



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Reactie op de zienswijzen naar aanleiding van het voornemen tot het opstellen van het Project-MER

Reactienota zienswijzen voornemen project-MER A4 Burgerveen - N14

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Wat kunt u van deze nota verwachten?	3
1.2	Opzet van deze nota	3
1.3	Vervolgproces	3
1.4	Publieksparticipatie	3
2	Veelgestelde vragen en opmerkingen	4
2.1	COVID-19 (corona)	4
2.2	Geluid	4
2.2.1	Geluidsonderzoek en geluidsproductieplafonds	4
2.2.2	Geluidsmetingen	5
2.3	Luchtkwaliteit	6
2.4	Schadevergoeding	7
3	Individuele beantwoording van zienswijzen	8
3.1	Zienswijze 80759385	8
3.2	Zienswijze 80966939	8
3.3	Zienswijze 81241867	9
3.4	Zienswijze 81313260 Ontwikkelmaatschappij Meerburg	11
3.5	Zienswijze 81354235	11
3.6	Zienswijze 81358213	12
3.7	Zienswijze 81431049 Gemeente Zoeterwoude	13
3.8	Zienswijze 81446449 AAB Nederland	14
3.9	Zienswijze 81458025 Gemeente Leidschendam-Voorburg	17
3.10	Zienswijze 81466969 Nationaal Park Hollandse Duinen	20
3.11	Zienswijze 81471181	21
3.12	Zienswijze 81473370 Recreatiecentrum Vlietland B.V.	23
3.13	Zienswijzen 81483696 en 81488846	26
3.14	Zienswijze 81484929	29
3.15	Zienswijze 81490358	30

1 Inleiding

Voor u ligt de reactienota op het voornemen een milieu-effectrapport (hierna: project-MER) op stellen voor het project A4 Burgerveen - N14.

Om de bereikbaarheid op het traject A4 Burgerveen - N14 te verbeteren is een samenhangend pakket aan maatregelen afgesproken tussen de regio en het Rijk in de structuurvisie A4 Burgerveen - N14. Voor de maatregelen aan de A4 zal de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) als bevoegd gezag de planuitwerking en realisatie op zich nemen. In de fase 'planuitwerking A4 Burgerveen - N14' worden deze maatregelen, voortvloeiend uit het in de structuurvisie gekozen voorkeursalternatief, uitgewerkt naar het detailniveau van een tracébesluit.

Van vrijdag 9 april 2021 tot en met donderdag 20 mei 2021 bestond de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het voornemen een project-MER op te stellen voor het project A4 Burgerveen - N14. Hiervoor was een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld.

Er zijn in totaal 16 zienswijzen ingediend:

- 10 door particulieren;
- 4 door maatschappelijke organisaties of bedrijven;
- 2 door overheden.

1.1 Wat kunt u van deze nota verwachten?

In deze reactienota geeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat antwoord op de zienswijzen en adviezen op het voornemen een project-MER op stellen voor het project A4 Burgerveen - N14. Relevante punten uit deze nota worden verwerkt in het project-MER, het (ontwerp)tracébesluit en de hierbij behorende onderzoeken.

1.2 Opzet van deze nota

Alle ontvangen zienswijzen hebben van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een uniek nummer gekregen. Dit nummer is ook opgenomen in de ontvangstbevestiging die de indiener van die zienswijze heeft gekregen van de directie Participatie. Alle individuele zienswijzen en de reactie hierop zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Hierbij correspondeert het nummer in de paragraaftitel met het nummer dat de indiener heeft gekregen van de directie

Participatie. Omdat het gaat om een beperkt aantal zienswijzen zijn deze integraal overgenomen en beantwoord. Aangezien een deel van de zienswijzen gaat over dezelfde onderwerpen of een meer algemeen karakter heeft, is ervoor gekozen deze ook onder te brengen in een algemeen deel van de beantwoording. Deze antwoorden zijn te vinden in hoofdstuk 2.

1.3 Vervolgproces

In 2021 en 2022 worden de effectonderzoeken uitgevoerd en het project-MER opgesteld, en wordt toegewerkt naar een ontwerp-tracébesluit (OTB). Deze worden ter vaststelling aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en na vaststelling ter inzage gelegd. Ook hierover kan iedereen een zienswijze naar voren brengen. Heeft u een zienswijze ingediend op het voornemen een project-MER te starten, dan wordt u persoonlijk geïnformeerd over het zienswijzeproces rondom het ontwerp-tracébesluit. Daarna wordt het tracébesluit vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Tegen het tracébesluit kan beroep ingesteld worden bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor actuele informatie over de planning wordt u verwezen naar de site: www.a4burgerveen-n14.nl

Voor meer informatie over de procedure en de stand van zaken wordt u verwezen naar de site: platformparticipatie.nl/burgerveen.

1.4 Publieksparticipatie

Naast het formele zienswijzenproces is er ook sprake van publieksparticipatie waarbij de omgeving bij de uitwerking van het voorkeursalternatief wordt betrokken, onder andere bij de uitwerking van het ontwerp, de vormgeving en de inpassing. Hierover wordt via diverse kanalen gecommuniceerd. Daarnaast kunt u zich via de website van het project aanmelden om te participeren in dit proces. Zie hiervoor ook de website: www.a4burgerveen-n14.nl

2 Veelgestelde vragen en opmerkingen

2.1 COVID-19 (corona)

Veel zienswijzen hebben betrekking op het effect van COVID-19 op de verkeersprognoses – minder verkeer en meer thuiswerken – en dat dit in de planstudie moet worden betrokken.

Reactie

Er wordt rekening gehouden met de effecten van COVID-19 op het nut en de noodzaak van de wegverbreding. In de eerste maanden van de COVID-19-pandemie (coronapandemie) nam, direct na het instellen van de intelligente lockdown, de vraag naar mobiliteit voor alle modaliteiten met uitzondering van lopen en fietsen sterk af. Het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP)¹ stelt echter dat het terugveren naar oude sociaalmaatschappelijke patronen op middellange/ lange termijn aannemelijk lijkt. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB)² zal de mobiliteit, zonder een blijvende gedragsverandering, toenemen door een verdere toename van de bevolking en door een naar verwachting gematigde economische groei. Dit zal, ook bij lage economische groei, leiden tot een aantal grote knelpunten in het mobiliteitsstelsel. Investeren in infrastructuur blijft dus noodzakelijk en voorspog worden de effecten van COVID-19 op het maatschappelijk rendement van dergelijke investeringen als beperkt ingeschat.

Bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden periodiek berekeningen gemaakt over wat aan extra capaciteit van infrastructuur nodig is op het hoofdwegenet, hoofdspoorwegaan en hoofdvaarwegennet. Dit wordt weergegeven in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), voorheen de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA). In juli 2021 is een nieuwe versie van de IMA gepubliceerd. Deze berekeningen komen onder andere tot stand door het gebruik van de strategische verkeer- en vervoermodellen Landelijk Modellsysteem (LMS) en Nederlands Regionaal Model (NRM) en op basis van cijfers van de planbureaus. In het meest recente verkeersmodel (NRM 2021) en in de IMA wordt rekening gehouden met een toename van thuiswerken, maar desondanks neemt de mobiliteit toe. Voor de A4 betekent dit dat het, ook na verbreding van de weg, druk zal blijven. Daarom wordt in

het project ook gekeken naar smart mobility-maatregelen en een zogeheten werkgeversaanpak. Dit zijn maatregelen die gedragsverandering met betrekking tot autogebruik stimuleren.

2.2 Geluid

Veel insprekers maken zich zorgen over de (toenemende) geluidsoverlast. In deze paragraaf wordt uitgelegd op welke wijze in de planuitwerking het geluidsonderzoek wordt uitgevoerd. Voor meer antwoorden op veelgestelde vragen met betrekking tot geluid kunt u ook terecht op de site: www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/veelgestelde-vragen/index.aspx.

Daarnaast zijn er verschillende animaties, waarin het geluidsonderzoek nader wordt uitgelegd. Hiervoor kunt u terecht op de site: www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen.

2.2.1 Geluidsonderzoek en geluidsproductieplafonds

Meerdere insprekers verzoeken om een meer gedetailleerd geluidsonderzoek en zijn met name bezorgd over de toename van de geluidsbelasting op hun woning.

Reactie

Onderscheid project-MER en (ontwerp)tracébesluit

Allereerst dient te worden opgemerkt dat er in de planuitwerking sprake is van het opstellen van een project-MER en een (ontwerp)tracébesluit.

Het project-MER heeft tot doel om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. In het kader van het project-MER wordt langs het hele tracé onderzoek gedaan naar de geluidseffecten op de omgeving. Dit onderzoek heeft onder andere betrekking op de verandering in het aantal geluidsbelaste woningen (geluidgehinderden) en verandering in de geluidsbelasting op stiltegebieden.

¹ Maatschappelijke gevolgen COVID-19 crisis (SCP, mei 2020).

² Kansrijk Mobiliteitsbeleid (PBL en CPB, juni 2020).

In het (ontwerp)tracébesluit wordt meer specifiek onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de geluidsproductie en de geluidsbelasting. Het (ontwerp)tracébesluit is ook het document waarin de eventuele geluidsmaatregelen worden vastgelegd. Of en wanneer er sprake is van het moeten nemen van maatregelen is wettelijk vastgelegd.

Geluidsonderzoek en geluidsproductieplafonds

In de Wet milieubeheer zijn de regels opgenomen over het geluid langs rijkswegen. Hierbij zijn zogeheten geluidsproductieplafonds geïntroduceerd. Deze plafonds stellen een grens aan de geluidsproductie van rijkswegen. Rijkswaterstaat is wat betreft de geluidsproductie van rijkswegen verantwoordelijk voor het uitvoeren van de regelgeving voortkomend uit de Wet milieubeheer en zorgt er zo voor dat het geluid van rijkswegen niet onbeheerst kan groeien.

Hoe hoog het geluidsniveau langs een rijksweg mag zijn, hangt af van de locatie. Aan weerszijden van de rijkswegen zijn ongeveer 60.000 referentiepunten ingesteld. Dat zijn geen fysieke punten, maar virtuele punten in een digitaal rekenmodel. Voor ieder punt is een maximaal toegestane geluidsproductie vastgelegd. Dit maximum wordt het geluidsproductieplafond genoemd. De referentiepunten liggen steeds op 50 m afstand van de weg, op 4 m hoogte en 100 m uit elkaar.

Voor ieder referentiepunt geldt een apart geluidsproductieplafond, gebaseerd op een aantal gegevens over de weg en het verkeer. Hoe snel rijdt het verkeer? Is het er erg druk? Zijn er geluidsschermen of geluidswallen geplaatst? Of ligt er misschien stiller asfalt? Wilt u weten wat de huidige geluidsproductieplafonds zijn in uw woonomgeving, dan kunt u terecht op we de site: geluidregister.rijkswaterstaat.nl/geluidregister/-!/kaart.

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de naleving van de geluidsproductieplafonds. Indien op een deel van het traject de geluidsproductieplafonds overschreden dreigen te worden, wordt er onderzoek uitgevoerd naar maatregelen om de overschrijding te voorkomen of zo veel als mogelijk te beperken. Hierbij wordt in eerste instantie onderzocht of bronmaatregelen, zoals stiller asfalt, kunnen volstaan. Bronmaatregelen hebben de voorkeur, omdat de hele omgeving hierdoor stiller wordt. Bovendien is de impact van bronmaatregelen op de omgeving erg klein. Mocht een eventuele overschrijding niet kunnen worden weggenomen door het treffen van bronmaatregelen, of blijken bronmaatregelen niet doelmatig, wordt akoestisch onderzoek uitgevoerd op woningniveau. Dit onderzoek bepaalt of de geluidsbelasting op de gevel van een woning voldoet aan de toetswaarde. De toetswaarde verschilt per woning, en hangt samen met de hoogte van de geluids-

productieplafonds. Indien de geluidsbelasting op de woningen als gevolg van de wegverbreding boven deze toetswaarde uitkomt, worden geluidsmaatregelen, zoals geluidsschermen of -wallen, onderzocht. Hierbij geldt dat deze maatregelen doelmatig moeten zijn. Om dit te bepalen hanteert Rijkswaterstaat het wettelijke doelmatigheidscriterium, zoals vastgelegd in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer.³ Indien besloten wordt tot het plaatsen van geluidsschermen, dan worden effecten van geluidsreflecties in deze schermen ook onderzocht.

Indien geluidsmaatregelen die doelmatig zijn onvoldoende effect hebben om volledig aan de toetswaarden op de woningen te voldoen, of wanneer er overwegende inpassingsbezwaren zijn tegen die maatregelen, kan de minister besluiten om de geluidsproductieplafonds te verhogen. Deze afweging zal in het (ontwerp)tracébesluit gemotiveerd worden.

2.2.2 Geluidsmetingen

Uit verschillende zienswijzen blijkt dat insprekers een voorkeur hebben voor geluidsmetingen in plaats van -berekeningen.

Reactie

Het geluid van de Nederlandse rijkswegen is niet elke dag of elk moment van de dag hetzelfde. Het ene moment is het drukker dan het andere, soms rijden er veel personenauto's en dan weer meer vrachtwagens. En zelfs het weer heeft invloed op geluid. In geluidsberekeningen moet daarom volgens de wet worden uitgegaan van een gemiddeld geluidsniveau over een heel jaar. Om een goed beeld te krijgen van de hoeveelheid geluid zou gedurende een jaar voor ieder referentiepunt dag en nacht moeten worden gemeten. Dat is voor circa 60.000 rekenpunten praktisch onmogelijk. Bovendien moet in het onderzoek worden getoetst met welke maatregelen het geluid in de toekomstige situatie voldoet aan de norm. Toekomstige effecten kunnen niet worden gemeten maar alleen worden voorspeld met rekenmodellen. Daarom berekent Rijkswaterstaat de geluidsbelasting en het effect van eventuele geluidsmaatregelen, zoals stiller asfalt of een geluidsscherm met gedetailleerde, wettelijk voorgeschreven rekenmethoden.⁴

³ www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/maatregelen-tegen-geluidoverlast.

⁴ Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/regelgeving/wet-geluidhinder/wegverkeerslawaa/akoestisch-rapport/rekenen-meten.

Toch wordt er wel degelijk geluid gemeten. Het onafhankelijke Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) beheert een geluidsmetnet van circa 80 locaties in heel Nederland waar gedurende een deel van het jaar het geluid gemeten wordt. De resultaten van deze metingen worden vergeleken met de berekeningen. Wanneer een meting erg afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of de wettelijke rekensystematiek moet worden aangepast. Meer informatie hierover is ook te vinden op de site: www.rivm.nl/geluid/meten-berekenen-geluid/trendmetingen-geluid.

2.3 Luchtkwaliteit

Veel insprekers maken zich zorgen over de effecten van het project op de luchtkwaliteit. In deze paragraaf wordt uitgelegd op welke wijze in de planuitwerking onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd. Voor meer informatie over luchtkwaliteit, de taken en verantwoordelijkheden van Rijkswaterstaat en veelgestelde vragen, kunt u ook terecht op de site: www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/natuur-en-milieu/luchtkwaliteit.

Reactie

De laatste decennia is de luchtkwaliteit in Nederland sterk verbeterd.⁵ Dit komt onder andere door verschillende wettelijk voorgeschreven maatregelen als het aanscherpen van emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelwagens en vrachtwagens, het stimuleren van elektrisch rijden en schoner openbaar vervoer. In Nederland gebeurt dit onder andere via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een programma als bedoeld in artikel 5.12 van de Wet milieubeheer. Binnen het NSL werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het doel is om de naleving van de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren en projecten mogelijk te maken. Door monitoring⁶ en indien nodig het treffen van maatregelen, borgt het NSL dat in heel Nederland wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit. In de modellen voor de berekening van de luchtkwaliteit worden zowel de bijdragen van verkeer als van andere bronnen zoals industrie en huishoudens meegenomen. Hoewel er sprake is van overgangsrecht (zolang het ontwerptraacébesluit binnen 1 jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet is vastgesteld) wordt het NSL niet gehandhaafd en zal het project op grond van artikel 5.16 Wet milieubeheer moeten aantonen dat het project toelaatbaar is.⁷

In de MIRT-verkenning A4 Burgerveen - N14 is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit als gevolg van het project en hieruit is gebleken dat de concentraties fijnstof (PM10 en

PM2,5) en stikstofdioxide (NO₂) ruimschoots voldoen aan de wettelijke grenswaarden. In de komende fase wordt als onderdeel van het project-MER opnieuw gekeken naar de effecten van het project op de luchtkwaliteit. Dit betreft een berekening van de toe- en afname van de concentraties van fijnstof en stikstofdioxide door het project op basis van verkeerscijfers uit het verkeersmodel NRM (Nederlands Regionaal Model). Bij de berekeningen wordt dus expliciet rekening gehouden met eventuele hogere verkeersintensiteiten in de toekomst. Met het onderzoek wordt aangesloten op de wet- en regelgeving rondom luchtkwaliteit.

