

**Nota van antwoord**

Nota van antwoord bij de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers en het bijbehorende plan-MER

Datum                      November 2012



## Colofon

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directoraat-Generaal Bereikbaarheid

Plesmanweg 1-6 Den Haag

Contactpersoon

drs. L. de Vries

M +31(0)6-5375 3998

[luc.de.vries@minienm.nl](mailto:luc.de.vries@minienm.nl)

**Colofon—3**

**Inleiding—5**

**1 Afronding zienswijzenprocedure—6**

- 1.1 Ingediende zienswijzen—6
- 1.2 Advisering Commissie voor de m.e.r.—6
- 1.3 Gevolgen voor rijksstructuurvisie—7
- 1.4 Gevolgen voor plan-MER—7
- 1.5 Publicatie rijksstructuurvisie—7
- 1.6 Bestuursakkoord en vervolgproces na publicatie rijksstructuurvisie—7
- 1.7 Publicatie en meer informatie—7

**2 Individuele, geanonimiseerde reacties op de ingediende zienswijzen—9**

**Bijlage A: aanvulling op het plan-MER—86**

- 3. Geluid—87
- 3.1 Wettelijk kader—87
- 3.2 Regionaal/lokaal beleid—88
- 4. Gezondheid—88
- 5. Luchtkwaliteit—89
- 6. Natuur—91
- 6.1 Stikstofdepositie—91
- 6.2 Verstoring door effecten van geluid, licht en barrièrewerking—92
- 6.3 Effecten op beschermde soorten—93
- Bijlage: Aantallen gehinderden en slaapgestoorden—95

**Bijlage B: lijst van errata plan-MER—96**

## Inleiding

Deze nota van antwoord bevat een reactie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op alle ingediende zienswijzen op de Ontwerp-rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Ook gaat deze nota van antwoord in op de adviezen die gaandeweg het planvormingsproces zijn uitgebracht door de Commissie voor de m.e.r.

## 1 Afronding zienswijzenprocedure

Van 24 mei tot en met 4 juli 2012 lagen de Ontwerp-rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers en het bijbehorende plan-MER ter inzage, samen met de bijbehorende achtergrondrapporten. Onder andere via inloopbijeenkomsten en internet konden bewoners en andere belanghebbenden de plannen bekijken en hun zienswijze indienen.

### 1.1 Ingediende zienswijzen

Het Centrum Publieksparticipatie heeft in totaal 52 zienswijzen ontvangen. De ingediende zienswijzen zijn afkomstig van overheidsinstanties, buurt- en bewonersverenigingen, belangenorganisaties en particulieren. Op hoofdlijnen gaven de zienswijzen het volgende beeld:

- De meest genoemde onderwerpen in de zienswijzen zijn leefomgeving, lucht en geluid. Een aantal indieners maakt zich bijvoorbeeld zorgen over de luchtkwaliteit en geluidsoverlast bij de tunnelmonden van de N14 door Leidschendam. Voor de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk zijn er daarnaast zorgen over de inpasping in het dichtbebouwde gebied.
- Ongeveer een kwart van de reacties gaat in op de onderwerpen verkeer en doorstroming. De indieners geven bijvoorbeeld aan dat het stedelijk netwerk niet is ingericht op het toenemende verkeersaanbod.
- Er is een aantal opmerkingen ingediend over de modellen en scenario's die in de MIRT Verkenning Haaglanden zijn toegepast. Enkele indieners stellen bijvoorbeeld onderliggende aannames op het gebied van economische ontwikkeling ter discussie.
- Diverse indieners geven aan tevreden te zijn over het proces tot nu toe. Zij vragen om bij de verdere planuitwerking en aanpassing de tijd te nemen voor participatie.

De indieners van een zienswijze ontvingen allen een ontvangstbevestiging. De ingediende zienswijzen zijn gepubliceerd via de website van het Centrum Publieksparticipatie.

### 1.2 Advisering Commissie voor de m.e.r.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna: de Commissie) heeft op een aantal momenten gedurende het planvormingsproces een advies uitgebracht. Op 14 maart 2012 gaf de Commissie op basis van een vrijwillige toetsing een tussentijds toetsingsadvies over de op dat moment beschikbare conceptversie van het plan-MER. Dit tussentijdse toetsingsadvies is verwerkt in het plan-MER dat terinzage is gelegd. Na de terinzagelegging van de ontwerp-structuurvisie en het plan-MER heeft de Commissie het definitieve toetsingsadvies uitgebracht. Dat gebeurde in twee stappen. Als eerste verscheen op 4 september 2012 een voorlopig toetsingsadvies. Dit advies vormde aanleiding voor het opstellen van een aanvulling op het plan-MER. Deze aanvulling is opgenomen in deze nota van antwoord. Op 18 oktober 2012 volgde het definitieve toetsingsadvies, waarin een beoordeling werd gegeven van het plan-MER, inclusief de aanvulling.

In het definitieve toetsingsadvies oordeelt de Commissie dat het MER en de ontwerp-rijksstructuurvisie voldoende inzicht geven in nut en noodzaak van het project en dat de diverse milieuonderwerpen in het algemeen voldoende zijn uitgewerkt in het MER en de aanvulling.

Ten aanzien van natuur signaleert de Commissie enkele aandachtspunten voor het vervolg, o.a. ten aanzien van de omvang van het studiegebied en het te hanteren referentiejaar voor de bepaling van de effecten van stikstofdepositie. De Commissie

ondersteunt de verwachting dat de aantasting van natuurlijke kenmerken met mitigerende maatregelen kan worden voorkomen. Deze maatregelen moeten echter wel bij de besluitvorming worden betrokken en in het vervolg van het project nader worden uitgewerkt. Ten aanzien van geluid signaleert de Commissie dat door het ontbreken van informatie over mitigerende maatregelen het risico bestaat dat gemeentelijke ambitieniveaus voor geluid niet worden gehaald.

### **1.3 Gevolgen voor rijksstructuurvisie**

Alle zienswijzen zijn zorgvuldig bestudeerd en van een antwoord voorzien door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De antwoorden op de zienswijzen zijn (geanonimiseerd) opgenomen in hoofdstuk 2 van deze nota van antwoord. De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot inhoudelijke aanpassing van de ontwerp-rijksstructuurvisie.

Het definitieve advies van de Commissie voor de m.e.r. vormt evenmin aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-rijksstructuurvisie. Wel is duidelijk dat de mogelijke effecten op de natuur (met name vanwege de toename van stikstofdepositie) en de mogelijke toename van geluid vanwege het wegverkeer belangrijke aandachtspunten voor de planuitwerking van met name de inpridders zijn. Voor beide onderwerpen geldt dat in de kostenramingen, conform de daarvoor gebruikelijke systematiek, rekening is gehouden met kosten voor maatregelen om projecteffecten te mitigeren.

### **1.4 Gevolgen voor plan-MER**

Zoals hiervoor aangegeven is naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. een aanvulling op het plan-MER opgesteld. De aanvulling is opgenomen als bijlage in deze nota van antwoord en maakt daarmee integraal onderdeel uit van de formele stukken. Daarnaast is, mede op basis van zienswijzen en het voorlopige advies van de Commissie voor de m.e.r., een klein aantal fouten/onduidelijkheden geconstateerd in het plan-MER. Ter correctie is een lijst van errata opgesteld. Deze lijst is opgenomen bij deze nota van antwoord als bijlage B.

### **1.5 Publicatie rijksstructuurvisie**

Op 12 november 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inpridders gepubliceerd. Tegen de publicatie van de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inpridders staat geen mogelijkheid tot beroep open. Alle indieners van zienswijzen ontvangen ontvingen een brief met een kopie van deze nota van antwoord.

### **1.6 Bestuursakkoord en vervolgproces na publicatie rijksstructuurvisie**

De rijksstructuurvisie is opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, in afstemming met het Stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland. Bij de publicatie van de rijksstructuurvisie hebben deze partijen afspraken gemaakt over de planuitwerking van het maatregelenpakket A4 Passage en Poorten en Inpridders. Deze afspraken zijn vastgelegd in een apart bestuursakkoord. De verantwoordelijke overheden zetten zelf de vervolgstappen in gang voor de planuitwerking van het vastgestelde maatregelenpakket. Voor de meeste maatregelen geldt dat de start van de planuitwerking niet op korte termijn is verwacht. De N211 is het eerste deelproject dat van start gaat.

### **1.7 Publicatie en meer informatie**

De rijksstructuurvisie, de daarop betrekking hebbende stukken (waaronder een uitgebreide procesverantwoording), het plan-MER, de nota van antwoord (met daarin de aanvulling op het plan-MER) en het bestuursakkoord zijn te downloaden via de website van het Centrum Publieksparticipatie ([www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl)) en via de projectorganisatie MIRT Verkenning Haaglanden ([www.mirtverkenninghaaglanden.nl](http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl)). Ook kan iedereen op

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

[www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) de rijksstructuurvisie raadplegen.



2      Individuele, geanonimiseerde reacties op de ingediende  
zienswijzen

**Reactie op zienswijze nr. 1**

**U geeft aan dat de afwikkeling van het in- en uitgaande verkeer op de N14-kruisingen ontoereikend is.**

De ontwerp-rijksstructuurvisie biedt maatregelen om het doorgaande verkeer beter te laten doorstromen: de kruisingen van de N14 worden ongelijkvloers. De berekeningen laten zien dat dankzij deze maatregelen ook afslaand verkeer naar parkeerterrein Leidschenhage (Noordsingel) beter doorstroomt. Hoe de nieuwe kruisingen er exact uit komen te zien staat nog niet vast. De verantwoordelijke overheden gaan hier in de planuitwerkingsfase mee aan de slag.

**U geeft aan dat u verwacht dat de geluidsoverlast nabij de N14-kruisingen toeneemt. Het heeft uw voorkeur om de overlast tegen te gaan met kundige oplossingen, bijvoorbeeld door ontwerpers/vormgevers Kalatrava, Rogers en Van Berkel.**

Bij de voorbereiding van het samenhangende pakket aan maatregelen A4 Passage en Poorten & Inprikkers is een uitvoerige studie gedaan naar de effecten op het milieu, waaronder de geluidsbelasting. Deze effecten zijn beschreven in het zogenoemde plan-MER. Uit het plan-MER blijkt dat de geluidbelastingen langs de N14 toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Het duurt naar verwachting nog enige tijd voordat de planuitwerking start; daarom kunnen we hier nog niet op vooruit lopen. Het is aan het Rijk om in de fase van planuitwerking de aard en omvang en het ontwerp van deze maatregelen vast te stellen. Wij nemen uw suggestie mee naar die fase.

**U geeft aan dat de tekening moeilijk leesbaar is.**

De huidige tekeningen zijn vooral ingezet om zicht te krijgen op bijvoorbeeld aandachtspunten, technische (on)mogelijkheden en kosten. In de volgende fase (planuitwerking) worden de ontwerpen nader uitgewerkt. Het is gebruikelijk om in die fase ook andere visualisaties te ontwikkelen, zoals filmpjes en 3D-visualisaties. We nemen uw suggestie mee.

**Reactie op zienswijze nr. 2**

**U geeft aan dat u wenst dat uw straat tijdens de werkzaamheden aangesloten blijft op de Mgr. Van Steelaan, aangezien dit de enige aansluiting is.**

Op dit moment is er nog geen onderzoek gedaan naar de uitvoering en planning of fasering van de aanleg. De komende jaren worden eerst de wegontwerpen verder uitgewerkt en vastgesteld. Dan kan ook de uitvoering van de werkzaamheden worden onderzocht. Het Rijk streeft daarbij als verantwoordelijke overheid naar minimale overlast voor omwonenden. Uw woning zal daarbij zeker bereikbaar moeten blijven. Hierover worden te zijner tijd afspraken gemaakt met de aannemer.

