



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-Verkenning A4 Burgerveen – N14

Reactienota Kennisgeving m.e.r.-procedure



Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Voornemen	5
1.3	Over de zienswijzen	5
1.4	Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en maatregelpakketten	5
1.5	Proceduurewijziging naar Structuurvisie	5
1.6	Vervolgproces	6
1.7	Opbouw van deze nota	6
2	Algemeen	7
2.1	Uitgangspunten en alternatieven	7
2.2	Nieuwe en autonome ontwikkelingen	7
2.3	Proces en besluitvorming	8
2.4	Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA)	8
3	Milieu	9
3.1	Geluid	9
3.2	Luchtkwaliteit	10
3.3	Externe veiligheid	10
4	Natuur, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid	11
4.1	Natuur	11
4.2	Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid	11
4.3	Duurzaamheid	11
5	Mobiliteit	12
5.1	Verkeerseffecten	12
5.2	Hinder tijdens de bouw	13
5.3	Maximumsnelheid en trajectcontrole	13
6	Aantasting van grondbezit en -gebruik	14
6.1	Aantasting van landbouwgronden en bedrijventerrein	14
6.2	Compensatie van geleden schade	14

De Randstad moet goed bereikbaar blijven vanwege het belang van deze regio voor de (inter)nationale economie. Een van de grootste verkeersknelpunten in de Randstad is de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de aansluiting met de N14 bij Den Haag. Het project A4 Burgerveen-N14 moet de bereikbaarheid van de regio verder verbeteren.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De rijksweg A4 vormt de belangrijkste wegverbinding tussen de drie grootste steden van Nederland. Vanuit Amsterdam loopt de A4 langs luchthaven Schiphol en Leiden naar Den Haag en van daaruit verder richting Rotterdam. In de laatste jaren is de weg uitgegroeid tot een van de drukste wegen van Nederland, met een prominente plaats in de jaarlijkse file top-50. Om de fileproblemen te verminderen en een goede doorstroming op de A4 mogelijk te maken, is de MIRT-Verkenning A4 Burgerveen – N14 gestart (vanaf hier: Verkenning). De doelstelling van deze MIRT-Verkenning is het verbeteren van de verkeersdoorstroming (verminderen voertuigverliesuren/economische verlieskosten) op de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 en daarmee het verbeteren van de bereikbaarheid van diverse (economisch belangrijke) locaties in de Randstad.

1.2 Voornemen

Op 25 oktober 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (vanaf hier: IenW) de Startbeslissing genomen. Hiermee is het onderzoek gestart naar een extra rijstrook in beide richtingen tussen de N14 en het knooppunt Burgerveen. Daarnaast wordt gekeken naar aanvullende maatregelen, zoals Smart Mobility, fiets- en ov-maatregelen.

Voor het project dient een m.e.r.-procedure doorlopen te worden. De effecten van de alternatieven worden onderzocht in het milieueffectrapport (het MER). De eerste formele stap in de m.e.r.-procedure is de publicatie van de Kennisgeving op het voornemen een m.e.r.-procedure te starten. Van donderdag 17 januari tot en met woensdag 13 februari 2019 bestond er de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op dit voornemen.

1.3 Over de zienswijzen

Er zijn 48 zienswijzen ingediend op het voornemen een m.e.r.-procedure te starten. Inhoudelijk geven de zienswijzen een gevarieerd beeld. Er komen veel onderwerpen aan de orde (zoals bodem, geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing en bereikbaarheid). Ook hebben de zienswijzen betrekking op verschillende projectfasen (verkenning, planuitwerking, realisatie).

In dit document vindt u een samenvatting van de binnengekomen zienswijzen en de reactie van het project hierop.

1.4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en maatregelpakketten

Tegelijkertijd met de publicatie van de Kennisgeving is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gepubliceerd die diende als achtergrond bij de Kennisgeving. De NRD geeft het proces en de keuzes weer die in de eerste fase van de Verkenning zijn onderzocht. Daarnaast beschrijft de NRD de 'Reikwijdte' van de nog op te stellen MER.

In fase 1 van de Verkenning (eerste helft 2018) zijn alle mogelijke maatregelen, ideeën en wensen voor de A4 verzameld en beoordeeld. Het doel van deze eerste fase was om te komen tot haalbare alternatieven voor de aanpak van de A4. In de NRD zijn twee maatregelpakketten voor de aanpak voor de A4 opgenomen:

- Maatregelpakket A: Verbreding van de A4 met één rijstrook aan beide zijden over de gehele lengte van het tracé.
- Maatregelpakket B: Pakket A + aanpassing van de uitwisseling van de A4 met de parallelstructuur (verdiepte ligging) ter hoogte van de N11.

Daarnaast wordt bij beide maatregelpakketten een Smart Mobility-informatiepakket meegenomen.