Voor deze berekeningen maakt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat jaarlijks ook bekend welke gegevens gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. De gegevens bevatten onder andere de achtergrondconcentratiekaarten (GCN-kaarten) en de emissiefactoren (voor verkeer en veehouderij). Deze gegevens worden verwerkt in de nieuwste versies van de rekenmodellen. Deze data zijn afkomstig van onder andere het RIVM en TNO. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de sites:

- www.rivm.nl/gcn-gdn-kaarten
- www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/mobiliteit-logistiek/roadmaps/sustainable-traffic-and-transport/sustainable-mobility-and-logistics/emissiefactoren-voor-stikstofdepositieberekeningen

Al deze gegevens zijn input voor de rekenmodellen en alleen op deze wijze is het mogelijk voorspellingen te maken van de toekomstige situatie. Het is van belang te blijven monitoren of de voorspelde effecten ook uitkomen. Deze monitoringsplicht is ook opgenomen in artikel 20.1 van de Omgevingswet.⁸

In een aantal zienswijzen wordt ook gevraagd de luchtkwaliteit te meten. Toekomstige effecten kunnen echter alleen worden voorspeld met rekenmodellen. Bij het maken van deze rekenmodellen wordt wel gebruikt gemaakt van verschillende metingen van onder meer het RIVM. Deze metingen moeten – op basis van Europese wetgeving – voldoen aan strikte eisen ten aanzien van onder meer de kwaliteit en de locatie van een meting.

⁵ www.rivm.nl/media/milieu-en-leefomgeving/hoeschoonisonzelucht.

⁶ www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/slag/monitoren-nsl.

⁷ www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/systematiek.

⁸ aandeslagmetdeomgevingswet.nl/thema/lucht/monitoring-omgevingswaarden-luchtkwaliteit.

Deze metingen zijn niet goedkoop en daarom wordt ervoor gekozen de metingen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Dit heeft in de loop der jaren geleid tot de huidige verdeling van ongeveer 70 stations over Nederland. Naast het RIVM meten ook lokale instanties zoals de GGD de luchtkwaliteit. Op de website luchtmeetnet.nl/meetpunten presenteert het RIVM samen met die instanties alle luchtkwaliteitsdata van deze metingen. Al deze metingen worden ook meegenomen bij het ijken van de meetstations. Op basis hiervan geven rekenmodellen in combinatie met meteorologische en diverse emissiedata een betrouwbaar beeld van de huidige en toekomstige luchtkwaliteit.

Een informatieve site waar veel informatie over luchtkwaliteit is gebundeld, is: www.gezondeleefomgeving.nl/thema/luchtkwaliteit.

2.4 Schadevergoeding

Meerdere insprekers maken zich zorgen over mogelijke planschade als gevolg van het project.

Reactie

Als het gaat om planschade heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn, de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 vastgesteld. In die beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van de schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek.

De eigenaar kan hiervoor een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat, in ieder geval vanaf het moment dat de planwijziging die nodig is voor de maatregel, vastgesteld is (in dit geval het tracébesluit).

Meer informatie over nadeelcompensatie kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx.

3 Individuele beantwoording van zienswijzen

3.1 Zienswijze 80759385

Naar aanleiding van uw publicatie over het voornemen om een procedure te starten voor onderzoek naar de milieueffecten voor het project A4 Burgerveen-N14 deel ik graag mijn zienswijze met u.

Laagstaande zon in de verdiepte ligging

Aangezien ik wel eens door de verdiepte ligging rijd ter hoogte van Leiden merk ik dat ik vaak last heb van laagstaande zon.

In de verdiepte ligging is namelijk sprake van weinig licht. Hierop doe ik mijn zonnebril af en mijn zonneklep omhoog. Wat mij daar telkens overkomt is de zon die mij verrast. Na elk horizontaal element schijnt de zon mij hard in de ogen. Hierop doe ik mijn zonneklep omlaag en zou ik het liefst mijn zonnebril op doen. Dit doe ik echter niet omdat het toch iets te donker wordt in de tunnel voor mij. Ik raak er ontzettend afgeleid door en betrap ik mijzelf op het doen van andere zaken dan autorijden. Ik wil jullie vragen om dit aspect mee te nemen in de MER.

Reactie

Aan de constructie van het Limesaquaduct verandert niets. De indeling van de weg wordt hier aangepast. De lamellen waar u over spreekt blijven daarmee vooralsnog intact c.q. worden niet aangepast. Uit oogpunt van het wegontwerp wordt er nog wel een 'road safety audit' uitgevoerd. In een dergelijk onderzoek wordt bekeken of het door u benoemde punt daadwerkelijk tot onveilige situaties leidt en aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Vernielingsbestendige bereikbare elementen

Daarnaast zie ik ook graag een oplossing voor zaken zoals hier links.⁹

De horizontale elementen zijn schijnbaar gevoelig voor vernielingen en ook politiek getint. Dit heeft mij zoals te zien ontzettend afgeleid. Ik heb er namelijk een foto van gemaakt, tijdens het rijden. Onacceptabel.

Maar daarom vraag ik aan u om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om dit soort vernielingen te voorkomen. Reclame-technisch gezien is dit natuurlijk een geweldige plek met veel bereik. Dat is echter niet de bedoeling en ook voor vernielingen is dat niet de bedoeling. Zit de oplossing misschien in vernielingsbestendige voorwerpen. Of moet het ontwerp al vernielingsbestendig zijn? Het schoonmaken van dit zal ook duur geweest zijn. Misschien wel een rijbaansluiting? Het leidt in ieder geval in het vernielen, het laten staan en bij het weghalen.

Reactie

Rijkswaterstaat tracht door middel van hekwerken en watergangen te voorkomen dat onbevoegde personen tot aan de lamellen van het Limesaquaduct kunnen komen. Kwetsende uitingen worden altijd zo snel mogelijk verwijderd. Het is echter onmogelijk om dit soort gedrag geheel te voorkomen.

3.2 Zienswijze 80966939

Hierbij wil ik mijn zienswijze kenbaar maken tegen het onderzoek milieueffecten voor het project A4 Burgerveen – N14.

In de notitie Reikwijdte en Detailniveau, milieueffectrapportage (O)TB A4 Burgerveen – N14 is in tabel 3-1: beoordelingskader MER aangegeven wat het beoordelingskader van het onderzoek is. Eén van de te onderzoeken onderwerpen is de hinder tijdens de aanleg. Het betreft de effecten en uitvoeringshinder tijdens de realisatiefase. U spreekt alleen over hinder, maar m.i. gaat het verder dan hinder. Het gaat ook om schade, schade aan onder meer woningen en wegdek ten gevolge van zwaar bouwverkeer vanwege de sloop en bouw van een nieuw ringvaartaquaduct.

⁹ Inspreker heeft een foto toegevoegd van het Limesaquaduct waar graffiti op het aquaduct is te zien als weggebruiker.

De Huijsloterdijk te Weteringbrug, waar ik woonachtig ben, is één van de belangrijkste, wellicht de belangrijkste weg voor de afvoer van sloopmateriaal en de aanvoer van nieuw materiaal voor het afbreken van het huidige ringvaartaquaduct en de bouw van een nieuw ringvaartaquaduct.

De gemeente Haarlemmermeer is druk bezig om de Ringvaart (waar de Huijsloterdijk een onderdeel van is) verkeersveiliger en leefbaarder te maken waardoor de maximum snelheid op veel stukken is verlaagd en zwaar transport zoveel mogelijk wordt omgeleid. De Huijsloterdijk wordt veel door fietsers gebruikt. Veel bouwverkeer over de Huijsloterdijk vanwege de aanleg van een nieuw ringvaartaquaduct maakt de weg juist onveiliger en minder leefbaar.

Daarnaast is de Huijsloterdijk niet berekend op zwaar bouwverkeer. Dit heeft de bouw van het nieuwe ringvaart-aquaduct (openstelling 2010 tunnel rijrichting Den Haag – Amsterdam) ook bewezen.

Een deel van de woningen aan de Huijsloterdijk zijn oude dijkwoningen (niet-onderheide woningen) die dicht op de weg staan, waardoor er door veel en zwaar bouwverkeer schade aan de woning ontstaat. Dit betreft ook mijn woning. Ik stel u hierbij dan ook alvast aansprakelijkheid voor alle schade (ook gevolgschade) aan mijn woning ten gevolge van de sloop en bouw van een nieuw ringvaart-aquaduct (project A4 Burgerveen – N14).

Ik wil u vragen om in uw onderzoek inzake milieueffecten voor het project A4 Burgerveen – N14 ook de schade die ontstaat door veel en zwaar bouwverkeer over de Huijsloterdijk (vanwege het slopen en bouwen van een nieuw ringvaartaquaduct) mee te nemen. Tevens wil ik u verzoeken om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de Huijsloterdijk zoveel mogelijk te ontlasten, met andere woorden zijn er alternatieve routes voor het zware bouwverkeer waarmee de Huijsloterdijk wordt ontlast.

Reactie

Volgens de huidige plannen zal het zwaar bouwverkeer gebruikmaken van de A4 en niet van de Huijsloterdijk. Ander soort bouwverkeer kan volgens de huidige plannen wel via de Huijsloterdijk naar de bouwplaatsen rijden. Dit betreft voornamelijk personenauto's van het werkpersoneel en kleine busjes van (onder)aannemers.

Tijdens de bouwfase zullen de werkzaamheden met de grootst mogelijke zorg worden voorbereid en uitgevoerd. Desondanks kan schade tijdens de bouw helaas niet geheel worden uitgesloten. Schade zou kunnen ontstaan aan objecten of terreinen. De opdrachtnemer die verantwoordelijk is voor de uitvoering van het tracébesluit maakt een inventarisatie van de nulsituatie en is verantwoordelijk voor het monitoren van de uitvoer van de werkzaamheden en de mogelijke neveneffecten daarvan. Aan de hand van de nulsituatie kan er bepaald worden of er schade is ontstaan en of die schade is veroorzaakt door de uitvoering van het project. Indien dat het geval is kan een verzoek worden ingediend om die schade te herstellen of te vergoeden.

Voortgang

Tevens verzoek ik u mij op de hoogte te houden van de voortgang van het project. Alvast hartelijk bedankt.

Reactie

Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief voor het project A4 Burgerveen - N14, wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang van het project. Aanmelden kan via: www.a4burgerveen-n14.nl/Beheer/Registraties/1026227.aspx

3.3 Zienswijze 81241867

In de start documenten wordt heel licht omgegaan met het feit dat het trace zeer recent is opgeleverd. Er zijn aanname fouten gemaakt in het tracebesluit van 2009, met name over de verkeersintensiteit. Eigenlijk dienen de geluids- en luchtkwaliteitsberekeningen opnieuw uitgevoerd te worden. Het is beter om de feitelijke situatie te meten en zorg te dragen dat in het nieuwe tracebesluit extra maatregelen worden opgenomen voor de leefomgeving, met name voor luchtkwaliteit en geluidshinder.

Reactie

Op het moment dat het Tracébesluit A4 Burgerveen - Leiden in 2009 werd genomen, was het inzicht dat met de aanpassing voldoende capaciteit geboden zou worden om een aantal jaren vooruit te kunnen. Inmiddels weten we dat de groei van de economie en mobiliteit de afgelopen jaren sterker is geweest, met de huidige problematiek op de A4 als gevolg. Dat vraagt om nieuwe maatregelen. De uitgevoerde verbreding is een verbetering ten opzichte van de situatie waarin de verbreding niet was uitgevoerd: er wordt meer verkeer verwerkt, tegen minder verliestijd. Dat neemt niet weg dat er op momenten heel veel verkeer is dat gebruik maakt van dit drukke traject.

In de planuitwerking worden wederom geluids- en luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. Hiertoe wordt op basis van metingen van de huidige verkeersintensiteit en de te verwachten toename in de toekomst de referentiesituatie vastgesteld. Eventuele gewijzigde inzichten met betrekking tot verkeersintensiteiten worden hierin meegenomen. Om de referentiesituatie (de toekomstige situatie indien de weg niet wordt verbreed) te vergelijken met de plansituatie (de toekomstige situatie wanneer het project gerealiseerd is), worden berekeningen gedaan. Voor meer informatie waarom geluid en luchtkwaliteit worden berekend in plaats van gemeten, wordt u verwezen naar paragraaf 2.2 en 2.3.

Suggestie / bezwaar 1

Het geluid uit de tunnelbak is in het tracebesluit een geschatte waarde, het zou goed zijn om hier degelijk akoestisch onderzoek naar te verrichten. Waarschijnlijk is het geluid nabij de bak minder dan verder afgelegen plaatsen en dienen de akoestische modellen hierop aangepast te worden.

Reactie

Rijkswaterstaat laat TNO nieuw geluidsonderzoek naar de verdiepte ligging doen. Indertijd is TNO ingezet om met een specialistisch rekenmodel de tunnelbak te berekenen en de noodzakelijke geluidsmaatregelen in beeld te brengen. De afstraling van geluid uit deze tunnelbakconstructie valt namelijk buiten het toepassingsbereik van het wettelijk voorgeschreven reken- en meetvoorschrift. Aangezien de indeling van de weg in de tunnelbak wijzigt, is TNO wederom gevraagd om de geluidseffecten op de woningen te berekenen. Met het resultaat van deze studie zal in de planuitwerking rekening worden gehouden.

Suggestie / bezwaar 2

Kunt u een voorstel doorrekenen waarbij een geluidsscherm in de middenberm (onder een hoek) wordt geplaatst tussen WOON en de tunnelbak. Hierbij wordt het geluid naar de polder geleid. Naast geluidswering zorgt een scherm in het midden van de weg voor een afscherming tussen de rijbanen naar Den Haag en naar Amsterdam. Hierdoor is het verkeer meer gefocust op de eigenrijrichting.

Reactie

Dank u voor de suggestie voor een middenbermscherm tussen woonboulevard WOON en de verdiepte ligging. Uit veiligheidsoogpunt worden middenbermschermen voor de geluidsreductie slechts in uitzonderlijke gevallen toegepast, wanneer andere geluidswerende maatregelen niet mogelijk blijken. Als toch een middenbermscherm wordt geplaatst, hoeft dit niet onder een hoek te worden geplaatst om ongewenste reflecties tegen te gaan. Dergelijke schermen worden namelijk standaard geluidsabsorberend uitgevoerd.

Suggestie / bezwaar 3

De Raad van State heeft bij mijn bezwaar over het Tracebesluit uit 2009 aangegeven dat een gedetailleerd groencompensatieplan niet nodig was. Tot op heden is er nog geen enkele boom gecompenseerd, en zal hier op aandringen bij een volgende rechtsgang. De compensatieplicht uit het vorige besluit moet ook in het nieuwe besluit meegenomen worden als extra te compenseren groen.

Uitspraak RvS 200904401/1/M2:

ter zitting heeft gesteld dat hij vreest dat onvoldoende uitvoering zal worden gegeven aan de compensatieplicht, overweegt de Afdeling dat de vraag of uitvoering wordt gegeven aan het Tracébesluit geen betrekking heeft op de rechtmatigheid van het Tracébesluit en daarom thans niet aan de orde kan komen.

Reactie

Uw opmerking gaat over een eerder opgeleverd project, het project A4 Burgerveen - Leiden. Dit project staat los van het project A4 Burgerveen - N14. Voor de bomen die ten behoeve van de realisatie van het project A4 Burgerveen - Leiden zijn gekapt, met name ter hoogte van de verdiepte ligging in Leiden en Leiderdorp, zijn ter compensatie bomen geplant op verschillende locaties (onder andere in Cronesteyn, de Bult en Matilo) in de gemeente Leiden.

Met betrekking tot ecologie worden door het project A4 Burgerveen - N14 verscheidene maatregelen genomen. Niet alleen de wettelijke compenserende en mitigerende maatregelen die op basis van de effectstudies noodzakelijk blijken. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om de ecologische dwarsverbindingen te verbeteren, bijvoorbeeld door bestaande faunatunnels te verbeteren en nieuwe passages te realiseren, en de berm en oevers natuurvriendelijker in te richten. Hierover hebben wij ook nauw contact met de betrokken gemeenten. Deze maatregelen worden opgenomen in het Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP).

Suggestie / bezwaar 4

Bij de behandeling van het tracebesluit uit 2009 bij de raad van state, dd 31aug2010, heeft Rijkswaterstaat specifieke geluidsniveaus voor mijn huis toegezegd en zou na het openen van de rijksweg een gedetailleerd rapport worden opgesteld van de werkelijk geluidsbelasting rondom de rijksweg. Een dergelijk rapport van de feitelijke geluidsniveaus heb ik niet kunnen terugvinden en men blijft zich behelpen met rekenmodellen. Is het mogelijk om te stoppen met te verschuilen achter modellen en aan de slag te gaan met feiten. Bovendien zal ik bij een mogelijke volgende rechtsgang toezien dat de werkelijke gemeten geluidsniveaus van de huidige weg gerapporteerd worden.

Reactie

In de uitspraak van de Raad van State is geen toezegging of andere tekst te vinden over geluid. Voor uw adres is in dat tracébesluit ook geen hogere waarde vastgesteld. Wel was op dat moment de nu geldende wetgeving in voorbereiding, waarin is voorgeschreven dat jaarlijks de werkelijk gerealiseerde geluidsproductie rondom alle rijkswegen wordt gerapporteerd. Dit zogenaamde nalevingsverslag wordt jaarlijks openbaar gepubliceerd. Meer informatie over deze systematiek is beschreven in paragraaf 2.2.1.