**U doet de suggestie om de tunnelbak tussen Prins Bernhardlaan en de Mgr van Steelaan te verlengen, omdat de huidige situatie leidt tot geluidsoverlast.**

Een uitgangspunt is dat verkeer moet kunnen blijven afslaan. Bij een verlengde tunnel is dat uitgangspunt lastig te handhaven. Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de N14 toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van de maatregelen vast te stellen.

**Reactie op zienswijze nr. 3**

**U geeft aan dat er bij de tunnelmond N14 ter hoogte van de brandweer veel fijnstof naar boven komt. U signaleert dat er weliswaar metingen hebben plaatsgevonden op 2.10 meter, maar dat dit fijnstof vooral neerslaat op de hoger gelegen appartementen (vanaf de derde etage). U vraagt daarom om een overkapping op dit punt. Daarmee zou ook de geluidsoverlast verminderen.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. De leefbaarheid vormt een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten (waaronder fijnstof) de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben. Daaruit is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Daarom is een overkapping op dit moment niet voorzien in de maatregelen A4 Passage en Poorten & Inprikkers.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de N14 toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van deze maatregelen vast te stellen.

**Reactie op zienswijze nr. 4**

**U geeft aan dat er – omdat de tunnel N14 richting N44 niet lang genoeg is – regelmatig geluidsoverlast ontstaat en u geeft de suggestie om dit op te lossen door de overkapping te verlengen en door geluidsschermen te plaatsen. In uw aanvulling op uw zienswijze gaat u in op de oorzaken en geschiedenis van deze overlast en geeft u aan dat de maatregelen uit de rijksstructuurvisie “eerdere ontwerpfouten” meer dan volledig zouden moeten corrigeren.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. De leefbaarheid vormt een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de N14 toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen.

Een verlenging van de overkapping en plaatsing van geluidsschermen horen hierbij tot de mogelijkheden; hiermee is in de verkenning rekening gehouden. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van de maatregelen vast te stellen.

**Reactie op zienswijze nr. 5**

**U geeft aan dat er op dit moment al sprake is van geluidsoverlast, met name door de tram. U vreest dat de hinder zal toenemen, ook vanwege het wegverkeer. Een oplossing zou zijn om op de verhoging geluidswerende schermen aan te leggen. Verder geeft u aan dat het lokale en afslaannde verkeer door de voorgestelde maatregelen extra hinder zullen ondervinden.**

In de planuitwerkingfase zullen de verantwoordelijke overheden nader aandacht besteden aan het ontwerp van de kruisingen op de N14, inclusief de ligging van de tramlijn. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan de aard en omvang van de maatregelen die noodzakelijk zijn om de toename van de geluidbelastingen te beperken.

Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen inderdaad geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Plaatsing van geluidsschermen behoort tot de mogelijkheden. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van de maatregelen vast te stellen. In geval van de aanpak van de N14 is dit waarschijnlijk een combinatie van het Rijkswaterstaat (namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu), het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Leidschendam-Voorburg. Uw suggestie wordt bewaard voor deze planvormingsfase, die overigens niet op korte termijn is voorzien.

Het is niet zo dat het lokale en afslaannde verkeer door de voorgestelde maatregelen extra hinder zullen ondervinden. De ongelijkvloerse kruisingen op de N14 zorgen ervoor dat doorgaand en kruisend verkeer (inclusief de tram) minder last van elkaar hebben. Dit heeft een gunstig effect op de wachttijden van het verkeer dat de N14 op- en afgaat.

**Reactie op zienswijze nr. 6**

**U vraagt om betrokken te worden in de vervolgfase.**

Na publicatie van de rijksstructuurvisie volgt de fase van de planuitwerking. Voor de N14 is deze fase niet op korte termijn voorzien. De verantwoordelijkheid voor de uitwerking van het maatregelenpakket A4 Passage en Poorten & Inprikkers komt dan te liggen bij verschillende overheden. In geval van de aanpak van de N14 is dit waarschijnlijk een combinatie van het Rijkswaterstaat (namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu), het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Leidschendam-Voorburg. Wij zullen uw verzoek om betrokken te worden ter harte nemen.

**Reactie op zienswijze nr. 7**

**U geeft aan dat u ernstige bezwaren hebt tegen het leggen van  
grondbeslag in het gebied Vlietzone.**

Op basis van de huidige onderzoeken gaan we er van uit dat er geen ingrijpende ruimtelijke reserveringen nodig zijn en dus ook geen wijzigingen in de huidige bestemmingen. Naar verwachting is dit ook niet nodig. Definitieve uitspraken over de noodzaak van ruimtelijke reserveringen in de Vlietzone kunnen pas worden gedaan nadat de ontwerpen zijn uitgewerkt in de planuitwerkingsfase.



**Reactie op zienswijze nr. 8**

**U geeft aan dat u vindt dat de keuze voor de maatregelen op de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk geen oplossing biedt voor de betere bereikbaarheid van Den Haag Centrum.**

Het belangrijkste doel van de MIRT Verkenning Haaglanden is het waarborgen van de bereikbaarheid van de regio Haaglanden, ook in de periode 2020-2040. De aanpak van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers heeft daarin prioriteit, zo hebben de bestuurders besloten. Voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden zijn toegangswegen en aansluitingen op de snelweg onmisbaar. De functie ervan staat onder grote druk. Congestie op de aan- en afvoerwegen kan terugslaan op de A4.

In de laatste fase van de MIRT Verkenning Haaglanden zijn twee alternatieven nader onderzocht. De maatregelen aan de Lozerlaan (Alternatief 1) dragen vooral bij aan een betere bereikbaarheid van de kustgebieden en het zuidelijke deel van Den Haag. De maatregelen aan de Prinses Beatrixlaan zorgen voor een betere verdeling van het verkeer over de inprikkers. Daardoor worden ook de kerngebieden beter bereikbaar en is er minder kans dat de congestie op de aan- en afvoerwegen terugslaat op de A4. Daarnaast hebben de maatregelen op Prinses Beatrixlaan een positief effect op de bereikbaarheid van Rijswijk.

In de planuitwerkingsfase kijken de verantwoordelijke overheden naar inpassingsvarianten van de Prinses Beatrixlaan.

**U geeft aan dat u vindt dat er voor de besluitvorming over A4 Passage en Poorten & Inprikkers eerst een plan moet komen voor de doorstroming in en vanuit Den Haag.**

Voor de doorstroming in en uit Den Haag heeft de gemeente al een plan opgesteld: de Haagse Nota Mobiliteit, op 22 september 2011. Daarin wordt de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk genoemd als inprikker voor Den Haag. Ook bevat de nota andere maatregelen die zorgen voor een betere bereikbaarheid van het centrum van Den Haag, waaronder de aanleg van de Rotterdamsebaan en Centrumring.

**Reactie op zienswijze nr. 9**

**U geeft in uw zienswijze aan dat de gemeente Rijswijk zelf een studie uitvoerde naar de Prinses Beatrixlaan met als resultaat de voorkeur voor een tunnel, kort of lang. Nu ligt er door betrokkenheid van Haaglanden een voorstel voor een open tunnelbak. Volgens u zal dit de oorspronkelijk aanleiding (luchtverontreiniging en geluidsoverlast) alleen maar verergeren. U stelt daarom voor om de Prinses Beatrixlaan te ondertunnelen.**

De gemeente Rijswijk startte een eigen integraal ruimtelijk ontwikkelingsplan, waarin bereikbaarheid een van de doelen is. De MIRT Verkenning Haaglanden is gestart door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het Stadsgebied Haaglanden en de provincie Zuid-Holland. Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio.

Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructuurle maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

De bestuurders zijn uitgekomen op een oplossing waarbij de maatregelen op de Prinses Beatrixlaan in fasen worden gerealiseerd. In een eerste fase wordt capaciteit toegevoegd vanaf de aansluiting met de A4 tot en met de kruising met de Winston Churchilllaan en worden de kruisingen met de Admiraal Helfrichsingel en de Winston Churchilllaan ongelijkvloers gemaakt. Er is in de volgende (planuitwerkings-) fase ruimte om na te denken over een verdere inpassing van de maatregelen op de Prinses Beatrixlaan.

Hoe de verantwoordelijkheden in de vervolgfase precies belegd worden bij de overheden is nu nog niet bekend. Voor de maatregelen in Rijswijk zal in ieder geval Stadsgebied Haaglanden in overleg treden met de gemeente Rijswijk.

**Reactie op zienswijze nr. 10**

**In uw zienswijze geeft u aan dat u vindt dat de plannen op lange termijn niet effectief zijn, dat een lange tunnelbak voor de Prinses Beatrixlaan met vier ongelijkvloerse kruisingen een betere oplossing is dan de gekozen oplossing met twee ongelijkvloerse kruisingen. Ook geeft u aan dat het verkeer – na doorvoering van de maatregel – vastloopt in Den Haag.**

In de MIRT-verkenning is wel degelijk naar de toekomst gekeken: een MIRT-maatregel wordt per definitie getoetst op het effect op lange termijn.

In de studie is eerst een variant met vier kruisingen onderzocht. Vervolgens bleek dat twee ongelijkvloerse kruisingen nagenoeg het zelfde verkeerskundige effect bewerkstelligen. Daarom is de voorkeur van de bestuurders uitgegaan naar een tweefasenoplossing. In een eerste fase wordt capaciteit toegevoegd vanaf de aansluiting met de A4 tot en met de kruising met de Winston Churchilllaan en worden de kruisingen met de Admiraal Helfrichsingel en de Winston Churchilllaan ongelijkvloers gemaakt. Er is in de volgende (planuitwerkings-) fase ruimte om na te denken over een verdere inpassing van de maatregelen op de Prinses Beatrixlaan.

De onderzoekers hebben ook in kaart gebracht hoe het verkeer zich spreidt bij doorvoeren van de maatregelen. Hieruit blijkt dat in Den Haag de verkeersstroom van de Prinses Beatrixlaan al aanzienlijk is verminderd. Het verkeer spreidt zich al vanuit Rijswijk uit over het wegennet. Hoewel er in de planuitwerkingfase aandacht zal moeten zijn voor de afwikkeling van dit verkeer, worden er geen grote knelpunten verwacht.

**Reactie op zienswijze nr. 11**

**U geeft aan dat u vindt dat de aannames en meetgegevens in de studies naar de Prinses Beatrixlaan niet correct en representatief zijn. Zo is het percentage doorgaand verkeer volgens u veel groter dan aangegeven. U geeft aan dat de basis van de verbetering aansluiting A4 goed is, maar het zou volgens u beter zijn om op de Prinses Beatrixlaan direct vier kruisingen ongelijkvloers te maken.**

Het is onvermijdelijk om bij projecten die zich op te toekomst richten uit te gaan van aannames. Bij ieder infrastructuurproject wordt gebruik gemaakt van vastgestelde modellen. Deze modellen worden om de aantal jaar gecontroleerd aan de hand van meetgegevens.

De verkeersprognoses voor de A4 Passage en Poorten en Inprikkers zijn gemaakt met het verkeersmodel NRM West 2011. Dit is een geaccepteerd strategisch verkeersmodel van Rijkswaterstaat voor regionale studies. De prognoses in dit model zijn gebaseerd op het basisjaar 2004.