In de eerste fase is eveneens naar voren gekomen dat het oude Ringvaartaquaduct onvoldoende ruimte heeft voor een vierde rijstrook. Aangezien aanpassing van de huidige situatie in en rondom het oude Ringvaartaquaduct niet leidt tot een verkeersveilige oplossing en een verbeterde doorstroming, is ervoor gekozen het aquaduct te vervangen. Voor de vervanging van het oude Ringvaartaquaduct zijn twee varianten opgesteld:

- Sloop en vervanging van het oude Ringvaartaquaduct op de huidige locatie.
- Bouw van een nieuw aquaduct aan de oostzijde van het huidige tracé van de A4 (waarbij in principe sloop oude Ringvaartaquaduct het uitgangspunt is).

De twee maatregelpakketten voor de aanpak van de A4 worden onderzocht. Binnen elk maatregelpakket worden (de effecten van de) beide varianten van het Ringvaartaquaduct afzonderlijk beschreven.

1.5 Procedurewijziging naar Structuurvisie

In de afgelopen periode is onder andere gestudeerd op de vraag hoe binnen de te onderzoeken alternatieven een eventuele aanpassing van de uitwisseling van de A4 met de parallelstructuur ter hoogte van de N11 (verdiepte ligging) zou kunnen worden vormgegeven. Dit knelpunt is ook nadrukkelijk uit het participatieproces met de omgeving gekomen. Verschillende varianten hiervoor zijn bekeken. Om ruimte te geven voor onderzoek naar de best mogelijke oplossing hiervoor heeft de minister besloten om ook een oplossing met meer dan twee rijstroken te betrekken in het onderzoek. Hierdoor is het mogelijk om een variant te onderzoeken waarbij er (over een zeer beperkte afstand) meer dan twee nieuwe rijstroken worden aangelegd in de verdiepte ligging bij Leiden. Voor een uitbreiding met meer dan twee rijstroken, ook al is deze beperkt, is op grond van de Tracéwet een Structuurvisie nodig. De minister heeft daarom besloten te wisselen van procedure en voor het vervolg van deze MIRT-Verkenning uit te gaan van de Structuurvisie-procedure.

Omdat de Startbeslissing en de NRD niet uitgaan van een Structuurvisie moet, als gevolg van de procedurewijziging een aantal beperkte reparaties uitgevoerd worden. De beschreven problematiek en de oplossingsrichting daarvoor (extra rijstrook tussen Knooppunt Burgerveen en de N14) is nog steeds actueel en correct; de procedure geeft slechts de ruimte om inhoudelijk de optimale oplossing op dit punt te zoeken. Met een nieuwe Kennisgeving die in juli 2019 wordt gepubliceerd, wordt bekendheid gegeven aan de wijzigingen. Op de website www.A4Burgerveen-N14.nl wordt hierover nader informatie opgenomen.

Op de Kennisgeving over het *Voornemen een m.e.r.-procedure te starten* was het indienen van een zienswijze mogelijk. Omdat het besluit van de minister inhoudelijk geen consequenties heeft voor de m.e.r.-procedure heeft dit ook geen gevolgen voor de ingediende zienswijzen en deze reactienota.

1.6 Vervolgproces

De Verkenning leidt tot een Voorkeursalternatief (VKA) voor de aanpak van het deel van de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de N14. In het MER ligt de focus op het vergelijken van de effecten van de twee maatregelpakketten en de referentiesituatie. Bij de uiteindelijke keuze voor het VKA worden, naast de (milieu)effecten, ook het oplossend vermogen, de kosten/baten en de techniek en uitvoerbaarheid betrokken. In de volgende stap van de MIRT-aanpak, de Planuitwerking, wordt het gekozen Voorkeursalternatief meer gedetailleerd onderzocht en worden ook concrete (compenserende) maatregelen uitgewerkt.

De procedure van een Structuurvisie betekent ook dat het Voorkeursalternatief van de minister deel gaat uitmaken van de Structuurvisie. De Structuurvisie, het plan-m.e.r. en andere relevante stukken worden ter inzage gelegd en hierop is een zienswijze mogelijk. Naar verwachting zal dat begin 2020 zijn. Hierover zal op een later moment nadere informatie bekend worden gemaakt.

De Planuitwerking leidt uiteindelijk tot het Ontwerptracébesluit (OTB). Het OTB en de bijbehorende het milieueffectrapport (MER) worden eveneens ter inzage gelegd. Daarna wordt toegewerkt naar het Tracébesluit (TB).