3.4 Zienswijze 81313260 Ontwikkelmaatschappij Meerburg

Op 20 februari zijn de bestemmingsplannen 'Meerburgerpolder Zuid, Woonblok' en 'Meerburgerpolder Zuid, Centrumblok' onherroepelijk vastgesteld. De bestemmingsplanwijzigingen zijn in gang gezet door Ontwikkelingsmaatschappij Meerburg om woningen mogelijk te maken in plaats van kantoren. De vergunningsprocedures voor deze in totaal nieuwe 500 woningen worden vermoedelijk begin mei afgerond.

De Omgevingsdienst West-Holland heeft namens het college van burgemeester en wethouders het 'Besluit hogere waarden, voor de locaties Bestemmingsplan 'Meerburgerpolder Zuid, Woonblok' en 'Meerburgerpolder Zuid, Centrum' vastgesteld. Dit besluit is genomen op 26 november 2019 en maakt het mogelijk dat op de locatie van deze woningen meer geluid mag zijn dan het standaard niveau.

U begrijpt dat wij benieuwd zijn naar de gevolgen van de verbreding van de A4 voor deze nieuwe woonwijk. Wat OMM betreft mag de toename van verkeer als gevolg van de extra rijstroken geen nadelig effect hebben op de woningen langs de A4 en wij verwachten dan ook dat u daar onderzoek naar doet. Dat geldt voor geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid e.d. Eventueel uit te voeren maatregelen in welke zin dan ook, die nodig zijn om de woonkwaliteit te behouden als gevolg van de toename van het verkeer zijn dan voor rekening van Rijkswaterstaat. Graag zien wij dit bevestigd.

Reactie

De directe milieueffecten van het project worden in het project-MER in beeld gebracht. Daarnaast wordt in het (ontwerp)tracébesluit aan de hand van de relevante wetgeving bepaald of en welke maatregelen doelmatig zijn. Bij het bepalen van de milieueffecten en eventuele maatregelen wordt niet alleen gekeken naar bestaande woonlocaties, maar ook naar 'geprojecteerde' woningen en geluidsgevoelige bestemmingen die nog niet zijn gerealiseerd, maar al wel planologisch zijn vastgesteld (zoals in bestemmingsplannen). Deze plannen maken onderdeel uit van de zogenaamde autonome ontwikkeling. Negatieve effecten op specifieke woningen kunnen en mogen echter optreden, zowel bij bestaande als bij nieuw te realiseren woningen. Het ontwerp van de weg wordt namelijk getoetst aan wet- en regelgeving. Uit deze toets zal blijken of er maatregelen genomen moeten worden. Hierbij geldt dat de geluidsbelasting op dove gevels, zijnde gevels zonder te openen delen, niet wordt meegenomen in het akoestisch onderzoek. Voor nieuw te realiseren woningen wordt ervan uitgegaan dat deze nieuwe woningen voldoen aan alle geldende voorwaarden vanuit onder andere het bestemmingsplan en overige wet- en regelgeving.

In het (ontwerp)tracébesluit zullen alle wettelijk noodzakelijke maatregelen worden vastgesteld. Rijkswaterstaat zal vervolgens voor de uitvoering van deze maatregelen zorgdragen, op gelijke wijze voor bestaande woningen als voor nieuw gerealiseerde woningen.

In het (ontwerp)tracébesluit zullen alle wettelijk noodzakelijke maatregelen worden vastgesteld. Rijkswaterstaat zal vervolgens voor de uitvoering van deze maatregelen zorgdragen, op gelijke wijze voor bestaande woningen als voor nieuw gerealiseerde woningen.

3.5 Zienswijze 81354235¹⁰

Graag breng ik u het volgende onder uw aandacht. Ik woon op ruim 1 km ten oosten van de A4 en de HSL. Zelfs op die afstand is het gedruis van de snelweg op de achtergrond aanwezig. Als de NS-versie van de hoge snelheidstrein de Gogerpolder passeert, is dat ruimschoots boven het gedruis van de snelweg te horen. De TGV maakt weliswaar minder geluid, maar blijft ook wel te horen!.

Wat opvalt is dat aan de westzijde van de A4 en HSL de geluidsoverlast heel beperkt is. Zelfs de NS-versie is in zucht voorbij! Dat is mijn ervaring als je op de Oostveenweg loopt, een paar meter naast het spoor. De verklaring is m.i. simpel. De geluidswering aan de kant van Nieuwe Wetering staat naar de geluidsbron gekeerd: / X waarbij / het geluidsschermbaan voorstelt en X de geluidsbron. Het geluid van het geluidsschermbaan kaatst terug. De A4 en de HSL zorgen daardoor voor weinig overlast in Nieuwe Wetering. Het geluid waaiert wel richting Roelofarendsveen uit. De geluidswering aan de kant van Roelofarendsveen staat X/, zie de bijgaande foto's. De wering van het geluid is daardoor vooral direct achter het scherm van toepassing, zoals op het Veenpolderpad langs de A4. Het geluid van de A4 wordt door het scherm omhoog 'geduwd', over het pad en waaiert vervolgens uit over Roelofarendsveen. Een eenvoudige oplossing, lijkt mij, is de schermen aan de oostzijde te draaien zodat het geluid Roelofarendsveen minder belast. De schermen staan in poeren vast. Het lijkt

¹⁰ Inspreker heeft enkele afbeeldingen toegevoegd aan de zienswijze. Deze zijn niet toegevoegd aan de reactienota.

een simpele klus die niet hoeft te wachten op de realisatie van het 'Voornemen A4 Burgerveen-N14'. Ik hoop dat nu meer aandacht aan geluid wordt besteed dan bij de aanleg van de HSL.

Denkend aan HSL-land

*Denkend aan HSL-land zie ik de snelheidstrein
hoog door een verscheurd laagland gaan.
Rijen ondenkbaar ijle populieren staan
als hoge pluimen onzichtbaar aan den einder.
En, in die geweldige ruimte staan, wel tien meter hoog,
de pergola en het talud.
Met daarachter de boerderijen verspreid door het land,
boomgroepen, dorpen, geknotte torens,
kerken en olmen in een verbroken verband.
De lucht hangt er laag en de zon wordt er langzaam
in grijze veelkleurige dampen gesmoord.
In alle gewesten wordt de lijn en de trein
als eeuwige ramp gezien en gehoord.*

De oorspronkelijke tekst luidt

*Denkend aan Holland zie ik brede rivieren
traag door oneindig laagland gaan,
rijen ondenkbaar ijle populieren
als hoge pluimen aan den einder staan,
en in de geweldige ruimte verzonken
de boerderijen verspreid door het land,
boomgroepen, dorpen, geknotte torens,
kerken en olmen in een groots verband,
de lucht hangt er laag en de zon wordt er langzaam
in grijze veelkleurige dampen gesmoord,
en in alle gewesten wordt de stem van het water
met zijn eeuwige rampen gevreesd en gehoord.*

Succes met het participatieplatform en de realisatie van een filevrije en geluidsarme A4!

Reactie

Dank u voor uw suggestie en het gedicht dat u bij de zienswijze had gevoegd. In de geluidsberekeningen wordt rekening gehouden met reflecterende oppervlakken zoals schermen en waterpartijen. Het draaien van bestaande schermen is helaas geen optie, vanuit onder andere technisch en verkeersveiligheidsoogpunt. Wanneer er sprake is van een overschrijding van de wettelijk toegestane toetswaarden dienen er passende maatregelen te worden getroffen. In deze fase is nog niet duidelijk of dit het geval is en welk type maatregel dan van toepassing is. Hierbij wordt opgemerkt dat de geluidsnormstelling zo is ingericht dat een zekere mate van hoorbaarheid en hinder toelaatbaar blijven. Vanuit financieel oogpunt is het onmogelijk eventuele ervaren hinder geheel te voorkomen.

Ps Ik neem aan dat de slechte luchtkwaliteit als gevolg van het wegverkeer door andere participanten wordt ingebracht.

Reactie

De laatste decennia is de luchtkwaliteit in Nederland sterk verbeterd. Dit komt door verschillende maatregelen als het aanscherpen van emissie-eisen voor nieuwe personen-auto's, bestelwagens en vrachtwagens, het stimuleren van elektrisch rijden en schoner openbaar vervoer. Meer informatie over de luchtkwaliteit in Nederland kunt u vinden op rivm.nl/media/milieu-en-leefomgeving/hoeschoonisonznelucht.

In de MIRT-verkenning A4 Burgerveen - N14 is reeds onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit als gevolg van het project en hieruit is gebleken dat de concentraties fijnstof en stikstofdioxide voldoen aan de wettelijke grenswaarden. In de komende fase wordt als onderdeel van het project-MER opnieuw gekeken naar de effecten van het project op de luchtkwaliteit. Dit betreft een berekening van de toe- en afname van de concentraties van fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) door het project op basis van verkeerscijfers uit het verkeersmodel NRM (Nederlands Regionaal Model). Bij de berekeningen wordt dus expliciet rekening gehouden met eventuele hogere verkeersintensiteiten in de toekomst. Met het onderzoek wordt aangesloten op de wet- en regelgeving rondom luchtkwaliteit (Titel 5.2 - Luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer). Wanneer er sprake is van een overschrijding van de wettelijk toegestane toetswaarden dan dienen er passende maatregelen te worden getroffen. In deze fase is nog niet duidelijk of dit het geval is en welk type maatregel dan van toepassing is. Voor meer informatie over de wijze waarop het onderzoek wordt naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd, wordt u verwezen naar paragraaf 2.3.

3.6 Zienswijze 81358213

Mijn bezwaar tegen de uitbreiding van de A4 ter plaatse van mijn perceel bestaat uit:

1. De toekomstige overlast door toename fijnstof en verkeerslawaai er staat nu geen geluidscherm.

Reactie

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven dat in het project-MER ook onderzoek wordt gedaan naar geluid en luchtkwaliteit. In het onderzoek naar luchtkwaliteit betreft het een berekening van de toe- en afname van de concentraties van fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) op basis van verkeerscijfers uit het verkeersmodel NRM (Nederlands Regionaal Model).

Bij de berekeningen wordt dus expliciet rekening gehouden met eventuele hogere verkeersintensiteiten in de toekomst. Met het onderzoek wordt aangesloten op de wet- en regelgeving rondom luchtkwaliteit (Titel 5.2 - Luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer). Wanneer er sprake is van een overschrijding van de wettelijk toegestane toetswaarden dan dienen er passende maatregelen te worden getroffen. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.3.

Een soortgelijk verhaal geldt voor geluid: langs het hele tracé wordt onderzoek gedaan naar de geluidseffecten op de omgeving. Dit onderzoek heeft onder andere betrekking op de verandering in het aantal geluidsbelaste woningen (geluidgehinderden) en verandering in de geluidsbelasting op stiltegebieden. Aangezien er geen onderzoek gedaan wordt op locatieniveau is het project-MER niet het instrument om uw vragen te beantwoorden. In het (ontwerp)tracébesluit wordt onderzoek uitgevoerd op locatieniveau. Het (ontwerp)tracébesluit is ook het document waarin de eventuele maatregelen worden vastgelegd. Indien er op uw locatie sprake blijkt te zijn van overschrijding van de wettelijk toegestane toetswaarden, worden passende maatregelen genomen. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.2.

2. Waarde daling na realisatie van het geheel woning bijgebouwen en grond.

Reactie

Indien het Tracébesluit A4 Burgerveen - N14 tot schade leidt, zoals waardedaling van uw woning, is het mogelijk een verzoek om schadevergoeding in te dienen bij Rijkswaterstaat. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.4.

3. Overlast bij de uitvoering van het werk.

Reactie

Tijdens de bouwfase zullen de werkzaamheden met de grootst mogelijke zorg worden voorbereid en uitgevoerd. Desondanks kan schade tijdens de bouw helaas niet worden uitgesloten. Schade zou kunnen ontstaan aan objecten of terreinen. Rijkswaterstaat maakt hierover specifieke (contract)afspraken met de opdrachtnemer. De opdrachtnemer is daarmee zelfstandig verantwoordelijk voor bijvoorbeeld het inventariseren van de nulsituatie en het monitoren en afhandelen van schades van benadeelde partijen. De opdrachtnemer dient voor aanvang van de uitvoering een onafhankelijke deskundige te betrekken en zal Rijkswaterstaat op de hoogte houden van het hele proces (risico-inventarisatie, vooropnamen en eventueel optredende schade).

3.7 Zienswijze 81431049 Gemeente Zoeterwoude

Middels deze brief dient de gemeente Zoeterwoude een zienswijze in op de verbredingsplannen A4 Burgerveen N14.

Effecten en maatregelen

Wij zijn benieuwd naar de gevolgen van de verbreding van de A4 voor de omliggende bestaande en nieuwe woonwijken. De toename van verkeer als gevolg van de extra rijstroken mag geen nadelig effect hebben op de nieuwe en bestaande woningen langs de A4 en wij verwachten dan ook dat u daar gedegen onderzoek naar doet. Dat geldt voor aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid e.d. Eventueel uit te voeren maatregelen in welke zin dan ook, die nodig zijn om de woonkwaliteit te behouden als gevolg van de toename van het verkeer zijn dan voor rekening van Rijkswaterstaat. Graag zien wij dit bevestigd.

Reactie

De directe milieueffecten van het project worden in het project-MER in beeld gebracht. Daarnaast wordt in het (ontwerp)tracébesluit aan de hand van de relevante wetgeving bepaald welke maatregelen doelmatig zijn. Bij het bepalen van de milieueffecten en eventuele maatregelen wordt niet alleen gekeken naar bestaande woonlocaties, maar ook naar 'geprojecteerde' woningen en geluidsgevoelige bestemmingen die nog niet zijn gerealiseerd, maar al wel planologisch zijn vastgesteld (zoals in bestemmingsplannen). Deze plannen maken onderdeel uit van de zogenaamde autonome ontwikkeling. Negatieve effecten op specifieke woningen kunnen en mogen echter optreden. Het ontwerp van de weg wordt namelijk getoetst aan wet- en regelgeving. Uit deze toets zal blijken of er maatregelen genomen moeten worden. Hierbij geldt dat de geluidsbelasting op dove gevels, zijnde gevels zonder te openen delen, niet wordt meegenomen in het akoestisch onderzoek.

Voor zover maatregelen op grond van de wet verplicht zijn zal Rijkswaterstaat die in beginsel nemen en zijn de kosten ook voor zijn rekening. Mocht de gemeente daarnaast meer maatregelen wensen die niet voortvloeien uit een wettelijke plicht kan zij daarover in gesprek treden met Rijkswaterstaat.

Samenhang strategieën

Er is samenhang met de Regionale Energie Strategie, Regionale Omgevings Agenda en de Regionale Strategie Mobiliteit en dit zal in de verdere uitvoeringsplannen effect hebben op uw voornemen tot verbreding van de A4. Ook is de inzet van duurzame mobiliteitsmaatregelen onvol-

doende inzichtelijk. Hoe compenseren duurzame maatregelen de verbreding van de A4? Dit omvat ook de effecten voor water/groen/ecologie.

We zien daar graag invulling van, zodat verdere uitwerkingen geen bezwaar voor gemeente Zoeterwoude opleveren. Het zicht op het geheel aan oplossingen moet resulteren in een evenwichtig pakket aan compensatiemaatregelen voor wat betreft A4 Burgerveen - N14 en in de samenhang met de Regionale Energie Strategie, Regionale Omgevings Agenda en de Regionale Strategie Mobiliteit.

Reactie

Samen met de regiopartijen is gekeken naar verschillende (duurzame) mobiliteitsmaatregelen, waaronder verbetering van het snelfietsnetwerk parallel aan de A4, ov- of mobiliteitshubs en smart mobility-maatregelen. Voor de ov-verbindingen is besloten om kansen die zich hier mogelijk voordoen mee te nemen als input voor de nieuwe ov-concessie van de provincie Zuid-Holland. Recent is met betrekking tot een mobiliteitshub geconcludeerd dat uw gemeente een nadere uitwerking van verschillende opties op de locatie P+R naast La Place meeneemt in een bredere gebiedsvisie. Hierin zal ook de link met o.a. de Regionale Energiestrategie (RES), Regionale Omgevingsagenda (ROA) en Regionale Strategie Mobiliteit (RSM) worden gelegd.

Voor wat betreft smart mobility wordt samen met de regiopartijen gekeken naar de mogelijke invulling van een netwerk aanpak. Het gaat hierbij voor een belangrijk deel over het wegennet van de regio. Ook een werkgeversaanpak vraagt om een gezamenlijk aanpak om hiervoor stappen te zetten.

Met betrekking tot energie kunnen er vanuit de ontwikkelingen in het kader van de RES initiatieven komen die binnen het projectgebied liggen. Zoals in eerdere gesprekken met de regiopartijen is aangegeven kan voor een concrete invulling vanuit de regio, die tijdig is aangedragen, bekeken worden of deze binnen het project meegenomen kan worden (en waar relevant afgewogen worden tegen andere maatregelen). Energieopwekking maakt geen deel uit van de projectambities van het project zelf.

