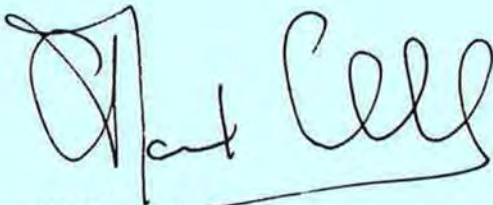


**RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE
TEN BEHOEVE VAN DE TRAJECTSTUDIE/MER
A4 BURGERVEEN-LEIDEN**

Vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer.



's-Gravenhage

Vastgesteld door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer overeenkomstig artikel 7.15 van de wet Milieubeheer.



's-Gravenhage

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
2. Probleemstelling en doel, beleid en besluiten
 - 2.1 Probleemstelling
 - 2.2 Doel van het voornemen
 - 2.3 Besluitvorming en besluitkaders
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven
 - 3.1 Het niet doorgaan van het voornemen ('nulsituatie')
 - 3.2 Combinatie-alternatief
 - 3.3 Auto(snel)wegalternatieven
 - 3.4 Mitigerende en compenserende maatregelen
 - 3.5 Uitvoeringsaspecten
 - 3.6 Meest milieuvriendelijk alternatief
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkelingen en milieu-effecten
 - 4.1 Algemeen
 - 4.2 Abiotische aspecten
 - 4.3 Vegetatie en fauna
 - 4.4 Landschap en ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie en archeologie
 - 4.5 Geluid en trillingen
 - 4.6 Lucht
 - 4.7 Veiligheid en woonmilieu
 - 4.8 Indirecte effecten
5. Vergelijking van de alternatieven
6. Leemten in kennis en evaluatie achteraf
7. Vorm en presentatie van het MER en samenvatting

Bijlagen

Samenvatting en commentaar op het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de overige ontvangen reacties.

1. INLEIDING.

Algemeen

Voor de voorgenomen verbreding van de A4 tussen Burgerveen en Leiden wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Met name bij besluitvorming over tracering en inpassing van een gecombineerd tracé in Leiderdorp voor zowel de A4 als de Hogesnelheidsspoorverbinding (HSL) Amsterdam - Rotterdam Brussel - Parijs is er een sterke samenhang tussen beide projecten. Vandaar dat de vooroverlegfase voor de m.e.r. A4 parallel loopt met de ter visielegging van de nieuwe HSL-nota en het de bedoeling is (interim-)resultaten van deze m.e.r. A4 te betrekken bij de besluitvorming over PKB deel 3 van de Hogesnelheidsspoorverbinding. Het streven is er op gericht het ontwerp-tracébesluit van de Hogesnelheidslijn en de trajectnota/MER A4 gelijktijdig ter inzage te leggen. Mocht dit gelet op de complexiteit van beide procedures niet mogelijk blijken, dan wordt in elk geval bevorderd dat op de momenten van inspraak en beroepsprocedures de relatie met de HSL aan de orde kan komen en inzicht kan worden geboden in de samenhang. Voor de inhoud van de trajectnota en de te volgen procedure is de besluitvorming over de HSL uitgangspunt voor deze procedure die derhalve als volgend valt aan te merken.

In haar advies heeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage opgemerkt de startnotitie als een goede basis voor de vast te stellen richtlijnen te zien. Deze zienswijze wordt overgenomen. Dit betekent dat de onderhavige richtlijnen primair als een aanvulling moeten worden gezien op datgene wat de initiatiefnemer in het kader van de startnotitie reeds heeft toegezegd te zullen onderzoeken.

Inleiding

De A4 heeft een belangrijke functie als noord-zuid verbinding in het westelijk deel van de Randstad. Deze achterlandverbinding verbindt onder meer de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven. Op de A4 komt regelmatig filevorming voor. Dit veroorzaakt doorstromingsproblemen voor het zakelijk verkeer en het goederenvervoer terwijl het tevens een aanzienlijke belasting voor het woon-en leefmilieu betekent in verband met de direct naast de weg gelegen bebouwing. Daarnaast veroorzaken de hoge belasting op de A4 en de krappe dimensionering een verkeersonveilige situatie. Tenslotte doorsnijdt de A4 gebieden met belangrijke natuur- en landschapswaarde die deel uitmaken van het kerngebied van de ecologische hoofdstructuur. De A4, in combinatie met de N445 en de toekomstige HSL, vormt een knelpunt tussen infrastructuur en milieu.

De trajectstudie/MER beoogt de problemen op de en rond de A4 tussen Burgerveen en Leiden in kaart te brengen en voor geconstateerde problemen oplossingen te presenteren in de vorm van alternatieven. op de voorgenomen activiteit is de in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen regeling voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing. De m.e.r.-procedure vormt onderdeel van de Tracéwetprocedure. Het MER zal daarom onderdeel vormen van de trajectnota.

De richtlijnen zijn opgesteld op basis van de in het kader van de terinzagelegging ontvangen reacties en het advies van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage. De adviezen zijn samengevat en voorzien van een reactie opgenomen in bijlage 1.

2. Probleemstelling en doel, beleid en besluiten

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

2.1 Probleemstelling

Wat betreft de probleemstelling kan in aanvulling op de startnotitie (pagina 27 en 28) worden gesteld, dat het met name gaat om:

- Een nadere uitwerking van de geformuleerde problemen voor de verschillende doelgroepen, in het bijzonder zakelijk verkeer en goederenvervoer, de omwonenden en voor natuur en landschap.
- Bepaling en uitwerking van alternatieven en varianten die tegemoet komen aan de geformuleerde problemen.

Het is gewenst dat wordt gemotiveerd waarom er in het voorliggende geval geen sprake is van een corridorstudie maar van een trajectstudie voor een schakel in de verbreding van de A4 tussen Den Haag en Schiphol.

In het MER is het in SVV-2 geformuleerde beleid ten aanzien van de beperking van de groei van de automobiliteit uitgangspunt.

Voorzover relevant voor de besluitvorming moet worden aangegeven in hoeverre door de verbreding van de A4, Burgerveen - Leiden of één der omleidingsalternatieven de intensiteiten op de bestaande rijkswegen, op andere autosnelwegen en op het onderliggende wegennet in het studiegebied zullen worden beïnvloed en wat de milieu-invloeden daarvan zijn.

Ook moet worden vermeld in welke mate het voornemen juist extra autoverkeer zal opwekken (generatie extra mobiliteit) met als gevolg eventueel verschuiving van verkeerskundige knelpunten. Daarbij is een duidelijke argumentatie nodig waarom uitbreiding van de capaciteit van het wegvak Leiden - Burgerveen nodig is indien de prognoses van het SVV II als uitgangspunt wordt genomen.

De relatie van het voornemen met de HSL ten noorden van Rotterdam dient zodanig te worden uitgewerkt dat de schade en hinder in het studiegebied zoveel mogelijk wordt beperkt en waar mogelijk juist milieukwaliteiten worden verbeterd (ontsnippering, compenserende maatregelen en dergelijke).

2.2 Doel van het voornemen

Aan de hand van de geformuleerde doelstellingen dienen concrete beoordelingscriteria en bijbehorende maatstaven te worden afgeleid waaraan de alternatieven en varianten die in het MER worden uitgewerkt, kunnen worden getoetst. Hiertoe behoren milieunormen en streefwaarden (uit SVV II, NMP, Wet geluidshinder, Wet luchtverontreiniging, VINEX en NBP en dergelijke).

Niet uitsluitend dient gedacht te worden aan het vermijden of zoveel mogelijk beperken van de hinder en de schade voor de mens en natuur en landschap, maar ook aan de mogelijkheden voor verbetering van de kwaliteiten van het milieu binnen het kader van dit project.

2.3 Besluitvorming en besluitkaders

Aan het duidelijk overzicht in de startnotitie ware slechts toe te voegen:

- Het Nationaal Milieubeleidsplan 2 (met name S 5.7, pagina 139 - 151).
- Intentieprogramma Bodembescherming Zuid-Holland van 20 mei 1994 en de daarbij behorende compensatieregeling.
- Waterhuishoudingsplan Zuid-Holland; zie ecologische aandachtsgebieden.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

Vervoerwaardestudie.

In het kader van dit project dient een vervoerwaardestudie te worden uitgevoerd die aangeeft in welke mate overheveling van de verplaatsingen van personen naar openbaar vervoer kan plaatsvinden en welke knelpunten dan nog overblijven. Daarbij dient creatief te worden nagegaan welke potenties het openbaar vervoer kan hebben voor de oplossing van de problemen waarbij bestaande plannen dan wel de huidige capaciteit niet als beperkende voorwaarden mogen fungeren. Het kan hiervoor noodzakelijk zijn in overleg te treden met andere instanties zoals de openbaar vervoermaatschappijen.

3.1 Het niet doorgaan van het voornemen ('nulsituatie')

De nulsituatie is de ontwikkeling, die optreedt wanneer er geen extra maatregelen (voor zover nog niet in gang gezet) worden genomen om de vervoerssituatie en de hierbij optredende knelpunten tussen de knooppunten Burgerveen en Leiden te verbeteren.

De nulsituatie omvat een beschrijving van de voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten voor zover relevant voor het milieu. Het gaat hier bijvoorbeeld om de aanleg van andere weg- en spoorverbindingen, uitbreiding van industriële of woonbebouwingen en landherinrichting.

Zoals gebruikelijk bij de tracé/m.e.r.-procedures is het beleid van SVV-2 ter beperking van de groei van de automobiliteit uitgangspunt.

3.2 Combinatie-alternatief

Dit alternatief houdt tevens een veiliger vormgeving in van de huidige (deels zeer onveilige) op- en afritten.

In het combinatie-alternatief kunnen op basis van de verkeer- en vervoerbehoefte onderdelen uit INVERNO dan wel eventuele andere plannen als MZH, RVVP's enz. worden overgenomen bij de samenstelling van dit alternatief.

3.3 Auto(snel)wegalternatieven

Bij de ontwikkeling van de alternatieven is de relatie met de Hogesnelheidslijn van belang. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de alternatieven vormt de besluitvorming over de HSL. De in de startnotitie genoemde alternatieven zullen, met inachtneming van de besluitvorming over de HSL, worden uitgewerkt.

In dit kader dienen tevens de volgende varianten voor een verbreding te worden onderzocht:

- toedeling aan alle verkeer,
- toedeling aan doelgroepen,
- toepassing van wisselstroken,
- een combinatie.

3.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Elk alternatief zal steeds minimaal een pakket van mitigerende en waar nodig compenserende maatregelen, als resultaat van een knelpuntenanalyse moeten bevatten. De mitigerende en compenserende maatregelen zullen een kernpunt van het MER moeten vormen. Uitgaande van de doelstellingen op pagina 28 van de startnotitie moet expliciet worden aangegeven dat er bij deze maatregelen tevens inzicht moet worden gegeven in de mogelijkheden om de huidige belasting van natuur en landschap te verminderen, dat wil zeggen een 'win-back situatie'.

Bij het ontwerpen van mitigerende maatregelen verdient een brongerichte aanpak de voorkeur. Voorts moet met name worden gedacht aan geluidswallen, ondertunneling voor zoogdieren, brede oeverzones langs kruisende watergangen, boombeplanting ter vermindering van vogelslachtoffers en dergelijke.