1.7 Opbouw van deze nota

De beantwoording van de zienswijzen op het voornemen een m.e.r.-procedure te starten is onderverdeeld in een aantal thema's. De punten die in de zienswijzen naar voren zijn gebracht, zijn gecategoriseerd tot de onderstaande thema's. Dit vormt ook de hoofdstukopbouw van deze nota:

1. Algemeen
2. Milieu
3. Natuur
4. Mobiliteit
5. Aantasting van grondbezit en –gebruik

Bij de beantwoording van de zienswijzen is niet per zienswijze de inhoud en het antwoord genoemd. Alle ingebrachte zienswijzenpunten zijn op basis van de inhoud in thema's onderverdeeld en beantwoord.

2 Algemeen

2.1 Uitgangspunten en alternatieven

Zienswijzen

- Stem de uitgangspunten af met de Planuitwerking A4 Haaglanden
- Benoem en motiveer de gehanteerde uitgangspunten en aannames; ga hierbij uit van conservatieve schattingen.
- Neem naast de uitbreidingsvarianten ook een nulplusvariant mee, waarin de referentiesituatie aangevuld wordt met fiets- en ov-maatregelen.
- Kwantificeer ook de huidige situatie (2019).
- Specifieke beoordelingscriteria voor de toetsing ontbreken, benoem deze in het MER.

Antwoord

Er wordt naar de Verkenning A4 Burgerveen-N14 en de Planuitwerking A4 Haaglanden-N14 gekeken vanuit een corridorgedachte. De projecten zitten weliswaar in een andere fase maar sluiten naadloos op elkaar aan. Dit betekent dat, waar mogelijk en zinvol, gekeken wordt naar een gelijkvormige aanpak en samenwerking. Er wordt gebruikgemaakt van dezelfde verkeersmodellen en enkele overkoepelende thema's zoals duurzaamheid en Smart Mobility worden gezamenlijk uitgewerkt. Ook de te hanteren uitgangspunten voor de m.e.r.-procedure zijn op elkaar afgestemd.

In de onderzoeken worden diverse uitgangspunten en aannames gebruikt om berekeningen te maken en effecten in te schatten. De uitgangspunten en aannames worden in het MER gemotiveerd.

In de m.e.r.-procedure worden ook fiets- en ov-maatregelen beschouwd. Berekeningen van de effecten in de eerste fase hebben echter aangetoond dat de bijdrage van alleen deze maatregelen ("nulplusvariant") aan de doelstelling van de Verkenning onvoldoende is om als volwaardig alternatief meegenomen te worden. Dit wordt in het MER beschreven.

Omdat reeds duidelijk is dat deze maatregelen op zichzelf niet kansrijk zijn, wordt de meerwaarde van deze maatregelen bovenop de onderzochte maatregelpakketten beschouwd. Parallel aan het opstellen van het MER wordt over de haalbaarheid van de ov- en fietsmaatregelen overleg gevoerd met de omgevingspartijen. De extra maatregelen maken geen deel uit van het (O)TB, maar volgen een separate besluitvormingsprocedure.

De komende jaren vinden er diverse ontwikkelingen plaats op en rond het traject van de A4. Door onder andere de aanleg van de RijnlandRoute en diverse woningbouwprojecten zal de toekomstige situatie (referentiesituatie) sterk verschillen van de huidige situatie. Een kwantificering en vergelijking van de alternatieven met de huidige situatie geeft daardoor geen goed beeld van de effecten van het voornemen en zal daarom niet worden meegenomen.

De m.e.r.-procedure richt zich op het in beeld brengen van de effecten van de maatregelpakketten ten opzichte van de referentiesituatie. Deze effecten worden waar mogelijk en zinvol kwantitatief vergeleken. De criteria die hiervoor gebruikt worden, zijn opgenomen in het beoordelingskader in de NRD.

2.2 Nieuwe en autonome ontwikkelingen

Zienswijzen

- Beschrijf de uitgangspunten voor de referentiesituatie en de autonome ontwikkelingen zoals deelauto's en rekeningrijden.
- Houd rekening met het effect van de ontwikkeling van Mall of the Netherlands.
- Houd rekening met de woningbouwontwikkeling, onder andere op locatie Meerburgerpolder (VerdeVista).

Antwoord

In de m.e.r.-procedure worden de effecten van het voornemen vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de toekomstige situatie zónder realisatie van het voornemen, maar mét nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouwprojecten of nieuwe infrastructuurprojecten die de bestemmingsplanprocedure doorlopen hebben. Ook autonome ontwikkelingen zoals de groei van de bevolking en technologische ontwikkelingen worden hierin meegenomen. Daarbij wordt, voor wat betreft autobezit, aangesloten bij de prognoses zoals die worden afgegeven door het CPB. In het MER is specifiek aandacht voor Smart Mobility-ontwikkelingen. Onderwerpen als rekeningrijden en/of spitsheffingen zijn politieke keuzes die momenteel geen onderdeel van het beleid zijn en daarom binnen dit project niet inzichtelijk worden gemaakt.

