



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-Verkenning A4 Burgerveen - N14

Reactienota ontwerpstructuurvisie



Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Proces tot nu toe	5
1.3	Over de zienswijzen	5
1.4	Voorkeursalternatief	5
1.5	Milieueffectrapport	6
1.6	Voorkeursbeslissing en vervolproces	6
1.7	Opbouw van deze nota	6
2	Het project	7
2.1	Algemeen	7
2.2	Nieuwe en autonome ontwikkelingen	7
2.3	Participatie	7
2.4	Meekoppelkansen	9
2.5	Proces en besluitvorming andere projecten	9
3	Alternatieven	10
3.1	Alternatieven	10
4	Milieu	13
4.1	Geluid	13
4.2	Luchtkwaliteit	15
4.3	Externe veiligheid	16
4.4	Natuur	17
4.5	Ruimtelijke kwaliteit en archeologie	18
5	Mobiliteit	19
5.1	Verkeerseffecten	19
5.2	Bereikbaarheid tijdens en na de bouw	20
6	Aantasting van grondbezit en -gebruik	21
6.1	Aantasting van landbouwgronden en woningen	21
6.2	Compensatie van geleden schade	22
	Tabel beantwoording inspraakreacties	23

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 vanaf daar verder richting Rotterdam. Het deel van de A4 tussen knooppunt Burgerveen en Den Haag is de laatste jaren uitgegroeid tot de drukste weg van Nederland, met een prominente plaats in de jaarlijkse file top-50 van de ANWB. Een goede doorstroom van het verkeer op de A4 is cruciaal voor de bereikbaarheid van de Randstad. Een verbeterde doorstroming op de A4 resulteert daarnaast in een betere beschikbaarheid van de lokale en provinciale wegen (door minder verkeer via deze wegen), wat bijdraagt aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

1.2 Proces tot nu toe

Op 25 oktober 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (vanaf hier: IenW) de Startbeslissing¹ genomen. Hiermee startte de MIRT-Verkenning naar een extra rijstrook in beide richtingen tussen de N14 [ten noorden van Den Haag] en het knooppunt Burgerveen. Daarnaast moest ook gekeken worden naar maatregelen op het gebied van Smart Mobility en duurzaamheid en naar de mogelijkheden voor meekoppelkansen.

De MIRT-Verkenning heeft geresulteerd in een Ontwerpstructuurvisie. In deze Structuurvisie zijn twee maatregelenpakketten bekeken waarmee de doorstroming van het verkeer op de A4 is aan te pakken. Pakket A omvat het aanleggen van een extra rijstrook in beide richtingen van de A4. Pakket B omvat naast alternatief A ook een aanpassing op de in- en uitvoegstrook van de N11 met de A4. Hierbij werd onder meer onderzoek gedaan naar het aanleggen van meer dan twee nieuwe rijstroken in de verdiepte ligging bij Leiden. Verder is onderzoek gedaan naar de ligging van een nieuw Ringvaartaquaduct, als vervanging van het oude aquaduct waar verkeer richting Leiden - Den Haag via rijdt. De resultaten van de verkenning naar deze alternatieven staan beschreven in de Ontwerpstructuurvisie.

De Ontwerpstructuurvisie is door Rijkswaterstaat in samenwerking met lokale en regionale overheden tot stand gekomen. Ook bedrijven en bewoners uit de omgeving van de A4 zijn hierbij betrokken geweest.

De Ontwerpstructuurvisie, de Plan-MER en de bijbehorende achtergrondrapporten hebben ter inzage gelegen. Van 24 januari tot 5 maart 2020 bestond de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op deze stukken.

1.3 Over de zienswijzen

Er zijn 37 zienswijzen ingediend op de Ontwerpstructuurvisie. Inhoudelijk geven de zienswijzen een gevarieerd beeld. Er komen veel onderwerpen aan de orde (zoals geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing en bereikbaarheid). Ook hebben de zienswijzen betrekking op verschillende projectfasen (verkenning, planuitwerking, realisatie).

In dit document vindt u de binnengekomen zienswijzen en de reactie vanuit Rijkswaterstaat hierop. Het project wordt namelijk uitgevoerd door Rijkswaterstaat. De zienswijzen zijn per thema geordend. Zienswijzen die overeenkwamen zijn samengevoegd.

1.4 Voorkeursalternatief

In de Ontwerpstructuurvisie is de voorkeur van de minister opgenomen voor het aanpakken van de doorstroming van het verkeer op de A4. Deze aanpak heeft tevens een positief effect op de doorstroming van het onderliggende wegennet bij verkeersopstopping en incidenten. Het totaalpakket aan maatregelen heet het voorkeursalternatief. De belangrijkste maatregelen hieruit zijn:

- Het vervangen van het Ringvaartaquaduct in de richting Leiden - Den Haag.
- De aanleg van een extra rijstrook langs het hele traject vanaf knooppunt Burgerveen tot de N14 in beide richtingen.
- De uitbreiding van de A4 tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Hoogmade met twee rijstroken per richting. Hiermee wordt de uitwisseling van verkeer tussen de hoofd- en parallelrijbaan ter hoogte van de N11 verbeterd.

Naast het voorkeursalternatief is met de betrokken overheden in het gebied gekeken naar maatregelen van ov en fiets en een werkgevers-/mobiliteitsaanpak (incl. Smart Mobility). Ook zijn aandachtspunten in de verkeersuitwisseling tussen de A4 en het onderliggend wegennet in beeld gebracht. Beiden staan beschreven in de Ontwerpstructuurvisie.

¹ <https://www.a4burgerveen-n14.nl/bibliotheek/documenten-publiek/default.aspx#folder=956930>

1.5 Milieueffectrapport

Ten behoeve van de Ontwerpstructuurvisie is een milieueffectrapportage(m.e.r.)-procedure doorlopen. Het instrument milieueffectrapportage heeft als doel het milieu vroegtijdig een volwaardige plaats te geven in de bestuurlijke besluitvorming. In een m.e.r.-procedure wordt door middel van een inhoudelijke en procesmatige aanpak de benodigde milieu-informatie geleverd. Zo is het milieu (woon- en leefmilieu, natuur, landschap, cultuurhistorie, et cetera) volwaardig betrokken in het proces om te komen tot een Structuurvisie en een voorkeursalternatief. Het Milieueffectrapport (vanaf hier: Plan-MER) bij deze Ontwerpstructuurvisie bevat daarom alle voor deze fase relevante milieu-informatie.

1.6 Voorkeursbeslissing en vervolgproces

De minister heeft, onder meer op basis van het Plan-MER, een voorkeursbeslissing genomen. Deze voorkeursbeslissing is opgenomen in de Ontwerpstructuurvisie. In januari 2020 heeft de minister de Ontwerpstructuurvisie met Plan-MER aan de Tweede Kamer verzonden. De Commissie voor de m.e.r. heeft, naast de zienswijzeprocedure waarbij iedereen een zienswijze kon indienen, ook een advies gegeven over het Plan-MER. Uiteindelijk wordt een definitieve structuurvisie door de minister van Infrastructuur en Waterstaat vastgesteld en gepubliceerd. Daarmee is de verkenningsfase afgerond.

Vervolgens start de volgende fase, de planuitwerking. In deze fase wordt het ontwerp van de weg verder uitgewerkt. Dit resulteert in een ontwerptractébesluit en daarnaast wordt het Project-MER opgesteld. Deze stukken worden ter vaststelling aangeboden aan de minister van IenW en vervolgens ter inzage gelegd. Eenieder kan daarop een zienswijze indienen.

Heeft u een zienswijze ingediend op de Ontwerpstructuurvisie, dan wordt u door de directie Participatie over de zienswijzeprocedure rondom de notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het Project-MER geïnformeerd. Voor de planning zie www.a4burgerveen-n14.nl.

1.7 Opbouw van deze nota

De beantwoording van de zienswijzen is geordend aan de hand van verschillende thema's. De punten die in de zienswijzen naar voren zijn gebracht, zijn gecategoriseerd tot de onderstaande thema's. Deze vormen samen de hoofdstukopbouw van deze nota:

- Algemeen
- Alternatieven
- Milieu
- Mobiliteit
- Aantasting van grondbezit en -gebruik

Bij de daadwerkelijke beantwoording van de zienswijzen zijn zienswijzen met eenzelfde strekking samengenomen en beantwoord.

2 Het project

Inleiding

Versillende respondenten hebben zienswijzen ingediend over de uitgangspunten, het proces en de besluitvorming van het project A4 Burgerveen - N14. De meeste respondenten gingen in op de omgang met ontwikkelingen nabij het tracé, de betrokkenheid nu en in de toekomst, en potentiële meekoppelkansen en regiowensen². Deze worden in dit hoofdstuk beantwoord.

2.1 Algemeen

Zienswijze

1. De N14 ligt aan de noordzijde van Den Haag en niet bij Burgerveen.

Antwoord

1. Het project heeft als naam A4 Burgerveen - N14 om aan te duiden van waar tot waar het tracé loopt en waar de aanpassingen voorzien zijn. Dat is vanaf knooppunt Burgerveen tot aan de N14, inderdaad aan de noordzijde van Den Haag.

2.2 Nieuwe en autonome ontwikkelingen

Zienswijzen

2. Stem de planning en uitwerking af met de projecten A4 Haaglanden - N14 en de RijnlandRoute. In het bijzonder het geluidsschermbij ontwikkellocatie Star.
3. Houd rekening met de verkeerseffecten van de woningbouwontwikkeling bij Valkenburg - Wassenaar.
4. Overleg met het Hoogheemraadschap Rijnland over de in voorbereiding zijnde herinrichting van het watersysteem in de Meeslouwerpolder.