Voor wat betreft compensatie op het gebied van water, groen en ecologie moet het project voldoen aan de wettelijke regels die hiervoor gelden. Daarnaast zal het project verschillende maatregelen uitvoeren in het kader van de landschappelijke inpassing. Ook wordt met de regiopartijen waaronder uw gemeente gekeken naar mogelijke meekoppelkansen voor bijvoorbeeld ecologie. Er zijn mogelijkheden om gezamenlijk nog extra maatregelen te nemen. De komende tijd wordt gekeken of hier tot

afspraken, inclusief gezamenlijke financiering, gekomen kan worden.

In de periode tot publicatie van het ontwerp tracébesluit zullen deze maatregelen gezamenlijk met de regio uitgewerkt worden. De verschillende meekoppelkansen vormen uiteindelijk één maatregelenpakket waarvoor een bestuurlijke overeenkomst wordt gemaakt. De fysieke maatregelen zullen landen in het ontwerp inpassingsplan en het Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP).

Nieuwe rekenmethode

Vanuit de nieuwe rekenmethode in de verkeersmodellen zijn er grote verschillen die behoorlijke consequenties kunnen hebben. We zien graag een goed gedetailleerde toelichting op deze verschillen en de consequenties die dat heeft op de plannen en de maatregelen.

Reactie

In het project-MER maken we gebruik van recente verkeerscijfers (NRM2021) en we hanteren deze gegevens in de aanverwante berekeningen voor verkeer, geluid, lucht en andere aspecten waarvoor verkeerscijfers als input dienen. Hiermee onderzoeken we de effecten op de verschillende aspecten op basis van de laatste verkeerskundige uitgangspunten. Indien het verkeersmodel nieuwe inzichten oplevert ten aanzien van het ontwerp, wordt dit uiteraard bekend gemaakt.

3.8 Zienswijze 81446449 AAB Nederland

De structuurvisie A4 Burgerveen-N14 is in 2020 vastgesteld. Er wordt toegewerkt naar een (ontwerp) tracébesluit, waarvoor eerst een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Kwekerij Meeslouwer wil graag van de mogelijkheid gebruik maken te reageren op het voornemen om de procedure te starten voor het milieueffectrapport. Op 20 februari 2020 heeft Kwekerij Meeslouwer een zienswijze ingediend op de ontwerpstructuurvisie A4 Burgerveen-N14. De hieronder volgende zienswijze is in lijn hiermee.

1. Locatie

Ter hoogte van recreatiegebied Vlietland is er sprake van een effect op de percelen die grenzen aan de A4, omdat onvoldoende ruimte in de middenberm is om een extra rijstrook te realiseren. Hierdoor vindt verbreding naar de buitenzijde plaats; de Meerburgerlaan en de watergang worden omgelegd. Deze omlegging heeft effect op de bedrijfsperven die in eigendom zijn inspreker.

Reactie

In de verkenningfase is nader onderzocht op welke wijze de verbreding van de A4 (symmetrisch of asymmetrisch) in de buitenberm kan uitgevoerd worden. In de bestaande middenberm is er namelijk geen ruimte meer beschikbaar voor een extra rijstrook. In de structuurvisie is besloten om de snelweg tussen knooppunt Hofvliet en de N14 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 in principe niet zwaarder dan het andere. Daarom zijn en worden gesprekken gevoerd 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.

2. Milieuhinder

Zoals de plannen nu voorliggen zal er circa 10% meer verkeer op de A4 rijden door de verbreding in vergelijking met de huidige situatie. Door de verbreding van de A4 is de snelweg dichterbij Kwekerij Meeslouwer gesitueerd, waardoor de milieufactoren (zoals veiligheid, geluid en luchtkwaliteit) anders, oftewel dichterbij het bedrijf komen te liggen. Daarbij komt dat er door de verbreding meer verkeer over de A4 zal rijden, waardoor er meer overlast zal zijn en gevolgen heeft voor de hiervoor genoemde milieufactoren. Dit alles draagt niet bij aan een goede leef- en woonomgeving. De negatieve gevolgen van de verbreding zijn een zorg voor Kwekerij Meeslouwer. Niet alleen voor de mensen die werkzaam zijn voor het bedrijf en woonachtig zijn bij het bedrijf, maar ook voor het gewas. De vraag is of er maatregelen kunnen worden getroffen om deze milieugevolgen te reduceren of zelfs tegen te gaan op deze locatie. Daarbij maakt Kwekerij Meeslouwer zich in het bijzonder zorgen om de aspecten geluid en stikstofdepositie en ziet graag dat bij het onderzoek naar de effecten van het voorkeursalternatief op de omgeving van de A4 Burgerveen-N14 deze aspecten worden meegenomen.

Reactie

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven dat in het project-MER ook onderzoek wordt gedaan naar verschillende aspecten, waaronder luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. In het onderzoek naar luchtkwaliteit betreft het een berekening van de toe- en afname van de

concentraties van fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) op basis van verkeerscijfers uit het verkeersmodel NRM2021 (Nederlands Regionaal Model). Bij de berekeningen wordt dus expliciet rekening gehouden met eventuele hogere verkeersintensiteiten in de toekomst. Met het onderzoek wordt aangesloten op de wet- en regelgeving rondom luchtkwaliteit (Titel 5.2 - Luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer). Wanneer er sprake is van een overschrijding van de wettelijk toegestane toetswaarden dan dienen er passende maatregelen te worden getroffen. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.3.

Een soortgelijk verhaal geldt voor geluid: langs het hele tracé wordt onderzoek gedaan naar de geluidseffecten op de omgeving. Dit onderzoek heeft betrekking op de verandering in het aantal geluidsbelaste woningen (geluidgehinderden) en verandering in de geluidsbelasting op stiltegebieden. Aangezien er geen onderzoek gedaan wordt op locatieniveau is het project-MER niet het instrument om uw vragen te beantwoorden. In het (ontwerp)tracébesluit wordt specifiek onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de effecten op locatieniveau. Het (ontwerp)tracébesluit is ook het document waarin de eventuele maatregelen worden vastgelegd. Indien er op uw locatie sprake zou zijn van overschrijding van de wettelijk toegestane toetswaarden, worden passende maatregelen genomen. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.2.

Voor externe veiligheid wordt in het project-MER onderzoek gedaan naar het effect van het project op de plaatsgebonden risico's, groepsrisico's, plasbrandaandachtsgebieden en zware ongevallen bij bedrijven.

2.1 Geluid

Volgens het geluidsrapport 'Deelrapport Geluid' van 06-11-2019 neemt het geluidseffect 4% toe op de A4 door de verbreding in vergelijking met de huidige situatie. Door de verbreding komt de A4 dichterbij Kwekerij Meeslouwer te liggen. Er worden geen maatregelen getroffen ter plaatse om het geluidseffect te reduceren of tegen te gaan. Toename van geluid is niet wenselijk en draagt niet bij aan een goede leef- en woonomgeving.

Reactie

Uw zorg wordt door meerdere insprekers gedeeld. Het is ook daarom dat de reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

2.2 Stikstofdepositie

In de stikstofberekening 'Rapport Stikstofdepositie Voorkeursalternatief (VKA)' van 29-11-2019 is gekeken of het voorkeursalternatief ten aanzien van stikstofdepositie op Natura 2000 vergoedbaar is. De berekening toont aan dat in de aanlegfase de stikstofdepositie toeneemt en in de

gebruiksfase de stikstofdepositie afneemt. De afname is te wijten aan minder verkeer op de A44 door de verbreding van de A4. Oftewel op de A4 gaat meer verkeer rijden en zal er sprake zijn van meer emissie van NOX, CO² en fijnstof ter plaatse. Toename van stikstofoxiden is niet wenselijk en draagt niet bij aan een goede leef- en woonomgeving. Voornamelijk de hogere NOX-uitstoot is slecht voor het gewas. Kwekerij Meeslouwer ziet graag dat er een nul-meting wordt uitgevoerd op de locatie. Circa een jaar na realisatie van het project dient de meting wederom uitgevoerd te worden. Indien de metingen aantonen dat de NOX-waarden zijn toegenomen en er nadelige effecten in het gewas zichtbaar zijn, ziet Kwekerij Meeslouwer graag een compensatie tegemoet i.v.m. teeltderving.

Reactie

Stikstof wordt, net als de andere relevante milieuaspecten, uitgebreid onderzocht in de project-MER. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door middel van modelberekeningen, waarbij gebruik gemaakt wordt van de te verwachten verkeersintensiteiten uit het NRM (Nederlands Regionaal Model) tijdens de gebruiksfase. Dit onderzoek is specifiek gericht op de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats en soorten in Natura 2000-gebieden. Hierbij wordt geen aparte toetsing uitgevoerd ten aanzien van stikstofdepositie op gewassen bij landbouw- of tuinbouwbedrijven.

Indien het Tracébesluit A4 Burgerveen - N14 tot schade leidt, 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 na vaststelling van het tracébesluit. Voor meer informatie hierover, wordt u verwezen naar paragraaf 2.4.

3. Buitenveld

Een aandachtspunt voor het verdere proces is de benodigde ruimte ter plaatse van Kwekerij Meeslouwer voor de omlegging en verbreding van de A4. Het bedrijf betreft een bloemen- en potplanten kwekerij van circa 7 hectare in productie, waarbij sprake is van zowel jaarronde teelt en seizoensteelt waarvoor een buitenveld is benodigd. In het buitenveld is recentelijk geïnvesteerd om optimaal planten te kunnen kweken en ligt er nu voor het derde jaar. Het huidige buitenveld is reeds klein van omvang en voor een optimale bedrijfsvoering kan deze niet gereduceerd worden. Door de verbreding van de A4 en de omlegging van Meerburgerlaan en de watergang is een deel van het buitenveld van Kwekerij Meeslouwer benodigd. Hierbij wordt ervanuit gegaan dat de watergang naast de Meerburgerlaan blijft liggen, waardoor er een minimale afstand tussen het buitenveld en de weg is gewaarborgd en de waterhuishouding (afwatering) is geregeld. Kwekerij Meeslouwer wil geen grond inleveren en heeft de voorkeur

voor een grondruil boven het verkopen van grond. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan grond direct gelegen naast hun perceel, zodat het buitenveld uitgebreid kan worden. Een andere suggestie die Kwekerij Meeslouwer wil voorstellen is om de Meerburgerlaan op de huidige locatie te laten vervallen, maar de ontsluiting van de jachthaven via een andere weg te realiseren. Bijvoorbeeld door het aansluiten op de Veilingweg langs de andere zijde. Hierdoor is er geen grond benodigd van het buitenveld. Op basis van de bovenstaande argumenten dienen wij deze zienswijze in op het voornemen om de procedure te starten voor het milieueffectrapport A4 Burgerveen-N14 en hopen dat deze meegenomen worden in het verdere proces.

Reactie

Uw belang met betrekking tot het behouden van uw buitenveld is bekend bij het project. De inpassing van de wegverbreding ter hoogte van de Meerburgerlaan is een complexe ontwerpopgave, waarin de belangen van de aangrenzende bewoners en bedrijven worden meegewogen. In de verkenningsfase is nader onderzocht op welke wijze de verbreding van de A4 (symmetrisch of asymmetrisch) in de buitenberm kan uitgevoerd worden. In de bestaande middenberm is er namelijk geen ruimte meer beschikbaar voor een extra rijstrook. In de structuurvisie is besloten om de snelweg tussen knooppunt Hofvliet en de N14 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 in principe niet zwaarder dan het andere. Daarom zijn gesprekken gevoerd 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. Hierin zijn ook de belangen van Kwekerij Meeslouwer aan de orde zijn geweest. In de komende fase blijft de symmetrische verbreding onderwerp van gesprek en u zal hierbij worden betrokken.

Verschillende belanghebbenden geven de voorkeur aan voor grondruil boven het verkopen van gronden. Vooral nog heeft Rijkswaterstaat nog geen mogelijkheden gevonden om hieraan invulling te geven binnen de directe omgeving van het project, maar we blijven hierover graag met u in gesprek.

3.9 Zienswijze 81458025 Gemeente Leidschendam-Voorburg

Per brief van 7 april 2021 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat het college van gemeente Leidschendam-Voorburg in de gelegenheid gesteld om haar te adviseren over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het op te stellen Milieueffectrapport (MER) in het kader van het (ontwerp)tracébesluit A4 Knooppunt Burgerveen - N14. Het college maakt gebruik van deze mogelijkheid door in een separate brief een bestuurlijke reactie vanuit het college aan het ministerie te sturen. In bovengenoemde brief van de minister wordt ook gemeld dat een ieder een zienswijze kan indienen op het voor-nemen een MER-procedure te starten met het oog op het (ontwerp)tracébesluit A4 Burgerveen-N14. Door middel van deze brief maakt het college eveneens gebruik van de mogelijkheid om naast het bestuurlijk advies aan het ministerie, een zienswijze naar u te sturen.

Impact op leefbaarheid en gezondheid

Een verbeterde doorstroming op de A4 zorgt ook in een betere beschikbaarheid van de lokale en provinciale wegen. Bij incidenten op de hoofdweg hebben omliggende gemeenten last van verkeer dat een alternatieve route zoekt, waardoor het onderliggend wegennet overbelast kan raken. Ook voor de gemeente Leidschendam- Voorburg is een goede doorstroming op de A4 daarom van cruciaal belang. De verbreding van de A4 kan echter ook mogelijk negatieve effecten hebben zoals consequenties voor de leefbaarheid en gezondheid in onze gemeente. Wij vinden het belangrijk dat u in deze project-MER daarom opnieuw de gevolgen van de verbreding op de leefbaarheid, milieukwaliteit (lucht/geluid) en verkeersdoorstroming in en rond onze gemeente goed meeneemt. Wij verzoeken u daarbij de voor ons relevante ruimtelijke ontwikkelingen mee te nemen, waaronder: Planuitwerking A4 Haaglanden N14; Overgoo; De Star; Meeslouwerpolder en Recreatiewoningen Vlietland. Uiteraard is daarnaast de invloed van de verbreding van de A4 op o.m. de leefbaarheid in de rest van onze gemeente van belang om mee te nemen in de MER, waaronder in het bijzonder in Leidschendam-Zuid, Zeeheldenbuurt en Stompwijk.

Reactie

In het project-MER wordt rekening gehouden met relevante ruimtelijke ontwikkelingen. Zo wordt bij het bepalen van de milieueffecten en eventuele maatregelen niet alleen gekeken naar bestaande woonlocaties, maar ook naar 'geprojecteerde' woningen en geluidsgevoelige bestemmingen die nog niet zijn gerealiseerd, maar al wel planologisch zijn vastgesteld (zoals in bestemmingsplannen). Deze

plannen maken onderdeel uit van de zogenaamde autonome ontwikkeling. Wanneer er nog geen sprake is van planologisch vastgestelde plannen, is de initiatiefnemer in beginsel verantwoordelijk voor het nemen van passende maatregelen. Indien de ruimtelijke ontwikkeling binnen het studiegebied valt en planologisch is vastgesteld, worden in het project-MER de milieueffecten en eventuele mitigerende en compenserende maatregelen onderzocht die benoemd zijn in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Het studiegebied wordt thema-afhankelijk in de verschillende effectstudies beschreven.

Voor de recreatiewoningen Vlietland geldt dat indien vakantiewoningen op grond van het bestemmingsplan niet aangewezen zijn als woning, de vakantiewoningen op grond van de Wet milieubeheer geen geluidsgevoelig object zijn en niet op gelijke wijze als normale woningen beschermd worden tegen geluidsoverlast. Voor dergelijke objecten zal in het akoestisch onderzoek worden vastgesteld of de geluidsbelasting verslechtert, en zal zo nodig een afweging plaatsvinden of daartegen geluidsmaatregelen nodig zijn.

Geluidswerende maatregelen

Indien in de MER het effect van verschillende geluidswerende maatregelen wordt onderzocht, vragen wij u mogelijke weerkaatsingseffecten van verschillende varianten van geluidswerende maatregelen langs de A4 aan de kant van Vlietland richting Stompwijk mee te nemen in de MER.

Reactie

Op basis van de geluidsberekeningen wordt in het (ontwerp)tracébesluit bepaald welke maatregelen aan de hand van relevante wetgeving genomen worden. In de geluidsberekeningen wordt rekening gehouden met reflecties tegen geluidsschermen. Indien nieuwe geluidsschermen worden geplaatst, worden deze akoestisch absorberend uitgevoerd.

Verkeersdoorstroming en milieukwaliteit

Ook vragen wij u opnieuw in de MER de gevolgen van verbreding op de verkeersdoorstroming en milieukwaliteit (lucht/geluid) op het omliggende wegennet te onderzoeken, waaronder in het bijzonder de N14, de N447 (Voorschoten-Leidschendam), de N206 (Stompwijk) en Damcentrum. Wij willen namelijk goed kunnen beoordelen of de verbreding van de A4 hier geen negatieve effecten veroorzaakt. We willen u daarbij vragen ook de effecten op deze wegen in beeld te brengen tijdens de werkzaamheden in de realisatiefase. Voorkomen moet worden dat gedurende deze fase het omliggend wegennet overbelast raakt.