De ontwikkeling van Mall of the Netherlands is een grote ontwikkeling in de directe omgeving van de A4. De verkeers-aantrekkende werking hiervan is potentieel groot. De plannen voor deze ontwikkeling zijn reeds vastgesteld en de verwachte toename van verkeer is dan ook meegenomen in de referentiesituatie voor de Verkenning. De afwikkeling van het verkeer en de parkeerbehoefte en -voorziening van de ontwikkeling vallen overigens onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Leidschendam-Voorburg. De ontwikkeling van locatie Meerburg in Zoeterwoude vindt op relatief korte afstand van de A4 plaats. De effecten van de alternatieven op deze locatie worden dan ook in beeld gebracht. Zo geven de geluidberekeningen een beeld van (het eventuele verschil in) de geluidbelasting binnen dit gebied.

2.3 Proces en besluitvorming

Zienswijzen

- Verzoek om spoedige besluitvorming over het Ringvaart-aqueduct, in verband met onzekerheid voor bedrijven.
- Verzoek om alsnog de Commissie m.e.r. om advies te vragen voor de NRD.

Antwoord

Voordat een besluit over de locatie van het nieuwe Ringvaartaqueduct genomen kan worden, moeten er diverse onderzoeken uitgevoerd worden. De technische haalbaarheid van nieuwbouw tussen de twee andere aquaducten bij de westelijke variant, de verkeershinder als gevolg van de nieuwbouw en de impact op de omgeving bij de oostelijke variant moet inzichtelijk gemaakt worden voordat een keuze gemaakt kan worden. Het ministerie streeft ernaar om deze keuze zo snel mogelijk te maken, om de onzekerheid hierover weg te nemen.

De Commissie m.e.r. is niet om advies gevraagd ten aanzien van de NRD. Dat is voor deze fase van het MER ook niet verplicht. De Commissie m.e.r. wordt wel om advies gevraagd over het MER behorende bij de Structuurvisie. De adviezen en aanbevelingen worden meegenomen in het vervolg van de MIRT-aanpak in de Planuitwerking.

2.4 Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA)

Zienswijzen

- Verzoek om niet alleen economische waarde van voertuigverliesuren mee te nemen in de MKBA.
- Laat ook de gevolgen zien in termen van monetaire milieuschade en gezondheidseffecten.

Antwoord

De MKBA zal worden opgesteld conform de geldende richtlijnen voor MKBA's. In de MKBA worden de effecten van het voornemen op de welvaart onderzocht. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar fysieke effecten zoals de aanleg van de weg en de aantasting van gronden. Ook milieueffecten, zoals de schade voor de gezondheid als gevolg van de toename van luchtverontreiniging of het verlies van biodiversiteit, hebben hierin een plaats. De milieueffecten worden zo vertaald naar de monetaire milieuschade die uitdrukking geeft aan de kosten en baten voor de samenleving. De MKBA bevat daardoor niet alleen economische effecten.

3 Milieu

3.1 Geluid

Zienswijzen

Berekeningen

- Maak gebruik van metingen, in plaats van berekeningen.
- Houd bij geluidberekeningen rekening met openingen tussen bebouwing of het verdwijnen van bebouwing bij bedrijventerrein. Houd voor geluid rekening met de aanleg van de RijnlandRoute.
- Neem alle woningen die nu een te hoge geluidbelasting kennen mee in het geluidsonderzoek.
- Houd een voldoende groot onderzoeksgebied aan (genoemd worden o.a. de woningen bij Vlietlanden, Stompwijkseweg, Oude Middenweg, Miening, Noordbuurtseweg).

Effecten en maatregelen

- Onderzoek de toename van geluid als gevolg van de verlegging van de weg indien voor een oostelijke variant voor het Ringvaartaqueduct wordt gekozen.
- Houd rekening met recreatiewoningen.
- Neem het weerkaatsingseffect van geluidwerende voorzieningen mee in het MER.

Antwoord

Berekeningen

Rijkswaterstaat gebruikt voor de studie naar het plan een wettelijk voorgeschreven rekenmodel bij het geluidsonderzoek en doet daarvoor geen geluidsmetingen. Dat wil niet zeggen dat er geheel niet gemeten is of wordt. De rekenmodellen zijn onder andere gebaseerd op een eerder uitgevoerd grootschalig meetprogramma en men maakt continu gebruik van metingen om deze modellen te ijken. Zo worden er metingen uitgevoerd om de rekenmethode aan te vullen, bijvoorbeeld als er nieuwe typen wegdek zijn. Het RIVM meet, als onafhankelijk instituut, continu op circa 100 locaties langs rijkswegen en spoorwegen, waarmee de rekenmethode doorlopend wordt gevalideerd. De uitvoering van een geluidstudie op basis van computermodelberekeningen is verplicht maar wel gebaseerd op en gevalideerd met metingen.