Antwoorden

2. De projectorganisatie van het project A4 Burgerveen - N14 staat in nauw contact met de projectorganisatie van het project A4 Haaglanden - N14. Voor het fysieke raakvlak tussen beide projecten, ten noorden van de aansluiting met de N14, worden zowel de planning als het wegontwerp afgestemd. Het geluidsschermbij de

ontwikkellocatie Star in Leidschendam valt onder het project A4 Haaglanden - N14. Uitwerking van dit geluidsschermbij is onderdeel van het Ontwerp-tracébesluit A4 Haaglanden - N14, dat van 8 mei tot 18 juni 2020 ter inzage heeft gelegen³.

Ook met de projectorganisatie van de RijnlandRoute en diens opdrachtgever, de provincie Zuid-Holland, vindt regelmatig overleg plaats met betrekking tot de uitvoering en de raakvlakken. Belangrijk aandachtspunt hierbij is hoe de provincie invulling gaat geven aan motie 867, dat gaat over het aanleggen van een nieuwe geluidwerende voorziening langs Vlietland in Leidschendam. De provincie Zuid-Holland heeft hierin het initiatief.

3. Het wegontwerp voor de A4 wordt gemaakt op basis van verkeersprognoses voor 2030 en 2040. In die prognoses wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen en de verkeersbewegingen die hieruit voortkomen. De woningbouwontwikkeling bij Valkenburg - Wassenaar is één van die autonome ontwikkelingen. Op deze manier houdt dit project rekening met de verkeerseffecten van deze woningbouwlocatie.
4. De projectorganisatie stemt op reguliere basis af met het Hoogheemraadschap Rijnland over diverse raakvlakken en ontwikkelingen. Het herinrichten van het watersysteem in de Meeslouwerpolder heeft een plek op de agenda.

2.3 Participatie

Participatie algemeen

Zienswijzen

5. Aanbeveling om het participatieproces op dezelfde manier voort te zetten en daarin zo veel mogelijk onderwerpen aan bod te laten komen.
6. Verzoek van andere overheden om nauw betrokken te blijven zodat eventuele verbeteringen optimaal doorgevoerd kunnen worden zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en gezondheid. Dit is specifiek aangegeven voor de onderwerpen; uitwerking van het ontwerp, inpassing en vormgeving van geluidwerende voorzieningen, natuurvriendelijke oevers, verplaatsing van watergangen en watercompensatie, archeologie en effecten op onderliggend wegennet.

² Meekoppelkansen zijn maatregelen die een positieve bijdrage leveren aan de doelstellingen van dit project en waar het Rijk (mede) verantwoordelijk voor kan zijn. Regiowensen zijn initiatieven die bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio in de brede zin, maar waar andere partijen verantwoordelijkheid voor dragen.

³ <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/a4-haaglanden-n14/ontwerp-tracébesluit-en-ontwerpsaneringsbesluit/>

7. Er zijn afspraken gemaakt om in de uitwerking van het Ringvaartaquaduct betrokken te worden en hierbij de specifieke eisen van de scheepvaartonderneming die de zienswijze heeft ingediend op te halen.

Antwoorden

5. Het project was in de verkenningsfase te volgen via reguliere kanalen, zoals nieuwsbrieven, de projectwebsite www.a4burgerveen-n14.nl en tijdens informatie-avonden die op verschillende momenten zijn georganiseerd. In de verkenningsfase zijn ook verschillende bijeenkomsten georganiseerd waaronder met het participatieplatform. Hier werd met geïnteresseerden uit de omgeving gepraat over diverse thema's die het project raken.

In de komende fase, de planuitwerking, wordt de communicatie en participatie met de omgeving op verschillende manieren voortgezet. Nieuw zijn een kleinschalig participatietraject voor locatie-specifieke thema's. Bijvoorbeeld over de ruimtelijke inpassing van het Ringvaartaquaduct of de wegverbreding ter hoogte van Vlietland. Op deze manier blijven belanghebbenden nauw betrokken bij de uitwerking en het proces.

6. Rijkswaterstaat zal het afstemmen met betrokken regionale partners voortzetten in de volgende fase. Over de specifieke onderwerpen die zijn aangedragen in de zienswijzen, zal Rijkswaterstaat contact opnemen. Net als de andere overheden hecht Rijkswaterstaat belang aan leefbaarheid en gezondheid. Deze thema's komen terug in het project-MER. Dit project-MER wordt in de volgende fase opgesteld en ook dan neemt Rijkswaterstaat de regionale partners hierin mee.
7. Rijkswaterstaat heeft de afspraken over participatie bij de uitwerking van het nieuwe Ringvaartaquaduct ook genoteerd staan. Hierover zal te zijner tijd contact worden opgenomen met alle betrokken partijen waaronder de scheepvaartonderneming.

Participatieplatform

Zienswijzen

8. Is het tracédeel A4 Leidschendam - Zoeterwoude besproken in de participatiebijeenkomst in november 2018?
9. Waarom is de notitie Reikwijdte en Detailniveau niet gedeeld met het participatieplatform?
10. De voorzitter van het participatieplatform hoort onafhankelijk te zijn.
11. Het verslag van de eerste participatiebijeenkomst zou in

de nieuwsbrief staan, maar dat moet nog steeds gebeuren.

12. Verzoek van een respondent om deel te nemen aan het participatieplatform en contact te hebben.

Antwoorden

8. In de participatiebijeenkomsten is altijd informatie gegeven over het volledige tracé en dus ook voor het tracédeel A4 Leidschendam - Zoeterwoude. Wel was eventuele extra aandacht voor bepaalde tracédelen afhankelijk van waar de aanwezigen belangstelling voor hadden.
9. In één van de participatiebijeenkomsten is de inhoud van de notitie Reikwijdte en Detailniveau besproken. Het ging toen om de vraag wat onderzocht moest worden in de m.e.r.-procedure. In die bijeenkomst hebben de deelnemers hier hun reactie en aanvullingen op kunnen geven. De definitieve notitie zelf was toen nog niet beschikbaar. Daarvan hebben de deelnemers aan het participatieplatform, net als alle andere geïnteresseerden, kennis kunnen nemen tijdens de zienswijzeperiode. In die periode is ook een aantal informatieavonden georganiseerd over de notitie Reikwijdte en Detailniveau.
10. Het aanstellen van een onafhankelijke voorzitter voor het participatieplatform is een optie. De suggestie voor een onafhankelijke voorzitter neemt Rijkswaterstaat mee voor de volgende fase.
11. De verslagen van de participatiebijeenkomsten zijn gepubliceerd op de website van het project⁴. Zo ook van de eerste bijeenkomst. In de nieuwsbrieven wordt, wanneer er een bijeenkomst heeft plaatsgevonden, verwezen naar de verslagen op de website.
12. In de planuitwerkingsfase blijven we met geïnteresseerden en direct belanghebbenden in gesprek over alle relevante thema's voor dit project. Geïnteresseerden die actief betrokken willen zijn bij het project en dat nog niet zijn kunnen hun interesse kenbaar maken via de website van het project⁵. Op de uitnodiging van meerdere respondenten om kennis te maken en in gesprek te gaan gaat Rijkswaterstaat graag in. Met hen wordt contact opgenomen.

⁴ <https://www.a4burgerveen-n14.nl/nieuws/1188036.aspx?t=Eerste-bijeenkomst-van-het-Participatieplatform-een-feit>

⁵ <https://www.a4burgerveen-n14.nl/default.aspx>

2.4 Meekoppelkansen

Zienswijzen

13. Het is van belang dat er een fietsroute is tussen Leiden en Den Haag. Graag worden we bij de uitwerking hiervan betrokken.
14. Verzoek om de aansluiting N206 - A14 en de aansluiting N11 - Burgermeester Smeetsweg op te nemen in de projectscope.
15. Onderzoek de mogelijkheid om financiële middelen van een spoorproject over te hevelen naar A4 Burgerveen - N14 om een ongelijkvloerse kruising bij Burgemeester Smeetsweg - N11 te realiseren.
16. Verzoek om gezamenlijk met de gemeenten Leiden, Leidschendam-Voorburg en Zoeterwoude ecologische verbindingzones te behouden en te versterken, en hierover een thema op te nemen in de Ontwerpstructuurvisie onder paragraaf 4.3 maatregelen in samenwerking met de regio.

Antwoord

13. In de verkenning is, samen met de provincie Zuid-Holland onderzoek gedaan naar onder meer de genoemde versterking van het fietsnetwerk. In de volgende fase wordt samen met de betrokken gemeenten gekeken welk vervolg hieraan gegeven kan worden. Uitvoering van eventuele werkzaamheden valt overigens geheel of grotendeels onder de verantwoordelijkheid van de provincie of één of meerdere gemeenten.
14. In de Verkenning A4 Burgerveen - N14 zijn de aansluitingen met het onderliggend wegennet, waaronder de aansluiting met de N206 en de N11, niet meegenomen in de projectscope. Reden hiervoor is dat congestie op de N206 en N11 niet voortkomen uit de capaciteitsuitbreiding op de A4, maar uit autonome groei van de verkeersintensiteit. Ook de problematiek rondom de Burgemeester Smeetsweg - N11 hangt niet samen met de verbreding van de A4 en is daarom geen onderdeel van de projectscope. Momenteel wordt door Rijkswaterstaat samen met de provincie en de gemeenten Zoeterwoude en Leiden onderzocht wat nodig is voor verbetering van de aansluitingen op de N11 en N206. Op basis hiervan vindt besluitvorming plaats of en zo ja wanneer dit wordt opgepakt.
15. De kruising Burgemeester Smeetsweg - N11 valt niet binnen de scope van het project A4 Burgerveen - N14, in relatie tot het doel van het project: het verbeteren van de doorstroom op de A4. Daarom wordt op dit moment deze mogelijkheid niet meegenomen in de planvorming. Gezien de frequentieverhoging van treinen op het spoor tussen Woerden en Leiden is het wenselijk om de spoorkruising bij de Burgemeester Smeetsweg - N11 ongelijkvloers te maken. De provincie Zuid-Holland heeft financiering beschikbaar om dit te realiseren. Op dit

moment moet nog besloten worden wie de eigenaar wordt van dit kunstwerk. Als hierover besloten is, wordt met betrokken partijen bekeken of de werkzaamheden separaat uitgevoerd worden of wellicht meegenomen kunnen worden in het project A4 Burgerveen - N14.