Reactie

In het project-MER onderzoeken wij de gevolgen op de doorstroming op het onderliggend wegennet, inclusief de N14, de N447 (Voorschoten - Leidschendam) en de N206 (Stompwijk). Tijdens de realisatiefase wordt getracht om de hinder zoveel mogelijk te beperken op alle wegen. Het uitgangspunt is om het huidige aantal rijstroken te handhaven op de A4 tijdens de realisatiefase.

Op dit moment is nog niet vastgesteld wat het exacte studiegebied is van de verschillende milieuaspecten. Om te komen tot deze selectie dient eerst inzicht te zijn in de verkeersgegevens, die op dit moment nog worden verrijkt op basis van het verkeersmodel NRM2021 (Nederlands Regionaal Model).

Hittestress

Verder is hittestress een steeds bekender probleem. Sterk oplopende temperaturen van asfalt veroorzaken ook problemen op dat vlak. De warmte van asfalt zorgt voor hittestraling naar de bewoonde en natuurlijke leefomgeving en voor snellere slijtage van het wegdek. Zoals bekend, worden tijdens extreme hitte strooiwagens ingezet om asfaltwegen te koelen. Een beeld van de hittestress-effecten van de brede A4 langs en door onze gemeente in de MER zou daarom van toegevoegde waarde zijn.

Reactie

In de verkenningsfase is een onderzoek uitgevoerd met betrekking tot verschillende effecten van klimaatverandering, waaronder hittestress. Hieruit bleek dat de A4 van knooppunt Burgerveen tot de N14 weinig tot geen invloed heeft op de temperatuursverhoging in de stedelijke gebieden. Op enkele locaties waar de snelweg zeer dicht langs het stedelijk gebied loopt is door de verharding van de weg een geringe toename van luchttemperatuurverschil zichtbaar. Uiteindelijk is geconcludeerd dat de verbreding van de weg met één rijstrook ten opzichte van de huidige weg weinig tot geen effect op hittestress in stedelijke gebieden zal hebben.¹¹ Om deze reden is ervoor gekozen hittestress in het project-MER niet nader te onderzoeken.

Meekoppelkansen, regiowensen en flankerende beleid

Naast verbeterde doorstroming op de A4 door verbreding daarvan, wordt in de NRD ook gesproken over mogelijke meekoppelkansen en regiowensen. Het gaat onder meer om het verbeteren van OV-verbindingen en fietsverbindingen. Als flankerend beleid haalt u ook gedragsbeïnvloeding en de werkgeversbenadering aan. Wij staan er achter dat ook juist dit soort oplossingen betrokken worden bij het bereikbaarheidsvraagstuk en de verbeterde doorstroming van de A4. Afgelopen jaar is vanwege de coronacrisis massaal geïnvesteerd in thuiswerkfaciliteiten

en is dit onderwerp aan de orde geweest in ondernemingsraden, arbeidsvoorwaarden en CAO's. Hiermee is de basis gelegd dat meer thuiswerken en met name spitsmijden als werkgeversaanpak ook na de coronacrisis doorgezet kan worden. Dit kan bijdragen aan het verminderen van files tijdens spitsuren.

Reactie

Als onderdeel van de planuitwerking voor het project A4 Burgerveen - N14 wordt nader onderzoek gedaan naar flankerend beleid in de vorm van smart mobility en de inzet op mobiliteitsmanagement en daarmee de werkgeversbenadering in de regio. De overige maatregelen, zoals fietsmaatregelen, openbaar vervoer (ov) en mobiliteitshubs kunnen weliswaar positief bijdragen aan een (multimodale) bereikbaarheid van de regio of optimalisatie van de doorstroming op aansluitingen, maar bieden niet de oplossing voor de A4 als volwaardig alternatief voor de wegverbreding. Samen met de regio wordt gekeken naar mogelijkheden op deze terreinen.

In het project-MER wordt uiteindelijk gebruikgemaakt van de recente verkeerscijfers. In de verkeersmodellen wordt ook al rekening gehouden met de maatschappelijke trends van meer thuiswerken en een groei van het aandeel openbaar vervoer.¹² Desalniettemin neemt de vraag naar mobiliteit toe, alsook het autogebruik en is het noodzakelijk ook te blijven investeren in de weginfrastructuur. Het is wel zo dat de fysieke grenzen aan het blijven uitbreiden van infrastructuur meer en meer worden bereikt zodat er ook naar alternatieve wijzen wordt gezocht om de groei van het verkeer in goede banen te leiden.

Effecten van de coronacrisis

In de NRD geeft u in paragraaf 3.1 aan dat in het begin van de coronacrisis de vraag naar mobiliteit sterk afnam. U vermeld daarbij dat het terugverven naar oude patronen op middellange/ lange termijn volgens het Sociaal en Cultureel Planbureau aannemelijk lijkt. Ook zal volgens het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau de mobiliteit, zonder een blijvende gedragsverandering, toenemen. Deze studies zijn echter al in mei en juni 2020 opgeleverd, toen de duur van de coronacrisis minder lang werd ingeschat dan hij nu blijkt te duren. Werknemers werken nu al meer dan een jaar thuis en in diverse CAO's wordt nu ook rekening gehouden met

¹¹ Structuurvisie A4 Burgerveen - N14, deelrapport Bodem, water en klimaatadaptatie.

¹² Bij het bepalen van de verkeerseffecten wordt gebruikt gemaakt van zogenaamde 'economische groeiscenario's'. Meer informatie over deze economische groeiscenario's kunt u vinden op de site: www.wlo2015.nl.

structureel meer thuiswerken na de coronacrisis. De blijvende (gedrags)verandering lijkt daarmee van zowel de kant van werkgevers als werknemers ingezet. Wij adviseren u daarom in het kader van de MER nader te onderzoeken wat de verwachte blijvende effecten van de coronacrisis zijn. We zien graag dat in de MER hier zo realistisch mogelijk mee rekening gehouden wordt.

Ook geeft u aan dat u gebruik maakt van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) om een beeld te krijgen van de mobiliteitsontwikkeling op de lange termijn en de potentiële knelpunten. U verwijst daarbij naar de meest recente NMCA van 2017. De NMCA van 2017 is echter maar beperkt representatief omdat hierin geen rekening is gehouden met de effecten van de coronacrisis. U stelt echter ook dat deze NMCA eens in de vier jaar wordt uitgevoerd. In dat opzicht verzoeken we u, juist vanwege de coronacrisis de resultaten van de NMCA van 2021 af te wachten voor een recenter en completer beeld. Wij hebben vernomen dat deze voor de zomer van 2021 uitkomt.

Reactie

Uw zorg met betrekking tot de effecten van COVID-19 wordt door meerdere insprekers gedeeld. Het is ook daarom dat de reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1. Daarnaast verzoekt u de meest recente Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NCMA) te hanteren. Bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden periodiek berekeningen gemaakt over wat aan extra capaciteit van infrastructuur nodig is op het hoofdwegennet, hoofdspoor-net en hoofd vaarwegennet. Dit wordt weergegeven in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), voorheen de NMCA. Recent, in juli 2021, is een nieuwe versie van de IMA gepubliceerd. Deze berekeningen komen onder andere tot stand door het gebruik van de strategische verkeers- en vervoersmodellen Landelijk Model Systeem (LMS) en Nederlands Regionaal Model (NRM). Uit de recent gepubliceerde IMA komt naar voren dat er in de A4-corridor tussen Amsterdam en Den Haag/Rotterdam sprake is van potentiële vervoerknelpunten, ook wanneer de gevolgen van de COVID-19-crisis worden meegewogen. Bovendien blijkt uit simulaties met de meest recente verkeerscijfers uit NRM2021 dat verschillende knelpunten verslechteren. Hieruit blijkt dat de verbreding van de A4 noodzakelijk blijft.

Gevolgen van de uitspraak over stikstofuitstoot

De Raad van State heeft op 20 januari 2021 in een uitspraak over het Tracébesluit 'A15/A12 Ressen-Oudbroeken' de minister van I&W opgeroepen binnen 26 weken te motiveren of haar berekeningen van stikstofneerslag wel volledig zijn. In de berekeningen wordt de stikstofuitstoot van verkeer op meer dan 5 kilometer afstand van de weg

niet meegenomen. Onduidelijk is of daarmee een volledig beeld ontstaat van de hoeveelheid stikstof die neerkomt in beschermde natuurgebieden in de omgeving, terwijl dit wel een vereiste is op grond van Europese natuurwetgeving. Ambtelijk is vanuit gemeente Leidschendam-Voorburg contact gelegd met Rijkswaterstaat over de mogelijke consequenties van die uitspraak voor het project verbreding A4 Burgerveen-N14. Aangegeven is dat het Ministerie van IenW en RWS de uitspraak bestuderen en bekijken wat de consequenties voor andere projecten zijn. Zodra hier meer over bekend is, vernemen we dit graag. Het mag duidelijk zijn dat we u verzoeken de consequenties van bovengenoemde uitspraak mee te nemen in de effectstudies en de MER.

Reactie

U merkt terecht op dat de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 20 januari 2021 door Rijkswaterstaat en het ministerie van I en W wordt bestudeerd. Vanzelfsprekend zullen de gevolgen die uit de uitspraak voortvloeien ook worden meegenomen in de planstudie en het project-MER.¹³

Landschappelijke en ecologische inpassing

Op 18 december 2020 hebben regiopartners gezamenlijk een brief naar de minister gestuurd om aan de voorkant van de planuitwerkingsfase extra aandacht te vragen voor de landschappelijke inpassing van A4 Burgerveen-N14. Hoe breder de A4 en de bijbehorende barrièrewerking wordt, hoe belangrijker het verbeteren van de dwarsverbindingen en de landschappelijke inpassing wordt. Het landschap ter hoogte van het gebied Duin- Horst & Weide speelt in onze regio een grote rol vanuit landschappelijk, ecologisch en recreatief oogpunt. Daarbij vindt de regio de ecologische verbindingzone tussen Nationaal Park Hollandse Duinen en het Groene Hart zeer belangrijk. De regio is daarom op bestuurlijk niveau hierover met u in gesprek en laat ook zelf extra ecologische onderzoek op dat vlak uitvoeren. Voor een compleet beeld, is het van belang dat de reikwijdte en het detailniveau van de MER aansluit bij de overleggen die de regio met u op dat vlak nu voert. Concreet betekent dit dat de MER zich niet alleen moet richten op de directe omgeving van de A4, maar vanuit een overkoepelend beeld ook moet kijken naar de ecologische verbindingzone tussen Nationaal Park Hollandse Duinen en het Groene Hart en het onderzoek moet uitvoeren vanuit een lange termijn en toekomstbestendig perspectief.

¹³ Meer informatie over dit onderwerp kunt u vinden op de volgende locatie: zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-992826, Kamerstukken II 2020/21, 35334, nr. 158.

De A4 is afgelopen periode al vaker verbreed. Het cumulatieve effect daarvan kan groter zijn dan telkens de afzonderlijke verbredingen. Wij vragen u daarom in de MER ook aandacht te besteden aan deze mogelijke cumulatieve effecten en dit mee te nemen om de noodzakelijke danwel gewenste maatregelen te bepalen.

Reactie

In de milieueffectrapportage worden de directe effecten van het voorkeursalternatief in de plansituatie vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die in de toekomst (in dit project 2040) zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd. Hierbij worden vastgestelde autonome ontwikkelingen meegenomen. Concreet houdt dit in dat de referentiesituatie ervan uitgaat dat vastgesteld overheidsbeleid (en de gevolgen daarvan) zal worden gerealiseerd. Bij cumulatie zal niet worden gekeken naar verbredingen in het verleden. Bij het bepalen van de cumulatieve effecten wordt alleen rekening gehouden met de effecten van huidige en toekomstige, planologisch vastgestelde plannen en projecten.

Bij de uitwerking van de aanpassing van de A4 zal een Vormgevings- en Inpassingsplan worden opgesteld. Bij de uitwerking daarvan worden stakeholders/belanghebbenden betrokken. Ideeën voor de inpassing worden daarin nader bestudeerd. De duurzaamheidsambitie van het project is dat de weg de ecologische ruggengraat vormt door het gebied en de aanliggende groengebieden verbindt. De ambitie is dat aanpassingen aan de weg de kwaliteit en de zichtbaarheid van het landschap verbeteren en tevens bijdragen aan het versterken van de biodiversiteit. Met natuurlijk ingerichte bermen en watergangen worden de natte natuurgebieden langs de A4 met elkaar verbonden. Dit is een opgave voor verschillende partijen, waaronder de beheerders van de dwarsverbindingen. Bij de verdere uitwerking van het plan dient de inpassingsvisie als vertrekpunt voor het ontwerpproces. Hiermee is het beleid van provincie en andere overheden geborgd. Het Vormgevings- en Inpassingsplan (bijlage bij het op te stellen OTB) legt de landschappelijke inpassing vast. In het project-MER worden onder andere de effecten van het project op natuur, landschap, ruimtelijke kwaliteit en barrièrewerking onderzocht. Zie voor een overzicht van alle aspecten waar onderzoek naar wordt gedaan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In het (ontwerp)tracébesluit wordt aan de hand van de relevante wetgeving bepaald of er maatregelen genomen moeten worden.

We blijven graag met u in gesprek over de resultaten van het onderzoek dat wordt uitgevoerd door de regio, en de eventuele gezamenlijk uit te werken kansen die hieruit voortkomen.

Afstemming projecten

Rijkswaterstaat is tegelijk met de Planuitwerking A4 Burgerveen-N14 bezig met de Planuitwerking A4 Haaglanden-N14. Mede omdat beide trajecten tezamen komen ter hoogte van gemeente Leidschendam-Voorburg, is goede afstemming tussen deze projecten voor ons extra van belang. Wij vragen u hier opnieuw aandacht voor.

Reactie

De projectorganisaties van het project A4 Burgerveen - N14 en project A4 Haaglanden - N14 staan in nauw contact met elkaar en werken ambtelijk samen volgens de corridorbenadering. Voor het fysieke raakvlak tussen beide projecten, ten noorden van de aansluiting met de N14, vindt met betrekking tot zowel de planning als het wegontwerp afstemming plaats.

3.10 Zienswijze 81466969 Nationaal Park Hollandse Duinen

Sinds 9 april 2021 ligt uw Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Milieueffectrapportage (O)TB) A4 Burgerveen – N14 (d.d. 11-01-2021) ter inzage. Wij maken gebruik van deze gelegenheid om een zienswijze in te dienen op deze Notitie.

Nationaal Park Hollandse Duinen (NPHD)

Meer dan 50 partners werken samen in Nationaal Park Hollandse Duinen. De kern van de organisatie wordt gevormd door Dunea, Staatsbosbeheer, Provincie Zuid-Holland, Gemeente Den Haag, Hoogheemraadschap van Delfland en Hoogheemraadschap van Rijnland. Nationaal Park Hollandse Duinen is één van de eerste nationale parken nieuwe stijl en is daarmee veel meer dan alleen natuur. Hollandse Duinen is uniek door de nabijheid van de zee, de dorpen en steden, de waardevolle natuur in en rond de duinen en de rijke cultuur en historie. Het Nationale Park strekt zich uit langs de Zuid-Hollandse vastelandskust, van de Noord Hollandse grens tot aan Hoek van Holland en van de zee tot en met de meest landinwaarts gelegen strandwallen.

Uitvoeringsprogramma NPHD 2021-2025 (en verder)

De A4 is benoemd in het Uitvoeringsprogramma van Nationaal Park Hollandse Duinen 2021-2025 als onderdeel van het strategisch project 'Robuuste ecologische verbinding Duin Horst & Weide', met expliciet het verminderen van de barrièrewerking van de A4. Dit deel van het landschap van Nationaal Park Hollandse Duinen is het minst aangetast en de natuurlijke gradiënt van zee naar veen is hier nog geheel aanwezig. Daardoor bestaan juist

hier goede kansen om de duinen beter met het Groene Hart te verbinden. Zo'n verbinding is belangrijk om isolatie van gebieden te voorkomen en soorten de kans te geven, te bewegen tussen gebieden en regio's. Zeker in het licht van de klimaatverandering die maakt dat soorten planten en dieren migreren zijn verbindingen essentieel. Hierdoor wordt de ruimte voor biodiversiteit vergroot. Sterke ecologische verbindingen verbeteren tevens het woon- en werkklimaat. Het strategisch project richt zich op het verminderen van de effecten van vijf grote barrières: de N44, spoorlijn Leiden - Den Haag, N447, de Vliet en de A4. Dit vraagt slimme en tijdige koppeling met ontwikkelingen die zich rond deze infrastructuur voordoen. Door de ecologische verbinding waar mogelijk te koppelen aan recreatieve infrastructuur wordt de beleefbaarheid van natuur versterkt. Voor meer informatie zie Uitvoeringsprogramma Nationaal Park Hollandse Duinen - Nationaal Park Hollandse Duinen.