In het geluidsonderzoek worden alle wegen en woningen betrokken, die als gevolg van de voorziene maatregelen in de Verkenning worden 'geraakt'. Dit betreft naast de A4 ook de A44 en de doorgaande wegen tussen beide snelwegen. Alle woningen in dit gebied worden meegenomen in het onderzoek. Onderzocht wordt welke woningen een geluidbelasting hebben boven de geluidsnorm voor nieuwbouw (50 dB). Dit wordt berekend voor de huidige situatie, de

toekomstige situatie zonder plan (referentiesituatie) en de toekomstige situatie volgens de verschillende varianten.

Het geluidsmodel dat wordt toegepast houdt o.a. rekening met:

- Alle huidige omgevingskenmerken, waaronder de aanwezigheid van o.a. gebouwen, grondwallen, schermen en wegdektypen.
- Alle (infra)projecten die de bestemmingsprocedure hebben doorlopen, waaronder de RijnlandRoute. Deze maken deel uit van de zogenaamde referentiesituatie (de toekomstige situatie zónder realisatie van het voornemen, maar mét nieuwe ontwikkelingen).

Effecten en maatregelen

Een keuze voor de oostelijke variant voor het Ringvaart-aqueduct maakt een verlegging van de wegas noodzakelijk. In dat geval komt voor een aantal woningen en bedrijven de weg dichterbij, met mogelijk een toename van de geluidbelasting als gevolg. Doordat in de m.e.r.-procedure de situatie met en zonder verlegging van de wegas onderzocht wordt, wordt ook dit effect in beeld gebracht en beoordeeld.

Het onderzoek brengt de geluidseffecten op woningen in beeld. Recreatiewoningen zijn op basis van de geldende wet- en regelgeving volgens de wet echter geen geluidsgevoelige objecten. Daarom gelden er geen wettelijke geluidsnormen voor recreatiewoningen. Bij de Verkenning wordt daarom niet apart rekening gehouden met geluidseffecten op recreatiewoningen. In een geluidsonderzoek voor het Tracébesluit, het eindproduct van de vervolgfase na de Verkenning, wordt wel aandacht besteed aan eventuele toenames op relevante niet-geluidsgevoelige objecten.

Het onderzoek in de MIRT-Verkenning gebeurt op een hoger abstractieniveau dan in de MIRT-Planuitwerking. In de verkenningsfase wordt gekeken of er geluidsoverschreidingen plaatsvinden, er wordt nog niet gekeken naar geluidsmaatregelen. In de MIRT-planuitwerkingsfase wordt gedetailleerder geluidsonderzoek gedaan. Met de uitkomsten van de toenames van het geluid wordt vervolgens bepaald of er doelmatige maatregelen kunnen worden getroffen om het geluid te reduceren tot het geluidplafond, bijvoorbeeld door het toepassen van stiller asfalt. Het is niet altijd zo dat een maatregel kan worden getroffen. Een voorbeeld is het treffen van een erg dure maatregel (zoals een scherm) waar maar een beperkt aantal woningen van profiteert. In dergelijke gevallen zal aanvullend onderzoek plaatsvinden of het geluidsniveau in de woning aan de wettelijke vereisten voldoet. Mocht dat niet het geval zijn dan kunnen er eventueel gevelmaatregelen worden getroffen (bijvoorbeeld geluidwerend glas).

3.2 Luchtkwaliteit

Zienswijzen

- Maak gebruik van de luchtkwaliteitsindex.
- Onderzoek de toename van luchtverontreinigende stoffen als gevolg van de verlegging van de weg.
- Neem de uitstoot van roet en ultrafijnstof mee in de onderzoeken.
- Onderzoek het effect van volledige afsluiting van de verdiepte ligging.
- Verzoek om maandgemiddelden voor de luchtkwaliteit in beeld te brengen.
- Verzoek om monitoring van luchtkwaliteit in Leidschenveen op te starten.

Antwoord

De luchtkwaliteitsindex van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) is bedoeld om een actuele luchtkwaliteit te duiden zodat mensen die gevoelig zijn voor verminderde luchtkwaliteit hier rekening mee kunnen houden. Deze tool is niet geschikt om de effecten van maatregelen of ontwikkelingen in beeld te brengen. De luchtkwaliteitsindex wordt daarom niet toegepast in het MER.

Onderzoek naar het effect van een volledige afsluiting van de verdiepte ligging (Limesaquaduct) valt buiten de scope van dit project en zal daarom niet worden onderzocht.