16. Over het versterken van de ecologische verbindingzones binnen het project wordt reeds gesproken met onder meer de betrokken gemeenten, de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland en het hoogheemraadschap Rijnland. Over de verbindingzone ter hoogte van het Kniplaan-viaduct heeft inmiddels ook een gebiedssessie met omwonenden plaatsgevonden. Deze sessie was overigens breder ingestoken, namelijk vanuit het uitbreiden van de A4 aan de buitenzijden van de bestaande rijbanen. Verschillende belangen en ontwikkelingen worden hierbij betrokken waaronder ecologie. In de planuitwerking worden deze zaken verder uitgewerkt. Dan kan worden bekeken of en zo ja, op welke wijze de ecologische verbindingen, eventueel in combinatie met andere maatregelen en ontwikkelingen zijn in te passen in het ontwerp.

Ecologie en biodiversiteit zijn in de Ontwerpstructuurvisie opgenomen onder paragraaf 3.2 "Effecten van de alternatieven". Op twee plekken komt dit terug: Groenblauw milieu (bladzijde 23) en Duurzaamheid (bladzijde 24) onder het thema ecologie en biodiversiteit. Zoals hierboven is aangegeven worden hieronder ook maatregelen verstaan die in samenwerking met de regio kunnen worden genomen. Daarom is ervoor gekozen dit niet ook nog op te nemen in paragraaf 4.3.

2.5 Proces en besluitvorming andere projecten

Zienswijzen

17. De werkzaamheden voor de RijnlandRoute voldoen niet aan de Omgevingswet. Ontwerpstructuurvisie onder paragraaf 4.3 maatregelen in samenwerking met de regio.

Antwoord

17. De aanleg van de RijnlandRoute wordt in opdracht van de provincie Zuid-Holland uitgevoerd, en valt buiten de scope van deze Ontwerpstructuurvisie A4 Burgerveen - N14. Overigens is de Omgevingswet nog niet in werking getreden. Dit is nu voorzien voor 1 januari 2022.

3 Alternatieven

Inleiding

Over de doorstromingsproblematiek op de A4 en de alternatieven om deze te beperken dienden diverse respondenten een zienswijze in. De respondenten doen voorstellen voor het wegontwerp om daarmee de problematiek te beperken. In dit hoofdstuk worden deze zienswijzen besproken.

3.1 Alternatieven

Alternatieven algemeen

Zienswijzen

18. Overweeg de aanleg van een treinrails voor vrachtverkeer of een sneldienst voor openbaar vervoer in plaats van asfalt.
19. Haal bij Leiden de trechter eruit door eenzelfde aantal rijstroken aan te houden.
20. Laat het aantal rijstroken in de tunnel ter hoogte van Leiden toenemen om de veiligheid te verhogen. Dit kan op verschillende manieren.
21. Motiveer de keuze om niet, net als vroeger, een extra rijstrook aan te leggen in het oude Ringvaartaquaduct en de afslag naar Roelofarendsveen te verlengen.
22. Creëer een extra aansluiting bij Leiderdorp.
23. Leg vanaf knooppunt Hofvliet tot het Ringvaartaquaduct per direct een extra rijstrook in de middenberm aan om files te verminderen.

Antwoorden

18. Het aanleggen van nieuwe railinfrastructuur, al dan niet voor vrachtverkeer, en het inzetten van nieuw of aanvullend openbaar vervoer is onderzocht. Dit is beschreven in de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Milieueffectrapport⁶. Gebleken is dat deze vormen onvoldoende bijdragen om de verkeersproblematiek op de A4 op te lossen. Dit komt onder meer doordat de effecten op doorstroming en veiligheidsproblematiek gering zijn. Bovendien zijn de kosten hoog en de ruimtelijk impact bij het aanleggen van een nieuwe verbinding groot. De voorgenomen verbreding van de A4 zorgt ervoor dat er meer verkeer over de rijksweg kan rijden, en draagt tegelijkertijd bij aan een verbeterde doorstroming en verkeersveiligheid.

Openbaar vervoer in de vorm van regionale bussen is een verantwoordelijkheid van de provincie. De provincie Zuid-Holland werkt aan een nieuwe concessie voor het ov. Eventuele aandachtspunten die vanuit het project geïdentificeerd zijn of worden, worden meegegeven aan de provincie en zijn geen onderdeel van het A4-project.

- 19, 20. Binnen het project is men zich ervan bewust dat de trechter op de hoofdrijbaan bij Leiden in de huidige situatie een fileknelpunt is. In de nieuwe situatie zijn er over de hele breedte (hoofd- en parallelbaan) vijf rijstroken beschikbaar. Tussen de aansluiting Hoogmade en Zoeterwoude Rijndijk wordt de A4 verbreed met twee rijstroken zodat in het Limesaquaduct in de richting van Den Haag drie rijstroken voor het doorgaande verkeer aanwezig zijn en twee rijstroken voor de parallelbaan. De drie rijstroken zijn voldoende om de hoeveelheid verkeer uit de prognoses te verwerken. Hiermee verdwijnt het huidige knelpunt. Hoewel deze verbreding tot een verbeterde doorstroming zal leiden, zal het weven voor de splitsing van de hoofdrijbaan en parallelbaan op drukke momenten ook in de toekomst nog tot afwikkelingsproblemen kunnen leiden. De A4 is en blijft immers een drukke verbinding.
21. Het oude Ringvaartaquaduct (richting Den Haag) biedt vanwege doorstroming en verkeersveiligheid geen ruimte voor een vierde rijstrook. Gezien de verwachte toekomstige verkeersintensiteiten is een vierde rijstrook in het aquaduct wel noodzakelijk. Het verlengen van de afrit Roelofarendsveen als vierde rijstrook in de rechterbuis van het Ringvaartaquaduct is geen wenselijke situatie. In de plannen die nu worden voorbereid, wordt een nieuw Ringvaartaquaduct gebouwd met voldoende breedte voor vier rijstroken.

De huidige rijstrookbreedte (die als ontwerprichtlijnen van kracht zijn) zorgt er bovendien voor dat er geen ruimte meer is voor een vluchtstrook. Het niet kunnen aanleggen van een vluchtstrook in het Ringvaartaquaduct, komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Een uitgebreidere toelichting is te lezen in de ontwerpnota⁷.

22. Het is niet wenselijk en niet mogelijk om op een veilige manier een extra aansluiting in te passen voor het verkeer van en naar Leiderdorp. Door de betrokken

⁶ https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Bijlage%20V%20E2%80%93%20Factsheets_tcm117-371806.pdf en paragraaf 4.5.3 in https://www.platformparticipatie.nl/binaries/3.1%20PlanMER_A4_Burgerveen_N14_tcm117-426721.pdf

⁷ <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/a4-burgerveen-n14/ontwerpstructuurvisie/documenten.aspx>

wegbeheerders wordt wel onderzocht of aanvullende maatregelen noodzakelijk en/of mogelijk zijn op de bestaande kruispunten ter hoogte van de aansluitingen om het verkeer van en naar de A4 beter af te wikkelen.

23. Tussen het knooppunt Hofvliet en het Ringvaartaquaduct is in principe voldoende ruimte beschikbaar voor de wegverbreding in de middenberm. Het uitvoeren van deze wegverbreding kan alleen op basis van een tracébesluit (of projectbesluit onder de nieuwe Omgevingswet) inclusief een m.e.r.-procedure. De benodigde procedure wordt voor het gehele tracé tussen knooppunt Burgerveen en de N14 uitgevoerd. De verschillende onderdelen worden hier in samenhang bekeken en onderzocht. De doorlooptijd is voor het ene deel niet anders dan het andere. Daarom is het niet mogelijk onderdelen van het tracé vervroegd te realiseren. Overigens zou het vervroegd oplossen van één deel tot verschuiving van het probleem leiden in een volgend deel. Ook daarom is de integrale benadering het meest effectief voor het verbeteren van de doorstroming.

Symmetrische verbreding

Zienswijzen

24. Enkel uitbreiden aan de oostzijde heeft vele voordelen. Motiveer daarom beter de afweging om aan beide zijden van de weg uit te breiden in plaats van aan de oostzijde.
25. Breid de snelweg enkel uit aan de westzijde. Dit biedt ook voordelen en zo wordt er rekening gehouden met de woningbouwlocatie Meeslouwerpolder.
26. Verzoek om de weg in de middenberm aan te leggen in plaats van aan de oostzijde en de vluchtstrook te gebruiken.
27. Houd rekening met de belangen van recreatiegebied Vlietland. Tast deze grond niet aan.

Antwoorden

- 24, 25. Uitgangspunt bij de verbreding van een snelweg is om dit symmetrisch te doen. Voor de specifieke situatie wordt vervolgens gekeken welke uitdagingen zich hierbij voordoen en of zo'n verbreding tot onoverkomelijke problemen leidt.

Voor het project A4 Burgerveen - N14 is uiteindelijk besloten om de snelweg tussen knooppunt Hofvliet en de N14 inderdaad symmetrisch te verbreden. Een verbreding aan één zijde brengt, in verhouding tot een verbreding aan beide zijden, aanzienlijk hogere kosten met zich mee. Het bestaande wegdek moet in zo'n geval verplaatst worden inclusief middenberm met geleiderails, openbare verlichting et cetera.