Oproep

Nationaal Park Hollandse Duinen roept Rijkswaterstaat (RWS) op de MER uit te voeren vanuit een lange termijn en toekomstbestendig perspectief. De kwaliteit van de natuurlijke leefomgeving staat regionaal onder druk, voor mens en natuur. Dit speelt niet alleen bij de voorgenomen verbreding; ook bij de in het verleden uitgevoerde verbreding van de A4 zijn negatieve effecten op natuur en landschap al ontstaan. Wij verzoeken u de MER uit te voeren, niet alleen voor de voorgenomen ontwikkeling, maar ook in een historisch en toekomstig perspectief. Een goed beeld van de cumulatieve effecten bij iedere verbreding onderstreept de urgentie om nu in te zetten op volwaardige herstel van dwarsverbindingen tussen kustgebied en Groene Hart. Derhalve dienen niet alleen de effecten van meekoppelkansen onderzocht te worden. Ook de noodzaak van aanvullende inspanningen voor natuur, recreatie en landschap van de door u genoemde barrièrewerking, dient in dit onderzoek aan bod komen.

Reactie

In de milieueffectrapportage worden de effecten van het voorkeursalternatief vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd, in dit project 2040. Hierbij wordt dus gekeken naar de toekomstige effecten van de verbreding. Autonome ontwikkelingen worden hierin meegenomen. Concreet houdt dit in dat de referentiesituatie ervan uitgaat dat vastgesteld overheidsbeleid (en de gevolgen daarvan) zal worden gerealiseerd. Bij cumulatie zal niet worden gekeken naar verbredingen in het verleden. Bij het bepalen van de cumulatieve effecten wordt alleen rekening gehouden met de effecten van huidige en toekomstige, planologisch vastgestelde plannen en projecten.

Bij de uitwerking van de aanpassing van de A4 zal een Vormgevings- en Inpassingsplan worden opgesteld. Bij de uitwerking daarvan worden stakeholders/belanghebbenden betrokken. De duurzaamheidsambitie van het project is dat de weg de ecologische ruggengraat vormt door het gebied en de aanliggende groengebieden verbindt. De ambitie is dat aanpassingen aan de weg de kwaliteit en de zichtbaarheid van het landschap verbeteren en tevens bijdragen aan het versterken van de biodiversiteit. Met natuurlijk ingerichte bermen en watergangen worden de natte natuurgebieden langs de A4 met elkaar verbonden. Dit is een opgave voor verschillende partijen, waaronder de beheerders van de dwarsverbindingen. Bij de verdere uitwerking van het plan dient de inpassingsvisie als vertrekpunt voor het ontwerpproces. Hiermee is het beleid van provincie en andere overheden in relatie tot het project A4 Burgerveen - N14 geborgd. Het Vormgevings- en Inpassingsplan (bijlage bij het op te stellen OTB) legt de landschappelijke inpassing vast.

In het project-MER worden onder andere de effecten van het project op natuur, landschap, ruimtelijke kwaliteit en barrièrewerking onderzocht. Zie voor een overzicht van alle aspecten waar onderzoek naar wordt gevoerd de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In het (ontwerp)tracébesluit wordt aan de hand van de relevante wetgeving bepaald of er maatregelen genomen moeten worden.

We blijven graag met u in gesprek over de resultaten van het onderzoek dat wordt uitgevoerd door de regio, en de eventuele gezamenlijk uit te werken kansen die hieruit voortkomen.

3.11 Zienswijze 81471181

Cliënten zijn woonachtig vlakbij de huidige A4 maar zij houden tevens paarden. Zij zijn daardoor direct belanghebbende bij dit project.

U bent in het bijzonder geïnteresseerd in de beantwoording van de volgende vragen:

Wat mag volgens u niet vergeten worden bij het onderzoek naar de effecten van het voorkeursalternatief op de omgeving van de A4 Burgerveen-N14?

Cliënten zijn de mening toegedaan dat er grondig onderzoek gedaan moet worden naar alle milieueffecten die van toepassing kunnen zijn bij dit project op hun woon- en leefmilieu. Zij wensen geen overlast in de ruimste zin des woords te gaan ondervinden van deze mogelijke verbreding.

Te denken valt aan o.a. de gevolgen van geluidhinder, de uitstoot van fijnstof en CO₂ (koolstofdioxide) maar ook de gevolgen voor de waterberging. Kortom alle factoren die

een rol spelen in het milieu die van invloed zijn op hun woon- en leefklimaat.

Reactie

De milieueffecten van het project worden in het project-MER nauwkeurig in beeld gebracht. Daarnaast wordt in het (ontwerp)tracébesluit aan de hand van de relevante wetgeving bepaald welke maatregelen doelmatig zijn, mogelijk ook voor uw locatie. Het is echter niet zo dat als gevolg van het project op geen enkele plaats en wijze een negatief effect op specifieke woningen zou mogen optreden. Het ontwerp van de weg wordt getoetst aan de wet- en regelgeving. Uit die toetsing komt naar voren of maatregelen dienen te worden getroffen om eventuele nadelige effecten te beperken. In het (ontwerp)tracébesluit worden de maatregelen uiteindelijk vastgelegd.

De effecten waarnaar in het project-MER onderzoek wordt gedaan zijn terug te vinden in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Hierin staan bijvoorbeeld ook de aspecten die u specifiek noemt. Voor meer informatie over geluidshinder en luchtkwaliteit, zie respectievelijk paragraaf 2.2 en paragraaf 2.3. Met betrekking tot CO₂-emissie wordt in het project-MER de totale CO₂-emissie veroorzaakt door verkeer tijdens de gebruiksfase en bouwfase berekend. Daarnaast implementeert het project maatregelen die de CO₂-uitstoot verminderen en energie besparen tijdens de realisatie- en gebruiksfase. Mogelijke zaken waaraan wordt gedacht zijn het gebruik van ledverlichting en niet-fossiel aangedreven materieel, zoals het toepassen van elektrisch bouwmaterieel of machines op netstroom.

Met betrekking tot waterberging wordt op basis van de effectbepaling in het project-MER inzicht gegeven in de mogelijke hydrologische maatregelen en eventuele compensatie van waterbergingsmogelijkheden. Ook wordt ingegaan op mogelijk aanvullende (mitigerende) maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te beperken. In deze fase is echter nog niet duidelijk welk type maatregelen waar van toepassing zijn.

Dierenwelzijn

Daarnaast moet ook aandacht zijn voor het dierenwelzijn omdat zij naast de A4 paarden hebben lopen en daar moet ook aan gedacht worden. In die zin dat zij daar geen hinder van gaan ondervinden.

Reactie

We begrijpen dat u belang heeft bij het welzijn van uw paarden. Voor wat betreft hinder tijdens de bouw zullen de werkzaamheden met de grootst mogelijke zorg worden voorbereid en uitgevoerd, ook in het project-MER wordt hier aandacht aan gegeven. Rijkswaterstaat zet zich samen

met de uitvoerder van het werk in om hinder en schade zoveel mogelijk te voorkomen. Zo dient de aannemer voorafgaand aan de uitvoering van het werk een plan te maken op welke zij het werk met minimale hinder en schade voor de omgeving kan realiseren. Hiervoor gaat de aannemer ook met de omgeving in gesprek. Het is echter niet uit te sluiten dat uw paarden hinder ondervinden, zowel in de realisatie- als gebruiksfase. Rijkswaterstaat gaat hierover graag met u in gesprek.

Welke aandachtspunten heeft u voor het verdere proces?

De vraag voor klanten blijft waarom de verbreding van de A4 nu echt nodig is? Door het vele thuiswerken is er gewoon minder wegverkeer.

Ook zal het zo zijn dat in de toekomst vanwege rekening rijden maar ook zeker inzake een transitie van het huidige verkeer naar (elektrisch) autonoom vervoer het misschien wel zo zou kunnen zijn dat de huidige of aangepaste (lees verbrede) Rijksweg A4 structuur een hele andere vorm zal krijgen en dus een zekere mate van overbodigheid in zich heeft.

Reactie

Uw zorg wordt door meerdere insprekers gedeeld. Het is ook daarom dat de reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1. Er is langer sprake van een maatschappelijke trend om vaker en meer thuis te werken. In de gebruikte verkeersmodellen wordt hiermee al rekening gehouden, alsook met een groei van het aandeel openbaar vervoer. Het model berekent de vervoersstromen in de toekomst onder andere aan de hand van verschillende scenario's voor de economische, demografische en ruimtelijke ontwikkelingen. De toenemende trend om vaker thuis te werken is een van deze ontwikkelingen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de WLO 2015-scenario's. Meer informatie over deze scenario's kunt u vinden op de site: www.wlo2015.nl.

Desalniettemin neemt de vraag naar mobiliteit toe, en ook het autogebruik. Het is wel zo dat de fysieke grenzen aan het blijven uitbreiden van infrastructuur meer en meer worden bereikt zodat er ook er ook naar alternatieve wijzen wordt gezocht om de groei van het verkeer in goede banen te leiden, zoals smart mobility-maatregelen. Met smart mobility-maatregelen worden maatregelen bedoeld die gebruik maken van ICT-toepassingen, zowel in-car als langs de weg. Zowel landelijk als projectspecifiek worden de mogelijkheden onderzocht. De ontwikkelingen op het gebied van autonoom vervoer gaan snel, maar zijn vooralsnog onvoldoende concreet om in de verkeersmodellen op te anticiperen.

Verbreiding A4

Daarnaast is er aan de andere zijde van de A4 veel meer ruimte om een verbreding te laten plaatsvinden als dat echt noodzakelijk is.

Extra aandachtspunt m.b.t. de invloed op het milieu inzake de verbreding van de A4 zou ook moeten zijn dat de invloed aan de zijde van de Meeslouwerweg veel groter zal zijn dan aan de andere zijde van de A4 gelet op het feit dat t.b.v. deze zijde minder bewoning aanwezig is, een grotere afstand is tot bewoning, de aanwezige smallere watergang makkelijker te verplaatsen is en ook (behoudens bij de molen bij de haven) veel minder hindernissen aanwezig zijn. Aan de zijde van de Meeslouwerweg minder ruimte, kortere afstand naar bewoning een bredere watergang (belang van water aan en afvoer in combinatie met recreatie gebied Vlietlanden) en meer hindernissen bijvoorbeeld aanwezige leidingen en kabels vlak naast de huidige A4. Dit zou dan kunnen betekenen dat de uitbreiding aan de zijde van de Meeslouwerweg tegen minimale maten uit te voeren wat het milieu de natuur en het dierenwelzijn ten goede zou komen.

Reactie

In de verkenningsfase is nader onderzocht op welke wijze de verbreding van de A4 (symmetrisch of asymmetrisch) in de buitenberm kan uitgevoerd worden. In de bestaande middenberm is er namelijk geen ruimte meer beschikbaar voor een extra rijstrook. In de structuurvisie is besloten om de snelweg tussen knooppunt Hofvliet en de N14 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 in principe niet zwaarder dan het andere. Daarom zijn en worden gesprekken gevoerd 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.

3.12 Zienswijze 81473370 Recreatiecentrum Vlietland B.V.

In vervolg op de zienswijze van Recreatiecentrum Vlietland B.V. (RCV) d.d. 16-7-2019, 8-2-2019 en 27-2-2020 maak ik hierbij namens RCV bezwaar (d.w.z. dien ik deze zienswijze in) inzake het voornemen tot het uitvoeren van een MER A4 Burgerveen-N14 inzake het voornemen de A4 te verbreden. Aangezien een verbreding van de A4 allerlei nadelige gevolgen zal hebben voor het recreatiegebied Vlietland is het van belang voor RCV hiertegen bezwaar te maken en kenbaar te maken dat indien er definitief besloten gaat worden dat de A4 verbreed gaat worden aan te geven welke maatregelen er genomen moeten worden om de negatieve gevolgen voor het recreatiegebied Vlietland zoveel mogelijk te beperken.

Inleiding

Het is van groot belang dat bij een verbreding van de Rijksweg A4 rekening wordt gehouden met de belangen van het recreatiegebied Vlietland, de belangen van de meer dan 1 miljoen recreanten die jaarlijks gebruik maken van dit recreatiegebied en de belangen van RCV inzake de huidige en toekomstige exploitaties in Vlietland. Door de aanleg van de Rijnlandroute, de reeds uitgevoerde verbreding van de A4 en de verlegging van de A4 op grondgebied van het recreatiegebied Vlietland zijn de voornoemde belangen reeds ernstig aangetast. Bij het besluit tot een nog verdere verbreding van de A4 is het van zeer groot belang dat er qua locatie waar deze verbreding plaats zal vinden niet nogmaals gekozen wordt om dit te doen op grondgebied van Vlietland. Aan de oostkant van de A4 is voldoende ruimte om hier extra rijbanen te realiseren. Verder is het van belang dat er adequate maatregelen worden genomen om de extra overlast voor Vlietland als gevolg van de beoogde verbreding en het als gevolg daarvan toenemende gebruik van de A4 zoveel mogelijk te beperken.

De provincie Zuid-Holland (PZH) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben de afgelopen jaren besluiten genomen die steeds negatiever zijn voor het recreatiegebied Vlietland en RCV. Eerst zou de Rijnlandroute op circa 350 meter afstand van Vlietland worden aangelegd en zou de aansluiting op de A4 onderlangs geschieden. Vervolgens werd besloten om de Rijnlandroute vrijwel tegen en gedeeltelijk dwars door Vlietland aan te leggen en de aansluiting op de A4 met 14 meter hoge Prins Clausplein-achtige viaducten te realiseren. Daarna werd de 5 miljoen Euro die was uitgetrokken voor het plaatsen van geluidwallen en schermen ten behoeve van Vlietland door de provincie geschrapt, zodat de overlast van de Rijnland-

route door verkeerslawaaï, stank, fijnstof en lelijk uitzicht op geen enkele wijze wordt beperkt voor Vlietland. Vervolgens werd besloten om de A4 met circa 40 meter te verleggen zodat deze over grondgebied van Vlietland zal gaan lopen. Dit om geld uit te sparen die anders nodig zou zijn geweest voor het verstevigen van de kades van de Meerburgerwatering.

Voor RCV is een goede inpassing van de A4 met hoge (groene en geluidsabsorberende) schermen en wallen van zeer groot belang omdat de huidige (circa 22 exploitaties) in Vlietland nog meer nadeel van de A4 zullen gaan onder vinden dan nu reeds het geval is indien deze verbreed zal worden. De beoogde nieuwe exploitaties in Vlietland kunnen niet of slechts in een andere (minder rendabele) vorm, gerealiseerd kunnen gaan worden indien er geen adequate geluid- en zichtwerende voorzieningen naast de A4 geplaatst worden.

Door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland (GS) en Provinciale Staten van Zuid-Holland (PS) zijn inmiddels besluiten genomen om een geluidwerende wal van minstens 3 meter boven de A4 aan te leggen tussen de Jan Bakkersloot en de Vinkesloot in Vlietland en geluidwerende schermen van minstens 3 meter hoog langs andere delen van Vlietland en langs de Vogelplas Starrevaart. Vooral nog is er (nog) niet besloten om over de 3 waterwegen in Vlietland die haaks staan op de A4 (de Vinkesloot, de Jan Bakkersloot en de Weegsloot) geluidwerende schermen van minstens 3 meter boven de A4 aan te leggen.

Ook is het van belang dat Rijkswaterstaat ervoor zal zorgen dat op het wallepje van minstens 3 meter hoog tussen de Jan Bakkersloot en de Vinkesloot een geluidwerend scherm geplaatst zal worden van minstens 1,5 meter hoog. Dit aangezien daarachter het voor intensieve recreatie bestemde deel van Vlietland ligt. Het is van belang dat indien dit onverhoopt niet zal geschieden door de provincie Zuid-Holland Rijkswaterstaat dit zal doen.

De inmiddels bijna gerealiseerde asverlegging van de A4 richting Vlietland met circa 40 meter zal een extra negatieve belasting betekenen voor de huidige en beoogde toekomstige recreatieve voorzieningen in Vlietland. Het is ook hierom dat van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie verwacht mag worden dat voor het (enigszins) kunnen blijven functioneren van Vlietland de minimaal noodzakelijke inpassingsmaatregelen genomen gaan worden (en opgenomen worden in de plannen).

Het is van groot belang dat ten aanzien van de A4 ter hoogte van Vlietland door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en GS de navolgende voor Vlietland noodzakelijke maatregel in de plannen voor verbreding van de A4 worden

opgenomen: langs de hele lengte van de A4 en de RLR ter hoogte van Vlietland tussen de Jan Bakkersloot en de Vinkesloot minimaal 4,5 meter boven de A4 uitstekende geluidwering (een wal van minimaal 3 meter boven de A4 en daarboven een scherm van 1,5 meter hoog) en verder in en langs Vlietland een minimaal 3 meter boven de A4 uitstekende adequaat geluidwerende (en geluidsabsorberende) schermen realiseren en deze voorzien van wintergroene beplanting.

De negatieve effecten van de wegverbreding van de A4 voor Vlietland

De negatieve effecten van de wegverbreding van de A4 voor Vlietland zullen onder meer zijn extra verkeerslawaaï, extra lelijk uitzicht, extra stank, extra stikstofdioxide en extra fijnstof. Deze negatieve gevolgen voor Vlietland moeten zoveel mogelijk beperkt worden door middel van schermen, wallen, ZOAB, extra bomen, struiken, bosschages etc.