Bij compenserende maatregelen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het instellen van reservaten en beheersgebieden in het studiegebied. Botanische reservaten kunnen daarbij waarschijnlijk het best direct aansluitend bij de bermen worden gesitueerd. Vogelreservaten, zoals bijvoorbeeld voor weidevogels, zullen op grotere afstand moeten worden gelokaliseerd in verband met de verstoringinvloed van de (spoor)weg. Ook kan het gaan om het graven van vervangende watergangen, zoals mogelijk bij verplaatsing van de Meerburgerwetering bij variant B/B3 van de HSL.

Ten slotte kan gedacht worden aan het afsluiten of functieverlaging van bestaande wegen voor autoverkeer, dan wel het geheel opheffen van de betreffende verbindingen in het projectgebied. Het verdient in dit verband de voorkeur in overleg met de gemeenten te bezien wat er met de bestaande wegvakken van de A4 kan gebeuren bij varianten waarin een omleiding van de A4 is opgenomen. De alternatieven, respectievelijk de compenserende maatregelen die daar een onderdeel van vormen, verdienen op deze punten een zo volledig mogelijke specificatie.

3.5 Uitvoeringsaspecten

Gezien de geotechnische bodemgesteldheid van delen van het inpassingsgebied kunnen uitvoeringsaspecten van belang zijn voor de trajectkeuze. In aanvulling op de startnotitie (pagina 41) verdienen met name uitvoeringsaspecten van geotechnische aard een nadere uitwerking, zoals de samenhang van

de tracékeuze met de zettingsgevoeligheid van de bodem en indien ophogingen nodig zijn de haalbaarheid van maatregelen die oppersing van aangrenzende terreinen kunnen voorkomen.

Ook maatregelen ter voorkoming van de milieugevolgen van (bron)bemaling bij de bouw van kunstwerken en de mogelijke toename van (zoute) kwel verdienen aandacht.

Met name bij het zoeken naar aanvullende mitigerende maatregelen en naar de meest geschikte plaats van kunstwerken zoals bijvoorbeeld voor de kruising van de verbrede A4 met de HSL en met andere bestaande relatief grote (natte en droge) infrastructuur zijn de uitvoeringsaspecten van belang.

Verder dient, voor zover mogelijk en relevant, aandacht besteed te worden aan hoe bij de verdeling van de werkzaamheden voor de aanleg over de seizoenen rekening kan worden gehouden met de verstoringsgevoeligheid van ecosystemen. Een voorbeeld is: tijdelijke peilverlagingen zo veel mogelijk plaats laten vinden in de nazomer of winter omdat dan de effecten op vegetaties geringer zijn dan in het voorjaar of in de zomer.

3.6 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief is als een volwaardig alternatief te presenteren, ook in de uiteindelijke onderlinge vergelijking van de milieueffecten van de nader uitgewerkte alternatieven.

Er is mogelijk verwarring over het verschil tussen het meest milieuvriendelijk alternatief en de noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen. In de startnotitie worden beide aan elkaar gelijk gesteld. Dat is niet correct. De mitigerende en compenserende maatregelen moeten een onderdeel vormen van elk der alternatieven. Daarnaast moet er ook een zelfstandig meest milieuvriendelijk alternatief ontwikkeld worden of moet aan het eind van de studie worden aangegeven welk alternatief het meest milieuvriendelijk blijkt te zijn. Het MMA moet daarbij wel in principe in zekere mate de bereikbaarheidsproblemen kunnen oplossen.

Bij de invulling van dit alternatief gaat het in elk geval om de volgende aspecten:

- De tracering.
- De wijze van uitvoering en gebruik, waarbij de volgende elementen van belang zijn:
 - de mitigerende en compenserende maatregelen (zie S 3.4);
 - de wijze van uitvoering (zie S 3.5);
 - de wijze van gebruik (bijvoorbeeld de rijnsnelheid).

Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief dienen tevens de nieuwste ter beschikking staande mitigerende maatregelen op optimale wijze te worden toegepast (volgens het ALARA-principe).

Met betrekking tot de beperking van geluid dient hierbij met name aandacht te worden geschonken aan maatregelen aan de bron zoals:

- maximale benutting van het bundelingseffect met de HSL;
- toepassing van de nieuwste beschikbare technologie van geluidarme wegverhardingen;
- verdiepte- en/of tunnelliging;
- beperking van maximum snelheden.

De A4 doorsnijdt een belangrijk deel van de Ecologische Hoofdstructuur binnen Zuid-Holland. Verondersteld mag worden, dat de weg thans een ernstige ecologische barrière vormt binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Een onderdeel van de studie dient dan ook te zijn na te gaan in welke mate door bijvoorbeeld reconstructie van de A4 bij verbreding deze ecologische barrièrewerking kan worden geminimaliseerd.

4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkelingen en milieu-effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Een kernpunt bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu van de A4 is dat ook steeds wordt aangegeven wat de effecten zullen zijn bovenop de gevolgen van de HSL.

Literatuur en veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek, vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie.

De wijze, waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven zijn, dient te worden gemotiveerd. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens, als de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten. Hierbij dient steeds te worden aangegeven of het feiten, veronderstellingen dan wel aannames betreft.

In de onderstaande paragrafen is aangegeven, welke milieu-aspecten in het MER in aanvulling op het gestelde in de startnotitie in elk geval in nog beschouwing moeten worden genomen. Hierbij zijn de aandachtspunten voor de bestaande situatie en de gevolgen in één paragraaf ondergebracht.

Bij de beschrijving van de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan de **versnippering** van het landelijke gebied. Deze factor vormt een indicatie voor een aantal milieuproblemen, zoals geluidshinder, ecologische effecten (barrièrewerking, aanrijdingen, verstoring van populaties), afname van landschappelijke kwaliteit, afname van grondgebruiksmogelijkheden en andere (zie ook S 4.3).

Bij de opzet van de effectbeschrijving in de startnotitie (zie figuur 14 en 15) zijn de effecten van mitigerende en compenserende maatregelen niet expliciet meegenomen. Dat zal wel moeten plaatsvinden, ook met beschrijving van de effecten van deze maatregelen.

4.2 Abiotische aspecten

Bij de bestaande situatie en autonome ontwikkelingen dient ook nog te worden ingegaan op:

- de geotechnische bodemgesteldheid;
- bodembeschermingsgebieden.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient ook ingegaan te worden op de gevolgen van het geschikt maken van het gebied voor de aanleg van een weg (vergraving van lagen, tijdelijke bronbemaling of peilverlaging, permanente verlaging; zie ook 5.3.5) en op de gevolgen van de (mogelijke) toename van (zoute) kwel. Hierbij moet ook aandacht worden besteed aan de ecologische aandachtsgebieden uit het provinciale waterhuishoudingsplan 1991. De te verwachten wijzigingen moeten worden aangegeven in de hydrologische omstandigheden voor de standplaatsen van eventuele voorkomende waardevolle natuurlijke vegetaties (voorjaarsgrondwaterstand, kwelintensiteit, voedselrijkdom en samenstelling oppervlakte- en grondwater) en de doorwerking daarvan op dierpopulaties (weidevogels, reptielen, amfibieën). Gezien de aard van de relaties in het gebied verdient het aanbeveling dat bij de effectvoorspellingen gebruik wordt gemaakt van geohydrologische modellen.

4.3 Vegetatie en fauna

De beschrijving van de biotische toestand in het studiegebied alsook de daaropvolgende effectbeschrijving wint aan waarde door een duidelijke keuze en motivering van de te behandelen biotische aspecten ('gemeenschappen en indicatorgroepen') in relatie tot de gebiedskenmerken en tot de ingreep c.q. de gevolgen daarvan. Nodig is ook:

- Beschrijving van de ligging van lokale geschikte leefgebieden voor waardevolle diersoorten, voor zover relevant. In ieder geval dient aandacht besteed te worden aan weidevogels, watervogels, zoogdieren, reptielen, amfibieën en dagvlinders.
- Beschrijving van de ligging van en ruimtelijke samenhang tussen functiegebieden (rust-, rui-, voedsel-, paar- en overwinteringsgebieden).

Bij de analyse van de gevolgen van de aanwezigheid van de weg en van de wegaanleg dient aandacht te worden besteed aan de versnippering en dient per tracé onderscheid te worden gemaakt tussen de volgende effecten:

vernietiging

- Ruimtebeslag, waardoor oppervlaktes van waardevolle natuurgebieden worden verkleind, en leefgebieden van waardevolle soorten kleiner worden en versnipperd raken (zie ook barrièrewerking).

verstoring

- Geluidsbelasting en zichtverstoring van aangrenzende (stille) gebieden.
- Verandering van oppervlakte- en grondwaterrelaties en hun ruimtelijke effecten op natuurgebieden.

barrièrewerking

- Barrièrewerking voor uit oogpunt van overleven noodzakelijk geachte dispersiebewegingen tussen lokale populaties die samen een netwerkpopulatie vormen. Het betreft hier vooral populaties van over de grond bewegende diersoorten.

- Barrièrewerking in pendelbewegingen tussen functiegebieden zoals van amfibieën (ook te traceren door veldonderzoek, zoals plaatsen met verkeersslachtoffers).
- Vermijding van aanrijding dieren.

Voor elk van deze effecten moet worden nagegaan waar deze in aanmerkelijke mate zullen optreden en aanleiding geven tot een verlaging van natuurwaarden (uit te drukken in oppervlakteverlies, transformatie naar minder waardevolle ecosysteemtypen en achteruitgang, respectievelijk lokaal of regionaal uitsterven van waardevolle soorten).

Apart dient aandacht te worden besteed aan de effectiviteit van (voorgenomen) mitigerende ontsnipperingsmaatregelen en compenserende maatregelen.

De uitgangspunten (geen uitgebreide beschrijvingen) voor het beheer van bermen dienen te worden aangegeven.

4.4 Landschap en ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie en archeologie
Aandacht is nodig voor de versnippering in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast is ook expliciete aandacht nodig voor archeologische en cultuurhistorische waarden, waarvoor - zo nodig - een extra inventarisatie zal moeten worden verricht.

4.5 Geluid en trillingen

Het aspect geluid en trillingen betreft de effecten als gevolg van emissie van geluid en trillingen door aanlegwerkzaamheden en door het gebruik van de weg door het verkeer. Het betreft bij geluid door gebruik van de weg door het verkeer zowel de verandering van het akoestisch niveau of belasting van objecten, als de daaraan gerelateerde hinder. Aandacht gaat daarbij met name uit naar die situaties dat er van hinder voor mensen of van verstoring van relatief stille gebieden sprake is.

Bij de gevolgen dient behalve naar de effecten van het nieuw aan te leggen of te reconstrueren tracé zelf ook gekeken te worden naar de gevolgen van significante veranderingen op het aansluitende wegennetwerk. Een significante verandering kan arbitrair gesteld worden op een toename van minimaal 30% of een afname van minimaal 20% van de verkeersintensiteit op een wegvak. Dit komt overeen met een verandering van 1 dB(A).