Daarnaast zijn de huidige onderdoorgangen niet geschikt voor verbreding aan één zijde van de A4. Zeker zo relevant in deze situatie is dat aan beide zijden veel belangen zijn van verschillende mensen en bedrijven. Dit blijkt ook uit de ingediende zienswijzen. Aan zowel de oost- als de westkant vragen partijen om aandacht voor hun belang. Het ene belang is daarbij voor Rijkswaterstaat in principe niet zwaarwegender dan het andere. Daarom is gestart met het voeren van gesprekken met de betrokken overheden én met de omgeving om inzicht te krijgen in de belangen en op welke wijze het project hier zo goed mogelijk rekening mee kan houden.

De ontwikkeling van locatie Meeslouwerpolder in Leidschendam bevindt zich op relatief korte afstand van de A4. Daarom is er intensief overleg gevoerd met de gemeente Leidschendam-Voorburg over de verbreding. Bezwaren tegen de voorkeursvariant vanwege de plannen in de Meeslouwerpolder waren er niet.

De ontsluiting van de percelen aan de Meerburgerlaan zal tijdens de planuitwerkingsfase nader onderzocht worden. Partijen uit de omgeving zullen hierbij nauw betrokken worden.

Rijkswaterstaat is zich ervan bewust dat het recreatiegebied Vlietland nabij de snelweg ligt. In bovenstaande alinea's is de reden toegelicht om ter plaatse aan de buitenzijde uit te breiden. Dit betekent dat de A4 aan de westzijde enkele meters richting Vlietland komt. Het ruimtebeslag van deze verbreding en de effecten hiervan op het milieu zullen in de volgende fase meer in detail worden uitgewerkt en in de m.e.r.-procedure nader worden onderzocht.

26. Bij de keuze om wel of niet gebruik te maken van spitsstroken worden veel aspecten afgewogen. Spitsstroken hebben bijvoorbeeld mogelijk nadelige effecten op verkeersveiligheid vanwege het ontbreken van de vluchtstrook. Op dit tracé van de A4 is vanwege de drukte gedurende de hele dag (dus ook buiten de spits) gekozen voor een wegwitbreiding met extra rijstroken in plaats van spitsstroken. Deze oplossing is het meest effectief voor het verbeteren van de doorstroming.
27. Het exacte ontwerp van de verbreding wordt in de planstudie uitgewerkt en geoptimaliseerd. Mede met behulp van gebiedsateliers en overleggen met de betrokken overheden en belanghebbenden aan beide zijden van de A4 wordt gekeken hoe zo goed mogelijk met alle belangen rekening gehouden kan worden.



Voorkeursalternatief

Zienswijzen

28. Respondenten zijn positief dat dit voorkeursalternatief er ligt. Dit draagt mede bij aan de verkeersveiligheid en daarmee minder congestie op het onderliggend wegennet.

Antwoorden

28. Rijkswaterstaat bedankt de, door meerdere respondenten, uitgesproken steun voor het voorkeursalternatief.

4 Milieu

Inleiding

Verschillende respondenten hebben een zienswijze ingediend met een vraag of opmerking over het thema milieu. Specifiek gaan de respondenten in op geluid, zoals mogelijke geluidsoverlast, geluidsmaatregelen en geluids-onderzoek. Ook gingen respondenten in op het thema luchtkwaliteit, waarbij respondenten zorgen deelden over de luchtkwaliteit en verzoeken om monitoring, evaluatie en maatregelen. Er is tevens een vraag gesteld over externe veiligheid en tot slot werden er vragen en opmerkingen geplaatst over de onderwerpen bodem en water én natuur en ruimtelijke kwaliteit. Respondenten verzochten hier om extra inspanningen voor ecologie en het treffen van maatregelen voor bodem en water.

4.1 Geluid

Zienswijzen

29. Er wordt een toename van geluidsoverlast verwacht en er dient zoveel mogelijk gedaan te worden om de overlast voor de omgeving zo laag mogelijk te houden. Dit kan bijvoorbeeld door geluidwerende maatregelen. Dit is aangegeven voor de volgende locaties: Leiden/ Leiderdorp en Voorschoten, Vlietlanden en de Vogelpas, ter hoogte van de Knipaan, ter hoogte van Bospoort en verder noordelijk, achter de Weteringbrug, recreatiegebied Vlietland, aan de zijde van de Meeslouwerpolder, aan de kant van Stompwijk, Hofje van Holtlant, ter hoogte van Leidschendam en nabij 't Heerlijk Recht.
30. Welke geluidwerende maatregelen worden genomen tijdens de bouw?

Antwoord

29. Het verkeer zal in de toekomst verder blijven toenemen op de weg en ook op de A4. Het is immers één van de belangrijkste wegen in de Randstad. Het project A4 Burgerveen – N14 zorgt voor extra ruimte voor dat verkeer.

Rijkswaterstaat houdt bij het wijzigen, aanleggen en het dagelijks beheer van rijkswegen in de gaten of de geluidproductie binnen de wettelijk gestelde grenzen blijft. Dit wordt getoetst aan wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds. Het geluidproductieplafond geeft de maximaal toegestane geluidproductie (uitgedrukt in aantal dB) op een locatie langs de rijksweg. De geluidproductieplafonds zijn in 2012 ingevoerd om de toename van geluid te beheersen. Daarnaast is er een saneringsprogramma voor de eenmalige aanpak van geluidknelpunten met hoge geluidbelastingen.

Bij een verkenning gaat het nog niet om een gedetailleerde uitwerking van het plan. De geluidseffecten op de omgeving worden verkend voor de verschillende alternatieven en met elkaar vergeleken. Daarnaast is het doel van de verkenning om een eerste inzicht te krijgen in de benodigde geluidmaatregelen om aan de wettelijke normen te voldoen.

Wanneer het geluidproductieplafond dreigt te worden overschreden en/of de geluidbelasting op woningen langs rijkswegen hoger is dan de drempelwaarde voor geluidssanering (en de sanering niet eerder is uitgevoerd), onderzoekt Rijkswaterstaat maatregelen. Bij een verdere planuitwerking vindt gedetailleerder onderzoek plaats naar de benodigde geluidmaatregelen.

De resultaten van het geluidsonderzoek dat in de verkenning is uitgevoerd laten zien dat het extra geluid door de toename van verkeer, waar nodig, kan worden gedempt door de toepassing van een stiller wegdek. Dit geldt ook specifiek voor de in zienswijzen genoemde locaties.

In de volgende fase, wanneer het ontwerp gedetailleerder is, zullen de geluidseffecten nader in kaart worden gebracht. Dat geldt ook voor locaties waar bestaande geluidswallen of geluidsschermen, vanwege de wegverbreding, moeten wijken. Zie hiervoor ook het antwoord op zienswijze 31.

Rijkswaterstaat is, volgens de Wet milieubeheer, verplicht de geluidproductieplafonds na te leven. Dat geldt momenteel en straks ook na uitvoering van het project. Om te bepalen of de geluidproductie voldoet, voert Rijkswaterstaat jaarlijks berekeningen uit. Bij een (dreigende) overschrijding van de geluidproductie worden maatregelen onderzocht.

30. De wijze waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd, wordt in de planuitwerkingsfase nader uitgewerkt. Voor de aanlegfase zal er ook aandacht zijn voor geluid. Bij bouw- of sloopwerkzaamheden dicht bij woningen is het van belang om geluidsoverlast binnen de perken te houden. Hiervoor gelden de normen uit Bouwbesluit en de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van een gemeente. Het is op dit moment nog te vroeg om meer specifiek iets te kunnen zeggen over de aanlegfase en het geluid dat dan kan optreden.

Geluidwerende maatregelen specifiek

Zienswijzen

31. De geluidswal nabij de Meerburgerlaan te Leidschendam dient behouden te blijven.
32. Respondenten verzoeken om ter hoogte van de Vogelplas en Vlietland streekeigen beplanting toe te passen om geluid te absorberen en de geluid- en zichtwerende voorzieningen met wintergroene beplanting te bedekken.
33. Nadat een van de geluidsschermen nabij Vlietland is gebouwd, dient het weer verplaatst te worden. Er zijn namelijk werkzaamheden gepland.
34. De geluidwerende voorzieningen dienen verhoogd te worden ter hoogte van ontwikkellocatie De Star en ontwikkellocatie Overgoo.
35. Realiseer op kosten van de Staat ter hoogte van Meeslouwerpolder geluidwerende voorzieningen om de geplande woningbouw te beschermen.
36. Geluidwerende voorzieningen mogen niet resulteren in toename in geluid aan de overkant.
37. Realiseer bij de uitwerking van dit project een stiller wegdek in de vorm van tweelaags zoab.
38. Onderzoek de mogelijkheden om zonnepanelen te verwerken in de geluidwerende voorzieningen.

Antwoorden

31. Ter hoogte van de Meerburgerlaan is in de verkenning besloten tot een symmetrische verbreding van de A4 aan de buitenzijde. Een toelichting op dit besluit staat beschreven in het antwoord op vraag 24 en 25. Om symmetrisch te verbreden moet de bestaande grondwal wijken. Ook aan de overzijde moet het bestaande geluidsscherm dan worden afgebroken. De toekomstige situatie aan beide zijden wordt in de planuitwerking nog nader onderzocht.
32. De geluidwerende voorzieningen ter hoogte van de Vogelplas en Vlietland vallen buiten het project A4 Burgerveen - N14. De eventuele bouw van deze geluidswal gebeurt op initiatief van de provincie. Dit geldt ook voor het eventueel aanbrengen van beplanting op die voorzieningen.
33. Met betrekking tot de geluidwerende voorziening langs Vlietland vindt afstemming plaats tussen Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland. Het is aan de provincie om invulling te geven aan motie 867, waarbij rekening gehouden moet worden met zowel de bestaande als de toekomstige situatie van de A4. Een toelichting op deze motie staat beschreven in het antwoord op vraag 2 [paragraaf 2.2].
34. Het voorstel voor de geluidwerende voorzieningen ter hoogte van ontwikkellocatie De Star en ontwikkellocatie Overgoo valt buiten het project A4 Burgerveen - N14.