Uit de verkeersberekeningen met het NRM-verkeersmodel is af te leiden dat bij uitvoering van vier ongelijkvloerse kruisingen op de Prinses Beatrixlaan ongeveer 50 procent van het verkeer op de Beatrixlaan gebruik maakt van de hoofdbaan. Dit is verkeer dat in ieder geval de kruisingen met de Admiraal Helfrichsingel, Sir Winston Churchilllaan en de Generaal Spoorlaan ongelijkvloers passeert en daarmee voor Rijswijk als doorgaand verkeer mag worden beschouwd. Voor een regionale weg in een stedelijk gebied is een aandeel van 50 procent doorgaand verkeer zeer hoog.

In de uiteindelijke voorkeursbeslissing is gekozen voor een tweefasenoplossing. In een eerste fase wordt capaciteit toegevoegd vanaf de aansluiting met de A4 tot en met de kruising met de Winston Churchilllaan en worden de kruisingen met de Admiraal Helfrichsingel en de Winston Churchilllaan ongelijkvloers gemaakt. De maatregelen uit de eerste fase zijn effectief op de Prinses Beatrixlaan zelf, met name op het deel van de aansluiting A4 tot aan de Prinses Irenelaan. De effecten van het volledige alternatief 2 (alle vier de kruisingen) zijn groter en strekken zich over een groter gebied uit. Zie voor meer informatie de Verkeerskundige analyse NRM West 2011, pag. 61-63.

**Reactie op zienswijze nr. 12**

**U geeft aan dat op het huidige traject Prinses Beatrixlaan de normen voor geluidsoverlast en fijnstof worden overschreden. Ook geeft u aan dat geen rekening wordt gehouden met toename van het verkeer. U geeft aan dat het plan moet worden afgeblazen wanneer in 2020 blijkt dat de cijfers nog steeds niet voldoen aan de norm.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de Prinses Beatrixlaan toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van deze maatregelen vast te stellen.

**Reactie op zienswijze nr. 13**

**U geeft aan dat u verwacht dat bij realisatie van een open tunnelbak op de Prinses Beatrixlaan de huidige problemen met geluid en fijnstofoverlast niet worden opgelost. U doet in uw zienswijze een suggestie om tramsporen bij de Beatrixlaan te verleggen. Daarnaast geeft u aan dat u graag op de hoogte wilt worden gehouden.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de Prinses Beatrixlaan toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van deze maatregelen vast te stellen.

De trambaan is niet de hoofdoorzaak van de problemen met de doorstroming op de Prinses Beatrixlaan. Een dusdanige forse omlegging van de tramsporen zoals u aangeeft is daarom volgens ons niet in verhouding met de gestelde problematiek. In de planuitwerkingsfase zal nog goed worden gekeken naar het ontwerp van de ongelijkvloerse kruisingen, inclusief de ligging van de tramlijn.

De voorkeursbeslissing zoals die nu wordt vastgelegd in de rijksstructuurvisie is de formele afronding van de verkenningsfase. Deze verkenningsfase is een tussenstap in het gehele proces op weg naar realisatie van het maatregelenpakket. De volgende stap na de verkenningsfase is de planuitwerking. Als omwonende mag u er van uitgaan dat u – zodra de planuitwerking start – hierover wordt geïnformeerd over de vervolgstappen. Hoe dat precies gebeurt is aan de overheden die verantwoordelijk zijn voor de afzonderlijke onderdelen van het maatregelenpakket A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Op dit moment is nog niet bekend hoe de verantwoordelijkheden in de vervolgfase precies bij de overheden worden belegd. Voor de maatregelen in Rijswijk zal naar verwachting Stadsgewest Haaglanden in overleg treden met de gemeente Rijswijk. Wij dragen uw gegevens in ieder geval over aan deze overheden.

**Reactie op zienswijze nr. 14**

**U geeft aan in uw zienswijze dat in het plan geen rekening is gehouden met de toestroom van verkeer op de verdubbelde Prinses Beatrixlaan.**

In de studies is wel degelijk rekening gehouden met de toestroom van verkeer op de verdubbelde Prinses Beatrixlaan. In de referentie 2030 van de verkeerskundige analyse met het NRM West 2011 is aangenomen dat de Prinses Beatrixlaan tussen de Sionsweg en de A4 is verdubbeld. De effecten hiervan op de Prinses Beatrixlaan aan de noordwestzijde van de A4 zijn daarmee ook verwerkt.

Als gevolg van de verdubbeling van dit deel van de Prinses Beatrixlaan is de toename procentueel beduidend groter dan die op andere wegvakken. De exacte gegevens vindt u in de Verkeerskundige Analyse NRM West 2011 (pag. 22), te vinden via [www.mirtverkenninghaaglanden.nl](http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl), 'documenten').

**U geeft aan dat uitstroom van verkeer vanuit de gemeente Den Haag het beste kan worden gereguleerd over de Moerweg via Prinses Beatrixlaan.**

In de verkenningsfase is de verkeerscirculatie van en naar de Beatrixlaan nog niet op dit niveau onderzocht. In de planuitwerkingfase die volgt op de verkenning doen de verantwoordelijke overheden nader onderzoek naar de verkeerscirculatie rond de Beatrixlaan. We verwachten dat uw suggestie dan ook wordt onderzocht. We geven dit aandachtspunt in ieder geval door aan de betrokken overheden voor de planvormingsfase.

**U geeft aan dat de aftakking bij de Prinses Irenelaan kan vervallen, omdat deze weg alleen bestemmingsverkeer richting winkelcentrum Boogaard bedient.**

In de verkenning zijn we zo veel mogelijk uitgegaan van het handhaven van bestaande afritten, kruisingen en aansluitingen. In de planstudiefase doen de verantwoordelijke overheden nader onderzoek naar de functie van de wegen.

**U dringt aan op het ongelijkvloers maken van het kruispunt Generaal Spoorlaan - Prinses Beatrixlaan.**

Bij de onderzoeken naar alternatief 2 is rekening gehouden met een volledige uitvoering van de Prinses Beatrixlaan. Vanwege de hoge investeringskosten en mogelijke nadelige verkeerskundige effecten op het aansluitende wegennet in met name Den Haag is besloten voor een kostenefficiënte aanpak. De maatregelen op de Prinses Beatrixlaan wordt in fasen gerealiseerd. In een eerste fase wordt capaciteit toegevoegd vanaf de aansluiting met de A4 tot en met de kruising met de Winston Churchilllaan en worden de kruisingen met de Admiraal Helfrichsingel en de Winston Churchilllaan ongelijkvloers gemaakt. Er is in de volgende (planuitwerkings-) fase ruimte om na te denken over een verdere inpassing van de maatregelen op de Prinses Beatrixlaan.

**U vraagt om aandacht voor de geluidsoverlast en de fijnstof.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de Prinses Beatrixlaan toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van deze maatregelen vast te stellen.



**Reactie op zienswijze nr. 15**

**U vraagt om aandacht voor de klachten over geluidsoverlast en fijnstof in Boswijk.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Indien nodig worden er dan dus maatregelen getroffen. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de toename van de geluidbelastingen langs de A4 kleiner dan 1,5 dB is. Aan de hand van de intensiteiten is ingeschat dat de toename minder dan 0,5 dB zal zijn. In de planuitwerkingsfase zal nog een toetsing aan de onlangs vastgestelde geluidproductieplafonds plaatsvinden.

**Reactie op zienswijze nr. 16**

**In uw zienswijze geeft u een aantal aanvullingen op onze aandachtspunten voor het watersysteem, waarmee in de planfasen rekening moet worden gehouden.**

Wij danken u hartelijk voor uw suggesties. We dragen deze over aan de overheden die verantwoordelijk zijn voor de planuitwerking.

De opbouw van paragraaf 6.2.4 suggereert mogelijk dat slechts de punten genoemd onder het kopje Effecten op het watersysteem aandachtspunten zijn voor de planuitwerking. Dit is echter geenzins de bedoeling. Het onderzoek naar andere effecten was voor de huidige besluitvorming nog niet nodig. Ook de andere effecten die u benoemt, zoals effecten op de waterkwaliteit (afstromend regenwater en waterbeschermingsgebieden) en de effecten op de waterkeringen, krijgen aandacht in de planuitwerkingsfase.

**Reactie op zienswijze nr. 17**

**U geeft aan dat u teleurgesteld bent in de maatregelen uit de ontwerp-rijksstructuurvisie omdat er gekozen is voor een 'asfalt'-oplossing en de ladder van Verdaas plichtmatig is doorlopen.**

In 2009 is bij de afronding van fase A van de MIRT Verkenning Haaglanden geconcludeerd dat de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Haaglanden alleen effectief kan worden aangepakt door vijf zogenoemde prioritaire vraagstukken uit te werken. De ontwerp-rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers is een combinatie van twee van deze vijf prioritaire vraagstukken: de aanpak van de A4 langs Haaglanden en de in- en uitvalswegen in Haaglanden (Poorten & Inprikkers).

In 2010 en 2011 hebben de Rijksoverheid en de regio de conclusie getrokken dat voor de vraagstukken OV Corridor Den Haag - Gouda, OV Corridor Den Haag Rotterdam de urgentie van ingrijpen onvoldoende is aangetoond. Daarom is besloten prioriteit te geven aan de grootschalige weginfrastructurele projecten uit het bereikbaarheidspakket Zuidvleugel. Wel wordt een groot deel van de voorgestelde maatregelen voor de OV ontsluiting Centrale Zone reeds uitgevoerd in het pakket Beter Benutten Haaglanden, waarover in het najaar van 2011 afspraken zijn gemaakt.

Bij het onderzoek naar mogelijke oplossingen van deze bereikbaarheidsvraagstukken zijn ook de alternatieven openbaar vervoer en fiets beschouwd. Deze alternatieven bleken echter niet in voldoende mate effectief te zijn als oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek.

De Rotterdamsebaan is in het project A4 Passage en Poorten & Inprikkers beschouwd als een gegeven. Voor vragen omtrent nut en noodzaak van de Rotterdamsebaan verwijzen wij u naar de projectorganisatie Rotterdamsebaan.

**U geeft aan dat u het niet eens bent met de Rotterdamsebaan.**

Voor vragen over of reacties op de Rotterdamsebaan verwijzen wij naar de projectorganisatie Rotterdamsebaan.

**Reactie op zienswijze nr. 18**

**U geeft in uw zienswijze aan dat u zich kunt vinden in de keuze voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers. U ziet graag bevestigd dat de volgende door u genoemde Zoetermeerse projecten op de agenda blijven staan.**

In 2009 bij de afronding van fase A van de MIRT Verkenning Haaglanden is geconcludeerd dat de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Haaglanden effectief kan worden aangepakt door vijf zogenoemde prioritaire vraagstukken uit te werken. Inderdaad constateren wij met u dat de bereikbaarheidsvraagstukken die niet prioritair zijn daarmee niet van de agenda zijn.

**Reactie op zienswijze nr. 19**

**U geeft aan dat de rotonde N14-Noordsingel te dicht bij de bewoning komt te liggen. Ook vreest u voor verkeersoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit bij uw woning als er verkeerslichten komen aan weerszijden van de rotonde. U doet de suggestie om de op- en afritten te schrappen en de N14 geheel te ondertunnelen.**

De ontwerpen waarop u uw reactie baseert zijn nog indicatief. In de fase van de planuitwerking zullen de verantwoordelijke overheden deze ontwerpen opnieuw bekijken en verder uitwerken. Daarbij wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande bebouwing. Ook de gevolgen voor de geluidsoverlast en luchtkwaliteit zullen opnieuw worden bekeken.