Omgevingsanalyse

Een korte beschrijving van de volgende karakteristieken:

- de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van de geluidbelasting van de diverse niet omgevingseigen geluidbronnen (wegverkeer, railverkeer, scheepvaartverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie, etc.), inclusief de cumulatie daarvan.
- voor het gebied dat buitende geluidbelasting van de niet omgevingseigen bronnen valt (het resterende gebied): inventarisatie van het heersende referentieniveau van het omgevingsgeluid en de te verwachten autonome ontwikkeling. Dit dient bepaald te worden op een voldoende aantal representatieve punten in overeenstemming met de regels van ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981), en waar mogelijk aangevuld te worden met gegevens uit bestaande onderzoeken.

- het aantal bestaande saneringswoningen langs de wegen waar een significante verandering op kan treden in de verkeersintensiteit.
- het aantal bestaande gehinderden en ernstig gehinderden (dosiseffect-relaties).
- de aanwezigheid van (potentiële) stiltegebieden of relatief stillen gebieden.
- het aanduiden van bestaande en reeds geplande specifiek geluidgevoelige objecten en gebieden (woongebieden, ziekenhuizen, scholen, recreatieterreinen, natuurgebieden, etc.).

De basisgegevens van het aspect geluid voor de effectanalyse betreffen minimaal:

- kaart met geluidsniveaus in buitengebied (inclusief contouren rondom de niet omgevingseigen geluidbronnen).
- kaart met locatie en begrenzing van (potentiële) stiltegebieden en specifieke geluidgevoelige bestemmingen (inclusief woonbebouwing).
- gegevens per wegvak van de alternatieven voor de berekeningen van:
 - . verkeersintensiteit (in uurgemiddelden) voor gehele etmaal;
 - . verkeerssamenstelling (in % licht, middelzwaar en zwaar verkeer);
 - . rijsnelheden;
 - . verhardingssoort;
 - . locatie, hoogte en lengte geluidafschermende voorzieningen.

Effectanalyse

De belangrijkste effecten met betrekking tot geluidhinder zijn:

- verstoring van woon- en leefmilieu;
- rustverstoring in relatief stille gebieden in het buitengebied.

De geluidemissie en trillingen van het gebruik van het weglichaam door gemotoriseerd verkeer zijn permanent van aard, de effecten in de aanlegfase tijdelijk.

De in de aanlegfase belangrijkste bronnen dienen beschouwd te worden (bijvoorbeeld hei-activiteiten, intrillen en trekken van damwanden, transportactiviteiten voor aan- en afvoer van materiaal, tijdelijk verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

Voor de gebruiksfase dienen de effecten kwantitatief bepaald te worden.

Het betreft zowel de effecten in het inpassingsstudiegebied, als in het invloedsstudiegebied (aansluitende verkeersnetwerk). Rekening dient gehouden te worden met cumulatie van geluidemissie.

Aanbevolen toetsingsparameters

- Akoestisch ruimtebeslag relatief stille gebieden in het buitengebied (in ha > dan het bestaande referentieniveau geluid, indien dit lager is dan 50 dB(A)).
- Het akoestisch invloedsgebied > 50 dB(A).
- Het aantal geluidbelaste woningen (aantal > 45 dB(A), per categorie van 5 dB(A).
- Het aantal gehinderden en ernstig gehinderden volgens dosiseffect-relaties van VROM, vanaf 45 dB(A) (in aantallen).

- Aantasting stiltegebied (in ha > 40 dB(A)).
- Trillinghinder (aantal woningen en trillinggevoelige bebouwing binnen ca. 50 m van een weg of railverbinding, met inschatting schaderisico).
- Aanlegfase-effecten geluid en trillingen.

Methoden en technische effectanalyse

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï (Standaard Rekenmethode I/II) van de Wet geluidhinder. Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen mag aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast, in de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller worden. Tevens zal de situatie zonder toepassing van artikel 103 berekend moeten worden. Bij de bepaling van het aantal gehinderden en akoestisch ruimtebeslag mag geen rekening gehouden worden met aftrek ingevolge artikel 103.

In deze voorschriften zijn twee rekenmethoden opgenomen; Standaardrekenmethode 1 (SRM1), een relatief eenvoudige methode die in minder complexe situaties mag worden toegepast en Standaardrekenmethode 2 (SRM2) die in vrijwel elke situatie kan worden gebruikt. Wanneer er sprake is van afscherming zal altijd SRM2 moeten worden toegepast. Er worden ook hybriden van SRM1 en SRM2 gebruikt.

Berekend dient te worden welke voorzieningen noodzakelijk zijn om aan de eisen van de Wet milieubeheer te voldoen. De voorzieningen dienen ten minste berekend te worden voor de situatie zonder eventuele ontheffingsmogelijkheden. Eventueel kan aangegeven worden in een scenario de verandering in benodigde voorzieningen met een bepaalde ontheffingsmogelijkheid.

De rekenmethoden zijn beschikbaar in de vorm van computerprogramma's waarin een aantal gegevens dient te worden ingevoerd. Het betreft enerzijds emissiegegevens, zoals verkeersintensiteit, samenstelling en snelheid van het verkeer, bronhoogte en anderzijds omgevingskenmerken zoals afstand van de waarneempunten tot de weg, de bodemgesteldheid en afschermende objecten.

De resultaten worden gepresenteerd als geluidbelastingen op een bepaalde plaats. Er worden uit deze geluidbelastingen lijnen geconstrueerd, die punten waarop een gelijk geluidniveau heerst, met elkaar verbinden. Deze dB(A)-contouren worden onder andere gebruikt om oppervlakten te bepalen die aan een bepaalde range van geluidniveaus worden blootgesteld.

Toetsingskader

- Resultaten van de geluidberekeningen voor woon- en leefmilieu worden getoetst aan de Wet milieubeheer (Wet geluidhinder). Hierin zijn normen opgenomen waaraan een weg of railverbinding moet voldoen wat betreft de geluidbelasting voor de nabij gelegen geluidgevoelige bestemmingen.
- De aantasting van stiltegebieden dient te worden getoetst aan het provinciale stiltegebiedenbeleid en verordening.
- In het NMP en SVV-2 zijn doelstellingen geformuleerd ten aanzien van het terugdringen van het aantal gehinderden, geluidbelaste woningen en akoestisch ruimtebeslag.

4.6 Lucht

Ten aanzien van de luchtverontreiniging zal kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer;
- de concentraties van luchtverontreinigende stoffen tengevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen in verhouding tot de heersende achtergrondconcentraties.

Het MER moet met name aangeven welke specifieke bijdrage de alternatieven leveren aan de vermindering/vermeerdering van het gebied waarin de grensen streefwaarde voor NO_x wordt overschreden en met welke aanvullende maatregelen in de toekomst zoveel mogelijk aan het bereiken van de streefwaarde zal worden tegemoet gekomen.

Voor de varianten waarbij sprake is van de aanleg van een tunnel dient speciale aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit (stikstofdioxide, benzeen, benzo(a)pyreen, fijn stof en zwarte rook) in de tunnel, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten.

Voor zover deze concentraties grenswaarden en richtwaarden overschrijden, dient aangegeven te worden met welke maatregelen wel aan deze waarden kan worden voldaan.

4.7 Veiligheid en woonmilieu

Het gaat hierbij voor een groot deel om reeds in de startnotitie aangegeven effecten aangaande de gezondheid en leefbaarheid.

Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen dienen de risicocontouren langs de weg te worden aangegeven.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid verdienen de op- en afritten bijzondere aandacht.

4.8 Indirecte effecten

Naast directe effecten moeten ook indirecte effecten worden beschreven.

Dit betreft met name:

- het risico van volbouwen van afgesneden hoeken in het landelijk gebied;
- de gevolgen voor de land- en tuinbouw.

5. Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De verschillen in de gevolgen van de alternatieven, inclusief het meest milieuvriendelijke alternatief, moeten duidelijk worden gepresenteerd.

Aangegeven dient te worden welke gangbare (milieu) kwaliteitseisen (normen, streefwaarden) en uitgangspunten van het milieubeleid daarbij zijn beschouwd.

Met betrekking tot geluid wordt aanbevolen de volgende criteria te hanteren:

- De verandering van het aantal(ernstig)geluidgehinderde personen als gevolg van de uitvoering van het alternatief. Het wordt aanbevolen de berekening te beperken tot het gebied binnen de 45 Db(A)-contour van de gecumuleerde geluidbelasting.
- De grootte van het akoestische invloedsgebied, begrensd door de 50 Db(A)-contour.
- Een kwalitatieve weging van het verstoringseffect buiten de 50 Db(A)-contour op de recreatie-, natuur- en stiltegebieden (toepassing van het "stand still" principe).

Met betrekking tot natuur en landschap wordt aanbevolen uit te gaan van behoud en waar mogelijk verbeteren van waarden en van compenserende maatregelen voor niet verder te vermijden schade.

Ten aanzien van externe veiligheid is het ALARA-principe van toepassing.

Aandacht verdienen verder ten minste de volgende punten:

- Een voorkeursvolgorde van de alternatieven/varianten, per toetsingscriterium; waar mogelijk aan de hand van kwantitatieve informatie over effecten, zodat absolute grootte-orde inzichtelijk blijven.
- In welke mate de voorgestelde oplossingen, bij de uitvoering of in de toekomst, de mogelijkheden in zich hebben tot een flexibele aanpassing.
- Een raming van de kosten van de verschillende alternatieven en van te treffen milieumaatregelen.

6. Leemten in kennis en evaluatie achteraf

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten) ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

In het MER moet worden aangegeven:

- welke in de richtlijnen gevraagde informatie niet kan worden geleverd;
- wat de onzekerheidsmarges zijn voor de gepresenteerde informatie;
- waardoor de lacunes in de kennis wordt veroorzaakt;
- hoe in deze lacunes kan worden voorzien.

De leemten in kennis mogen niet betrekking hebben op die informatie, die voor het te nemen besluit essentieel is. Dit soort informatie dient een zo goed mogelijke invulling te krijgen (zo nodig nader veldonderzoek).

Het is wenselijk dat het MER al een aanzet tot een evaluatieprogramma bevat, waarbij aandacht wordt besteed aan in S 4.2 tot en met S 4.8 genoemde aspecten. Daarbij moet worden aangegeven hoe het evaluatieprogramma zal worden beheerd (wie voert het uit en dergelijke). Ook is het van belang dat maatregelen moeten worden getroffen als bepaalde doelstellingen niet worden gehaald.

7. Vorm en presentatie van het MER en samenvatting

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven, inclusief het meest milieuvriendelijk alternatief, mede tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid. De onderlinge vergelijking van de alternatieven kan worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren, kaarten en ingreep-effectmatrices. Het MER moet ook worden voorzien van een duidelijke overzichtskaart van het gehele studiegebied met tevens alle in het MER gebruikte geografische aanduidingen.

Voor de overige presentatie wordt het volgende aanbevolen:

- het MER beknopt te houden;
- eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- waar mogelijk gebruik te maken van grafische presentatietechnieken (kaarten, luchtfoto's en fotovisualisaties, figuren en diagrammen);
- waar kwantitatieve informatie wordt gepresenteerd, verdient het aanbeveling om - eventueel (ook) grafisch - de onzekerheidsmarges weer te geven; dit kan een beter inzicht verschaffen dan wanneer alleen gemiddelden worden gepresenteerd.

