing van de A4 in de omgeving. Hiermee is een zorgvuldige inpassing bereikt.

Dit heeft geleidt tot onderstaande tabellen, waarin de score van de voorgenomen activiteit met en zonder inpassende maatregelen is weergegeven.

Ruimtelijke kwaliteit	Referentiesituatie	(O)TB Ontwerp zonder maatregelen	(O)TB Ontwerp met maatregelen
Gebruikswaarde	0	+	+
Belevingswaarde	0	-	0
Toekomstwaarde	0	+	+
Totaalscore Ruimtelijke kwaliteit	0	+	+

Landschap	Referentiesituatie	(O)TB Ontwerp zonder maatregelen	(O)TB Ontwerp met maatregelen
Vlakken	0	-	0
Lijnen	0	0	0
Punten	0	0	0
Totaalscore landschap	0	-	0

Cultuurhistorie	Referentiesituatie	(O)TB Ontwerp zonder maatregelen	(O)TB Ontwerp met maatregelen
Historische geografie	0	0	0
Historische (steden) bouwkunde	0	-	-
Totaalscore cultuurhistorie	0	-	-

7. Leemten in kennis

In deze fase van het project zijn de eventuele leemten in kennis niet relevant voor de besluitvorming of uitvoering van het project.

Bijlage

Literatuurlijst

Nationaal beleid:

- Erfgoedwet, 9 december 2015
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, 16 mei 2014
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig, 13-03-2012
- Visie Erfgoed en Ruimte, Kiezen voor karakter, 01 januari 2011
- Wet Ruimtelijke ordening, 20 oktober 2006

Provinciaal beleid:

- Bidbook Bijzonder Provinciaal Landschap (2017)
- Landschapspark Zuidvleugel (2018)
- Provincie Zuid Holland, Beleidsvisie Cultureel Erfgoed en basisvoorzieningen cultuur 2017-2020
- Provincie Zuid Holland, Omgevingsbeleid Provincie Zuid Holland (2019)
- Provincie Zuid Holland, Verkenning stedelijk landschap en groenblauwe structuur (2017)
- Provincie Zuid Holland, visie Kantoren, Wonen en Verstedelijking (2018)
- Provincie Zuid Holland, Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving (2018)
- Provincie Zuid Holland, Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland (2018)

Gemeentelijk beleid:

- Gemeente Den Haag, Monumentenverordening Den Haag 2010
- Gemeente Den Haag, Structuurvisie Den Haag 2020 (2005)
- Gemeente Leidschendam-Voorburg, Cultuurhistorische analyse Vlietoevers (2011)
- Gemeente Leidschendam-Voorburg, Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 (2012)
- Gemeente Midden-Delfland, erfgoedverordening Midden-Delfland 2017
- Gemeente Midden-Delfland, structuurvisie Midden-Delfland 2025
- Gemeente Rijswijk, Groenbeleidsplan 2010 - 2020 (2010)
- Gemeente Rijswijk, Nota Cultureel Erfgoed
- Gemeente Rijswijk, Stadvisie Rijswijk 2030 (2016)
- Gemeente Rijswijk, structuurvisie Mobiliteit 2020 (2011)

Overig:

- Architectonische specificaties A4 (2007)
- De Deltaroute (2006)
- Inpassingsvisie A4 Haaglanden - N14 (2018)
- MIRT Verkenning Haaglanden (2011)
- MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (2017)
- Visie routeontwerp A4 (2006)