Aantasting van de recreatieve waarden van Vlietland

Door de verbreding van de A4 dreigen de recreatieve waarden van het recreatiegebied Vlietland op onaanvaardbare wijze te worden aangetast. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (en waar nodig de provincie Zuid-Holland) dienen daarom maatregelen te nemen om de aantasting van de natuurlijke en recreatieve waarden van Vlietland op adequate wijze te beperken.

Leefbaarheid

De leefbaarheid in de verblijfsrecreatieve voorzieningen in Vlietland zal door de verbreding van de A4 aanmerkelijk kunnen verslechteren. Dit zou grote schade toebrengen aan de mogelijkheden om de geplande 222 recreatiewoningen in Vlietland op een rendabele wijze te kunnen exploiteren. Het is ook hierom van belang dat effectieve inpassingsmaatregelen genomen gaan worden om de overlast van de verbreding van de A4 zoveel mogelijk te beperken.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Vlietland zal enorm verslechteren als gevolg van de verbreding van de A4 indien er geen adequate maatregelen genomen worden om dit te voorkomen (dan wel zoveel mogelijk te beperken).

Geluid

Afgezien van de morele plicht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en PZH richting de inwoners van Zuid-Holland om te zorgen voor het kwalitatief goed in stand houden van het Provinciaal Recreatiegebied Vlietland en te bewerkstelligen dat de meer dan een miljoen recreanten die hier jaarlijks komen de meer dan 200.000 mensen die in de toekomst jaarlijks gebruik gaan maken

van de recreatiewoningen met bijbehorende voorzieningen- rustig en prettig kunnen recreëren in Vlietland, is dit ook een wettelijke plicht die voortvloeit uit jurisprudentie.

Verder merkt RCV op dat in het erfpachtcontract tussen GS en RCV ten aanzien van de bouw en exploitatie van de geplande 222 recreatiewoningen in Vlietland een bepaling is opgenomen die voorziet dat het verschil in wetgeving tussen recreatieve- en permanente bewoning wordt opgeheven. Dit gezien het feit dat Nederland zo langzamerhand het enige land in Europa is waar dit strenge wettelijk onderscheid gemaakt wordt en het -in het kader van de eenwording van Europa- zeer waarschijnlijk is dat dit onderscheid spoedig (en zo goed als zeker voor 2026 wanneer de verbreding van de A4 naar verwachting gerealiseerd gaat worden) verdwijnt. Bij de aanleg van een enorm (groot en duur) infrastructureel werk als de verbreding van de A4 die zeker voor een levensduur van 100 jaar en langer gebouwd wordt is het -gezien het voornoemde- redelijk om te verlangen dat er ten behoeve van recreatiewoningen als beoogd in Vlietland nu reeds geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd als ware het woningen waarin permanent gewoond mag worden (met alle uitgebreide wettelijke verplichtingen die daarop van toepassing zijn). De conclusie is zodoende dat er adequate voorzieningen opgenomen moeten worden in de onderhavige plannen teneinde Vlietland zoveel mogelijk te vrijwaren van overlast door verkeerslawaai, lelijk uitzicht, stank, stikstofdioxine en fijnstof.

Gezondheid

In de structuurvisie en het MER dient onderzocht te worden wat de schadelijke gevolgen zijn door de verbreding van de A4 voor de gezondheid voor mensen die in de directe omgeving wonen, verblijven of recreëren in Vlietland.

Conclusie

RCV verzoekt u rekening te houden met de voornoemde zienswijze inzake belangen van RCV, het recreatiegebied Vlietland, de belangen van de meer dan 1 miljoen recreanten die jaarlijks gebruik maken van dit recreatiegebied en de belangen van RCV in relatie tot de huidige en toekomstige exploitaties in Vlietland.

Reactie

De belangen van Recreatiecentrum Vlietland (RVC) zijn bekend bij het project, en er wordt voor zover mogelijk rekening gehouden met deze belangen bij de uitwerking van de verbreding van de A4. De voornaamste zorgen uit de zienswijze zijn het aantasten van de recreatieve waarde van het recreatiegebied Vlietland als gevolg van toename van geluid, verslechtering van de luchtkwaliteit en aantasting van het uitzicht. Ook de aantasting van natuurlijke waarde als direct gevolg van de wegverbreding wordt benoemd. De

(negatieve) effecten van de wegverbreding op de omgeving, waaronder geluidsproductie en luchtkwaliteit, worden beschreven in de milieueffectrapportage (MER). Indien deze effecten de wettelijk toegestane toetswaarden overschrijden, zal dit leiden tot mitigerende en/of compenserende maatregelen. Hieronder wordt op de afzonderlijke punten in meer detail gereageerd.

Fysieke gevolgen van de verbreding van de A4

In het ontwerp van de momenteel in aanbouw zijnde Rijnlandroute is rekening gehouden met een toekomstige verbreding van de A4 ter hoogte van knooppunt Hofvliet. De extra rijstrook zal ter hoogte van het knooppunt in de middenberm van de weg gerealiseerd worden. Ten zuiden van het knooppunt, waar de parallelrijbaan samenvoegt met de hoofdrijbaan (ter hoogte van de Bakkersloot) zal de weg symmetrisch verbreed worden aan de buitenzijde. De keuze voor een symmetrische verbreding is genomen op basis van omgevingsbelangen, technische en financiële afwegingen. Op basis van de huidige inzichten wordt niet verwacht dat de gronden van RVC fysiek worden geraakt. Dit zal later in het (ontwerp)tracébesluit beschreven worden.

Geluid en luchtkwaliteit

Met betrekking tot de effecten op geluid en luchtkwaliteit worden de effecten van de wegverbreding onderzocht in de effectstudies zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, en waar wettelijk noodzakelijk worden mitigerende maatregelen genomen. Volgens het plan-MER in de verkenning lijkt hiervan ter hoogte van Vlietland geen sprake, maar in het project-MER waarop deze kennisgeving betrekking heeft, wordt in meer detail en op basis van geactualiseerde verkeerscijfers gerekend. Voor de (geplande) recreatiewoningen Vlietland geldt dat deze gesitueerd zijn in een gebied dat op grond van het bestemmingsplan is aangewezen voor recreatie dan wel verblijfsrecreatie. Voor de recreatiewoningen Vlietland geldt dat indien vakantie-woningen op grond van het bestemmingsplan niet aangewezen zijn als woning, de vakantie-woningen op grond van de Wet milieubeheer geen geluidsgevoelig object zijn en niet op gelijke wijze als normale woningen beschermd worden tegen geluidsoverlast. Voor dergelijke objecten zal in het akoestisch onderzoek worden vastgesteld of de geluidsbelasting verslechtert, en zal zo nodig een afweging plaatsvinden of daartegen geluidsmaatregelen nodig zijn.

Geluidwerende maatregelen provincie Zuid-Holland

Specifiek noemt de indiener de plannen voor geluidsbeperkende maatregelen tussen de A4 en Vlietland, die op initiatief van de provincie Zuid-Holland worden uitgewerkt. Rijkswaterstaat en het project worden betrokken bij de totstandkoming van deze plannen, waarbij afstemming van het ruimtebeslag en zorgvuldige inpassing de hoofdzaak

vormt. Het belang van Rijkswaterstaat is dat deze plannen de geplande verbreding van de A4 niet belemmeren. Er worden alleen aanvullende geluidswerende voorzieningen getroffen, als uit de geluidsberekeningen blijkt dat dit wettelijk noodzakelijk is.

Natuur en recreatie

Ook voor natuurwaarden geldt dat door middel van effectstudies onderzocht wordt of er sprake is van een negatief effect als gevolg van de wegverbreding. Het streven is erop gericht de effecten op natuur en recreatie zo klein mogelijk te laten zijn. Eventuele negatieve effecten worden conform de daarvoor geldende regels gemitigeerd of elders gecompenseerd.

Het projectteam gaat graag met de indiener van de zienswijze in gesprek om de stand van zaken van het project nader toe te lichten.

3.13 Zienswijzen 81483696 en 81488846¹⁴

Naar aanleiding van de publicaties omtrent de plannen van de Rijksoverheid m.b.t. de verbreding van de A4 tussen Leidschendam en Leiden naar 2x 5 banen ontvangt u hierbij onze zienswijze. Ik heb de planvorming gelezen en als naaste bewoners van de A4 (Meeslouwerweg) deel ik graag mijn visie om voor jullie tot het juiste besluit te komen. Onze voorkeur gaat natuurlijk uit naar niet verder verbreden. 2x 4 rijstroken is ook voor in de toekomst voldoende. Mocht er toch het besluit komen om te verbreden naar 2x 5 banen dan moet er rekening worden gehouden met het volgende:

Hoe zit het met de stikstof uitstoot tijdens en na gereed komen traject?

Reactie

In de komende fase wordt als onderdeel van het project-MER gekeken naar de effecten van het project op de luchtkwaliteit. Dit betreft een berekening van de toe- en afname van de concentraties van fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) door het project op basis van verkeerscijfers uit het verkeersmodel NRM (Nederlands Regionaal Model). Bij de berekeningen wordt dus expliciet rekening gehouden met eventuele hogere verkeersintensiteiten in de toekomst.

Voor zover het gaat om de fase na de realisatie van het project (ook wel de gebruiksfase genoemd) gaat het om berekeningen van de stikstofdepositie. Dit betreft een berekening van de toe- en afname van de stikstofdepositie door het project ten gevolge van NOx- en NH3-emissies, op

basis van verkeerscijfers uit het verkeersmodel. Voor de eventuele uitstoot tijdens de aanlegfase geldt dat recentelijk het Besluit stikstofreductie en natuurherstel in werking is getreden. Op grond van dat besluit geldt voor de aanlegfase in veel gevallen een vrijstelling. Benadrukt moet worden dat door wijzigingen in de wetgeving en nieuwe jurisprudentie op dit moment niet exact aangegeven kan worden welke wet- en regelgeving geldt tijdens publicatie van het (ontwerp)tracébesluit. Bij publicatie zal worden aangesloten op de dan geldende wet- en regelgeving.

Hoe zit het met de waarde CO2 uitstoot tijdens en na gereed komen traject?

Reactie

In het project-MER wordt de totale CO2-emissie veroorzaakt door verkeer tijdens de gebruiksfase en bouwphase berekend. Daarnaast implementeert het project maatregelen die de CO2-uitstoot verminderen en energie besparen tijdens de realisatie- en gebruiksfase. Mogelijke zaken waaraan wordt gedacht is het gebruik van ledverlichting en niet-fossiel aangedreven materieel, zoals het toepassen van elektrisch bouw materieel of machines op netstroom.

Wat gaat het doen met de bodemkwaliteit? Wat heeft het voor effect op het grondwaterpeil e.d.?

Ons huis staat op grond die aan de ene kant de druk heeft van het water van recreatiegebied Vlietland en aan de andere kant de snelweg. En ons huis, en ook dat van alle burens, staat een stuk lager dan beide voorgenoemde drukpunten. We willen geen verzakkingen van de huizen/schuren of scheuren hierin.

Reactie

In het project-MER wordt onderzocht of er gevolgen te verwachten zijn van het project op grondwaterstanden en oppervlaktewaterpeilen. Indien dit het geval is, worden ook gevolgen van deze wijzigingen op belangen voor derden, zoals zettingen bij bebouwing en infrastructuur, in beeld gebracht. Ook wordt zetting als mogelijk gevolg van het aanbrengen van grondwerk onderzocht. Indien uit het onderzoek blijkt dat dit mogelijk is, wordt aan de hand van relevante wet- en regelgeving bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn om dit te verminderen dan wel te voorkomen.

¹⁴ Deze zienswijzen zijn identiek aan elkaar. Om deze redenen worden deze zienswijzen in één reactie beantwoord.

Hoe wordt de vermeerdering van de waterafvoer Rijksweg A4 geregeld en waar wordt dit naar afgevoerd?

Reactie

De wateropgave voor de uitbreiding van de A4 Burgerveen - N14 is tweeledig. Allereerst worden de oppervlaktewatergangen die gedempt zijn door de verbreding van de A4 een-op-een gecompenseerd in hetzelfde peilvak. Het bergend vermogen en de afvoercapaciteit van watergangen in het betreffende peilvak van het huidige watersysteem zullen hierdoor niet negatief worden beïnvloed. Eventuele vermeerdering van de waterafvoer door de extra verharding langs de gehele rijksweg A4 wordt gecompenseerd door extra oppervlaktewater te realiseren in of vlakbij het plangebied. Het hoogheemraadschap van Rijnland vraagt hiervoor 15% extra oppervlaktewater in het plangebied. Naast deze watercompensatie wordt er gekeken met het hoogheemraadschap van Rijnland naar eventuele meekoppelkansen en optimalisaties van het beheer en onderhoud. Zo wordt er gekeken of knelpunten in het watersysteem tegelijkertijd kunnen worden opgepakt met de realisatie van de verbreding van de rijksweg. Deze watercompensatie en meekoppelkansen zorgen voor een effectieve watercompensatie en zijn wenselijke maatregelen ten behoeve van klimaatadaptatie en duurzame watersystemen. In het proces van de wateropgave wordt het hoogheemraadschap meegenomen en vindt er regelmatig afstemming plaats om deze eisen en uitgangspunten te waarborgen. Details over de watercompensatie worden momenteel uitgewerkt in het ontwerp. In het waterhuishoudingsplan worden de uitgangspunten van de watercompensatie-opgave en effecten van het ontwerp op het watersysteem uitgebreid beschreven per peilvak. Hierin kunt u ook terugvinden wat de gevolgen zijn voor het peilvak op uw locatie. Het waterhuishoudingsplan wordt gepubliceerd als achtergrondrapport bij het project-MER en het (ontwerp)tracébesluit.

Wat gaat deze verbreding inhouden voor de natuur (de flora en fauna)? Er wordt namelijk toch weer een stuk natuur ingeleverd voor meer asfalt!

Reactie

Voor de inpassing van de weg vindt onderzoek plaats naar aanwezige beschermde natuurwaarden en mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden. Indien er beschermde planten- of diersoorten worden aangetroffen wordt daarmee rekening gehouden tijdens de aanlegwerkzaamheden en worden indien vereist vanuit de Wet natuurbescherming mitigerende en/of compenserende maatregelen genomen. De duurzaamheidsambitie van het project is dat de weg de ecologische ruggengraat vormt door het

gebied en de aanliggende groengebieden verbindt. De ambitie is dat aanpassingen aan de weg de kwaliteit en de zichtbaarheid van het landschap verbeteren en tevens bijdragen aan het versterken van de biodiversiteit. Met natuurlijk ingerichte bermen en watergangen worden de natte natuurgebieden langs de A4 met elkaar verbonden.

Deze verbreding heeft ook effect op waardevermindering van onze woningen (percelen). Wie gaat dat vergoeden?

Reactie

Indien het Tracébesluit A4 Burgerveen - N14 tot schade leidt, zoals de waardedaling van woningen, is het mogelijk een verzoek om schadevergoeding in te dienen bij Rijkswaterstaat. Voor meer informatie hierover, zie paragraaf 2.4.

Bij een verbreding van de A4 krijg ik problemen bij de ingang (dam) naar mijn grondgebied toe. Dit betreft een weiland en die heeft ook onderhoud nodig, dus moet bereikbaar zijn en blijven!

Reactie

In het geval dat het wegontwerp ertoe leidt dat Rijkswaterstaat een deel van uw perceel nodig heeft voor de realisatie van het project, zullen we hierover met u in gesprek gaan. Het is niet uit te sluiten dat er gedurende de realisatiefase hinder zal plaatsvinden, maar de inzet is om die tot een minimum te beperken. Rijkswaterstaat blijft graag hierover met u in gesprek.

Welke afstand moet er minimaal worden gerespecteerd van Rijksweg naar woningen ingeval van overlast van fijnstof welke schadelijk is voor de algemene gezondheid en wie draagt deze verantwoordelijkheid?

Reactie

In de Wet milieubeheer (Titel 5.2 - Luchtkwaliteitseisen) wordt niet zozeer een minimale afstand tot een bron voorgeschreven, maar een maximale concentratie (de grenswaarden) ter plaatse van de ontvanger. Om te bepalen op welke locaties getoetst moet worden aan de grenswaarden zijn het blootstellingscriterium (wanneer is sprake van significante blootstelling) en het toepasbaarheidsbeginsel (op welke locaties) ook nog van belang.

Voor de rijkswegen is Rijkswaterstaat de verantwoordelijke wegbeheerder.

Voor meer informatie over de wijze waarop het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd, wordt u verwezen naar paragraaf 2.3.

**Hoe zit het met het geluid tijdens en na gereed komen van het traject?
Komt er bij een nieuwe uitbreiding van de A4 nog een geluidswal of -scherm? (meer geluid is een belasting op het woongenot en voor de natuur ook nadelig)**

Reactie

Uw zorg wordt door meerdere insprekers gedeeld. Het is ook daarom dat de reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

Bij het aquaduct Haarlemmer Ringvaart, waar ook de A4 verbreed gaat worden, worden de minimale verbredingsmaten toegepast ter bescherming van de plaatselijke omgeving. Welke maten worden bij ons toegepast en waarom?

Mocht er toch worden verbreed dan hopelijk met de minimale maten en die eventuele verbreding kan dan beter worden uitgevoerd aan de kant van Stompwijk (de Meerburgerlaan). Dit i.v.m. minder woningen, meer ruimte en beter voor natuurbehoud. En ook handiger wat betreft de watergangen.