Hierover loopt afstemming met het project A4 Haaglanden - N14.

35. Bij de verdere geluidsonderzoeken in de planuitwerkingsfase wordt rekening gehouden met de geldende bestemmingsplannen van de grond nabij de weg. Geprojecteerde woningen waar een omgevingsvergunning voor de bouw voor kan worden gegeven, zijn ook geluidsgevoelig. Deze worden dus meegenomen in de akoestische onderzoeken. Daarbij wordt opgemerkt dat bij de bouw van woningen langs de rijksweg uiteraard ook rekening gehouden hoort te worden met het geluid van de rijksweg en dat de dan benodigde geluidsmaatregelen de verantwoordelijkheid zijn van de initiatiefnemer van het woningbouwplan.
36. Deze zorg van belanghebbende partijen is een aandachtspunt voor de provincie bij de uitvoering van het provinciale project voor een geluidwerende voorziening langs de A4 bij Vlietland.
37. Waar een plafondoverschrijding dreigt kan, als dat nodig is, een stiller wegdek worden toegepast. Op het vlak van stille wegdekken zijn er in Nederland steeds stillere typen ontwikkeld. Dicht asfaltbeton (dab) was de eerste generatie. Zeer open asfaltbeton (zoab) is de tweede generatie en is circa 1 à 2 dB(A) stiller dan dichte dekklagen. Zoab is momenteel de 'standaard akoestische kwaliteit' voor rijkswegen, tenzij er technische bezwaren zijn waardoor zoab niet kan worden toegepast. Bijvoorbeeld op toe- en afritten wordt dab toegepast omdat zoab door het 'wringende verkeer' daar te snel slijt. De derde generatie, tweelaags zoab, is circa 3 dB stiller dan zoab. De meest recente ontwikkeling (vierde generatie) is tweelaags zoab-fijn. Deze deklaag wordt vanaf 2015 als proef toegepast op de Nederlandse snelwegen en is ca. 2 dB stiller dan tweelaags zoab. In de planuitwerkingsfase vindt de nadere uitwerking plaats.
38. De algemene lijn van Rijkswaterstaat is dat de duurzame energiedoelstellingen worden gerealiseerd door middel van grootschalige initiatieven en niet binnen afzonderlijke projecten.

Geluidsonderzoek

Zienswijze

39. Het geluidsonderzoek voor de geplande woningbouw geeft een andere uitkomst dan het geluidsonderzoek dat is uitgevoerd door Rijkswaterstaat.

Antwoord

39. Rijkswaterstaat kent het onderzoek dat de respondent benoemt niet, daarom kan in de reactie niet specifiek ingegaan worden op de schijnbare verschillen tussen de

onderzoeken. Opgemerkt wordt dat er een verschil is in normstelling voor nieuwe woningen en de normstelling voor bestaande woningen langs bestaande rijkswegen. Voor nieuwe woningen zijn de normen strenger. Dit kan leiden tot een ander resultaat met name als het gaat om geluidmaatregelen die nodig zijn.

4.2 Luchtkwaliteit

Zienswijzen

40. De luchtkwaliteit verslechtert, met name door een toename van fijnstof. Breng de gezondheidseffecten in beeld en neem adequate voorzieningen op om de overlast en gezondheidseffecten door stank, stikstofdioxide en fijnstof te beperken. Specifiek worden Vlietland en camping Merenburg genoemd.
41. Houd rekening met ontwikkelingen en snelheidsmaatregelen die invloed hebben op het fijnstof dat vrijkomt van banden en afval van remblokslijtage. Op groentegewassen is dit meetbaar en kan dit gevolgen hebben voor het bedrijf van de respondent.
42. Voer in de vervolgfase ook kwantitatief onderzoek uit naar het voorkomen van ultrafijn stof.
43. Verzoek om bij de start en na een jaar na realisatie een meting uit te voeren naar de stikstofdioxide op gewassen. Indien in de metingen nadelige effecten te zien zijn, dan graag een compensatie voor de derving.
44. Verminder de CO₂-uitstoot op het tracé A4 Burgerveen - N14. Dit realiseren we niet door meer asfalt aan te leggen.

Antwoord

40. In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, zijn de emissies van stikstofdioxide en fijnstof door het wegverkeer sinds 1990 sterk gedaald. Ook op andere vlakken, zoals in de industrie en de agrarische sector, is de uitstoot verminderd.

Voor wegverkeer is er in de afgelopen dertig jaar sprake van een daling van de uitlaatgasemissies ondanks de toename van het aantal voertuigkilometers. De dalende trend voor stikstofdioxide is ingezet door toepassing van de driewegkatalysator bij benzineauto's sinds 1992. Inmiddels zijn ook dieselmotoren voorzien van een NO_x katalysator en een dieseloefilter. De emissie van fijnstof door het wegverkeer is verminderd doordat motoren minder brandstof verbruiken en dieselmotoren standaard zijn voorzien van een dieseloefilter.

Er wordt momenteel langs het hele rijkswegennet voldaan aan de geldende grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De verwachting is dat de verschillende emissies in de toekomst verder zullen afnemen doordat de verschoning

van de voertuigen sneller gaat dan de toename van het aantal gereden kilometers. Zoals aangegeven wordt op dit moment langs alle rijkswegen voldaan aan de geldende grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ook na uitvoering van het project A4 Burgerveen – N14 zal worden voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

41. Er gelden vanuit de Wet milieubeheer grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide met het oog op locaties waar mensen verblijven. Er is geen aparte toetsing ten aanzien van fijnstof en stikstofdioxide op gewassen bij landbouw- en tuinbouwbedrijven. Er wordt ook geen onderzoek naar rubberslijtage of remblokslijtage voorgeschreven. Mocht bijstelling van de wetgeving tussen de verkenning en de planuitwerking aanleiding geven om dit wel te gaan onderzoeken dan gebeurt dat uiteraard. Een wetswijziging op dat vlak is momenteel echter niet in voorbereiding.

Indien het Tracébesluit A4 Burgerveen - N14 tot schade lijdt, en er tussen het Tracébesluit en de schade voldoende rechtstreeks (causaal) verband bestaat, is het mogelijk een verzoek om schadevergoeding in te dienen bij Rijkswaterstaat. Het indienen van een verzoek kan nadat het Tracé/Projectbesluit is vastgesteld. Dit is voorzien in 2023. Het besluit op een dergelijk verzoek wordt genomen nadat het Tracé/Projectbesluit onherroepelijk is geworden. Meer informatie over schadevergoeding en wanneer hiervoor in aanmerking te komen is, is te vinden op: <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

42. Rijkswaterstaat onderzoekt en toetst volgens de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht ('Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer en de onderliggende regelgeving in AMbV's en ministeriële regelingen). Er is geen grenswaarde vastgesteld voor ultrafijn stof (PM_{0,1}). Dat wil niet zeggen dat PM_{0,1} geheel buiten de toetsing valt. Ultrafijn stofdeeltjes maken onderdeel uit van fijnstof (zowel PM_{2,5} als PM₁₀) en de bijdrage van ultrafijn stof wordt daarmee ook meegewogen in het onderzoek. De grenswaarden die gehanteerd worden in het onderzoek zijn gebaseerd op het wetenschappelijk aangetoonde verband tussen luchtverontreiniging en gezondheidseffecten. De effecten van ultrafijn stof zijn bij de vaststelling van de grenswaarden voor fijnstof (PM_{2,5} en PM₁₀) meegenomen.

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 40 is de luchtkwaliteit de laatste decennia sterk verbeterd door diverse maatregelen en wordt momenteel langs het hele rijkswegennet voldaan aan de grenswaarden.

De zorg kan bestaan dat de luchtkwaliteitsmaatregelen meer effecten hebben op deeltjes die groter zijn dan ultrafijn stof (PM₁₀) en minder op de ultrafijn stofdeeltjes en daarmee dat wel voldaan wordt aan de grenswaarden voor fijnstof terwijl de ultrafijn stofdeeltjes in de lucht blijven. Wanneer dit het geval is, betekent het dat het gezondheidsrisico niet afneemt zoals de Europese richtlijn beoogt. Op dit moment zijn hier echter geen aanwijzingen voor.

De ban op oude dieselauto's en de verplichting dat elke nieuw verkochte dieselauto sinds 2009 uitgerust moet zijn met een diesellootfilter heeft ervoor gezorgd dat juist de uitstoot van ultrafijn stof uit dieselmotoren sterk is afgenomen.

Naast het feit dat er geen grenswaarde is vastgesteld voor ultrafijn stof speelt ook mee dat er geen gevalideerde meetmethode beschikbaar is voor het meten van ultrafijn stof en de luchtkwaliteit in de buitenlucht.

Concluderend kan gezegd worden dat er geen wettelijke basis noch een aanleiding voor Rijkswaterstaat is om ultrafijn stof (PM₁₀) apart te meten.

43. Stikstof-net als de andere relevante milieuaspecten wordt uitgebreid onderzocht op basis van het definitieve ontwerp in het plan-MER. Er is onderzoek gedaan naar depositie van stikstofdioxide voor natuurgebieden wanneer daar gevoelige vegetatie is. Dit omvat geen aparte toetsing ten aanzien van stikstofdioxide op gewassen bij landbouw- of tuinbouwbedrijven. Er zal dan ook geen specifieke meting naar stikstofoxiden plaatsvinden na realisatie. Voor zover bekend is de uitstoot door wegverkeer ook niet zodanig dat er negatieve effecten optreden.