Een belangrijke functie van de N14 is dat deze weg ook de gemeentelijke wegen van Leidschendam-Voorburg ontsluit. Als het verkeer van de kruisende wegen de N14 niet meer kan bereiken, zal dit verkeer via de andere (minder wenselijke) routes gaan rijden. Daarom worden de op- en afritten (in een aangepaste vorm) in het maatregelenpakket gehandhaafd.

**U geeft de overweging om woningen naast de nieuwe kruisingen te onteigenen zodat er een leefbare grens ontstaat tussen bewoning en snelweg.**

Als blijkt dat de bebouwing niet gehandhaafd kan blijven door fysiek ruimtegebrek of door leefbaarheidsnormeringen, is aankoop een optie. Of dit daadwerkelijk nodig is, wordt pas duidelijk aan het eind van de fase van planuitwerking die volgt op de MIRT Verkenning Haaglanden.

**Reactie op zienswijze nr. 20**

**U geeft aan dat er in de MIRT Verkenning Haaglanden uitgegaan is van achterhaalde prognoses en vraagt zich daarom af of het probleem nog actueel is. Als de prognoses wel juist zijn, vraagt u zich af of die grote hoeveelheid auto's gewenst zijn in de binnenstad en op welke manier rekening is gehouden met parkeervoorzieningen.**

In de onderzoeken van de MIRT Verkenning Haaglanden wordt in de probleemstelling en de beoordeling van de alternatieven gerekend in een bandbreedte van twee uiterste scenario's. Zowel in het geval van lage economische groei als in het geval van hoge economische groei doen zich in de regio bereikbaarheidsproblemen voor. Daarom is het altijd goed om deze knelpunten aan te pakken.

Voor de toekomst worden ontwikkelingen in de gehele Centrale Zone voorzien, niet alleen in de binnenstad. Door juist ook de andere inpridders te versterken zal de groei van het autoverkeer in en om de binnenstad van Den Haag beperkter zijn.

**U geeft aan dat er te weinig is gekeken naar OV, en dat er andere – innovatievere – oplossingen mogelijk zijn, zoals parkeergarages aan het begin van de inpridders met aantakkend openbaar vervoer.**

Openbaar vervoer is een integraal onderdeel geweest van MIRT Verkenning Haaglanden. De onderzoekers hebben gekeken naar het ontwikkelen van nieuw OV én naar het verbeteren van bestaand OV. De conclusie van de onderzoeken uit de MIRT Verkenning is dat OV-maatregelen niet effectief genoeg zijn om de bereikbaarheidsproblematiek op te lossen. Ook de combinatie van verbetering OV met parkeren bij inpridders (Park+Ride) biedt onvoldoende soelaas om alle problemen te lijf te gaan. Uiteraard is er wel sprake van verbetering bij investeren in OV. Daarom zijn sommige onderzochte maatregelen buiten de MIRT Verkenning Haaglanden geplaatst en doorgezet als zogenoemde 'Quick Wins'. Dit gaat onder andere om investeringen in Park+Ride.

**U vraagt om aandacht voor de leefbaarheid rondom de Prinses Beatrixlaan, met name op het gebied van geluidsoverlast en fijnstof.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inpridders' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere

motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de Prinses Beatrixlaan toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van deze maatregelen vast te stellen.

**U geeft aan dat – als de Prinses Beatrixlaan toch inprikker wordt – de Erasmusweg de volgende bottleneck wordt.**

Uit de berekeningen van de verkeersstudies blijkt dat een groot deel van het verkeer van de Prinses Beatrixlaan al voor de Erasmusweg zijn bestemming heeft bereikt. De toename van het verkeer ter hoogte van de Erasmusweg is relatief beperkt. In de volgende fase zal gedetailleerder naar de effecten gekeken worden en of er aanvullende maatregelen verderop de Prinses Beatrixlaan noodzakelijk zijn.

**U suggereert om de tramverbinding lijn 17 te verbeteren.**

Het verbeteren van lijn 17 zal niet de aanpassing van de Prinses Beatrixlaan kunnen vervangen. Lijn 17 zal gezien de herkomsten en bestemmingen van de automobilisten op de prinses Beatrixlaan slechts voor een heel klein gedeelte van het totale verkeer op de Prinses Beatrixlaan een reëel alternatief zijn.

**Reactie op zienswijze nr. 21**

**U geeft in uw zienswijze aan dat het een voorbarige conclusie is om te zeggen dat aanpassing van bestaande infrastructuur of aanleg van nieuwe infrastructuur onvermijdelijk is. Ook geeft u aan dat de streefwaarden bereikbaarheid alleen in het hoge scenario beperkt worden overschreden, en dat de omvang van de maatregelen daarmee volgens u te groot is voor het probleem.**

In uw zienswijze wordt in de MIRT Verkenning Haaglanden in de probleemanalyse en de beoordeling van de alternatieven gerekend in een bandbreedte van twee uiterste scenario's. Zowel in het geval van lage groei als in het geval van hoge groei doen zich in de regio bereikbaarheidsproblemen voor.

Uit de verkeersprognoses blijkt dat zonder maatregelen de problematiek in het lage groeiscenario (RC ofwel Regional Communities) minder groot is dan in het hoge groeiscenario (GE ofwel Global Economy). De NMCA geeft echter ook in het scenario RC nog overschrijdingen van de streefwaarden voor de reistijd op het hoofdwegennet. Daarnaast blijkt uit de Verkeerskundige analyse met het model NRM West 2011 (pag. 26-27) dat op een aantal punten in het wegennet ook in scenario RC nog op delen van het wegennet kans op congestie en wachttijd door stilstand en soms zelfs structurele congestie blijft bestaan.

**U geeft aan dat het verstandig zou zijn om het effect van beprijzing te onderzoeken.**

In het regeerakkoord van oktober 2012 is vastgelegd dat er geen kilometerheffing komt. Ook zijn er geen mogelijkheden voor lokale overheden om een eigen vorm van toegangsheffing, spitsheffing of verblijfsheffing in te voeren. Daarom is prijsbeleid niet als aparte oplossingsrichting onderzocht.

**U geeft aan dat de bestendigheid van WLO-scenario's niet is onderzocht. Ook noemt u een aantal ontwikkelingen die het halen van het hoogste groeiscenario volgens u onwaarschijnlijk maken.**

In het kabinetsstandpunt over de WLO-scenario's geeft het kabinet aan dat het verwacht de WLO-scenario's de komende jaren bij veel beleidsvraagstukken te kunnen blijven gebruiken als achtergrond om voorgenomen maatregelen en besluiten te toetsen op hun robuustheid. Zowel het Centraal Planbureau (CPB) als het Planbureau voor de Leefomgeving hebben aangegeven dat de WLO-scenario's nog steeds actueel zijn. Recent heeft het CPB wederom geconcludeerd dat er op dit moment geen reden is om de WLO-cijfers te herzien. Zie hiervoor de CPB-notitie 'actualiteit WLO scenario's' (mei 2012).

**U adviseert om in de studies aan te geven hoe de CO<sup>2</sup>-uitstoot zich in diverse scenario's ontwikkelt.**

Voor de besluitvorming over de A4 Passage en Poorten & Inprikkers is alleen de toekomstige situatie van belang: wat is het verschil tussen alternatieven en de referentiesituatie in 2030.? Daarom is de beoordeling beperkt gebleven tot een vergelijking van de alternatieven met de referentiesituatie in 2030.



**Reactie op zienswijze nr. 22**

**U geeft aan dat openbaar vervoer volgens u onderbelicht is.**

In 2009 is bij de afronding van fase A van de MIRT Verkenning Haaglanden geconcludeerd dat de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Haaglanden alleen effectief kan worden aangepakt door vijf zogenoemde prioritaire vraagstukken uit te werken. De ontwerp-rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers is een combinatie van twee van deze vijf prioritaire vraagstukken: de aanpak van de A4 langs Haaglanden en de in- en uitvalswegen in Haaglanden (Poorten & Inprikkers). In 2010 en 2011 hebben de Rijksoverheid en de regio de conclusie getrokken dat voor de vraagstukken OV Corridor Den Haag - Gouda, OV Corridor Den Haag Rotterdam de urgentie van ingrijpen onvoldoende is aangetoond. Daarom is besloten prioriteit te geven aan de grootschalige weginfrastructurele projecten uit het bereikbaarheidspakket Zuidvleugel. Een groot deel van de voorgestelde maatregelen voor de OV ontsluiting Centrale Zone reeds uitgevoerd in het pakket Beter Benutten Haaglanden, waarover in het najaar van 2011 afspraken zijn gemaakt.

**U verwacht dat de kosten voor de verkeerstechnische oplossingen bij kruispunten duurder zullen uitvallen.**

In de MIRT Verkenning Haaglanden is zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande en geaccordeerde modellen en methodieken. Voor de kostenramingen zijn de standaard methodieken gebruikt die Rijkswaterstaat voorschrijft in deze fase van de verkenning. Dat betekent dat er is uitgegaan van de lokale situatie en dat aspecten zoals intensieve bebouwing, fietspaden en tunnelbakken zijn meegenomen in de kostenraming in de verkenning.

**U wijst er op dat het project N14 midden in de bebouwde kom van uw gemeente ligt. U verzoekt compenserende maatregelen voor het aspect geluid in samenwerking met u uit te werken en verder te gaan dan wettelijk is vereist; u rekent er op dat wij ook de nu al bestaande geluidsoverschrijding saneren.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurale maatregelen hebben.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs een aantal wegen toenemen door de infrastructurale maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen.

Het Rijk realiseert de maatregelen op de N14 uit het pakket A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Voor alle maatregelen geldt dat er aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluid wordt voldaan. Als u als gemeente aanvullende normen stelt om effecten te mitigeren dan bent u daar in principe zelf verantwoordelijk voor. Uiteraard zijn wij bereid om te kijken hoe wij deze gewenste maatregelen kunnen

faciliteren.

**U vraagt om de verkeerseffecten van de maatregelen op uw lokale wegennet in onze afweging mee te nemen.**

In de verkeersstudie zijn de verkeerseffecten in beeld gebracht van de kruisende wegen op de N14. Hieruit is gebleken dat de intensiteit op de kruisende wegen (lokale wegennet) procentueel toeneemt. Maar aangezien het over relatief kleine verkeersstromen gaat, leidt dit niet tot verkeerafwikkelingsproblemen. De verkeerstoename op de Prins Bernardlaan bedraagt 67 procent. Dit duidt op een toename van de geluidbelasting met ca. 2 dB. Ook is er een verkeerstoename op de Mgr. Van Steelaan (+31%). In de planuitwerking voor de N14 zal aan de geluidhindereffecten langs deze wegen nader aandacht moeten worden besteed. Mogelijk zijn geluidmaatregelen nodig. Zie daarvoor paragraaf 9.2 van het plan-MER. Aangezien een zelfde verkeerstoename geldt voor beide onderzochte alternatieven heeft deze constatering geen gevolgen voor de voorkeur die is uitgesproken in de ontwerp-rijksstructuurvisie. Voor luchtkwaliteit geldt dat de verkeersintensiteiten op genoemde wegen niet dermate hoog zijn dat gevreesd hoeft te worden voor overschrijding van de normen.