De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpelijk te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER. De samenvatting dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- motivering van het doel en het belang van het voornemen;
- keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing genomen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven en de onderlinge vergelijking daarvan;
- leemten in kennis.

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

Inhoud:

Reactie van Bevoegd Gezag

Nr. 8

Commissie Paddestoelen en Natuurbescherming
van de Nederlandse Mycologische Vereniging
Utrecht

Vraagt aandacht voor de effecten door de voorgenomen ingreep op de mycologische kwaliteiten van enkele met name genoemde terreinen in het studiegebied.

Voorzover onderscheidend zullen in ieder geval bij de omleidingsalternatieven (voorzover genoemde gebieden geraakt cq. doorsneden worden) de mycologische kwaliteiten worden onderzocht. Het onderzoek richt zich met name op beleidsmatig belangwekkende aandachts-/beschermde soorten (bijv. Cantharellen)

Nr. 21

Waterschap Groot-Haarlemmermeer
Hoofddorp

Vraagt naast onderzoek naar de effecten van de verspreiding van verontreinigingen van het oppervlaktewater, de gevolgen voor de waterbodem en de gevolgen voor de berging van de (verontreinigde) baggerspecie tevens aandacht voor de (mogelijke) gevolgen voor de toename van kwel en de noodzakelijke maatregelen om een kweltoename te voorkomen.

Conform de richtlijnen wordt de mogelijke toename van (zoute) kwel onderzocht. In de startnotitie is de verspreiding naar het grondwater en/of de (bodem)bodem van verontreinigende stoffen als milieu-effect genoemd.

Nr. 48

P. Rodenburg *
Roelofarendsveen

Konstateert, dat met de aanleg van de HSL en de verbreding van de A4 veel groen zal verdwijnen.

In het MER worden de aantasting van het landschap en de mogelijkheden van een goede landschappelijke inpassing nader onderzocht.

Nr. 79

F.T.J. Klein *
Nieuwe Wetering

Signaleert de konstante geluidhinder voor Nieuwe Wetering en vreest dat een verbreding van de A4 geen verbetering zal opleveren.

In het MER wordt het onderdeel geluidhinder nader onderzocht, daarbij zijn de normen van de Wet geluidhinder van toepassing.

Nr. 80

C.J.M. van Beek-Rijnierse en G.J.M. van Beek
Roelofarendsveen

Stelt dat de mogelijke verdubbeling van de A4 een onaanvaardbare cumulatie van de geluidshin-

In het m.e.r. worden de cumulatieve effecten van de geluidhinder veroorzaakt door (spoor-)wegver-

Verwerking
Inspiraakreacties

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

der en de vervuiling van de leefomgeving betekent.

keer en/of industrie en de effecten van de geluidshinder op de leefomgeving onderzocht.

Nr. 81
Hans Wesselman *
Rijpwetering

Vraagt, waarom de A4 verbreed moet worden en Schiphol wordt vergroot, terwijl de HSL ervoor bedoeld zou zijn vlieg- en autoverkeer terug te dringen.

Het hele maatregelenpakket uit het SVV en de voorstellen voor de HSL zijn niet gericht op het terugdringen van het auto- en vliegverkeer, maar op het afremmen van de groei in dat verkeer. Voor de A4-studie vormt de HSL, zoals weergegeven in de nieuwe HSL-nota, het uitgangspunt. Verkeersprognoses (waarin de HSL is opgenomen) voor de A4-studie moeten duidelijk maken of verbreding nodig is.

Nr. 97
Gemeente Rijnwoude
Hazerswoude

Sluit zich aan bij de reactie van het Bestuurlijk Overleg Platform A4/HSL Leidse Regio.

Zie nr. 930

Nr. 102
Jos van der Pouw Kraan *
Rijpwetering

- a. Vreest voor een toename van geluidshinder bij verbreding van de A4. Daarbij is ook al overlast van Schiphol.
- b. Geeft de suggestie de A4 ondergronds aan te leggen.

- a. Het onderzoek geluidshinder maakt deel uit van het MER. Voor de geluidshinder is de Wet geluidshinder van toepassing. Daarbij wordt tevens de gesommeerde geluidshinder van de A4 en andere geluidbronnen onderzocht.
- b. In de studie wordt de mogelijkheid van een plaatselijk verdiepte of ondergrondse ligging voor de rijksweg onderzocht.

Nr. 111
H.J. Verdegaal
Hazerswoude-Rijndijk

Vindt om verkeerstechnische (scherpe bocht in drukke rijksweg) en financiële reden (kapitaalvernietiging van de aansluiting A4/N11-oost en andere kunstwerken) een omleiding om Leiderdorp een onbegrijpelijk alternatief.

In de Trajectnota/MER zullen geen alternatieven worden opgenomen, die ontwerp- en verkeertech- nisch onmogelijk zijn. In de studiefase wordt voor alle varianten bezien welk van de rijksweg-varianten in de afweging van (verkeers)technische en economische aspecten, aspecten voor woon- en leefmilieu en kosten als reële oplossing kan worden beschouwd.

Verwerking
Inspiraakreacties

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgervveen - Leiden.

Nr. 118

Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij
N.V.
Haarlem

- | | |
|---|---|
| <p>a. verzoekt betrokken te worden bij het definiëren van de netwerken van het openbaar vervoer in de studievarianten.</p> <p>b. wenst een aanvulling op het toekomstbeeld voor het weggebonden openbaar vervoer, waarbij gedacht kan worden aan de Interliner en de maatregelen in het kader van de Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol.</p> <p>c. verzoekt om regelmatig geïnformeerd te worden, als adviseur geraadpleegd te worden, dan wel deel te nemen aan de Werkgroep Verkeer en Vervoer.</p> | <p>a. Het basisnetwerk, wat in de studie gebruikt zal worden, is opgesteld in overleg met ondermeer de streekvervoerbedrijven.</p> <p>b. In het kader van het combinatie-alternatief worden de aanvullende mogelijkheden voor onder andere het weggebonden openbaar vervoer nader bestudeerd. Ontwikkelingen in het kader van Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol en het Interliner-concept zullen daarbij worden betrokken.</p> <p>c. De NZH zal, namens de VSN-groep, deelnemen in de werkgroep Verkeer, waarin de verkeersprognoses worden opgesteld.</p> |
|---|---|

Nr. 119

Volkstuinvereniging Alkemade
Roelofarendsveen

- | | |
|--|--|
| <p>a. is geen voorstander van een oostelijke verbreding van de A4 i.v.m. ruimtebeslag en hinder van het verkeer.</p> <p>b. wenst met de besluitvorming van de A4 te wachten tot bekend is of een nieuwe lijn voor de HSL wordt aangelegd. In die situatie is zij voorstander van een omleiding Nieuwe Wetering, waarbij het huidig rijkswegtracé wordt verlaten.</p> | <p>a. De keuze tussen oostelijke of westelijke verbreding of omleiding geschiedt op basis van de uit te voeren studie en wordt op dit moment dan ook niet gemaakt.</p> <p>b. Het beleidsvoornemen voor de HSL is uitgangspunt voor de studie. Als er over de HSL een besluit is genomen zal dat het eventueel gewijzigde uitgangspunt zijn voor de studie naar rijksweg 4.</p> |
|--|--|

Nr. 120

Gemeente Haarlemmermeer
Hoofddorp

- | | |
|--|---|
| <p>a. pleit voor uitbreiding van het studiegebied in noordelijke richting, waarbij ook het deel Hoofddorp-Burgervveen van de A4 in de studie wordt betrokken. Zij is van mening, dat ook op dit deel van de A4 doorstroming onvoldoende is, waardoor sluipverkeer op het onderliggend wegennet ontstaat.</p> | <p>a. Op basis van de beschikbare prognoses is een verkeersgroei op het wegvak Hoofddorp-Burgervveen te verwachten. Naar de huidige inzichten is deze groei op te vangen door doorstroming-bevorderende maatregelen uit het verkeersbeheersingsprogramma. Daarom wordt een eventuele uitbreiding van wegvak Hoofddorp-Burgervveen niet in deze studie opgenomen. Overeenkomstig de richtlijnen worden in deze studie wel de gevolgen voor de intensiteit op de aansluitende wegvakken</p> |
|--|---|

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgervveen - Leiden.

- b. constateert, dat de beschrijving van de huidige en toekomstige situatie van de Haarlemmermeer in de Startnotitie onvoldoende zijn belicht.
 - c. stelt, dat de N22 in samenhang met de woningbouw ontwikkeling in Haarlemmermeerwest als hard gegeven wordt beschouwd.
 - d. acht 1986 ongeschikt om als basisjaar voor de studie te dienen.
 - e. verzoekt de toetsingscriteria voor de alternatieven aan te vullen met versnippering van landschap en omrijbewegingen voor langzaam verkeer.
 - f. stelt prijs op nader overleg over de sociaal economische vulling van Haarlemmermeer ten behoeve van de modelberekeningen.
 - g. maakt op voorhand kenbaar grote problemen te hebben met de doorsnijding van het zuidelijk deel van Haarlemmermeer als gevolg van een omleiding om Nieuwe Wetering. Hierbij wordt gekonstateert, dat een omleiding Nieuwe Wetering alleen wordt onderzocht bij HSL-tracé A^{iv}.
- van de A4 als gevolg van een eventuele verbreding van het wegvak Burgervveen-Leiden in beschouwing genomen.
 - b. In de trajectnota/MER wordt een uitgebreidere beschrijving van de huidige en toekomstige situatie van Haarlemmermeer opgenomen.
 - c. In de studie wordt rekening gehouden met de consequenties van dit initiatief.
 - d. Voor de studie wordt de huidige situatie beschreven op basis van gegevens uit 1993/1994. De toekomstige situatie wordt beschreven voor 2010. Waar dit nodig is voor de toetsing aan beleidsdoelstellingen worden gegevens van 1986 en de ontwikkeling 1986-2010 weergegeven.
 - e. Versnippering wordt in het MER beschreven. De omrijbewegingen komen aan de orde bij de overige te onderzoeken effecten bij het onderwerp verkeersstructuur.
 - f. De betrokken gemeenten en provincies zullen gevraagd worden hun visie te geven op de uitgangspunten voor de modelberekeningen.
 - g. De voor- en nadelen van de varianten worden in de studie nader uitgewerkt. Overigens wordt de omleiding Nieuwe Wetering bij beide HSL-tracés (Aⁱ en A^{iv}) onderzocht. Bij A^{iv} wordt echter in eerste instantie nagegaan of bij Nieuwe Wetering voldoende ruimte beschikbaar is om deze variant te realiseren.

Nr. 134

D. van der Vis

Alphen aan den Rijn

geeft de suggestie een rijkswegverbinding aan te leggen vanaf de A4/A44 ter hoogte van knooppunt Burgervveen langs de oostzijde van Alphen aan den Rijn naar de A12/A20 bij Gouda.

Deze studie wordt uitgevoerd binnen het kader van het huidige ruimtelijke, milieu- en verkeers- en vervoerbeleid. Een dergelijke verbinding komt niet voor in het hoofdwegennet van het SVV en wordt dan ook niet meegenomen in de studie.