Indien het Tracé/Projectbesluit A4 Burgerveen - N14 tot schade lijdt, en er tussen het Tracébesluit en de schade voldoende rechtstreeks (causaal) verband bestaat, is het mogelijk een verzoek om schadevergoeding in te dienen bij Rijkswaterstaat. Het indienen van een verzoek kan nadat het Tracé/Projectbesluit is vastgesteld. Dit is voorzien in 2023. Het besluit op een dergelijk verzoek wordt genomen nadat het Tracé/Projectbesluit onherroepelijk is geworden. Meer informatie over schadevergoeding en wanneer hiervoor in aanmerking te komen is, is te vinden op: <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

44. De CO₂ in de buitenlucht is op zichzelf niet schadelijk voor de gezondheid, ook niet langs een drukke snelweg. De aandacht voor het terugdringen van koolstofdioxide (CO₂) emissies heeft te maken met het feit dat CO₂ het

belangrijkste broeikasgas is, dat in grote hoeveelheid door menselijk handelen in de atmosfeer terecht komt en zorgt voor de opwarming van de aarde. De aanpak van CO₂ vindt plaats op landelijk niveau. Over de reductie van CO₂-emissies zijn internationale afspraken gemaakt. In het Klimaatverdrag van Parijs wordt gestreefd naar minder CO₂ en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Door middel van zowel internationale (bijvoorbeeld uitstootnormen voor auto's) als landelijke maatregelen (bijvoorbeeld energiebesparing en toepassing duurzame energie) wordt de gewenste emissiereductie nagestreefd.

Er is geen grenswaarde voor CO₂ opgenomen in de Wet milieubeheer. In deze wet zijn alle normen voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen die gericht zijn op de bescherming van de gezondheid van mensen. Volgens de wet behoeven de nationale emissieplafonds niet te worden gerekend tot het toetsingskader voor het nemen van een Tracé/Projectbesluit. Dit houdt in dat er geen juridische verplichting is om met een tracébesluit een bijdrage te leveren aan het halen van de nationale doelstellingen van emissiereductie.

4.3 Externe veiligheid

Zienswijze

45. Verzoek om af te stemmen over de verschuiving van het plasbrandaandachtsgebied (PAG) met de verbreding van de weg. Aangezien het PAG locaties met woonfunctie omvat.

Antwoord

45. Bij het scoren van de effecten worden ten aanzien van bestaande bebouwing, alleen het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) meegenomen. Het plasbrandaandachtsgebied (PAG), en de eventuele verschuiving ten gevolge van het project, is bedoeld om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in deze zone van 30 meter (gerekend uit de kant van de verharding) aandacht te vragen voor de veiligheid en eventueel extra bouwvoorschriften in het bestemmingsplan te overwegen die een positief effect hebben op de veiligheid van in het nieuw te bouwen pand aanwezige personen, zoals bijvoorbeeld een vluchtweg van de weg af, of het bouwen van het nieuwe pand op een hoger grondpeil. Het PAG heeft geen gevolgen voor bestaande bebouwing die als gevolg van het project in het PAG schuiven. Door het project zal over dit onderwerp contact met indiener worden gezocht om evt. aanvullende vragen te kunnen beantwoorden.

4.4 Natuur

Ecologie

Zienswijzen

46. Er is de wens voor extra ecologische inspanningen, ongeacht de eventuele wettelijke noodzaak. Denk aan het versterken en aanbrengen van nieuwe verbindingen van leefgebieden door middel van ecopassages bij Grote Polderpad, Heinekenpad, Cronesteyn, Oostvlietpolder (Leiden, Zoeterwoude), het natuur-inclusief inrichten van bermen en het aanleggen van natuurvriendelijke oevers. Gevraagd wordt om dit te onderzoeken.
47. Onderzoek in samenwerking met de betreffende gemeente de opties voor natuurvriendelijke oevers ter hoogte van de Meerburgerwating.
48. Onderzoek de mogelijkheden voor het toevoegen van een ecologische functie aan het viaduct Kniplaan.
49. Verzoek tot behoud en toevoeging van verbindingen voor wild onder de A4.

Antwoorden

- 46, 47. Rijkswaterstaat zal een natuurtoets uitvoeren om inzichtelijk te maken aan welke wettelijke verplichtingen zij moet voldoen. Daarnaast streeft Rijkswaterstaat naar een ecologisch hoogwaardige inpassing van de A4. Rijkswaterstaat pakt dit gezamenlijk op met de omgeving en regiopartijen. Een eerste overleg hierover met een aantal partijen heeft reeds plaatsgevonden. De wens is om in de planuitwerkingsfase, wanneer het ontwerptechnisch verder uitgewerkt wordt, verder met elkaar de mogelijkheden en wensen te bespreken. Hieronder vallen ook de wensen voor ecologische verbindingen en een natuur-inclusieve inrichting.
48. Zoals aangegeven streeft Rijkswaterstaat naar een ecologische hoogwaardige inpassing van de A4. Rijkswaterstaat onderzoekt in de planuitwerkingsfase voor het viaduct Kniplaan welke mogelijkheden er zijn om ecologische verbindingen in te passen.
49. Er wordt met de omgeving en regiopartijen over de ecologische verbinding tussen het Groene Hart en het duingebied gesproken. Een wildverbinding over en onder de A4 is ook onderwerp in deze gesprekken. In de planuitwerkingsfase vindt de nadere uitwerking plaats. Daarbij wordt, in overleg met de betrokken overheden, specifiek gekeken naar mogelijkheden om ecologische dwarsverbindingen te versterken en/of te realiseren. Hierbij kunnen mogelijk koppelingen worden gemaakt met ambities van de betreffende overheden waarbij bijvoorbeeld werk met werk gemaakt kan worden. Of waar door medefinanciering aanvullende wensen van andere partijen meegenomen kunnen worden.

Bodem en water

Zienswijzen

50. Verzoek tot landschappelijke maatregelen als het terugplaatsen van bomen om milieuoverlast tegen te houden en damwandschoeiing te plaatsen ter versterking van de bodem.
51. Werkzaamheden kunnen leiden tot (toename van) kwelwater, verslechtering van de grondwaterkwaliteit en verhoging van het zoutgehalte van oppervlaktewater. Monitor dit.
52. Het vervuilde water dat van de weg afstroomt dient te worden gereinigd en afgevoerd naar een berging.
53. In het werkplan dat ter inzage ligt, staan de laatste veranderingen in de watergangen niet.
54. Voorstel om de Wetering opnieuw te graven en te benutten als natuurlijke afscheiding met de snelweg.
55. Rijkswaterstaat hecht geen belang aan water.

Antwoorden

50. In de planuitwerkingsfase, zal de technische uitwerking van het ontwerp plaatsvinden. Dan wordt gekeken naar de noodzaak van het plaatsen van damwandenschoeiing en de wens om bomen terug te plaatsen.
51. In de Haarlemmermeer kunnen op natuurlijke wijze wellen ontstaan, zelfs al bij lage luchtdruk. Ook bij het graven van nieuwe sloten ontstaan er vaak wellen. Dit is (bijna) onvermijdelijk.

Ditzelfde geldt voor het zoutgehalte in het grond- en oppervlaktewater. Dat varieert continu, met name onder invloed van neerslag en de stijghoogte in de watervoerende bodemlaag. Indien in de uitvoering lokaal de grondwaterstand wordt verlaagd, kan dit potentieel invloed hebben op het zoutgehalte.

In de volgende fase van dit project wordt nader bekeken hoe effecten van het project te voorkomen zijn en, mochten er onverhoopt toch effecten ontstaan, op welke wijze hier mee kan worden omgegaan. Daarbij spelen aspecten als waterkwaliteit, waterkwantiteit, opbarsten en kwelvorming vanzelfsprekend een rol. Daarnaast dient het project over het creëren van nieuw oppervlaktewater en het voorkomen van bodeminstabiliteit, afspraken te maken met Hoogheemraadschap Rijnland (waterdiepte, slootprofiel, waterpeil etc.). Het hoogheemraadschap is nu al betrokken bij het project.

52. We zijn bekend met deze zorgen. Rijkswaterstaat volgt het kader 'Afstromend Wegwater' (KAWW). Dit kader is gebaseerd op de volgende wet- en regelgeving: de Wet milieubeheer, de Waterwet, de Wet bodembescherming en hieruit voortvloeiend het Besluit lozen buiten inrichtingen. Het hoogheemraadschap van Rijnland is als waterkwaliteitsbeheerder betrokken bij dit project

en zal als vergunningverlenende en handhavende instantie toezien op een correcte invulling van de zorgplicht van Rijkswaterstaat op het vlak van waterkwaliteit.

In de planuitwerkingsfase zal dit onderwerp van gesprek zijn tussen Rijkswaterstaat en het hoogheemraadschap. Ook de aandachtspunten met betrekking tot water die in de gebiedsateliers met overheden, omwonenden en bedrijven naar voren kwamen worden hierin meegenomen.

53. De stukken die ter inzage lagen vinden hun oorsprong in 2017. In de stukken is deze situatie uit 2017, genaamd de huidige situatie, en de situatie in 2030 zonder maatregelen weergegeven. Hierin is opgenomen welke wijzigingen ten gevolge van de voorgenomen maatregelen van de A4 zijn voorzien. Deze wijzigingen worden in de volgende fase nader onderzocht en uitgewerkt. Dit geldt ook voor aanpassingen aan watergangen, duikers et cetera. Dit wordt met het hoogheemraadschap verder afgestemd.
54. Het voorstel zal nader bekeken worden in de planuitwerkingsfase. Alle consequenties van het 'dempen' van de Wetering zullen dan in beeld worden gebracht.
55. Water is een vast onderwerp bij een m.e.r.-procedure. Ook voor de verkenning A4 Burgerveen - N14 zijn de effecten bekeken en zijn de resultaten terug te vinden in het achtergrondrapport Bodem en Water en is dit één van de onderwerpen in het Milieueffectrapport. Daarnaast vindt bijvoorbeeld vanaf de start van het project overleg plaats met het Hoogheemraadschap Rijnland en wordt dit in de volgende fasen voortgezet. Het onderwerp water is dus een belangrijk onderdeel.