**U vraagt om in de planuitwerkingsfase voldoende tijd in te ruimen voor consultatie en besluitvorming en om betrokken te blijven bij het vervolg.**

Deze ontwerp-rijksstructuurvisie vormt de onderbouwing van het besluit om de geprioriteerde bereikbaarheidsvraagstukken van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers aan te pakken. De resultaten van de MIRT Verkenning zijn door Rijk en regio, als samenwerkende partners van de MIRT Verkenning Haaglanden, vastgelegd in een rijksstructuurvisie. Dit is zo georganiseerd omdat de voorkeursbeslissing voor een belangrijk deel de uitbreiding van het rijkswegennet betreft. Een structuurvisie is alleen direct bindend voor het opstellende overheidsorgaan, in dit geval de Rijksoverheid. Omdat sprake is van betrokkenheid van andere overheden worden de gezamenlijke afspraken en ieders verantwoordelijkheden in een bestuursakkoord vastgelegd. Deze overeenkomst is gereed bij het vaststellen van de rijksstructuurvisie door de minister van Infrastructuur en Milieu.

Na publicatie van de rijksstructuurvisie volgt de fase van de planuitwerking. Voor de N14 is deze fase niet op korte termijn voorzien. Het Rijk neemt met u contact op over de precieze aanpak bij start van de planvormingsfase.

**Reactie op zienswijze nr. 23**

**U geeft aan dat in de ontwerp-rijksstructuurvisie A4 niet duidelijk wordt gemaakt op welke wijze en met welk effect hinderbeperkende maatregelen zullen worden genomen.**

Voor het nu voorgestelde samenhangende pakket aan maatregelen A4 Passage en Poorten & Inprikkers is een uitvoerige studie gedaan naar de milieueffecten van de voorgestelde infrastructurele maatregelen.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs een aantal wegen toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van deze maatregelen vast te stellen. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan het effect van die maatregelen.

**U geeft aan dat in het MER rekening gehouden zou moeten worden met in de toekomst mogelijk aangescherpte normen voor geluidoverlast en luchtverontreiniging (CO<sub>2</sub> en fijnstof).**

Zoals gebruikelijk is in het MER uitgegaan van de nu (2012) geldende normen voor geluid en luchtverontreiniging. Op het moment dat er (vervolg-)besluiten worden genomen, zal er altijd getoetst worden aan de op dat moment geldende normen.

**U geeft aan dat de te voorziene problemen bij de kruising Prinses Beatrixlaan en Generaal Spoorlaan in fase I van de rijksstructuurvisie opgelost dienen te worden.**

Inderdaad is een goede afwikkeling van het verkeer op de kruising Prinses Beatrixlaan en Generaal Spoorlaan ook in fase 1 noodzakelijk. De aanpassingen die genomen moeten worden zullen dan ook in fase 1 opgenomen worden.

**U geeft aan dat de keuze voor alternatief 2 in de concept-rijksstructuurvisie een verkeerde keuze is uit overwegingen van de volksgezondheid. De Prinses Beatrixlaan loopt door een dicht bebouwd gebied met veel woningen vlak langs deze weg.**

Voor de Prinses Beatrixlaan wordt gekozen voor een verdiepte ligging met twee ongelijkvloerse kruisingen. Als de Prinses Beatrixlaan dezelfde functie dient te krijgen als de Rotterdamsebaan en de N14 zou naar uw mening voor de Prinses Beatrixlaan hetzelfde voorzieningsniveau moeten worden gehanteerd. In de

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ontwerp-rijksstructuurvisie functioneren vijf wegen, waaronder de door u genoemde wegen, als 'inprikkers' om verkeer van de snelweg te leiden. De inprikkers zijn verschillend in omvang van verkeer, snelheid en vorm. De uitwerking van de inprikkers is dan ook maatwerk, waarbij bij elke inprikkers wordt gekeken naar bereikbaarheid, bijdrage aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling, effecten op veiligheid, natuur & milieu, kosten en draagvlak.

**Reactie op zienswijze nr. 24**

**U geeft aan dat u als vertegenwoordiger van mindervaliden en gehandicapten bij het vervolgtraject betrokken wil zijn om de toegankelijkheid voor deze doelgroep te benadrukken, met name bij de de inrichting van de ongelijkvloerse kruisingen.**

We nemen uw suggestie mee en dragen deze over aan de verantwoordelijke overheden voor de planuitwerkingsfase.

**U verzoekt om toepassing van de landelijke toegankelijkheidsnormen volgens het Handboek voor Toegankelijkheid.**

De wegbeheerders volgen traditioneel de richtlijnen van CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, waaronder ook handboeken rondom toegankelijkheid en aanverwante publicaties. Indien er noodzaak is om hiervan af te wijken zal men dit goed moeten motiveren en zonodig alternatieven moeten bieden. Omdat deze specifieke kennis schaars is en vaak maatwerk betreft, is het van belang dat de deskundigheid op tijd wordt betrokken. Uw verzoek voor betrokkenheid in het vervolgtraject wordt vastgelegd en doorgegeven aan de verantwoordelijke overheden in de planuitwerkingsfase.

**Reactie op zienswijze nr. 25**

**U geeft aan dat het belang van het openbaar vervoer in de ontwerp-rijksstructuurvisie onderbelicht is, met name bij de voorgestelde maatregelen bij de N14. U vreest dat de doorstroming van het openbaar vervoer slechter wordt. U geeft aan dat de doorstroming van het openbaar vervoer door de voorgestelde maatregelen juist niet slechter mag worden.**

In de planuitwerkingsfase zal de relatie tussen de voorgestelde maatregelen en het openbaar vervoer verder worden uitgewerkt. Het streven is de doorstroming van alle verkeersbewegingen te handhaven of te verbeteren.

**U pleit ervoor dat bij het kruispunt N14 - Mgr. van Steelaan ruimer gekeken wordt, namelijk tot aan Weigelia in Leidschendam, en dat er een aftakking komt voor het openbaar vervoer komende uit Voorburg rechtsaf richting Weigelia. U pleit er ook voor dat bij het kruispunt N14 - Mgr. van Steelaan ruimer gekeken wordt, zodat ook de verkeerslichten bij het politiebureau en de inrichting van de weg aldaar er in meegenomen worden.**

In de planuitwerkingsfase zal ook de bredere omgeving van de kruisingen worden bekeken op effecten, ook in relatie tot het openbaar vervoer. De kruising IJsvogellaan zal hiervan zeker onderdeel zijn.

**Reactie op zienswijze nr. 26**

**U geeft aan dat de voorgestelde maatregelen voor het autoverkeer vanwege de beperkte ruimte mogelijk ten koste gaan van de andere weggebruikers zoals fietsers en wandelaars.**

Het uitgangspunt bij de voorgestelde maatregelen is dat bestaande verbindingen, ook voor fietsers en voetgangers, gehandhaafd blijven. Als dat niet mogelijk is, zullen er volwaardige alternatieven gerealiseerd worden.

**U pleit ervoor de omgeving gedurende het gehele project goed te betrekken omdat het om belangrijke fiets- en looproutes gaat voor vaak kwetsbare weggebruikers.**

In de verkenningfase, die geleid heeft tot het nu voorliggende maatregelenpakket waarvoor bestuurders hun voorkeur hebben uitgesproken, zijn bewonersorganisaties en bedrijvenorganisaties al nadrukkelijk betrokken bij het proces. De ontwerpen die tijdens de verkenning zijn uitgewerkt, leggen een basis voor het bepalen van het ruimtebeslag, de maakbaarheid en de kostenraming. Daarbij zijn ook de samenhangende aanpassingen in beeld gebracht, bijvoorbeeld voet- of fietspaden die moeten worden omgelegd. Uw verzoek voor betrokkenheid zal worden meegenomen door de verantwoordelijke overheden in de volgende fase.

**Reactie op zienswijze nr. 27**

**U geeft aan dat vanwege de nu door bewoners in Ypenburg en met name in Bosweide ervaren geluidsoverlast van het wegverkeer en de slechte luchtkwaliteit (fijnstof) er diverse met name genoemde maatregelen zouden moeten worden opgenomen in de rijksstructuurvisie.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de toename van de geluidbelastingen langs de A4 en de A13 hoe dan ook kleiner dan 1,5 dB is. Aan de hand van de intensiteiten is ingeschat dat de toename minder dan 0,5 dB zal zijn. In de planuitwerkingsfase zal nog een toetsing aan de onlangs vastgestelde geluidproductieplafonds plaatsvinden.



**Reactie op zienswijze nr. 28**

**U geeft aan dat de in de ontwerp-rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers voorgestelde oplossing voor de Prinses Beatrixlaan met een verdiepte ligging, tunneltoeritten en weefvakken ter hoogte van winkelcentrum In de Bogaard in onvoldoende mate aansluit op de eisen die vanuit een stedelijke omgeving aan inpassing gesteld mogen worden. U bent van mening dat een goede inpassing die kan rekenen op draagvlak bij bewoners betere (eventueel bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen vraagt. U vreest de gevolgen van de infrastructurele maatregelen voor de luchtkwaliteit en geluidhinder en daarmee voor de leefomgeving in de gemeente Rijswijk.**

Het belangrijkste doel van de MIRT Verkenning Haaglanden is het waarborgen van de bereikbaarheid van de regio Haaglanden, ook in de periode 2020-2040. Hierdoor wordt ook de ruimtelijke ontwikkeling versterkt. Verbetering van de leefbaarheid is dus geen doel op zich; wel gelden in de rijksstructuurvisie luchtkwaliteit en geluid als een belangrijke randvoorwaarde voor de infrastructurele aanpassingen. Bij de beoordeling van de varianten is uitgegaan van de wettelijke normen.

De start van de planuitwerkingsfase is nog niet op korte termijn voorzien. In die fase wordt er samengewerkt met de regio. Het is aan de regionale partijen om te bepalen welke maatregelen zij nodig achten om te voldoen aan hun inpassingswensen. Er zal dan zeker nadere aandacht zijn voor de gevolgen van de maatregelen voor de leefomgeving en voor de communicatie met de omgeving.

**U vreest de gevolgen van de infrastructurele maatregelen voor de luchtkwaliteit en geluidhinder en daarmee voor de leefomgeving in de gemeente Rijswijk. En u geeft aan dat de hinderbeperkende maatregelen moeten passen in de stedelijke omgeving.**

In de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten&Inprikkers gelden luchtkwaliteit en geluid als een belangrijke randvoorwaarde voor de infrastructurele aanpassingen. Om die reden is in het plan-MER aandacht besteed aan luchtkwaliteit en geluidhinder. Bij de beoordeling van de varianten is uitgegaan van de wettelijke normen. In de planuitwerkingsfase zal er nog gedetailleerd op het ontwerp in worden gegaan, waarbij er ook ruimte is om de mogelijkheden te bekijken van bovenwettelijke inpassingsmaatregelen.

**U geeft aan dat de barrièrewerking tussen winkelcentrum In de Bogaard en de wijk Steenvoorde vanwege de toename van het autoverkeer, weggenomen of beperkt gehouden moet worden. Ook geeft u aan dat de plannen met de Prinses Beatrixlaan het ontwikkelen van nieuwe woningen en de transformatie van (leegstaande) kantoorgebouwen tot woningen in dit gebied niet moet belemmeren.**

Een van de effecten van de maatregelen bij de Prinses Beatrixlaan is dat een aanzienlijk deel van het verkeer niet meer op maaiveldniveau maar via de verdiepte ligging zal gaan rijden. Hoewel er meer verkeer over de totale verkeersader zal gaan rijden, zal er ter hoogte van de verdiepte ligging een afname van verkeer zijn op maaiveld. Daarnaast worden ongelijkvloerse kruisingen aangelegd. Hiermee zal de barrièrewerking worden verminderd.