Nr. 149

R. Reinders *

Nieuwe Wetering

spreekt zijn zorg uit over het feit, dat Nieuwe Wetering ingeklemd komt te liggen tussen A4 en HSL.

In de trajectnota/MER zal aan dit onderwerp aandacht worden besteed. Tevens zal aan dit onderwerp aandacht worden gegeven in de interim-rapportage, die voor de regeringsbeslissing over

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

de HSL (PKB dl.3) wordt opgesteld.

Nr. 155
Dr. A.A.B. Lycklama à Nijeholt *
Leiderdorp

Vraagt zich af op welke gronden bepaald wordt hoe, waar en in welke mate bescherming tegen geluidsoverlast gerealiseerd wordt en of er rekening wordt gehouden met de cumulatieve effecten van de HSL en de A4.

Bij het bepalen van geluidbeperkende maatregelen zijn de normen van de Wet geluidhinder van toepassing. In het MER worden de cumulatieve effecten van de geluidhinder veroorzaakt door (spoor-)wegverkeer en/of industrie onderzocht.

Nr. 175
G.P. van Schie *
Oud-Ade

geeft de suggestie om naast de bestaande A4 (boven een verdiepte HSL) een weg aan te leggen voor vrachtverkeer.

In de studie zal de toepassing van stroken voor speciale doelgroepen, waarbij ook vrachtverkeer zou kunnen behoren, nader worden onderzocht.

Nr. 186
Dhr. en mw. Albertsboer
Leiderdorp

konstateren, dat de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging van de A4 op dit moment groot is. De voorkeur gaat uit naar een omleiding om Leiderdorp of een tunnel door Leiderdorp.

In de studie zullen een omleiding om en een verdiepte ligging in Leiderdorp worden onderzocht en ondermeer getoetst worden op de milieuaspecten, waaronder geluidhinder en luchtverontreiniging.

Nr. 191
E. Reinders-Hiep *
Nieuwe Wetering

zie Nr. 149

zie Nr. 149

Nr. 308
Dorpsraad Badhoevedorp
Badhoevedorp

vraagt naar een geïntegreerde besluitvorming over diverse rijkswegenprojecten rond Badhoevedorp in samenhang met ontwikkelingen op en rondom Schiphol.

De Planologische Kernbeslissing (PKB) over het Project Mainport en Milieu Schiphol (PMMS) waarborgt een integrale besluitvorming over de ontwikkeling van de luchthaven. Voor de Westrandweg en de Verlengde Westrandweg (A5) heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden. Gestart wordt met studies voor de verbreding van de A4 tussen Amsterdam en Badhoevedorp en de verlegging en verbreding van de A9 bij Badhoevedorp. Studie en besluiten zullen zoveel moge-

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

lijk op elkaar worden afgestemd.

Nr. 344

W.Th.P. Groen
Rijpwetering

- a. maakt bezwaar tegen de randvoorwaarde bij het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA), dat hierbij tevens het verkeersprobleem op de A4 moet worden opgelost. Dit lijkt te impliceren, dat de verbreding van de A4 een vaststaand feit is. Verbetering van het openbaar vervoer en doelgroepstroken voor vrachtverkeer passen beter in een MMA.
- b. vraagt naar de invloed van een rijkswegverbreding op het geprognostiseerde aantal reizigers voor de HSL.
- c. wijst op de mogelijkheden van een ondergrondse ligging voor zowel de A4 als de HSL.

Nr. 396

C. Steenwijk
Abbenes

acht een omleiding Nieuwe Wetering niet zinvol vanwege de kapitaalvernietiging.

- a. Aanleiding voor deze studie is de vertraging en file-vorming op de A4. Het MMA moet binnen het kader van deze studie een redelijk en te kiezen alternatief zijn. Afhankelijk van de onderzoeksresultaten van de andere alternatieven wordt het MMA gevormd door een combinatie van onderdelen van de andere alternatieven. Bij deze alternatieven worden tevens openbaar uitbreidingen en verkeersbeheersingsmaatregelen, waaronder doelgroepstroken, onderzocht. Derhalve is verbreding van de A4 nog geen vaststaand feit.
- b. Bij de prognoseberekeningen wordt de HSL opgenomen in het openbaar vervoernetwerk. Op basis daarvan worden substitutie-effecten bepaald tussen auto en openbaar vervoer.
- c. Zie nr. 102.b

De keuze tussen verbreding of omleiding geschiedt op basis van de uit te voeren studie en wordt op dit moment dan ook niet gemaakt. In de Trajectnota/MER worden diverse aspecten beschreven waaronder de kostenaspecten, die bij de besluitvorming worden meegewogen.

Nr. 460

EVO-regiobestuur Zuid-Holland
Leidschendam

- a. vraagt om het onderzoeken van doelgroepenmaatregelen.
- b. gesteld wordt dat de verkeersonveiligheid, mede door de verouderde dimensionering, te wensen overlaat.
- c. naar de mening van de EVO zouden ook gemeentelijke plannen ten aanzien van de verkeerscirculatie moeten worden betrokken. Genoemd worden Leidse plannen, waarin de

- a. Conform de richtlijnen wordt dit onderzocht.
- b. Wordt in de tracéstudie onderzocht.
- c. Deze plannen betreffen een ruimtelijke visie met een tijdshorizon van 20 tot 25 jaar. In eerste instantie wordt in deze studies wat betreft het verkeer ervan uitgegaan dat het

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

A4 in toenemende mate gebruikt wordt voor afwenteling van het stedelijk verkeer.

- d. vraagt om gelijke aandacht voor economische aspecten (direct en indirect) als voor milieu-effecten.

Nr. 507

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland
Haarlem

- a. melden, dat verbreding van de A4 in de partiële streekplanherziening wordt meegenomen.
- b. geven in overweging het studiegebied uit te breiden met het gedeelte A4 tussen de N201 (Hoofddorp) en de N207 (Nieuw Venneep).
- c. geven aan, dat met het SVV-II-pakket uit het Noordvleugelmodel de SVV-doelstellingen niet worden bereikt en dat dit wel mogelijk is met de maatregelen volgens INVERNO. INVERNO dient uitgangspunt voor de trajectstudie/ m.e.r. te zijn en de alternatieven dienen te worden doorgerekend met zowel een INVERNO- als een SVV-II-pakket.
- d. stellen, dat het volgens het Combinatie-alternatief afleiden van verkeer naar alternatieve routes in strijd is met het beleid om het doorgaande verkeer te concentreren op het hoofdwegennet.
- e. zijn de mening toegedaan, dat een beperkte uitbreiding ten gunste van specifieke doelgroepen onderdeel zou moeten uitmaken van het Rijksweg-alternatief en dat voor het overige verkeer een hogere congestienorm

stedelijk hoofdwegennet gebruikt wordt voor de afwenteling van het verkeer. In tweede instantie worden de Rijkswegen als verder weg liggende randweg gebruikt. Onder Rijkswegen worden verstaan de A44, A4 en A11-west. Deze laatste wordt in een gevoeligheidsanalyse in het kader van de berekeningen van de verkeersbelastingen meegenomen in de tracéstudie.

- d. Dit valt buiten een m.e.r., maar zal in het tracéstudie-deel worden onderzocht zoals aangegeven in de startnotitie.

- a. Waarvan acte

- b. Zie nr. 120a

- c. Het beleidspakket op basis van het door het parlement ondersteunde SVV-beleid is uitgangspunt voor deze studie. Het in INVERNO uitgewerkte pakket bevat maatregelen waarvoor op landelijk niveau (nog) geen overeenstemming bestaat. Met behulp van ondermeer diverse onderdelen van INVERNO wordt (overeenkomstig de Startnotitie en de richtlijnen) in het kader van het Combinatie-alternatief een pakket maatregelen ontwikkeld om in de vervoerbehoefte te voorzien zonder verbreding van de A4. Dit maatregelenpakket sluit zo veel mogelijk aan op INVERNO.

Alle alternatieven worden getoetst aan de SVV-doelstellingen.

- d. In de studie zal aan dit aspect van het doorgaande verkeer aandacht worden besteed. Verdringing van doorgaand verkeer naar het onderliggend wegennet wordt als negatief effect in beeld gebracht.
- e. Bij het Rijksweg-alternatief zal aan de mogelijkheid van voorzieningen ten gunste van doelgroepen aandacht worden geschonken.

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

- goed verdedigbaar is.
- f. zijn van mening, dat in het verkeersmodel rekening moet worden gehouden met de N22 en de Zuidtangent met de aantakking van Nieuw Vennep.

- f. Met de N22 en de Zuidtangent wordt in de modelberekeningen rekening gehouden. De aantakking van Nieuw Vennep is afhankelijk van de invulling van de bouwlocatie.

Nr. 573
L.P.J. Hoogenboom *
Nieuwe Wetering

Zie nr. 149

Zie nr. 149

Nr. 694
Belangenvereniging A4-HSL
Leiderdorp

- a. meent, dat het probleem van de huidige geluidbelasting wordt onderbelicht, en is tevens van mening, dat geanticipeerd moet worden op de toekomstige Europese regelgeving op het punt van geluidbelasting.
- b. verwacht, dat serieuzer naar het onderzoek van de belangenvereniging naar de sociale aspecten ('Het Spoor Bijster') wordt gekeken. Hoewel geen regelgeving bestaat ten aanzien van de sociale aspecten, moeten deze wel worden erkend.
- c. wil weten, waar voor 2010 ontsnipperingsmaatregelen genomen zullen zijn.

- a. In de startnotitie wordt aangegeven dat, op meerdere locaties in het studiegebied, langs het tracé van de A4 de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) voor de bestaande situaties wordt overschreden. Afhankelijk van de ligging van de woningen ten opzichte van de weg, kunnen er ook woningen zijn met een geluidsbelasting van 70 dB(A) of meer. In het MER worden de geluidgevoelige objecten in klassen van 5 dB(A) aangegeven. Overigens betekent een toename van de intensiteit met 30% dat de geluidsbelasting "slechts" met 1 dB(A) toeneemt. In het MER wordt, mede op advies van de commissie m.e.r. nog geen rekening gehouden met de veronderstelling dat het autoverkeer in de toekomst stiller wordt. Wel is het zo dat in Europees verband de typekeuringseisen van het wegverkeer (zowel voor personenauto's als voor vrachtwagens) t.a.v. de geluidemissie aangescherpt worden.
- b. Uitvoering van een onderzoek naar de sociale aspecten maakt deel uit van de studie.
- c. Recentelijk is een inventarisatie afgerond waarin de knelpunten t.a.v. de versnippering van het landelijk gebied zijn weergegeven. De ontsnipperingsmaatregelen die in dit kader getroffen worden zijn veelal gekoppeld aan uitvoeringsprojecten. Door budgettaire randvoorwaarden is de uitvoering van "autonome"