4.5 Ruimtelijke kwaliteit en archeologie

Zienswijzen

56. In het verleden is afgesproken om onder elke onderdoorgang waar te schaatsen is, een kleunplaats te realiseren.
57. De molen in de Meeslouwerpolder hoeft niet verplaatst te worden.
58. Er is een constructieve houding nodig van alle betrokken partijen om een goede integrale landschappelijke inpassing te realiseren ter hoogte van Voorschoten en Vlietland.
59. Met betrekking tot archeologie vragen enkele onderdelen nadere toelichting en zijn enkele zaken incorrect opgenomen. Onder andere over de verantwoordelijkheid van gemeenten voor het beoordelen en goedkeuren van archeologische rapporten, gebruik van de bewoording 'niet vrijgegeven gebieden' en incorrecte vrijstellingsgrenzen.

Antwoorden

56. In de planuitwerkingsfase vindt de nadere uitwerking van het ontwerp plaats. Daarbij wordt, in overleg met de betrokken overheden, specifiek gekeken naar mogelijkheden om ecologische dwarsverbindingen te versterken en/of te realiseren. De suggestie om dit te combineren met recreatieve mogelijkheden wordt gewaardeerd en bij de verdere uitwerking bekeken.
57. De bijhorende effecten van het uiteindelijke ontwerp zullen in de volgende fase nader worden onderzocht en vastgesteld. Het ontwerp geeft in ieder geval geen aanleiding om de molen 'Zelden van Passe' te verplaatsen.
58. Deze visie wordt binnen het project gedeeld. In dat kader zijn over het gebied Vlietland/Stompwijk, mede in het licht van de verbreding en vervanging van het Knipplaan-viaduct gebiedsateliers gestart met de betrokken overheden, omwonenden en bedrijven. Dit loopt ook door in de volgende fase. De opbrengst van deze gebiedsateliers wordt dan -indien mogelijk- meegenomen in het (technisch) ontwerpproces en het Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP). In het VIP worden de landschappelijke onderbouwing en de inpassingsprincipes van het gehele project beschreven.
59. Er is inderdaad een wijziging opgesteld voor de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, en daarmee in de verantwoordelijkheid van een bevoegd gezag om goedkeuring te geven op archeologische rapporten. Deze wijziging is echter nog niet goedgekeurd. Er was tot 21 februari 2020 de mogelijkheid tot reageren.

Vervolgens dient het stuk nog te worden vastgesteld door het Centraal College van Deskundigen Archeologie en de minister. Voor het achtergronddocument archeologie geldt op dit moment daarom nog de vigerende Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie. De minister is hiervoor eindverantwoordelijk, maar bij het opstellen van de rapporten, adviezen en het selectiebesluit wordt door het project de afstemming met de gemeenten gezocht.

Het vrijgeven van gebieden en het niet stellen van randvoorwaarden aan de voorgenomen werkzaamheden behalve de wettelijke verplichting tot melding van een toevalsvondst betekenen voor Rijkswaterstaat hetzelfde. De formulering over toevalsvondsten staat namelijk ook in het achtergrondrapport archeologie. Daarom is ervoor gekozen om de huidige tekst te handhaven. De gemeente mag tijdens de afstemming over het selectiebesluit uiteraard andere suggesties aanreiken.

De strekking van de opmerking over de incorrecte vrijstellingsgrenzen is ons niet duidelijk. Hiervoor, en om een toelichting te geven op bovenstaande reactie neemt Rijkswaterstaat contact op.

5 Mobiliteit

Inleiding

Meerdere respondenten stelden vragen en plaatsten opmerkingen over onderwerpen als effecten van het project op het onderliggend wegennet, de bereikbaarheid tijdens en na de bouw en eisen aan verzorgingsplaatsen. Antwoorden op deze zienswijzen staan in dit hoofdstuk.

5.1 Verkeerseffecten

Zienswijzen

60. Pas dynamische bewegwijzering toe om ervoor te zorgen dat het verkeer zich goed verdeelt.
61. Haal het blauwe bord voor het Ringvaartaquaduct weg om verwarring onder weggebruikers te voorkomen.
62. Het is essentieel dat de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van N447, N448 en N44/A44 verbetert, vooral tijdens calamiteiten en incidenten op de A4.
63. De A4 wordt aantrekkelijker door de capaciteitsverhoging. Hierdoor wordt verdere congestie verwacht op de N206, omdat deze weg een sluiproute is voor de A4.
64. Let bij vervanging van het Kniplaan-viaduct op verkeersveiligheid, breedte en mogelijkheden voor ecologie. Specifieke wensen zijn; een brug van drie meter breed zodat autoverkeer en calamiteitenvoertuigen elkaar kunnen passeren en een gelijkmatige helling aan beide kanten voor fietsers.

Antwoord

60. Er wordt gekeken naar de mogelijkheden om de weggebruikers goed/nog beter te kunnen informeren bijvoorbeeld middels (dynamische) bewegwijzering om zo een betere verdeling te krijgen tussen het doorgaande en afslaanverkeer. Inzichten hierover worden meegenomen in de planuitwerkingsfase van het project.
61. Het blauwe bord dat de situatie van twee plus één rijstroken weergeeft is uniek in Nederland. Toch is hier bewust voor gekozen om de weggebruiker te attenderen op het feit dat er een harde scheiding is tussen de twee rijbanen in het Ringvaartaquaduct. In de plannen die nu worden voorbereid, wordt een nieuw Ringvaartaquaduct gebouwd met voldoende breedte voor vier rijstroken, waardoor de huidige bebording op dit punt niet meer nodig is.
62. In het project A4 Burgerveen-N14 worden de effecten van de verbreding in beeld gebracht voor onder andere de N447, N448 en N44/A44. Een effect van de extra

capaciteit op de A4 is dat het verkeer minder snel geneigd is om alternatieve routes te zoeken binnen Voorschoten. Daarmee draagt dit project positief bij aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van de omgeving van de genoemde wegen.

63. De verbreding van de Europaweg is een maatregel die wordt uitgevoerd in het kader van de RijnlandRoute. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de verwachte toename van verkeer op de N206 in de gemeente Zoeterwoude ten gevolge van het project A4 Burgerveen - N14 beperkt is (+1%). In de volgende fase van het project worden de (milieu)effecten van de A4 verder in detail onderzocht.
64. Het Kniplaan-viaduct biedt niet voldoende ruimte voor de verbreding van de A4 en zal daarom vervangen moeten worden. In overleg met omwonenden, ondernemers en regiopartners wordt gekeken of en zo ja, hoe een nieuw viaduct kansen biedt voor verbeteringen. Bijvoorbeeld door een ecologische verbinding toe te voegen en/of te versterken, de verkeersveiligheid te vergroten door een brederviaduct en/of minder steile hellingen te maken. De belangen van onder andere fietsers en hulpdiensten zullen daarbij een rol spelen.

5.2 Bereikbaarheid tijdens en na de bouw

Bereikbaarheid algemeen

Zienswijzen

65. De bereikbaarheid moet tijdens de hele bouw en daarna gewaarborgd blijven. De volgende locaties worden onder meer genoemd; de Huigsloterdijk, de Weteringbrug, de Vredenburg en bedrijven nabij het aquaduct.
66. Communiceer goed vooraf met de hulpdiensten vanuit Haarlemmermeer, zodat zij goed weten hoe ze Vredenburg kunnen bereiken tijdens de bouw.
67. Gelieve ervoor te zorgen dat vrachtwagens die spullen aanvoeren tijdens de bouw niet door bewoond gebied rijden.

Antwoord

- 65,66,67. De wijze waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd wordt in de planuitwerking uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar de wijze waarop bestaande percelen zo goed mogelijk bereikbaar blijven. In de uitwerking zal ook rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in de omgeving gedurende de werkzaamheden. Tijdens de planuitwerking en realisatiefase zal afstemming met de omgeving, belanghebbenden en hulpdiensten

plaatsvinden over een eventuele tijdelijke situatie. Hierover zijn we nu al in gesprek met deze partijen. Desondanks kan niet uitgesloten worden dat voor een bepaalde periode omleidingen noodzakelijk zijn. De beschikbaarheid van wegen en mogelijke omleidingen wordt tijdens de voorbereiding van de realisatiefase afgestemd met de wegbeheerders. Ervaringen bij de realisatie van het nieuwe aquaduct in noordelijke richting zullen hierbij worden meegenomen. In het kader van de uitvoering van projecten blijft Rijkswaterstaat in de realisatiefase overigens voortdurend in overleg met de aannemer die het project uitvoert.

Aquaduct

Zienswijzen

68. Zorg gedurende de realisatie bij het aquaduct dat het vrachtverkeer erover kan rijden, verkeersregelaars het verkeer reguleren en er maatregelen zijn om doorvaart van jachten veilig te laten plaatsvinden.
69. Het aquaduct dient een minimale diepte te hebben van 2,95 meter en een breedte van 4 meter, ook tijdens de realisatiefase. Daarnaast heeft het aquaduct een gewichtsbepanking van 30 ton. Een volle vrachtwagen heeft een gewicht van 52,5 ton.

Antwoorden

68. In de komende fase zal nader uitgewerkt worden hoe de vervanging van het Ringvaartaquaduct uitgevoerd wordt, inclusief de daarvoor benodigde werkterreinen. Ook de bereikbaarheid van de omgeving is daarbij een aandachtspunt en wordt in de afweging betrokken. Ook hierbij worden de omgeving en de betreffende gemeenten betrokken.
69. De randvoorwaarden die worden gesteld aan het aquaduct worden meegenomen in de ontwerpstappen voor het aquaduct. Dit maakt onderdeel uit van de volgende fase. Het project staat in contact met de direct betrokkenen in de omgeving en zal dat contact blijven onderhouden tijdens de planuitwerkingsfase en daarna.