Bij het onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit worden de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend op jaargemiddelde concentraties, conform de bepalingen in de Wet milieubeheer. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de nationale rekenmethodiek van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De jaargemiddelde concentraties geven een goed beeld van de effecten van de varianten. Maandgemiddelde concentraties leveren geen extra informatie op die de vergelijking van de maatregelpakkettenalternatieven beïnvloedt. Wel wordt in het NSL rekening gehouden met klimatologische omstandigheden vanwege winter- of zomerperiode. Ook wordt bij de berekening van de luchtkwaliteit rekening gehouden met file-informatie.

Ultrafijnstof (PM_{0,1}) en roet zijn niet in het rekenmodel opgenomen. Voor het project A4 Burgerveen-N14 zal hierop geen verbijzondering worden getroffen. Voor PM_{0,1} zijn er geen wettelijke grenswaarden vastgesteld.

Het opstarten van monitoring van luchtkwaliteit binnen een wijk of gemeente is een taak die onder de verantwoordelijkheid van de betreffende gemeente of de Omgevingsdienst valt en maakt geen onderdeel uit van deze MIRT-Verkenning. Wel wordt de luchtkwaliteit in Nederland continu gemeten door het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML), dat een onderdeel is van het RIVM. Deze nauwkeurige metingen worden gebruikt om de achtergrondconcentraties te bepalen en de rekenmodellen te valideren. Het LML werkt hierbij samen met regionale milieudiensten die ook beschikken over hoogwaardige luchtmeetnetten.

3.3 Externe veiligheid

Zienswijzen

- Indien gekozen wordt voor een oostelijke variant voor het Ringvaartaquaduct dan komt door de verlegging van de weg bestaande bebouwing binnen de invloedssfeer van de A4.
- Verzoek om onderzoek te doen naar de risico's van de A4.
- Verzoek om de bereikbaarheid van hulpdiensten te onderzoeken.

Antwoord

Over de A4 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Voor de weg geldt daarom een risicocontour. De veranderingen aan de weg worden daarom onderzocht op de risico's voor de omgeving. De verplaatsing van de weg en daarbij de verplaatsing van de invloedssfeer bij de oostelijke variant voor het Ringvaartaquaduct maakt hier ook onderdeel van uit. Bestaande en nieuwe bebouwing langs de weg wordt betrokken in dit onderzoek.

Deze Verkenning richt zich op het verbeteren van de doorstroming op de A4. Hiermee verbetert ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Daarnaast is er bij de aanpassingen aan de A4 specifiek aandacht voor verkeersveiligheid. Niet alleen voor het wegverkeer (zoals voldoende rijstroken), maar ook voor hulpdiensten door in het ontwerp voldoende vluchtstroken te voorzien. Dit geldt specifiek voor nieuw te ontwerpen kunstwerken, zoals het Ringvaartaquaduct. Veiligheidsregio's en hulpdiensten worden door middel van gesprekken betrokken bij de plannen.

4 Natuur, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

4.1 Natuur

Zienswijzen

Maak een kwantitatieve inschatting van de effecten op natuur. Onderzoek de effecten op de landschaps- en natuurwaarden van Vlietlanden.

Antwoord

In de onderzoeken worden ook de effecten op natuur in beeld gebracht. Er wordt gekeken naar de aantasting van natuurgebieden en de effecten op (beschermde) soorten. Ook de natuurwaarden van het gebied Vlietlanden worden hierin meegenomen. Delen van het plangebied zijn ook aangewezen als Natuurnetwerk Nederland en weidevogelgebied en op die manier beschermd.

4.2 Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

Zienswijzen

- Door de verlegging van de weg worden gebouwen gesloopt die nog niet aan het eind van de levensduur zijn.
- De zone tussen de snelweg en het bedrijventerrein De Lasso is aangeduid als representatieve zone.
- Beschrijf wat er gebeurt met het oude aquaduct indien voor de oostelijke variant wordt gekozen.

Antwoord

Bij de oostelijke variant van een nieuw Ringvaartaquaduct waarbij verlegging van de A4 nodig is, worden de effecten op het ruimtebeslag onderzocht. Het uitgangspunt hierbij is dat de weg op eenzelfde manier ingepast wordt in de omgeving als in de huidige situatie. De sloop van gebouwen of bouwwerken is, indien deze variant wordt gekozen, helaas niet uit te sluiten (zie tevens H6 voor aantasting van grondbezit en gebruik). In het Tracébesluit wordt vastgelegd wat het uiteindelijke grondgebruik zal zijn en welke opstallen eventueel gesloopt moeten worden.

De effecten op ruimtelijke kwaliteit - meer specifiek op de mogelijkheden om het gebied effectief en efficiënt te gebruiken (gebruikswaarde) - zullen onder meer in het kader van het MER nader worden onderzocht en in beeld gebracht en worden betrokken in de belangenafweging bij de keuze van het Voorkeursalternatief.

Er kan niet worden uitgesloten dat het uiteindelijk te kiezen Voorkeursalternatief gevolgen heeft voor het ter plaatse geldende bestemmingsplan en eventueel voor de daarin opgenomen functieaanduiding: specifieke vorm van bedrijventerrein- representatieve zone.