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

- d. meent, dat de verwachting, dat de lucht schoner zal worden, niet strookt met de verwachte groei van het autoverkeer.
 - e. vraagt wat wordt gedaan als de maatregelen uit het SVV niet voldoen.
 - f. is van mening, dat voor een goed beeld ook een prognose gemaakt moet worden, waarbij de hogesnelheidstrein gebruik maakt van bestaand tracé.
 - g. eist, dat in Leiderdorp tevens een tunnelvariant, een overdekte U-polder en V-polder tot voorbij het Rijnland Ziekenhuis wordt onderzocht.
 - h. meent, dat een lange omleiding ten oosten van Leiderdorp en Zoeterwoude in combinatie met HSL-tracé A¹ moet worden onderzocht.
- maatregelen aan beperkingen gebonden. Dit maakt onzeker waar, wanneer en welke ont-snipperingsmaatregelen worden uitgevoerd. Conform de richtlijnen wordt in deze studie aan versnippering aandacht besteed.
- d. Er is sprake van tegengestelde invloeden: enerzijds de vermindering van de achtergrondconcentratie en het schoner worden van de automotoren anderzijds wordt een groei van het autoverkeer verwacht. Uit het onderzoek moet blijken in welke mate verandering optreedt in de luchtverontreiniging.
 - e. Conform de richtlijnen is het SVV uitgangspunt voor deze studie. Uit tussentijdse evaluatie (Perspectievennota; 1992 en MIT 1995-1999) is gebleken, dat de huidige ontwikkeling in het verkeer en vervoer op koers ligt om de doelstellingen voor 2010 uit het SVV te realiseren.
 - f. In de studie voor de A4 dient een beeld gegeven te worden voor de situatie in 2010, die voortvloeit uit de huidige situatie en de te verwachten ontwikkelingen op basis van genomen besluiten, waaronder Rail'21. Ten aanzien van de hogesnelheidstrein moet worden uitgegaan van het huidige beleidsvoornemen (PKB dl.1) en vervolgens de verdere besluitvorming in '95 (PKB dl.3), inclusief de daaruit voortvloeiende aanpassingen op Rail'21. Indien besloten wordt voor een HST over de bestaande lijn, vormt dit een uitgangspunt voor deze studie voor rijksweg 4.
 - g. In de studie wordt de mogelijkheid van een plaatselijk verdiepte of ondergrondse ligging voor de rijksweg onderzocht. Daarbij worden de ontwerpen van de Stuurgroep Ondergrondse Verkeersinfrastructuur betrokken. Ook de toepasbaarheid van de U- en de V-polder en eventueel toekomstige nieuwe technieken zal worden beschouwd. De uiteindelijk gehanteerde techniek zal afhankelijk zijn van de plaatselijke omgevingsfactoren.
 - h. In de startnotitie is gemotiveerd, waarom een lange omleiding beginnend ter hoogte van Stompwijk en vervolgens ten oosten van Zoeterwoude-dorp en Leiderdorp is afgefallen. Wel wordt een middellange omleiding van de rijksweg onderzocht, die begint ten noorden van de aansluiting Zoeterwoude (Dorp) en oostelijk van Zoeterwoude-Rijndijk en Leider-

*Verwerking
Inpraakreacties*

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

- i. meent, dat de invloed van de vleugelplannen INVERNO en MZH op de verkeersbelasting op de A4 in de verkenning onderzocht had moeten worden, en is benieuwd hoe dit in de studie naar voren wordt gebracht.

dorp loopt.

- i. Dit wordt in een gevoeligheidsanalyse nader onderzocht. Tevens kunnen diverse onderdelen uit MZH en INVERNO, zoals verbetering van het openbaar vervoer, worden opgenomen in de uitwerking van het Combinatie-alternatief.

Nr. 707
B.C.J. Apeldoorn *
Hoogmade

Vreest dat door een nog grotere geluidsbelasting door de combinatie vverbrede A4/vergroot Schiphol/HSL grote delen van de regio vrijwel onleefbaar worden.

In het m.e.r. worden de cumulatieve effecten van de geluidhinder veroorzaakt door (spoor-)wegverkeer en/of industrie onderzocht. Voor zover relevant wordt de invloed van Schiphol eveneens in de studie betrokken.

Nr. 716
J. Verkuyl
Abbenes

vreest, dat door de combinatie van de A44, HSL en de omleiding van de A4 om Nieuwe Wetering de situatie rond de Kaagweg het woon- en werkmilieu onaanvaardbaar zwaar wordt belast.

Uit de studie moet blijken in welke mate de alternatieven en varianten het woon- en leefmilieu belasten. Hierin wordt een beschrijving gegeven van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu als gevolg van de gecumuleerde effecten van ondermeer A4, A44 en HSL. Dit wordt in de besluitvormingsfase meegewogen bij de keuze van een van de alternatieven. Tevens zal aan dit onderwerp aandacht worden gegeven in de interim-rapportage, die voor de regeringsbeslissing (PKB dl.3) wordt opgesteld.

Nr. 792
M.H.J. Wolvers *
Oud-Ade

Zie nr. 175

Zie nr. 175

Nr. 793
Stichting Geen HSL door het Groene Hart *
Hazerswoude-Dorp

acht het uitbrengen van de startnotitie A4, waarin uitgegaan wordt van het voorkeurstracé van de HSL prematuur en meent, dat eerst een besluit over de HSL afgewacht dient te worden.

Bij de vaststelling van de richtlijnen worden de uitgangspunten gehanteerd, zoals die op dat moment beleidsmatig geformuleerd zijn. Als gedurende de studie keuzes gemaakt worden, die leiden tot een wijziging van de uitgangspunten voor deze studie, vindt een herformulering van de

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

uitgangspunten plaats. Dit geldt ook als een ander tracé voor de hogesnelheidstrein wordt gekozen in PKB dl.3, die naar verwachting vóór de Trajectnota/MER A4 wordt uitgebracht. Overigens is het merendeel van de uitgangspunten onafhankelijk van de besluitvorming rond de HSL.

Nr. 818
J.B.J. Hoogeveen *
Rijpwetering

Stelt dat hij al meer dan 30 jaar geluidsoverlast heeft van de rijksweg en dat tot op heden daar niets aan is gedaan.

De sanering verkeerslawaaï van bestaande situaties is een taak van de gemeente. De gemeente moet zo'n situatie aanmelden bij het ministerie van VROM. Op basis van prioriteiten worden door dit ministerie financiën beschikbaar gesteld om de geluidhindersituatie op te heffen. Dit kan gebeuren door het plaatsen van geluidbeperkende voorzieningen en/of door het aanbrengen van geluidmaatregelen. Alleen wanneer een rijksweg in reconstructie wordt genomen heeft Rijkswaterstaat de verplichting saneringsmaatregelen uit te voeren.

Nr. 841
Roland Haffman
Amsterdam

- a. vraagt of bij de omleiding van de A4 om Leiderdorp de A4 de Oude Rijn ondergronds kruist evenals het A¹-tracé van de HSL.
- b. constateert, dat ter hoogte van Hoogmade bij de kruising van A4 en HSL geen sprake is van bundeling en dat tussenliggende bebouwing wordt ingesloten en veel hinder zal ondervinden.

- a. Gegeven de ondergrondse ligging van de HSL onder de Oude Rijn zal ook een ondergrondse kruising van A4 onderzocht worden.
- b. Bij de tracering van A4 ten opzichte van de HSL wordt gestreefd naar een optimale ligging voor de omgeving. De mate, waarin het woon- en leefmilieu wordt belast, wordt in het MER weergegeven.

Nr. 872
Claudia Thunnissen
Leiderdorp

- a. stelt, dat uitbreiding van de weginfrastructuur ten behoeve van de doorstroming in strijd is met het beleid het autoverkeer terug te dringen.
- b. stelt voor te kiezen voor het nulalternatief ge-

- a. Het SVV stelt als doel de overlast van verkeer en vervoer te beperken en de bereikbaarheid van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven te waarborgen. Ondanks beperking van de groei van de personen-automobiliteit zal vrachtverkeer blijven groeien en behoort aanleg van infrastructuur tot het SVV-pakket.
- b. Dit wordt onderzocht in het Combinatie-alter-

*Verwerking
Inpraakreacties*

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

- | | |
|---|---|
| koppeld aan een verbetering van het interlokale openbaar vervoer. | natief |
| c. wenst bij een onverhoopte verbreding een tunnel voor de A4 door Leiderdorp. | c. Zie nr. 102 |
| d. wijst vanwege de versnippering en de aantasting van het Groene Hart een omleiding om Leiderdorp ten stelligste af. | d. In de studie zullen de alternatieven in en rond Leiderdorp worden onderzocht en ondermeer getoetst worden op het aspect versnippering. |

Nr. 880

Hoogheemraadschap van Rijnland
Leiden

- | | |
|---|--|
| a. bepleit aandacht te schenken aan onderwerpen, die in de taakstelling van het hoogheemraadschap essentieel zijn. | a. In de studie wordt aandacht gegeven aan die 'water-aspecten', die relevant zijn binnen het kader van een trajectnota/MER. |
| b. vraagt aandacht voor aspecten van kwantitatief (watergangen, peilen en waterkeringen) en kwalitatief (run-off, percolatiewater en kwel) waterbeheer. | b. Overeenkomstig de richtlijnen wordt in het MER aandacht besteed aan de kwalitatieve en kwantitatieve water-aspecten. Tevens wordt daaraan aandacht gegeven bij het (bouwtechnisch) ontwerp van de wegalternatieven. |
| c. vraagt aandacht voor de functie van waterwegen in het kader van het Blauwe Netwerk en staande-mast-routes. | c. Overeenkomstig het gestelde in de startnotitie (blz. 41) worden bij het onderzoek betrokken. |
| d. verzoekt in het kader van hergebruik van materiaal het gebruik van baggerspecie voor taluds c.q. in het weglichaam als reële mogelijkheid in beschouwing te nemen. | d. In de uitvoeringsfase wordt bezien in welke mate hergebruik van afgegraven grond en baggerspecie effectief mogelijk is. |

Nr. 930

Bestuurlijk Overlegplatform A4/HSL Leidse Regio
Leiderdorp

- | | |
|--|--|
| a. acht het uitvoeren van een Trajectstudie/m.e.r. in plaats van een Corridorstudie/m.e.r. in strijd met eerder gedane toezeggingen en is van mening dat het benodigde inzicht voor de Startnotitie/MER onvoldoende is. Voorts wordt gesteld, dat de studie primair is gericht op de verbreding van de A4 en dat daardoor onvoldoende aandacht is voor onderdelen, die in een Corridorstudie centraal staan. | a. In ambtelijk en bestuurlijk overleg is de keuze voor een trajectstudie/m.e.r. en de vervanging van de in de Verkenning Leischip aangekondigde corridorstudie door een brede trajectstudie (cf. de Tracéwet), uitvoerig gemotiveerd. Een weerslag hiervan is in de startnotitie opgenomen. Kort samengevat is daarin aangegeven, dat de wettelijke grondslag voor een corridorstudie in de Tracéwet ontbreekt. Tevens noopt de Tracéwet tot een brede studie-opzet van de trajectstudie, waarin ook verbetering van openbaar vervoer en het gebruik van alternatieve routes op hun oplossend vermogen worden onderzocht. Voorts is aangegeven, dat van een corridor- |
|--|--|

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

- b. meent, dat in een Corridorstudie/m.e.r. het mogelijk is nieuwe maatregelen te onderzoeken buiten het SVV-II. Een trajectstudie moet uitgevoerd worden binnen het kader van het SVV-II, waardoor de mogelijkheden voor nieuwe oplossingen beperkt is.
- c. constateert, dat de procedurele koppeling tussen A4 en HSL ontbreekt, terwijl beide projecten, indien gekozen wordt voor nauw met elkaar verweven tracés, beide projecten gelijktijdig moeten worden uitgevoerd.
- d. verzet zich tegen het hanteren van het voorkeustracé van de HSL als uitgangspunt.