**U wilt als alternatief de aanleg van een tunnel van de Admiraal Helfrichsingel tot en met ten minste de Prinses Irenelaan voorstellen. Ook op de kruising met de Generaal Spoorlaan zijn volgens u maatregelen nodig. U dringt er op aan om deze variant nader te onderzoeken en mee te wegen als volwaardig alternatief, inclusief bijbehorende financiële bijdragen en u wilt daarbij als volwaardige gesprekspartner aan tafel zitten.**

In de planuitwerkingsfase zal er nader gedetailleerd op het ontwerp in worden gegaan, ook de door u voorgestelde variant zal dan uitgewerkt worden en op effect en haalbaarheid worden beoordeeld door de gezamenlijke verantwoordelijke overheden (regio en betrokken gemeenten).

**Reactie op zienswijze nr. 29**

**U geeft aan dat u wenst dat u wenst dat de voorstellen niet ten koste gaan van de leefbaarheid en veiligheid van de fietser en dat doorgaande fietspaden niet worden onderbroken door de aanleg van wegen.**

Het uitgangspunt bij de voorgestelde maatregelen is dat bestaande verbindingen, ook voor fietsers en voetgangers, gehandhaafd blijven. Als dat niet mogelijk is, zullen er volwaardige alternatieven gerealiseerd worden.

**U geeft aan dat er mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn voor de N464.**

In de fase van de planuitwerking wordt gekeken naar de exacte inrichting van de kruisingen en naar de effecten van de maatregelen op de andere wegen en of daar aanvullende maatregelen nodig zijn.

**U vraagt of met cijfers aangetoond kan worden dat het verkeer op de Lozerlaan richting Kijkduin niet toe zou nemen.**

De cijfers zijn te vinden in bijlage B van de plan-MER. Daaruit blijkt dat zowel op de Lozerlaan als op de Ockenburgstraat en Kijkduinsestraat het verkeer het verkeer (licht) toeneemt.

**U vraagt wat de plannen zijn met de kruisingen met de Melis Stokelaan, Hengelolaan en de Meppelweg en of het kruispunt met de Escamplaan wordt aangepast.**

In de nu voorgestelde maatregelen in het kader van de MIRT Verkenning Haaglanden zijn geen verdere aanpassingen aan de kruisingen met de Melis Stokelaan, Hengelolaan, Meppelweg en Escamplaan opgenomen. Eventuele aanpassingen aan deze kruisingen vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Den Haag.

**U vraagt zich af wat de gevolgen zouden zijn als de gemeente Rijswijk onverhoopt geen bijdrage beschikbaar stelt voor de uitvoering van de nu voorgestelde infrastructurele maatregelen.**

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden hebben gezamenlijk afspraken gemaakt over de verdeling van verantwoordelijkheden en de bekostiging van het voorgestelde samenhangende pakket van maatregelen. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Rijksstructuurvisie. Het Stadsgewest Haaglanden draagt zorg voor het maken van goede afspraken met de gemeenten voor de planuitwerking en de realisatie van de maatregelen.

**Reactie op zienswijze nr. 30**

**U geeft aan dat in de huidige situatie de geluidsnormen en luchtverontreinigingsnormen bij de te vernieuwen kruisingen van de N14 met de Heuvellaan en de Prins Bernardlaan al worden overschreden. Ook bij de nieuwe plannen wordt volgens u niet aangegeven hoe aan de geluidsnormen en luchtverontreinigingsnormen zal worden voldaan.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de N14 toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen.

Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van de maatregelen vast te stellen. In geval van de aanpak van de N14 is dit waarschijnlijk een combinatie van het Rijkswaterstaat (namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu), het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Leidschendam-Voorburg.

**U betreurt het dat bij de vernieuwde kruisingen van de N14 met de Heuvellaan en de Prins Bernardlaan voor voetgangers en fietsers niet meer mogelijk zal zijn om de Heuvellaan en de Prins Bernardlaan over te steken.**

Het uitgangspunt bij de voorgestelde maatregelen is dat bestaande verbindingen, ook voor fietsers en voetgangers, gehandhaafd blijven. Als dat niet mogelijk is, zullen er volwaardige alternatieven gerealiseerd worden.

**U constateert dat bij de vernieuwde kruisingen van de N14 met de Heuvellaan en de Prins Bernardlaan de Lavendel wordt afgesloten en de Via Verdi geen verbinding meer heeft met het openbare stratennet en dood loopt op een parkeerplaats.**

Het is inderdaad zo dat de Lavendel in het voorgestelde ontwerp niet op deze plek kan aansluiten op de Heuvelweg. Maar natuurlijk moet de Via Verdi en de aansluitende panden wel een alternatieve aansluiting krijgen. In de

planuitwerkingsfase zal dit verder worden uitgewerkt.

**Reactie op zienswijze nr. 31**

**U geeft aan geluidoverlast van de N14 te ondervinden, met name van het 'gebrul' uit de tunnelmonden wanneer er vrachtwagens in- en uitrijden. U geeft een aantal specifieke voorstellen om deze hinder terug te dringen. U geeft aan dat u een aantal geluidsbeperkende maatregelen eerder doorgevoerd zou willen zien dan na 2020.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Hoewel het doel dus niet is om eventuele bestaande geluidshinder aan te pakken, vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de N14 toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van de maatregelen vast te stellen. In geval van de aanpak van de N14 is dit waarschijnlijk een combinatie van het Rijkswaterstaat (namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu), het Stadsgebied Haaglanden en de gemeente Leidschendam-Voorburg. Uw suggesties worden bewaard voor deze planvormingsfase, die overigens niet op korte termijn is voorzien.

**U geeft ook voor de verbetering van de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden van de N14 een aantal specifieke voorstellen.**

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

**U pleit voor het afsluiten van de IJsvogellaan voor alle verkeer met uitzondering van fietsers en heeft daarvoor een schetsmatig voorstel uitgewerkt.**

In de planuitwerkingsfase wordt ook de bredere omgeving van de kruisingen bekeken op mogelijke effecten. Ook een eventuele afsluiting of een andere inrichting van de kruising kunnen daar onderdeel van zijn.

Uw suggesties zullen wij meenemen in de planuitwerkingsfase.

**Reactie op zienswijze nr. 32**

**U geeft aan dat er geen onderbouwing van nut en noodzaak van de aanpassing van de A4-passage gegeven wordt, noch in de rijksstructuurvisie, noch in het plan-MER.**

In de rijksstructuurvisie is geconstateerd dat nut en noodzaak aanwezig zijn. Hierbij is verwezen naar diverse onderzoeken en achtergrondrapporten die zijn opgesteld gedurende de MIRT Verkenning Haaglanden. In de diverse onderzoeken zijn de ruimtelijke ontwikkelingen, de bereikbaarheidsvraagstukken en de probleemanalyse voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers beschreven die de basis vormen voor nut en noodzaak en die hebben gediend om alternatieven te ontwikkelen op weg naar de voorkeursbeslissing.

**U bent van mening dat het MER op een te globaal schaalniveau heeft plaatsgevonden en zich te veel beperkt tot het gebied langs de A4-Passage en u vraagt zich af of de m.e.r. daarmee wel aan het doel van de MER-wetgeving voldoet.**

Het plan-MER gaat niet alleen in op de milieu-effecten langs de A4-Passage, maar ook op de effecten langs de 'Inprikkers' en een aantal andere hoofdwegen (o.a. Erasmusweg) waar wezenlijke verschillen in verkeersintensiteiten worden verwacht. Hiermee wordt voldoende informatie verkregen om a) een beeld te schetsen van de te verwachten effecten en b) de alternatieven onderling te kunnen vergelijken. Het plan-MER komt daarmee tegemoet aan het doel van de m.e.r.-wetgeving, namelijk het milieu een volwaardige plek in de besluitvorming te geven die nu aan de orde is (namelijk de publicatie van een rijksstructuurvisie). In haar advies concludeert de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r ook dat het onderzoek goed is uitgevoerd op het niveau van de verkenning. Bij de voorbereiding van vervolgbesluiten zullen meer gedetailleerde effectbeschrijvingen gemaakt worden. Overigens zal ook dan een afbakening van het studiegebied plaatsvinden aan de hand van de reikwijdte van de mogelijke effecten.

**U geeft aan dat een aantal indicatieve kaarten uit de rijksstructuurvisie te grof zijn. U bent daarom van mening dat de oplossingsrichtingen op een (lager) schaalniveau uitgewerkt zouden moeten.**

Voor het nemen van de voorkeursbeslissing zijn ook meer gedetailleerde, civieltechnische ontwerpen uitgewerkt. Deze zijn te vinden in de achtergrondrapportage Ontwerpboek A4 Passage en Poorten & Inprikkers, beschikbaar op de website van de MIRT Verkenning Haaglanden ([www.mirtverkenninghaaglanden.nl](http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl)). Deze ontwerpen, die nader uitgewerkt worden tijdens de planuitwerkingsfase, bieden inzicht in het ruimtebeslag van de toekomstige infrastructuur, de breedte van de toekomstige wegtracés en de situering van de wegtracés in relatie tot andere elementen in de omgeving.

**U draagt twee alternatieven aan die volgens u mogelijkheden bieden voor een verbetering van de verkeersdoorstroming én streven naar ruimtewinst en een vermindering van de milieuproblemen langs de A4.**

De door u aangedragen alternatieven zijn in een eerdere fase van de verkenning met u besproken. Het door u uitgangspunt dat het ruimtebeslag van de infrabundel zo beperkt mogelijk moet blijven, is vervolgens overgenomen. Ook het uitgangspunt

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

dat er geen nieuwe verbinding door de Vlietzone wordt aangelegd, is overgenomen. Bij het uitwerken van de ontwerpen hebben ruimtelijke consequenties en de milieueffecten een rol gespeeld. Dit is ondermeer onderbouwd in het plan-MER en de achtergronddocumenten Ontwerpverantwoording en Ruimtelijke beoordeling van de alternatieven.



**Reactie op zienswijze nr. 33**

**U geeft aan dat de lucht- en geluidskwaliteit Noordsingel niet is meegenomen in de computerberekeningen ten behoeve van de rijkstructuurvisie A4 passage en Poorten & inprickers.**

Deze constatering is juist. Voor de effectbepaling heeft een selectie van wegen en wegvakken plaatsgevonden. Voor geluid zijn de hoofdwegen en de wegen waar sprake is van grote veranderingen als gevolg van de voorgenomen ingrepen geselecteerd. Voor luchtkwaliteit zijn 'maatgevende wegvakken' benoemd. Deze zijn gedefinieerd als wegvakken met een hoge verkeersintensiteit en een duidelijke toe- of afname van de verkeersintensiteit als gevolg van de realisatie van één van de alternatieven. Voor de geselecteerde wegen en wegvakken zijn berekeningen uitgevoerd. Met deze aanpak is in globale zin inzicht verkregen in de omvang van de te verwachten effecten en in de verschillen tussen de alternatieven. Deze informatie is voldoende voor de besluitvorming over de rijkstructuurvisie. In de planuitwerkingsfase zal nog aanvullend, meer gedetailleerd onderzoek plaatsvinden. Daarbij zal een deel van de Noordsingel naar verwachting ook worden meegenomen.

**U verwacht dat door de voorgestelde plannen de aanvoerroutes naar de N14 – zoals de Noordsingel – nog meer worden belast en dat daarmee de nu al de ernstige geluidsoverlast verder zal toenemen en de luchtkwaliteit verder zal afnemen. U eist dat de overheden onderzoek doen naar de lucht- en geluidskwaliteit voor bewoners aan de Noordsingel.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprickers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de N14 toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase, die overigens niet op korte termijn is voorzien. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen.

Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van deze maatregelen vast te stellen. In geval van de aanpak van de N14 is dit waarschijnlijk een combinatie van het Rijkswaterstaat (namens het

ministerie van Infrastructuur en Milieu), het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Leidschendam-Voorburg.

**U eist dat de gemeente Leidschendam-Voorburg in overleg met de stadsregio Haaglanden op korte termijn al begint met het nemen van verkeersbelemmerende maatregelen om het sluipverkeer (auto- en vrachtverkeer) in en vanuit de richting Voorschoten te stoppen.**

De rijksstructuurvisie beschrijft alleen de effecten van de voorgenomen maatregelen. De problematiek van het huidige (sluip)verkeer is geen onderdeel van de rijksstructuurvisie.

**Reactie op zienswijze nr. 34**

**U geeft aan dat EVO, TLN en Kamer van Koophandel Den Haag verheugd zijn dat de ontwerp-rijksstructuurvisie en het plan-MER zijn verschenen. U stelt voor om te denken aan 'out of the box'-maatregelen, zoals opname van deze projecten in de crisis- en herstelwet.**

Bedankt voor uw bijdrage. In de planuitwerkingsfase zal bekeken worden of de door u voorgestelde maatregelen helpen bij de verdere besluitvorming over dit project.

**Reactie op zienswijze nr. 35**

**U geeft aan dat u zich zorgen maakt dat er met betrekking tot de maatregel Prinses Beatrixlaan geen rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de milieu-, leef- en werkomgeving van de bewoners in Steenvoorde en Muziekbuit en de ondernemers van winkelcentrum In de Boogaard.**

De maatregel Prinses Beatrixlaan heeft tot doel het verbeteren van de doorstroming op de Prinses Beatrixlaan ten behoeve van de hele regio, maar zeker ook voor een betere bereikbaarheid van Rijswijk. Het realiseren van een onderdoorgang tot voorbij de kruising Generaal Spoorlaan, zoals u voorstelt, heeft een relatief beperkt effect omdat het grootste aandeel van het verkeer van de Prinses Beatrixlaan een bestemming in Rijswijk heeft. Het langer maken van de onderdoorgang/tunnel zorgt ervoor dat er minder verkeer op het doorgaande gedeelte zit en er meer verkeer bovengronds ten plaatse van de huidige Prinses Beatrixlaan blijft rijden. Deze oplossing zou dus niet het gewenste oplossende vermogen hebben.

**U bent van mening dat de gemeente Rijswijk meer geld zou moeten krijgen voor verdere ontwikkelingen in de gemeente.**

Deze ontwikkelingen, zoals de ruimtelijke ontwikkeling rondom Winkelcentrum In den Boogaard, zijn geen doel van de Rijksstructuurvisie. Ruimtelijke (her)ontwikkeling op dit schaalniveau is in eerste instantie een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

**U geeft aan dat u graag cijfermatig onderbouwd ziet wat de verkeersstellingen zijn in het gebied rondom de Prinses Beatrixlaan en een indeling in verkeersstromen van en naar Den Haag.**

De onderbouwing van de verkeersstellingen waar u om vraagt is beschikbaar. De verkeersprognoses voor de A4 Passage en Poorten en Inprikkers zijn weergegeven in de Verkeerskundige analyse met het NRM West 2011, te vinden op [www.mirtverkenninghaaglanden.nl](http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl) (klik op documenten: Verkeerskundige Analyse NRM West 2011). Deze prognoses zijn berekend vanuit de bestaande situatie van het basisjaar 2004. Op pagina 16 van dit rapport zijn de verkeersintensiteiten uit 2004 voor onder andere de Beatrixlaan aangegeven. De prognoses voor 2030 zijn te vinden op de pagina's 21/22 (referentie, zonder maatregelen), 34/35 (alternatief 1) en 49 (alternatief 2).

**U geeft aan dat er naar de effecten van toename van geluid en luchtkwaliteit zou moeten worden gekeken.**

In de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers vormt de leefbaarheid een belangrijke randvoorwaarde voor de infrastructurele maatregelen. Om deze reden is in het plan-MER aandacht besteed aan luchtkwaliteit en geluidhinder. Het streven is om bij infrastructurele maatregelen geen nieuwe leefbaarheidsknelpunten te creëren en binnen de wettelijke normen voor geluid en lucht te blijven. Op basis van de gezamenlijke afweging van kansrijke alternatieven hebben het ministerie, de provincie en het Stadsgewest Haaglanden de voorkeur vastgelegd voor de realisatie van een verdiepte Prinses Beatrixlaan.

In de planuitwerkingsfase wordt gedetailleerd ingegaan op het ontwerp, waarbij mogelijkheden van bovenwettelijke inpassingsmaatregelen kunnen worden

onderzocht.

**Reactie op zienswijze nr. 36**

**U geeft aan dat u de zienswijze van de gemeente Rijswijk onderschrijft. U vindt daarmee dat de in de Ontwerp-rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers voorgestelde oplossing voor de Prinses Beatrixlaan (met een verdiepte ligging, tunneltoeritten en weefvakken ter hoogte van winkelcentrum In de Bogaard) in onvoldoende mate aansluit op de eisen die vanuit een stedelijke omgeving aan inpassing gesteld mogen worden. U bent van mening dat een goede inpassing die kan rekenen op draagvlak bij bewoners betere (eventueel bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen vraagt.**

Het belangrijkste doel van de MIRT Verkenning Haaglanden is het waarborgen van de bereikbaarheid van de regio Haaglanden, ook in de periode 2020-2040. Hierdoor wordt ook de ruimtelijke ontwikkeling versterkt. Het verbeteren van de leefbaarheid is geen doel op zich. In de rijksstructuurvisie gelden luchtkwaliteit en geluid als een belangrijke randvoorwaarde voor de infrastructurele aanpassingen. Bij de beoordeling van de varianten is uitgegaan van de wettelijke normen. In de planuitwerkingsfase zal er nog gedetailleerd op het ontwerp in worden gegaan, waarbij er ook ruimte is om de mogelijkheden te bekijken van bovenwettelijke inpassingsmaatregelen.

De gemeente Rijswijk geeft aan dat de barrièrewerking tussen winkelcentrum In de Bogaard en de wijk Steenvoorde vanwege de toename van het autoverkeer, weggenomen of beperkt gehouden moet worden. Ook geeft u aan dat de plannen met de Prinses Beatrixlaan het ontwikkelen van nieuwe woningen en de transformatie van (leegstaande) kantoorgebouwen tot woningen in dit gebied niet moet belemmeren. Een van de effecten van de maatregelen bij de Prinses Beatrixlaan is dat een aanzienlijk deel van het verkeer niet meer op maaiveldniveau maar via de verdiepte ligging zal gaan rijden. Hoewel er meer verkeer over de totale verkeersader zal gaan rijden zal er ter hoogte van de verdiepte ligging een afname van verkeer zijn op maaiveld. Ter plaatse zal dat de barrièrewerking verminderen mits de verdiepte ligging ook goed gepasseerd kan worden. Hiermee wordt ook de ruimtelijke ontwikkeling bevorderd. In de nadere uitwerking zal dan ook nadrukkelijk aandacht zijn voor het voorkomen van het vergroten van de barrièrewerking en indien mogelijk verminderen of wegnemen van de barrièrewerking.

**De gemeente Rijswijk wil als alternatief de aanleg van een tunnel van de Admiraal Helfrichsingel tot en met ten minste de Prinses Irenelaan voorstellen. Ook op de kruising met de Generaal Spoorlaan zijn volgens u maatregelen nodig. U dringt er op aan om deze variant nader te onderzoeken en mee te wegen als volwaardig alternatief, inclusief bijbehorende financiële bijdragen en u wilt daarbij als volwaardige gesprekspartner aan tafel zitten.**

In de planuitwerkingsfase zal er nader gedetailleerd op het ontwerp in worden gegaan, ook de door u voorgestelde variant zal dan uitgewerkt worden en op effect en haalbaarheid worden beoordeeld door de gezamenlijke verantwoordelijke overheden (regio en betrokken gemeenten).

De gemeente Rijswijk geeft aan dat in het participatietraject gevraagd is om nadere aandacht voor de (negatieve) gevolgen van de infrastructurele maatregelen voor de

leefomgeving en dringt er op aan om invulling te geven aan dit verzoek. In de planuitwerkingsfase zal er zeker nadere aandacht zijn voor de gevolgen van de maatregelen voor de leefomgeving.

**U beroept zich op het belang voor de leefbaarheid van de bewoners van Rijswijk-Midden.**

In de rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers vormt de leefbaarheid een belangrijke randvoorwaarde voor de infrastructurele maatregelen. Om deze reden is in het plan-MER aandacht besteed aan luchtkwaliteit en geluidhinder. Het streven is om bij infrastructurele maatregelen geen nieuwe leefbaarheidsknelpunten te creëren en binnen de wettelijke normen voor geluid en lucht te blijven. Op basis van de gezamenlijke afweging van kansrijke alternatieven hebben het ministerie, de provincie en het stadsgewest Haaglanden de voorkeur vastgelegd voor de realisatie van een verdiepte Prinses Beatrixlaan.

In de planuitwerkingsfase zal er nog gedetailleerd op het ontwerp in worden gegaan, waarbij er ook ruimte is om de mogelijkheden te bekijken van bovenwettelijke inpassingsmaatregelen.

**Reactie op zienswijze nr. 37**

**U betreurt ten zeerste dat de consequenties van de voorgestelde maatregelen op de Noordwestelijke Hoofdroute niet of nauwelijks in beeld zijn gebracht.**

In de MIRT Verkenning Haaglanden zijn in een eerdere fase drie alternatieven onderzocht ter versterking van de poorten en inprikkers. Dit waren de Internationale Ring, Inprikkers en een combinatie van deze twee. Ieder van deze alternatieven past in principe binnen het beleid van de Haagse Nota Mobiliteit. Het gecombineerde alternatief past daar het beste bij. De andere alternatieven zijn minder omvangrijk, maar bevatten onderdelen van het gecombineerde model. De alternatieven gaven ieder voor zich geen oplossing voor de geconstateerde problemen, maar wel bouwstenen voor het vervolg.

De aanpassingen aan de Noordwestelijke Hoofdroute zijn in het MIRT beoordeeld op hun meerwaarde ten opzichte van het alternatief 1. De conclusie is dat deze meerwaarde zeer beperkt is voor de doelen die in de MIRT Verkenning centraal staan: verbetering van de doorstroming op de A4 Passage en verbetering van de deur-tot-deur bereikbaarheid in Haaglanden. Deze maatregelen worden daarom niet uitgevoerd. De hoge investeringskosten ten opzichte van de beperkte bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid spelen daarbij een belangrijke rol.

**U stelt dat de verkeersdruk op het tracé Johan de Wittlaan/President Kennedylaan toeneemt en stelt vraagtekens bij de verwachting dat het OV-gebruik groeit.**

Volgens de berekeningen in de MIRT Verkenning Haaglanden (bijlage B van het Plan-MER) zullen de intensiteiten op de President Kennedylaan en Prof. B.M. Teldersweg (waartussen de Johan de Wittlaan is gelegen) afnemen. Op de inprikkers Noordelijke Randweg / N14 en N211/ Wippolderlaan zal het verkeer wel toenemen. Er is door de gemeente Den Haag vooralsnog geen geld gereserveerd voor die projecten.

In de planuitwerking wordt meer gedetailleerd gekeken wat de effecten zijn van de maatregelen op het stedelijk wegennet. Daar waar de toename van verkeer op de inprikker of stedelijk wegennet door de maatregelen naar verwachting tot problemen zou leiden zijn aanvullende maatregelen opgenomen.