Bij de oostelijke variant voor het Ringvaartaquaduct is het niet noodzakelijk dat het oude aquaduct gesloopt wordt. In het MER wordt niettemin uitgegaan van sloop van het oude aquaduct, maar de mogelijkheden voor hergebruik worden wel verkend. Dit wordt samen met de regio eventueel onderzocht.

4.3 Duurzaamheid

Zienswijzen

- Besteed aandacht aan klimaatadaptatie.

Antwoord

In het MER worden de effecten van de alternatieven en varianten op bodem en water onderzocht. Onder andere waterberging en -compensatie zijn hier onderdeel van. De risico's van overstroming en kansen voor klimaatadaptatie worden wel bestudeerd in het kader van deze MIRT-Verkenning, maar gezien de beperkte fysieke ingrepen die nodig zijn voor de realisatie van het project worden hier op voorhand geen grote ontwikkelingen verwacht.



5 Mobiliteit

5.1 Verkeerseffecten

Zienswijzen

- Verkeersmodellen moeten getoetst worden met een voldoende groot onderzoeksgebied.
- Verkeersintensiteiten moeten in voldoende detail in beeld gebracht worden.
- Kijk ook naar de effecten op het onderliggend wegennet (OWN), zoals de A12, A13 ten noorden van Delft, N14, N11, N44/A44, N206, N207 en de N434, N447, N448.

Antwoord

Bij de beoordeling van de verkeerseffecten wordt verder gekeken dan alleen het traject van deze Verkenning. Het onderzoeksgebied voor verkeer wordt bepaald door de uitkomsten van het verkeersmodel. Alle bovengenoemde wegen zitten in het model. De verkeerseffecten op de wegen waar het verkeersmodel een relevante toe- of afname van het verkeer laat zien, worden beschouwd. Zo wordt niet alleen naar de A4 gekeken, maar bijvoorbeeld ook naar de A44/N44, N14, N11, de RijnlandRoute en de grotere wegen van het onderliggend wegennet.

De verkeerseffecten worden op meerdere manieren in beeld gebracht. Naast de intensiteiten wordt bijvoorbeeld ook gekeken naar I/C-waarden (I/C staat voor de verhouding tussen de intensiteit (I) en de capaciteit (C) van de weg) en voertuigverliesuren.

De wegversmallingen of flessenhalzen op de A4 zijn in fase 1 van de Verkenning als knelpunt naar voren gekomen. De alternatieven voor de aanpak van de A4 zijn erop gericht de knelpunten op te lossen en op die manier de files te verminderen. In het ontwerpproces wordt hiernaar gekeken.

5.2 Hinder tijdens de bouw

Zienswijzen

- Afsluiting van de Huigsloterdijk i.v.m. de bouw van het Ringvaartaquaduct heeft in het verleden veel hinder veroorzaakt, houd hier rekening mee tijdens de bouw.
- Het bouwverkeer en wegversmallingen leiden tot een verslechterde bereikbaarheid, probeer deze te minimaliseren.
- De effecten van hinder zoals zettingen, trillingen en stof moeten onderzocht worden.
- Werkzaamheden kunnen leiden tot (toename van) kwelwater en verslechtering van de grondwaterkwaliteit. Neem dit mee in de onderzoeken.

Antwoord

Bij de werkzaamheden voor de aanpassing van de A4 is hinder voor de omgeving niet uit te sluiten. Hoe groot deze hinder is en waar deze plaatsvindt is afhankelijk van het gekozen alternatief en de gekozen variant voor het nieuwe Ringvaartaquaduct. In de onderzoeken worden de alternatieven en varianten daarom onder andere beoordeeld op de hinder voor de omgeving tijdens de bouw. In latere fases zal hierover contact plaatsvinden met de omgeving en de betrokken overheden.

In de realisatiefase wordt rekening gehouden met de effecten van werkzaamheden op de omgeving. Onder andere trillingen, zettingen en verkeershinder krijgen hier de aandacht. Waar nodig worden hiervoor regels en randvoorwaarden meegegeven aan de uitvoerder. Daar waar sprake kan zijn van belangrijke onderscheidende effecten tussen de alternatieven (zoals zetting nabij het aquaduct van de HSL), worden deze al wel in de Verkenning onderzocht. Hiervoor is sprake van nauwe betrokkenheid van bijvoorbeeld ProRail bij deze onderzoeken.

5.3 Maximumsnelheid en trajectcontrole

Zienswijzen

- Doe onderzoek naar de effecten van de verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/h.
- Stel een trajectcontrole in op de A4.