Nr. 951

Gemeente Leiden
Leiden

- a. stelt, dat als gevolg van de aanleg van de HSL volgens het voorkeustracé substitutie van auto naar openbaar vervoer optreedt op de relatie Amsterdam-Rotterdam. De noodzaak voor de verbreding van de A4 wordt minder groot. In de modelberekeningen moet deze HSL-verbinding inclusief de binnenlandse shuttles zijn opgenomen.
- b. geeft te kennen, dat de omleiding rond Leiderdorp de ontwikkelingsmogelijkheden in de Grote Polder belemmert.
- c. onderschrijft, dat indien gekozen wordt voor een HSL via tracé B³, omleidingsvarianten

studie/m.e.r. sprake is, als er meerdere initiatieven voor verschillende vervoerwijzen en meerdere initiatiefnemers zijn. Aangezien in de corridor van de A4 sprake is van één enkel initiatief voor noord-zuid verbindingen, is in dit geval een trajectstudie/m.e.r. gelijk aan een corridorstudie/ m.e.r. Daarbij dient getoetst te worden in welke mate verband bestaat tussen de verkeersdruk op de A4 tussen Burgerveen en Leiden en de oost-west lopende A11-west. Indien op basis van de Trajectnota/MER niet gekozen wordt voor een van de rijkswegalternatieven, zal de inspanning gericht worden op de uitvoering van het gekozen alternatief.

- b. Voor Corridor- en Trajectstudies geldt hetzelfde beleidskader van het SVV. Binnen het kader van een dergelijke studie kan geen besluit genomen worden, waarover binnen andere bestuursorganen wordt besloten of dat landelijk uit te voeren maatregelen betreft.
- c. Bij de uitwerking van de alternatieven wordt zorg gedragen voor een planinhoudelijke afstemming ten aanzien van ontwerpen en effecten. Ten behoeve van de besluitvorming voor de HSL (PKB dl.3) en de kamerbehandelingen zal bij de voorstellen voor de HSL een interim-rapportage over de A4-studie beschikbaar zijn, waarin aandacht besteed wordt aan de cumulatieve effecten.
- d. Zie nr. 793.

- a. De HSL wordt in de modelberekeningen voor alle alternatieven opgenomen, zodat ook bij de bepaling van de noodzaak voor verbreding de substitutie van auto naar openbaar vervoer in rekening is gebracht. Op basis van de Nieuwe HSL-nota is te verwachten, dat de invloed van de substitutie op de verkeersintensiteiten op de A4 beperkt zal zijn.
- b. Bij de beschrijving van de ruimtelijke ordeningsaspecten zal hieraan aandacht worden gegeven.
- c. Waarvan acte.

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

voor de A4 rond Leiderdorp geen reële opties zijn.

Nr. 959

Werkgroep Milieubeheer Leiden
Leiden

- a. gegeven de beschrijving van de doorstromings- en verkeersonveiligheidsproblemen wordt verondersteld, dat de verbreding voor de opstellers van de startnotitie een uitgemakte zaak is.
- b. vraagt om een deugdelijke en goed navolgbare werkwijze bij het maken van de prognoses voor de verschillende scenario's.
- c. acht de beschrijving van het meest milieuvriendelijk alternatief onder de maat.
- d. stelt, dat de doelstelling van het SVV om de groei van de automobilititeit tot 35% ten opzichte van 1986 te beperken niet gehaald wordt.
- e. stelt, dat aanleg of verbreding van provinciale en rijkswegen gewoon doorgaat.
- f. meent, dat in het MMA uitgewerkt dient te worden hoe groot de verkeersproblemen in het studiegebied zullen zijn, wanneer wel een effectief flankerend beleid wordt gevoerd en wordt afgezien van de verbreding van de A4.
- a. In de trajectnota/MER moeten alle alternatieven met hun effecten op gelijke wijze beschreven worden. Overeenkomstig de Tracéwet wordt op basis daarvan besloten of uitvoering gegeven wordt aan een van de wegalternatieven.
- b. Dit spreekt voor zich.
- c. Het onderzoek naar de effecten van het Combinatie-alternatief en de rijkswegalternatieven moet inzicht geven in welke maatregelen nodig zijn voor het samenstellen van het MMA. Inderdaad moeten bij het onderzoek van de andere alternatieven mitigerende en compenserende maatregelen worden aangegeven.
- d. Het SVV heeft het doel de bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden te bevorderen en de overlast van het autoverkeer te beperken. De daarvoor ontwikkelde maatregelen leiden ertoe, dat de personenautomobilititeit tussen 1986 en 2010 landelijk met gemiddeld met 35% zal groeien. Uit tussentijdse evaluatie (Perspectievennota; 1992 en MIT 1995-1999) is gebleken, dat de huidige ontwikkeling in het verkeer en vervoer op koers ligt om de doelstellingen voor 2010 uit het SVV te realiseren.
- e. Ondanks beperking van de groei van de personenautomobilititeit zal vrachtverkeer blijven groeien en behoort aanleg van infrastructuur tot het SVV-pakket.
- f. Voor de verkeersprognoses voor alle alternatieven wordt uitgegaan van het flankerend beleid overeenkomstig het SVV. Het 0-alternatief geeft de situatie weer, die ontstaat met een effectief flankerend beleid zonder capaciteitsuitbreiding van de A4.

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

Nr. 975

Gemeente Alkemade
Roelofarendsveen

Zie nr. 930 en 344

Zie nr. 930 en 344

Nr. 976

Gemeente Leiderdorp
Leiderdorp

a. t/m d. zie nr. 930

- e. spreekt zorg uit over de luchtverontreiniging van de A4 in Leiderdorp en pleit ervoor een verlengde verdiepte ligging als oplossing voor dit probleem te onderzoeken.

a. t/m d. zie nr. 930

- e. Overeenkomstig de richtlijnen zullen de aspecten van luchtverontreiniging in het MER worden onderzocht. Tevens wordt in de studie de mogelijkheid van een plaatselijk verdiepte of ondergrondse ligging voor de rijksweg onderzocht.

Nr. 980

Regionaal Orgaan Amsterdam
Amsterdam

- a. geeft aan, dat de doelstelling, de groei van het autoverkeer landelijk te beperken tot 35%, vertaald naar de Randstad resulteert in een maximale groei van 20% in het studiegebied. Met het maatregelenpakket uit het SVV wordt de regionale vertaling niet gehaald. Dit zou consequenties moeten hebben op de in startnotitie geformuleerde uitgangspunten op het gebied van openbaar vervoer, prijsbeleid en flankerend beleid.
- b. bepleit uitbereiding tot een corridorstudie/m.e.r. om het openbaar vervoer een rol te laten spelen bij de oplossing van de A4-problematiek.

a. Zie nr. 507c.

- c. acht de omvang van het studiegebied te beperkt, gezien de ontwikkelingen in het zuidelijk deel van het ROA-gebied.

- b. De reden voor het uitvoeren van een trajectstudie/m.e.r. in plaats van een corridorstudie/m.e.r. is niet, dat de studie gericht is op wegverbreding, maar dat er sprake is van een enkel initiatief. Overeenkomstig de Tracéwet dient ook een trajectstudie/m.e.r. een dusdanig brede opzet te hebben, die gelijk is aan een corridorbenadering. Daarin moet onderzocht worden, welke alternatieve oplossingen er zijn zonder, dat de A4 wordt verbreed en/of omgeleid. In dat kader worden in het Combinatie-alternatief ondermeer uitbreidingen van het openbaar vervoer onderzocht.
- c. De ontwikkelingen in het zuidelijk deel van het ROA-gebied zijn van invloed op de intensiteit op de A4. In de trajectnota/MER zal bij de beschrijving van het invloedsgebied hieraan uitgebreider aandacht worden gegeven.

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

- | | |
|---|---|
| d. vraagt een bevestiging van het uitgangspunt in het RVVP-ROA dat het bestaande profiel van de A4 tussen de N201 en N207 kan worden gehandhaafd. | d. Zie nr. 120a |
| e. uit zorg over de invulling van het prijsbeleid tot nu toe. | e. Uitvoering van het prijsbeleid, zoals verwoord in het SVV blijft, ondanks vertraging, uitgangspunt voor deze studie. |
| f. merkt op, dat aanpassing van het basisjaar richting 1994 gewenst is. | f. Zie nr. 120d |

Nr. 982

Cor Hoozeveld en Marleen Schouten
Rijpwetering

- | | |
|--|--|
| a. geven de volgende onderwerpen aan, die in belangrijke mate bijdragen aan de filevorming op de A4: de brugopeningen bij de Oude Rijn, de vormgeving van het aquaduct onder de Ringvaart en inhalend vrachtverkeer. | a. In het kader van het Combinatie-alternatief wordt een verkeersbeheersingsstudie uitgevoerd, waarin de oorzaken van filevorming en vertraging nader worden onderzocht. |
| b. wijzen op de mogelijkheden gebruik te maken van mistsignaleringsystemen. | b. In het kader van het verkeersveiligheidsonderzoek zal de oorzaak van ongevallen op de A4 worden geanalyseerd op basis van ongevalsgegevens. |
| c. vragen aandacht voor de gevolgen voor de agrarische bedrijven bij de rijkswegalternatieven. | c. In de studie zal aandacht worden gegeven aan doorsnijding van woon- en bedrijfsgebouwen, aantasting van de kavelstructuur en bereikbaarheid van agrarische gronden. |

Nr. 1010

Provincie Zuid-Holland
Den Haag

- | | |
|---|---|
| a. kiest voor een ondergronds tracé voor de HSL tussen de Oude Rijn en de Ringvaart. Daarmee zijn de omleidingsvarianten voor de A4 niet meer relevant en is alleen de verbreding van toepassing. | a. Een en ander hangt af van de besluitvorming rond de HSL. |
| b. meent, dat in ieder geval aandacht moet worden gegeven aan de sociale aspecten en met name aan de oost-west-relaties in Leiderdorp. | b. In het MER worden de sociale aspecten opgenomen. |
| c. constateert, dat de VINEX slechts het beleid beschrijft tot 2005, en vraagt, welke ruimtelijke ontwikkeling wordt meegenomen voor de periode 2005-2010. | c. Over de ruimtelijke vulling wordt gerapporteerd in de Trajectnota/MER. Tevens wordt aan gemeenten en provincies inzicht gegeven en instemming gevraagd met de modeluitgangspunten voor de verkeersprognoses. |
| d. vraagt om opname van de N206 en N208 in de studie en het studiegebied, omdat de aanleg van de N22 belangrijke gevolgen kan hebben voor de verkeersbelasting op deze | d. Doel van deze studie is de mogelijke oplossingen voor de A4 en effecten daarvan in beeld te brengen. Vanuit die optiek worden de gevolgen van de N22 voor de verkeers- |