5.3 Verzorgingsplaatsen

Zienswijzen

70. Waarborg de onderlinge afstanden van de verzorgingsplaatsen op maximaal 20 km.
71. Er dienen vluchtdeuren in de omheining/geluidswal nabij de verzorgingsplaats aangebracht te worden.
72. Verzocht wordt om in de berm en aan de randen van verzorgingsplaatsen bomen met lage houtopstanden te planten (volgens de intentieovereenkomst Actieplan Bos en Hout).

Antwoorden

70. In de vigerende richtlijnen met betrekking tot verzorgingsplaatsen is aangegeven dat voor de verzorging van mens en voertuig op regelmatige afstand weggebonden verzorgingsplaatsen worden aangelegd (in beginsel om de circa 20 kilometer). Dit betekent dat Rijkswaterstaat, als verantwoordelijk beheerder van de rijkswegen en bijbehorende verzorgingsplaatsen, dit daar waar mogelijk doet.
71. Veiligheid geldt zowel voor de bereikbaarheid van hulpdiensten als voor de zelfredzaamheid van het publiek op de verzorgingsplaats. Dit betekent dat bij de inrichting van een verzorgingsplaats met al deze facetten rekening wordt gehouden en de risico's op een zorgvuldige wijze in het ontwerp worden afgewogen.
72. Rijkswaterstaat geeft waar mogelijk invulling aan het Actieplan Bos en Hout. De beperkte oppervlakken in combinatie met de recreatieve functies maken een verzorgingsplaats echter, zeker in de Randstad, vaker minder geschikt voor het realiseren van een natuurlijke omgeving.

6 Aantasting van grondbezit en -gebruik

Inleiding

Meerdere respondenten dienden een zienswijze in over de mogelijke aantasting van percelen en objecten en compensatie van schade. Beiden als gevolg van het project. Respondenten verzoeken met name maatregelen te treffen om aantasting te beperken en schade te compenseren. De reactie van Rijkswaterstaat hierop staat in dit hoofdstuk.

6.1 Aantasting van landbouwgronden en woningen

Aantasting algemeen

Zienswijzen

73. De verbreding van de A4 heeft consequenties voor de directe omwonenden, onder andere met betrekking tot de genoemde punten: benodigde gronden, jachthaven de Meerenburger, wegen en watergangen en verbreding van het kniplaan-viaduct.
74. Monitor tijdig en regelmatig op hinder en schadefactoren voor woningen en percelen zoals de grondwaterstand, trillingen en zettingen.

Antwoorden

73. Het inpassen van de verbreding van de A4 tussen de aansluiting met de N14 en knooppunt Hofvliet vraagt inderdaad ruimte. Verbreding van de weg betekent dat de parallel liggende Meerburgerlaan en de watergangen aan weerszijde ook verlegd moeten worden. De hiervoor benodigde gronden zal Rijkswaterstaat moeten aankopen. Overleg met de grondeigenaren hebben we vroeg in het proces opgestart en we zullen hierover in nauw contact blijven. Wensen uit de omgeving proberen wij waar mogelijk in de plannen mee te nemen. Wij proberen grondaankoop waar mogelijk te beperken. We kunnen echter niet voorkomen dat grondaankoop noodzakelijk is. Ook met jachthaven de Meerenburger is regelmatig contact.
74. In de realisatiefase wordt rekening gehouden met de effecten van werkzaamheden op de omgeving. Onder andere trillingen, zettingen en de grondwaterstand krijgen hier de aandacht. Waar nodig worden hiervoor regels en randvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld een o-meting, meegegeven aan de uitvoerder.

Aantasting en afscheiding landbouwgronden

Zienswijzen

75. Voorkom negatieve invloeden van verlichting langs de weg op gewassen en teelt.
76. Zorg voor een goede afrastering tussen veebedrijven en de snelweg, en onderhoud deze.
77. Verzoek om de sloot en parallelweg bij de Meerburgerlaan in de nieuwe situatie terug te laten keren om goede afscheiding waterafscheiding en veekering te garanderen.
78. Onderhoud ook, zoals afgesproken met de onteigening voor de aanleg van de A4, de afrastering van de A4 nabij Kniplaan-Viaduct.
79. Verbeter het onderhoud aan de berm en/of asfalteer de berm tot aan een damwand om hinder voor agrariërs te voorkomen.

Antwoorden

75. De vraag of en waar verlichting bij de weg wordt aangebracht, wordt nader onderzocht in de planuitwerkingsfase. Daarbij spelen met name de verkeersveiligheid en natuur een rol.
- 76,77. Rijkswaterstaat dient rekening te houden met de geldende richtlijnen op het gebied van wegontwerp. Daarbij wordt ook belang gehecht aan een goede en veilige afscheiding van de weg. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om ecologische dwarsverbanden te versterken en/of te realiseren. Bij de planuitwerkingsfase van dit project worden deze zaken meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp.
78. Rijkswaterstaat is bekend met het verzoek omtrent het onderhouden van de afrastering A4. Het verzoek was en is om een kopie te sturen van de verkoopakte, zodat Rijkswaterstaat de hierin opgenomen afspraken kan nakomen. Dit kan digitaal via de website van het project⁸.
79. Rijkswaterstaat hoort haar berm en/of asfalteer te onderhouden. Dat is een reguliere taak. Deze taak heeft geen relatie tot het voornemen de A4 te verbreden. Desalniettemin is het verzoek om de verbetering van het onderhoud aan de berm onder de aandacht bij Rijkswaterstaat te brengen ter harte genomen en is dit punt onder de aandacht van de beheerder gebracht. Zoals het beleid voorschrijft zullen berm en/of asfalteer eens per najaar geheel worden gemaaid.

6.2 Compensatie van geleden schade

Zienswijzen

80. Koop mijn woning aan.
81. Compenseer bij aankoop van bedrijfsgrond de inkomensschade, en neem schade door schaalverkleining daarin mee.
82. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de waardedaling van woningen, geplande woningbouw, divers onroerend goed en schade aan gewassen.
83. De ontwikkeling van nieuwbouw in Meeslouwerpolder zal beperkt worden, compenseer deze schade.
84. Kijk naar mogelijkheden voor grondruil bij aantasting van gronden.

Antwoorden

80. Rijkswaterstaat tracht het ontwerp van het tracé zoveel mogelijk op staatsgronden uit te voeren. Indien gronden of woningen dan wel andersoortige opstallen van particulieren of bedrijven nodig zijn, zal Rijkswaterstaat hierover in gesprek gaan met de rechthebbenden met als doel de gronden en opstallen aan te kopen en de schade te vergoeden.
81. De vergoeding voor schade bij aankoop van gronden of opstallen wordt berekend op grond van jurisprudentie over onteigeningschadeloosstelling en de Onteigeningswet. Het betreft een volledige schadeloosstelling.
82. Indien het Tracé/Projectbesluit A4 Burgerveen - N14 tot schade leidt, zoals bijvoorbeeld de waardedaling van woningen, is het mogelijk een verzoek om schadevergoeding in te dienen bij Rijkswaterstaat. Het indienen van een verzoek kan nadat het Tracé/Projectbesluit is vastgesteld. Dit is nu voorzien in 2023. Het besluit op een dergelijk verzoek wordt genomen nadat het Tracé/Projectbesluit onherroepelijk is geworden. Meer informatie over schadevergoeding en wanneer hiervoor in aanmerking te komen is, is te vinden op: <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>.
83. Ook in situaties waar planontwikkeling beperkt wordt door het te nemen Tracé/Projectbesluit, is aanspraak te maken op schadevergoeding. Zie ook antwoord 82.
84. De mogelijkheden voor grondruil wil Rijkswaterstaat nader onderzoeken en hierover in gesprek gaan met grondeigenaren en de betreffende gemeente.

⁸ <https://www.a4burgerveen-n14.nl/default.aspx>

Tabel beantwoording inspraakreacties

Registratienummer zienswijze	Voor antwoord, zie inspraaknummer
71435380	19, 21, 61
71468909	1, 18
71471084	29, 82
71509535	3, 18, 44
71517155	29, 40
71557304	70, 71, 72
71698143	19
71698213	12, 65, 66
71698259	29, 30, 67, 68, 74
71698310	49, 65, 74
71698348	41, 50, 52, 65, 75
71728893	30, 32
71728950	31, 40, 82
71729030	63
71729057	29, 36, 79, 84
71729078	64
71729100	54
71855279	20, 22, 60
71903508	29, 40, 43, 83, 72
71998926	29, 30
71999753	27, 32, 37, 40, 58
72047323	6, 65, 74
72074555	7, 68, 69
72119505	33, 77
72123307	79, 31, 40, 80, 82
72131470	2, 5, 6, 13, 16, 28, 29, 31, 33, 34, 36, 38, 40, 45, 46, 47, 48, 59, 64
72131905	29, 40, 49, 73, 82
72133010	29, 40, 49, 73, 82
72155528	8, 9, 10, 11, 17, 23, 26, 49, 53, 55, 56, 57, 73
72158298	14, 15, 16, 46, 63
72162208	24, 29, 31, 82, 50
72164962	24, 25, 31, 39, 40, 82, 83
72165497	Inleiding, 5, 13, 28, 30, 37, 42, 58, 62
72169584	25, 30, 32, 78, 79
72170397	34, 79
72185163	4, 24, 25, 29, 76, 81
72185254	4, 24, 25, 29, 76, 81

Dit is een uitgave van

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

juni 2020 | WNZ0620KK149