Antwoord

Het beleid van het ministerie van IenW voor wat betreft de maximumsnelheid op het hoofdwegennet is 130 km/h, mits dit op een verkeersveilige wijze en binnen de wettelijke milieunormen kan. Onderzoek naar structurele verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/h zal niet worden onderzocht.

Wel wordt in het kader van Smart Mobility gekeken naar de mogelijkheden van het weergeven van wisselende adviessnelheden om de doorstroming op drukke momenten te bevorderen.

Het handhaven van de maximumsnelheid valt buiten de reikwijdte van het project.

6 Aantasting van grondbezit en -gebruik

6.1 Aantasting van landbouwgronden en bedrijventerrein

Zienswijzen

- De oostelijke variant gaat ten koste van landbouwgronden, neem dit mee in de te maken afweging.
- Met de oostelijke variant gaat schaarse ruimte voor bedrijven verloren, houd hier rekening mee in de afweging.
- Kijk naar mogelijkheden voor herverkaveling bij aantasting van gronden.
- De oostelijke variant gaat ten koste van de toegangsweg van het bedrijventerrein De Lasso via de Alkemadelaan, houd rekening met de bereikbaarheid van bedrijven.

Antwoord

Een keuze voor de oostelijke variant voor het Ringvaart-aquaduct zal leiden tot aantasting van gronden die op dit moment voor andere functies gebruikt worden. Direct ten zuiden en noorden van de Ringvaart zijn diverse agrarische functies gelegen. De impact van deze oostelijke variant op deze functies wordt dan ook meegenomen in de onderzoeken.

De aantasting van het areaal aan bedrijventerrein en de werkgelegenheid wordt ook meegenomen in de onderzoeken. Ook in de MKBA wordt het verlies van bedrijventerrein en werkgelegenheid vertaald naar maatschappelijke kosten. Zo worden alle effecten meegewogen bij de voorkeursbeslissing.

Indien voor de oostelijke variant van het Ringvaart-aquaduct wordt gekozen, zal in de volgende fase, de planuitwerkingsfase, gestart worden met de vastgoedprocedure. Naar aanleiding van jurisprudentie onderzoekt RWS, nog voor het uitbrengen van het ontwerp-tracébesluit, wat de gevolgen zijn voor het voortbestaan van bedrijven die geraakt worden of deels gelegen zijn binnen de grenzen van het tracébesluit. Er wordt zorgvuldig onderzoek gedaan naar mitigerende maatregelen. In deze onderzoeken kan het ruilen van gronden worden meegenomen als oplossingsvarianten om schade aan bedrijfsvoering te beperken. Er zal dan ook intensief contact plaatsvinden met betreffende (grond)eigenaren.

Uitgangspunt bij het ontwerp is dat in principe bestaande functionaliteiten behouden blijven en bedrijven bereikbaar blijven. Waar dit niet mogelijk is, wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze er (in het vervolgproces) mee omgegaan wordt. Indicatief worden hiervoor maatregelen opgenomen. Deze worden na het Voorkeursbesluit uitgewerkt in de navolgende Planuitwerking.

Tijdens de informatieavonden in januari 2019 is een indicatief maximaal ruimtebeslag gedeeld. Deze is tevens door de gemeente Kaag en Braassem gedeeld met de ondernemers in de omgeving. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp is gebleken dat niet alle ruimte nodig lijkt. De Alkemadelaan zal naar huidig inzicht niet geraakt worden door de oostelijke variant van het Ringvaart-aquaduct.

6.2 Compensatie van geleden schade

Zienswijzen

- Volledige schadeloosstelling in verband met verhuizing van bedrijf en personeel is vereist.
- Waardedaling van percelen die niet geraakt worden, moeten meegenomen worden bij de compensatie.
- Ook resterend terrein dat niet meer bruikbaar is, dient gecompenseerd te worden.

Antwoord

Indien gronden of opstallen van particulieren of bedrijven benodigd zijn voor de uitvoering van het werk dan zal Rijkswaterstaat in gesprek gaan met de betrokken rechtshouders met als doel de gronden en opstallen aan te kopen en de schade te vergoeden. Die schade wordt onder andere berekend op grond van jurisprudentie over onteigeningsschadeloosstelling en de Onteigeningswet. Het betreft een volledige schadeloosstelling.

Verhuizing van een bedrijf, waardedaling van het overblijvende, overhoeken van grond die onbruikbaar wordt, kan tot de schadeloosstelling behoren. Een commissie van onafhankelijke taxatie- en onteigeningsdeskundigen adviseert Rijkswaterstaat over de hoogte van de onteigeningsschadeloosstelling.

Daarnaast is er een mogelijkheid om aanspraak te maken op planschade of nadeelcompensatie. Meer informatie over de planschaderegeling en nadeelcompensatie is te vinden op: www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/index.aspx.

Dit is een uitgave van

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

juni 2019 | WNZ0719KK106