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

- wegen.
- e. meent op grond van het feit, dat de N11 (Leiden - Alphen aan den Rijn) wordt meegenomen in de studie, ook de effecten van de N11 (Alphen aan den Rijn - Bodegraven) in de studie meegenomen moeten worden.
 - f. acht het vanwege de noord-zuid relatie in het gebied gewenst ook de effecten op de N207 Alphen aan den Rijn - Leimuiden te bezien.
 - g. stelt, dat de SVV-doelstellingen ten aanzien van de reductie van het autoverkeer niet gehaald zullen worden. Daarom moet uitgegaan worden van de verwachte omvang van het aantal autokilometers in plaats van het beleidsmatig gewenste aantal.
 - h. acht het gewenst niet alleen bij het Combinatie-alternatief maar ook bij de rijkswegalternatieven aandacht te besteden aan speciale doelgroepstroken.
 - i. acht het knippen van de N445 bij de verbredingsvariant weinig zinvol gelet op de mogelijke verkeerstoename op de route via Oud-Ade.
 - j. verzet zich tegen de omleiding om Leiderdorp, vanwege aantasting van waardevol gebied, en acht het vanuit verkeerskundige optiek niet logisch.
 - k. meent, dat de gevolgen van verbreding/verlegging op het onderliggend wegennet zichtbaar moeten worden gemaakt. De betrokken provinciale wegen zijn daarbij: de N206, N207, N208, N445 en N446.
 - l. verzoekt in de Trajectstudie voor de kaartbeelden actuelere ondergronden te gebruiken.
 - m. vraagt aandacht voor het provinciale intensivering van de A4 bezien. Onderzoek naar alternatieven en effecten van de N22 valt buiten het kader van deze studie. Ten behoeve van de tracering is de provincie Noord-Holland een MER/ streekplan-procedure begonnen. De N206 en N208 worden daarom niet opgenomen in het onderzoek(sgebied), tenzij als gevolg van de A4-aanpassing significante verschillen in effecten zijn waar te nemen.
 - e. De N11 tussen Leiden en Alphen aan den Rijn is 1998 gereed en behoort daarom tot de uitgangspunten voor deze studie. Voor het oostelijk deel heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De effecten van deze verbinding blijven daarom buiten deze studie.
 - f. Het laatste deel van de N207 bij de aansluiting Nieuw Vennep ligt in het studiegebied. Indien de verkeersprognoses voor dat deel aangegeven, dat door de A4-aanpassing voor de te onderzoeken effecten significante verschillen zijn te verwachten, wordt de N207 verder in het onderzoek betrokken.
 - g. Zie nr. 694e
 - h. Dit wordt conform de richtlijnen onderzocht.
 - i. Bij een dergelijke variant wordt de extra belasting van de route via Oud-Ade onderzocht. Een ander aspect, dat hierbij een rol kan spelen is de ontsnippering van natuur- en landbouwgebieden.
 - j. Waarvan acte.
 - k. Zie d en f.
 - l. In de Trajectnota/MER zullen zo actueel mogelijke ondergronden worden opgenomen.
 - m. Met deze plannen wordt in het MER rekening

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

tieprogramma Bodembescherming en de daarbij behorende compensatieregeling.

- n. vraagt aandacht voor de gevolgen voor de ecologische aandachtsgebieden (Waterhuishoudingsplan 1991).
- o. vraagt aandacht voor de plannen voor een vrije busbaan tussen de Klaverweideweg (Hoogmade) en de Simon Smitsweg (Leiderdorp).

ning gehouden.

- n. Met deze plannen wordt in het MER rekening gehouden.
- o. Bij de ontwerpen kan worden gezien hoe openbaar vervoervoorzieningen kunnen worden ingepast. Eventuele concrete plannen in die richting kunnen tijdens de studie onder de aandacht van de initiatiefnemer gebracht worden.

Nr. 1011
drs. F.A. Witteman *
Hoogmade

vreest de landschappelijke aantasting en aantasting van het woon- en leefmilieu van de A4 in combinatie met de HSL.

In het MER zullen de effecten van de A4 worden onderzocht. Daarbij wordt eveneens aandacht gegeven aan cumulatie van effecten.

Nr. 1051
Gemeente Wassenaar
Wassenaar

pleit voor een uitbreiding van het studiegebied in zuidelijke richting tot aan Den Haag, waarbij effecten op de parallelle routes van de A4 (de A44 en het onderliggend wegennet) ook worden weergegeven.

Zowel de A44 als het onderliggend wegennet even ten zuiden van Leiden ligt in het studiegebied. Indien de verkeersprognoses voor deze wegen aangegeven, dat door de A4-aanpassing voor de te onderzoeken effecten significante verschillen zijn te verwachten, worden deze wegen verder in het onderzoek betrokken.

Nr. 1060
Gemeente Zoeterwoude
Zoeterwoude

- a. t/m d. Zie nr. 930
- e. is in beginsel bereid mee te werken aan een verbreding van de A4, mits de noodzaak voldoende is aangetoond. Daarbij wordt een omleidingsvariant afgewezen en zal geen medewerking daaraan worden gegeven.

- a. t/m d. Zie nr. 930
- e. Waarvan acte.

Nr. 1065
Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam, Haarlem en Rijnland
Amsterdam

- a. stemt in met de keuze voor een breed opgezette trajectstudie/m.e.r.

- a. Waarvan acte.

*Verwerking
Inspraakreacties*

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgerveen - Leiden.

- b. wijst op het feit, dat diverse plannen, die tot de uitgangspunten gerekend worden, pas over een aantal jaar gerealiseerd worden. Met dit tijdsaspect moet rekening worden gehouden.
- c. mist PKB dl.1 voor Schiphol bij de uitgangspunten voor deze studie. Daarbij heeft het kabinet gekozen voor de mainport-ontwikkeling.
- d. wijst erop, dat niet alleen aandacht besteed dient te worden aan de relatie tussen de mainports, maar dat voor het goederenvervoer ook de relaties tussen de havens van Rijnmond en het Amsterdam-Noordzeekanaal-gebied van belang zijn.
- e. vraagt aandacht voor de verkeersstromen, die samenhangen met belangrijke activiteiten in de Randstad zoals zakelijke dienstverlening, onderwijs, toerisme, congreswezen en dergelijke.
- f. stelt voor ook bij de rijkswegalternatieven aandacht te geven aan speciale doelgroepmaatregelen.
- g. wenst betrokken te worden bij de ontwikkeling van speciale doelgroepvoorzieningen en bij het onderzoek naar de economische effecten.
- b. De effecten worden beschreven voor de (op basis van het vastgestelde beleid) verwachte situatie in 2010.
- c. Het beleid ten aanzien van Schiphol wordt in de studie als uitgangspunt meegenomen.
- d. In de studie zal tevens aandacht besteed worden aan het goederenvervoer.
- e. In het onderzoek wordt een analyse uitgevoerd op de totale verkeersstromen op de A4 en het studiegebied. Indien relevant worden afzonderlijke stromen, zoals bijv. genoemd in de inspraakreactie, onderscheiden.
- f. Dit wordt in het onderzoek meegenomen cf. richtlijnen.
- g. De Kamer(s) van Koophandel zullen betrokken worden bij overleg met diverse belangengroepen. Tevens wordt informatie verstrekt door middel van voortgangsrapportages.

Nr. 1070

Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

Amersfoort

Vraagt ten behoeve van een goede beoordeling van het aanwezige bodemarchief in het MER een archeologisch onderzoek in de vorm van Aanvullende Archeologische Inventarisatie op te nemen. Bij het te nemen besluit rekening te houden met de resultaten van het voornoemde onderzoek en bij de eventuele uitvoering van de plannen rekening te houden met de veiligstelling van het bodemarchief, indien behoud niet mogelijk is.

In het MER wordt expliciete aandacht geschonken aan archeologische en cultuurhistorische waarden. Voor zover nodig zal een extra inventarisatie worden verricht. In de besluitvorming zal rekening gehouden worden met de resultaten van voornoemde inventarisatie. Binnen de gestelde randvoorwaarden (zoals verwoord in het in 1987 tussen Rijkswaterstaat en de ROB afgesloten convenant) zullen financiële middelen beschikbaar worden gesteld.

Nr. 1075

Gemeente Jacobswoude

Rijnsaterwoude

deelt het standpunt van het BOP A4/HSL Leidse regio (zie nr. 930) en brengt de volgende nuancering aan:

Zie nr. 930

Verwerking

Inspiraakreacties

De met een * gemarkeerde inzendingen betreffen brieven, die voornamelijk gericht zijn op de HSL-nota en waarin terloops opmerkingen gemaakt zijn ten aanzien van project A4 Burgervveen - Leiden.

- a. acht het niet uitvoeren van een Corridorstudie/m.e.r. in strijd met gemaakte afspraken, maar acht de uitvoering van een vertragende (corridor)studie niet zinvol en dringt daar niet verder op aan.
- b. betreurt het ontbreken van een volledige procedurele combinatie van A4 en HSL: met name de cumulatieve effecten zijn van belang, zoals bijv. de geluidsaspecten.
- b. Zie nr. 930c.

Nr. 1140

Railned

Utrecht

- a. stelt, dat de doelen ten aanzien van de reductie van het autogebruik niet gehaald worden en stelt daarom voor uit te gaan van een nul-alternatief op basis van op dit moment te verwachten trends en bestuurlijke mogelijkheden.
- a. Uit een tussentijdse meting blijkt dat het SVV-beleid goed op koers ligt naar de gestelde doelen in 2010 (Perspectievennota, 1992). Het SVV blijft daarmee onverkort van kracht. Rail 21 is in de optiek van V&W nog steeds één van de middelen voor het realiseren van het SVV-beleid. Om die redenen wordt bij deze studie Rail 21 samen met delen uit Vrijbaan 21 als uitgangspunt genomen.
- b. adviseert naast een realistisch nul-alternatief een nulplus-alternatief te ontwikkelen, waarbij het maximale aandeel openbaar vervoer wordt bepaald.
- b. In het kader van het combinatie-alternatief worden ondermeer de mogelijkheden, om te komen tot een maximaal haalbaar aandeel voor het openbaar vervoer, verkend.
- c. acht het zinvol de eventuele strijdigheid tussen het streven naar een hoog openbaar vervoeraandeel in de PKB voor Schiphol en de 2%-congestienorm voor de A4 tijdig te signaleren.
- c. Wordt in de studie meegenomen.

Nr. 1196

Stichting HSL-protest Zoeterwoude

Zoeterwoude

- a. stelt, dat voor de A4 alleen het huidige tracé in aanmerking komt, waarbij een ondergrondse kruising met de Oude Rijn onvermijdelijk is. Nieuwe doorsnijdingen worden ten stelligste afgewezen.
- a. De keuze tussen verbreding of omleiding en al of geen ondergrondse ligging geschiedt op basis van de uit te voeren studie en wordt op dit moment dan ook niet gemaakt.
- b. stelt, dat ook bij de rijkswegalternatieven door middel van goed flankerend beleid en het stimuleren van het openbaar vervoer substitutie van auto naar openbaar vervoer bevorderd moet worden.
- b. Het flankerend beleid en de verbeteringen in het openbaar vervoer conform het SVV zijn uitgangspunt voor de alternatieven in deze studie.