Reactie

Op het wegvak van de A4 ter hoogte van het Ringvaart-aquaduct is in de huidige situatie een ruimtereservering aanwezig in de middenberm. Voor de verbreding van de A4 wordt de extra rijstrook voor beide richtingen in de middenberm aangebracht. Hierdoor wordt de impact op de omgeving beperkt.

Op het zuidelijke wegvak is er in de bestaande middenberm geen ruimte meer beschikbaar voor de aanleg van een extra rijstrook en is verbreding in de buitenberm noodzakelijk. In de verkenningsfase is nader onderzocht op welke wijze de verbreding van de A4 (symmetrisch of asymmetrisch) in de buitenberm kan worden uitgevoerd. Uiteindelijk is 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. De verbreding wordt gerealiseerd conform de vigerende normen en richtlijnen voor de weginfrastructuur en de afwatering.

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 in principe niet zwaarder dan het andere. Daarom zijn en worden gesprekken gevoerd 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. Zo zorgen we ervoor dat alle belangen worden meegenomen in de besluitvorming.

Waarom verbreden?

Maar de grote vraag blijft: Waarom verbreden? >>> de doorstroom bij Leiden is nu nog niet goed. Als dat op orde is, dan is de doorstroom van 2x 4 banen voldoende tussen Leidschendam en Leiden. Dus geen verbreding nodig! In een inijkexemplaar (d.d. dec 2018) dat een uitgave is van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat geschreven dat de referentiesituatie in 2030 zou zijn 2x 4 banen. Dus in 2018 hebben ze een verkenning gedaan en daarin is dus een verbreding van 2x 5 banen niet nodig omdat daarin staat geschreven dat de doorstroom bij Leiden verbeterd wordt.

Het is beter om meer geld te steken in openbaar vervoer en in de toekomst gaan/blijven meer mensen thuis werken.

Reactie

U beschrijft in uw zienswijze de referentiesituatie zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MIRT-verkenning (12-2018). Deze referentiesituatie is de A4 in de situatie in 2030, zonder de geplande verbreding. Hierin wordt dus uitgegaan van de huidige situatie op de A4 met 2x4 rijstroken, met de toevoeging van de Rijnland-route, inclusief de autonome groei van verkeer. Deze referentiesituatie wordt gebruikt om het effect van de wegverbreding te berekenen. Uit de verkenning is gebleken dat de verbreding naar 2x5 rijstroken tussen knooppunt Leiden en Leidschendam de doorstroom verbetert ten opzichte van de referentiesituatie. Indien de verbreding niet plaats zal vinden, blijven de knelpunten bestaan. Hierbij is ook onderzoek gedaan naar een werkgevers-aanpak voor spitsmijden en mogelijkheden op het gebied van regionaal openbaar vervoer. De onderzochte mogelijkheden bleken echter de knelpunten niet op te lossen. Voor meer informatie hierover, wordt u verwezen naar de MIRT-verkenning A4 Burgerveen - N14 Structuurvisie. Deze is te vinden op de site:

www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/29/bijlage-1-structuurvisie-a4-burgerveen-n14

Meerdere zienswijzen hebben betrekking op de gevolgen van COVID-19 en de toename van thuiswerken. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.1.

3.14 Zienswijze 81484929 Dunea

Sinds 9 april 2021 ligt uw Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Milieueffectrapportage (O)TBo A4 Burgerveen – N14 (d.d. 11-01-2021) ter inzage. Wij maken gebruik van deze gelegenheid om een zienswijze in te dienen op deze locatie.

Dunea

Dunea is een drinkwaterproducent en natuurbeheerder in de duinen van Berkheide, Meijendel en Solleveld. Drinkwater produceren we voor 1,3 miljoen mensen in het westelijk deel van de provincie Zuid-Holland, Via een uitgebreid distributienet van leidingen komt het drinkwater bij onze klant. In Meijendel ontvangen wij 1,2 miljoen bezoekers per dag.

De drinkwaterwinning is door de Rijksoverheid aangegeven als vitale sector en is op grond van de Drinkwaterwet een dwingende reden van groot maatschappelijk belang. In de Rijksnatuurvisie 2014 wordt drinkwaterwinning als economische drager voor natuur benoemd. Dit sluit naadloos aan bij de doelstellingen van ons bedrijf, namelijk de productie van drinkwater en het beheer van natuurgebieden. Dit is een proces waarbij innovaties en kennis van drinkwaterwinning en natuurbeheer worden ingezet. Tegelijkertijd vindt er afstemming plaats met andere functies van het duin zoals recreatie, cultuurhistorie en zeewering.

Natuur

Dunea roept Rijkswaterstaat (RWS) op de MER uit te voeren vanuit een lange termijn en toekomstbestendig perspectief. De kwaliteit van de natuurlijke leefomgeving staat regionaal onder druk, voor mens en natuur. Dit speelt niet alleen bij de voorgenomen verbreding; ook bij de in het verleden uitgevoerde verbreding; ook bij de in het verleden uitgevoerde verbreding van de A4 zijn negatieve effecten op natuur en landschap al ontstaan. Wij verzoeken u de MER uit te voeren, niet alleen voor de voorgenomen ontwikkeling, maar ook in een historisch en toekomstig perspectief. Een goed beeld van de cumulatieve effecten bij iedere verbreding onderstreept de urgentie om nu in te zetten op volwaardige herstel van dwarsverbindingen tussen kustgebied en Groene Hart. Derhalve dienen niet alleen de effecten van meekoppelkansen onderzocht te worden. Ook de noodzaak van aanvullende inspanningen voor natuur, recreatie en landschap van de door u genoemde barrièrewerking, dient in dit onderzoek aan bod komen.

Reactie

In de milieueffectrapportage worden de directe effecten van het voorkeursalternatief vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd. Hierbij wordt dus gekeken naar de toekomstige

effecten van de verbreding. De onderzochte effecten worden niet in historisch perspectief beschreven of onderzocht. Bij cumulatie zal niet worden gekeken naar verbredingen in het verleden. Bij het bepalen van de cumulatieve effecten wordt alleen rekening gehouden met de effecten van huidige en toekomstige, planologisch vastgestelde plannen en projecten.

Bij de uitwerking van de aanpassing van de A4 zal een Vormgevings- en Inpassingsplan worden opgesteld. Bij de uitwerking daarvan zullen stakeholders/belanghebbenden worden betrokken. De duurzaamheidsambitie van het project is dat de weg de ecologische ruggengraat vormt door het gebied en de aanliggende groengebieden verbindt. De ambitie is dat aanpassingen aan de weg de kwaliteit en de zichtbaarheid van het landschap verbeteren en tevens bijdragen aan het versterken van de biodiversiteit. Met natuurlijk ingerichte bermen en watergangen worden de natte natuurgebieden langs de A4 met elkaar verbonden. Dit is een opgave voor verschillende partijen, waaronder de beheerders van de dwarsverbindingen. Bij de verdere uitwerking van het plan dient de inpassingsvisie als vertrekpunt voor het ontwerpproces. Hiermee is het beleid van provincie en andere overheden geborgd. Het Vormgevings- en Inpassingsplan (bijlage bij het op te stellen OTB) legt de landschappelijke inpassing vast. In het project-MER worden onder andere de effecten van het project op natuur, landschap en ruimtelijke kwaliteit onderzocht. Zie voor een overzicht van alle aspecten waar onderzoek naar wordt gedaan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In het (ontwerp)tracébesluit wordt aan de hand van de relevante wetgeving bepaald of er maatregelen genomen moeten worden.

We blijven graag met u in gesprek over de resultaten van het onderzoek dat wordt uitgevoerd door de regio, en de eventuele gezamenlijk uit te werken kansen die hieruit voortkomen.

Voorgenomen werkzaamheden

De door RWS voorgenomen werkzaamheden hebben op verschillende punten invloed op onze cruciale rivierwater- en drinkwatertransportleidingen. In de Notitie wordt niet over de vitale leidingeninfrastructuur gesproken. Ondergrondse leidingen worden hier niet genoemd. Het feit dat in de notitie niet wordt gesproken over de vitale infrastructuur van Dunea doet onvoldoende recht aan de belangen van Dunea en het algemeen maatschappelijk belang van de drinkwatervoorziening wat daarmee gemoeid is. Dat klemmt, temeer omdat bij het verleggen of aanpassen van een rivier- of drinkwatertransportleiding sprake zal zijn van zeer omvangrijke investeringen. De kosten van zo'n project bedragen in de regel minimaal één miljoen euro, de doorlooptijd van het project (van voorbereiding tot

afronding) is in de regel niet korter dan 1,5 jaar het heeft grote impact op onze bedrijfsvoering en leidt tot grote overlast voor de omgeving. De leidingen hebben een regionale transportfunctie. Uitbedrijf name heeft een directe impact op de leveringszekerheid en redundantie van het drinkwatersysteem. Daarnaast betreft het leidingen met een grote dimensie. Dat betekent dat zwaar materiaal nodig is om aanpassingen uit te voeren. Werken aan dit type leiding dient derhalve zeer minutieus gepland, afgestemd en voorbereid te worden. De vitale transportinfrastructuur van Dunea in en nabij het plangebied, betreft in ieder geval de volgende leidingen:

- 1x Rivierwatertransportleiding van beton met een inwendige diameter van 1600 mm (1,6m) (BAL-2)
- 1x Rivierwatertransportleiding van beton met een inwendige diameter van 1200 mm (1,2m) (Wijde AA-leiding)
- 1x Drinkwatertransportleiding van beton met een inwendige diameter van 1000 mm (1,0 m) (Heinekenleiding)

In ambtelijk overleg is weliswaar gebleken dat de genoemde transportleidingen van Dunea zullen moeten worden verlegd of aangepast en andere waarschijnlijk niet. Echter er is hier totaal nog geen duidelijkheid over. In de bijlage hebben wij op de tekening de diverse knooppunten aangegeven en tevens aangegeven waar wij verwachten leidingen moeten worden aangepast of kunnen blijven liggen.

De drinkwaterinfrastructuur dient te worden opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau A4 Burgerveen - N14 en te worden uitgewerkt in de MER.

Reactie

Rijkswaterstaat neemt de drinkwatervoorziening uiterst serieus. Er is op dit moment overleg met alle betrokken beheerders van kabels en leidingen. Hierbij wordt ook overlegd met Dunea. Op het moment dat het integraal ontwerp vaststaat, wordt duidelijk of en welke leidingen verlegd moeten worden. Indien er knelpunten zijn, wordt in overleg met de leidingbeheerders een oplossing uitgewerkt. Er zullen overleggen worden georganiseerd tijdens de verdere planuitwerkingsfase en de realisatiefase. Hierbij worden eventuele verlegging van kabels en leidingen gepland, afgestemd en voorbereid tussen Rijkswaterstaat en alle beheerders.

Daarnaast stelt u dat de drinkwaterinfrastructuur onderzocht moet worden in het project-MER. Bij de uitwerking van het project-MER wordt in beeld gebracht in hoeverre afstromend wegwater verwerkt moet worden en welke consequenties dit heeft voor de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit. Het afstromende hemelwater vanaf de berm wordt zoveel mogelijk via de berm afgevoerd waarbij het via

de infiltratie in de bodem wordt gefilterd. Hierdoor zijn er geen negatieve effecten te verwachten op de grondwaterkwaliteit door de verbreding van de rijksweg.

Daarnaast bevinden zich in het plangebied van de A4 Burgerveen - N14 geen onttrekkingspunten voor drinkwater van Dunea. Ook ligt het plangebied niet in grondwaterwinningsgebieden.

3.15 Zienswijze 81490358

Mijn zienswijze met betrekking tot de verbreding A4, met name het stukje tussen knooppunt Burgerveen en het Ringvaartaquaduct.

Één milieu effect wat vroeger redelijk in orde was, en de laatste jaren, met name sinds de vorige verbreding volkomen is vergeten is de lichtvervuiling. De verlichting staat erg hoog, straalt rondom licht uit en brand altijd, vaak volkomen onnodig als er maar een paar auto's rijden. Ik heb een biologisch akkerbouwbedrijf en ben afhankelijk van insecten voor de natuurlijke plaagbestrijding. De voedselpiramide van alle insecten dient ten alle te functioneren om een evenwicht te bewaren tussen de plagen en de plaagbestrijders. Dat werkt niet als bepaalde groepen insecten 's nachts naar de lichtpunten van Rijkswaterstaat vliegen en daar uitgeput neerstorten of opgegeten worden. Ze komen hoe dan ook niet meer terug naar het perceel. Tevens is het heel hinderlijk als er tegen donker nog gewerkt wordt, de verlichting werkt dan verblindend.

Ik zie dan ook graag aangepaste armaturen welke de weg verlichten en niet de omgeving.

Lage schermen en/of begroeiing om de autoverlicht, met name de koplampen af te schermen.

Reactie

Voor de inpassing van de weg vindt onderzoek plaats naar de mogelijke effecten op door de Wet natuurbescherming beschermde natuurwaarden (soorten, Natura 2000-gebieden), naar de mogelijke effecten op de door de provinciale Omgevingsverordening beschermde gebieden (het Natuur Netwerk Nederland, NNN) en naar mogelijke effecten op rode lijstsoorten. Hierbij wordt ook gekeken naar mogelijke effecten door verlichting. Indien de verlichting beschermde dieren of hun verblijfplaatsen verstoort, zullen in navolging van de Wet natuurbescherming eventueel benodigde maatregelen worden getroffen, waarbij schermen een mogelijkheid vormen. Indien er geen sprake is van beschermde soorten ter hoogte van uw perceel, zullen geen maatregelen genomen worden ten aanzien van verlichting. Uit het onderzoek zal moeten blijken of dit leidt tot mogelijke maatregelen ten aanzien van verlichting.

Over deze specifieke inpassingsvraag met betrekking tot de verlichting rond uw perceel gaan we graag met u in gesprek.

Bomen

De bomen graag weer teruggeplant, dit vangt zeker in de zomer het laatste licht weg, en zal tevens geluid en vervuiling opvangen. Graag ook in verschillende groeistadia, zodat niet alles ineens weggekapt hoeft te worden aan het eind van de levensduur.

Reactie

Op het gehele tracé zal zorgvuldig gekeken worden naar de noodzaak van het kappen van bomen. Het is in niet duidelijk of en op welke plekken er impact zal zijn op aanwezige houtopstanden. Dit wordt in deze fase nader uitgewerkt. Indien dit het geval is, geldt als uitgangspunt dat herplant zoveel mogelijk weer op dezelfde locatie zal plaatsvinden. We zullen in overweging nemen of herplant in verschillende groeistadia kan plaatsvinden. De keuzes hierover worden beschreven in het Vormgevings- en Inpassingsplan dat een bijlage is van het (ontwerp) tracébesluit.

Geluid

Dan is er nog het geluid, rijkswaterstaat zegt dat zij niet verantwoordelijk zijn voor handhaving. Dus als er motoren rijden met 200km/u zonder demper is dat mijn probleem????? Ik zou graag zien dat de geluidsoverlast gemeten wordt, dus de praktijk en niet de theorie van rijkswaterstaat. En over langere periode met daarin zonnige zomerse dagen, als de meeste overlast is. Ze kunnen dan geluidsmaatregelen nemen op de werkelijke geluidsdruk. Dan wil ik er ook nog op wijzen dat verkeer bij 130km/u aanzienlijk meer geluid produceert dan bij 100km/u. Dit betreft voornamelijk wind en bandengeruis. De maximale snelheid dient wat mij betreft voorgoed op 100km/u gehouden te worden, ook de elektrische auto's, maken net zoveel lawaai.

Reactie

Buitensporige geluiden van passerende motoren worden niet in de geluidsberekeningen meegenomen, omdat kortstondige piekgeluiden geen effect hebben op de jaargemiddelden (Lden) die in de berekeningen worden gehanteerd. Het handhaven van de maximumsnelheid is een taak van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Hierbij wordt er bewust gekozen het geluid te berekenen. Voor meer informatie over het geluidsonderzoek wordt u verwezen naar paragraaf 2.2.2.

Voor het geluidsonderzoek wordt de maximale snelheid op het tracé als uitgangspunt verwerkt. Het verlagen van de snelheid is geen onderdeel van het maatregelenpakket. De landelijke snelheidsverlaging naar 100 km/h overdag zoals die in 2020 is ingegaan, is een maatregel om de uitstoot van stikstof te verlagen. Deze snelheidsverlaging vormt ook de basis voor de milieuberekeningen in het project-MER en het (ontwerp)tracébesluit. Het is wel zo dat deze maatregel op termijn weer kan worden teruggedraaid wanneer de stikstofuitstoot middels andere maatregelen is verlaagd. Hiervoor dient dan wel een apart besluit genomen te worden en moet middels milieuonderzoeken aangetoond worden dat aan de wettelijke normen wordt voldaan.

Colofon

Uitgegeven door Rijkswaterstaat
Auteur Project A4 Burgerveen - N14

Informatie

Telefoon 0800-8002
E-mail 08008002@rws.nl
Datum December 2021
Versie Definitief

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl
0800 - 8002

januari 2022 | WNZ0122TP547