**Reactie op zienswijze nr. 38**

**U uit uw zorg over het ontstaan van grote barrières voor fietsers.**

De punten die u noemt in uw zienswijze worden in de planuitwerkingsfase uitgewerkt tot het niveau van definitieve ontwerpen. Daarin worden de ontwerpen van bijvoorbeeld de fietskruisingen en trambanen en dergelijke verder uitgewerkt. Uitgangspunt daarbij is het streven om nieuwe barrièrewerking te voorkomen.

De ontwerpen die tijdens de verkenning zijn uitgewerkt, bieden hiervoor de basis: het gaat dan om het bepalen van het ruimtebeslag, de maakbaarheid en de kostenraming. Daarbij zijn ook alvast de opgaven aanpalend in de omgeving aangemerkt, bijvoorbeeld fietspaden of trambanen die moeten worden omgelegd.

**Reactie op zienswijze nr. 39**

**U stelt dat bij uitvoering van de plannen de normen voor de uitstoot van schadelijke stoffen, verkeersintensiteit en omgevingsgeluid significant worden overschreden. U suggereert om in samenwerking met alle actoren alternatieven te realiseren die meerdere belangen laten samenvallen en voldoen aan de regelgeving.**

In het plan-MER is aandacht besteed aan luchtkwaliteit en geluid. Overschrijdingen van (Europese) normen voor luchtkwaliteit worden niet verwacht. Voor geluid geldt dat er maatregelen getroffen zullen worden om de normen niet te overschrijden. Bij de planuitwerking zal de aard en de omvang van deze maatregelen worden onderzocht en vastgesteld. Voor verkeersintensiteiten zijn er geen (Europese) normen.

**Reactie op zienswijze nr. 40**

**U geeft aan dat u niet bent uitgenodigd voor het participatietraject, behalve via huis-aan-huis-bladen. U vindt dit geen goede gang van zaken en verzoekt de omwonenden alsnog te betrekken.**

Gedurende de gehele MIRT Verkenning Haaglanden heeft een participatieproces met de omgeving plaatsgevonden. Daarbij is met name gesproken met experts, belangengroeperingen en bewonersverenigingen.

Eind 2011 hebben bestuurders een duidelijke voorkeur uitgesproken. De terinzagelegging in 2012 was het eerste moment dat individuele omwonenden uitgenodigd zijn om hun mening te geven. In de vervolgfase zullen de verantwoordelijke overheden een vervolg geven aan de communicatie en de omwonenden op de hoogte brengen van de vervolgstappen.

**U vraagt of er rekening is gehouden met de effecten van de nieuwe verbinding tussen de N44 en A4 bij Leiden en met het Trekvliettracé.**

Dit is het geval. De Rotterdamsebaan (voorheen Trekvliettracé) was uitgangspunt voor de MIRT-verkenning. In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met de realisatie van dit tracé. Ook de effecten van een nieuwe verbinding tussen de A44 en A4 zijn meegenomen, in een gevoeligheidsanalyse. Bij de berekening van verkeersgegevens is door ons uitgegaan van de meest actuele scenario's. Er zijn berekeningen gemaakt voor wel een hoog (optimistisch) groeiscenario als een laag (pessimistisch) groeiscenario. Het gaat hier om de zogenoemde WLO-scenario's (studie Welvaart en Leefomgeving) van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving.

**U spreekt uw zorg uit over geluidsoverlast en luchtverontreiniging.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de N14 toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen.

Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van deze maatregelen vast te stellen.

**U stelt verder dat de verhouding tussen bebouwd oppervlak en openbare ruimte/groen/speelruimte wordt beknot, ten gunste van meer infrastructuur.**

Tijdens de planuitwerkingsfase worden de civieltechnische ontwerpen verder uitgewerkt. Pas daarna zal de daadwerkelijk benodigde ruimte voor nieuwe infrastructuur helder worden en daarmee ook de werkelijke verhouding tussen bebouwd oppervlak en openbare ruimte/groen/speelruimte.

**U trekt de aannames die worden gedaan bij de berekeningen voor luchtverontreiniging in twijfel. Volgens u zouden er meerdere scenario's moeten worden bekeken.**

De luchtverontreinigingsberekeningen zijn uitgevoerd met een algemeen erkend rekenmodel voor dit soort situaties (Pluim Snelweg). Daarbij is gebruik gemaakt van de meest recente inzichten en voorspellingen van de te verwachten achtergrondconcentraties (GCN2011) en emissiegegevens. Ook voor geluid is gewerkt met een erkend rekenmodel. In de kostenraming wordt rekening gehouden met geluidmaatregelen om aan de wettelijke normen te voldoen. In de planuitwerkingsfase zullen de verantwoordelijke overheden werken met dan geldende prognoses en modellen.

**Reactie op zienswijze nr. 41**

**U geeft aan dat de appartementen in de flat Vredenvoorde niet zijn aangewezen als leefbaarheidsknelpunt.**

Dit klopt: in het plan-MER zijn geen specifieke adressen genoemd waarbij sprake is van een leefbaarheidsknelpunt. Wel is vastgesteld dat de geluidsbelastingen langs de Prinses Beatrixlaan zullen toenemen als gevolg van de voorgenoemde aanpassingen. Voor geluid geldt daarom dat er maatregelen getroffen zullen worden om de normen niet te overschrijden. Bij de planuitwerking zal de aard en de omvang van deze maatregelen worden onderzocht en vastgesteld.

**U geeft aan dat het onduidelijk is wat de totale geluidsbelasting zal zijn bij alternatief 1 en 2.**

Dit is inderdaad nog niet bekend. In het plan-MER is vooral gekeken naar de verschillen tussen de alternatieven. In de planuitwerkingsfase worden de absolute hoogtes bepaald.

**U geeft aan dat – als het wenselijk is dat de snelheid op de Prinses Beatrixlaan wordt verhoogd – wij ook de juiste dB-af trek toepassen die hoort bij een snelheid van 70 kilometer per uur.**

De betreffende aftrek is wettelijk bepaald en is gebaseerd op de verwachting dat het verkeer in de toekomst stiller wordt. De aftrek mag toegepast worden voor toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder.

Voor wegvakken met een toegestane rijnsnelheid van 50 km/uur geldt een wettelijke aftrek van 5 dB, voor wegvakken met een toegestane rijnsnelheid van 70 km/uur geldt een aftrek van 2 dB. In situaties waarbij de toegestane rijnsnelheid verhoogd wordt van 50 naar 70 km/uur treden er vaak (en ook in dit geval) twee feitelijke effecten op: de geluidbelasting neemt toe doordat de verkeersintensiteit toeneemt en de geluidbelasting neemt toe doordat auto's met hogere rijnsnelheid meer geluid produceren. Voor de toetsing aan de norm komt daar nog bij dat geen aftrek van 5 dB meer mag plaatsvinden, maar nog slechts van 2 dB.

Voor de Prinses Beatrixlaan wordt in Alternatief 2 uitgegaan van een snelheidsverhoging van 50 naar 70 km/uur. Dit betekent voor de toekomstige situatie een aftrek van 2 dB. Uitgaande van fase 1 (zie hoofdstuk 10 van het plan-MER) is op een deel van de Prinses Beatrixlaan sprake van een toegestane rijnsnelheid van 70 km/uur. Daarmee is ter plaatse een aftrekmogelijkheid van 2 dB. Voor het deel van de Prinses Beatrixlaan vanaf de Prinses Irenelaan richting Den Haag geldt in dat geval een rijnsnelheid van 50 km/uur en een aftrek van 5 dB.

**U vindt de stelling dat de intensiteiten bij een gefaseerde aanpak van de Prinses Beatrixlaan lager zijn dan in de volledige aanpak slecht onderbouwd.**

Deze stelling is gebaseerd op een extra berekening, die is beschreven in de rapportages Verkeerskundige analyse NRM West 2011 en Verkeerskundige analyse met het Haaglandenmodel (zie [www.mirtverkenninghaaglanden.nl](http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl)). Zoals eerder aangegeven geldt voor geluid dat er maatregelen nodig zullen zijn om de normen niet te overschrijden. Daardoor zal de gezondheidssituatie binnen de wettelijke

normen blijven.

**U vraagt om de hoogte van de flat Vredenvoorde mee te nemen in het vaststellen van de referentieniveaus, de beoordelingen voor de leefbaarheid en de effecten van de mitigerende maatregelen.**

Dit zullen wij inderdaad doen. Bij de milieuberekeningen in de planuitwerkingsfase wordt rekening gehouden met de hoogteligging van woningen.

**U vraagt of ook in de tweede fase van de Prinses Beatrixlaan de effecten op de leefomgeving en mitigerende maatregelen wel onderdeel uitmaken van het verdere planproces.**

Dit is het geval. Ook bij de uitwerking van de tweede fase Prinses Beatrixlaan moet worden voldaan aan minimaal de wettelijke normen voor lucht en geluid. Eventueel noodzakelijke mitigerende maatregelen worden uitgewerkt in de planuitwerkingsfase.

**Reactie op zienswijze nr. 42**

**U vraagt welke visie van de gemeente Den Haag op de Vlietzone als referentie is gebruikt voor de MIRT Verkenning Haaglanden.**

Wij zijn in de verkenning uitgegaan van de 'nieuwe' situatie voor de Vlietzone (dus zonder ontwikkelingen in de eerste 10 tot 15 jaar) voor het referentiejaar 2020. In de situatie 2030 is er wel van uitgegaan dat de woningen en kantoren in Vlietzone via ontsluitingswegen bereikbaar moet zijn, maar dit zonder infrastructuur voor het verkeer dat door de Vlietzone heen rijdt.

**U vraagt of een van de doelstellingen van het ontwerp van de nieuwe wegstructuur (A4 Passage en Poorten & Inprikkers) het bereiken van een aanzienlijke reductie van de geluidsoverlast in de Vlietzone is.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Wel blijven de effecten binnen de wettelijke normen.

**Reactie op zienswijze nr. 43**

**U uit uw zorg over geluidsoverlast en gezondheid door de uitstoot van auto's. U uit verder uw zorgen over het uitzicht vanuit uw woning en het verdwijnen van de skatebaan en de veldbloemen.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen.

De ontwerpen die tijdens de verkenning zijn gebruikt, bieden de basis voor het bepalen van het ruimtebeslag, de maakbaarheid en de kostenraming. Ook zijn hierbij de opgaven voor de omgeving bepaald, bijvoorbeeld fietspaden of trambanen die moeten worden omgelegd. Deze ontwerpen worden in de planuitwerkingsfase verder uitgewerkt tot het niveau van definitieve ontwerpen. Daaruit zal blijken wat de exacte gevolgen zijn voor uw uitzicht en de inrichting van de omgeving.

In de planuitwerking zal wel gekeken worden of we voldoen aan de wettelijke normen en goede inpassing. Als de planuitwerking start zal het Rijk een participatietraject starten waarbij wij alle zorgen die zich dan nog voordoen kunnen inventariseren. Voor de huidige problemen die u noemt kunt u het beste contact opnemen met uw gemeente.



**Reactie op zienswijze nr. 44**

U hebt in uw zienswijze een uitgebreide reactie gegeven en verschillende vragen gesteld. Wij hebben geprobeerd in ons antwoord om uw vragen waar mogelijk samen te voegen en te groeperen om zo dubbelingen te voorkomen.

Verkeer

**U vraagt of wij kunnen aangeven welke besluiten de gemeente Den Haag zou moeten nemen om de leefbaarheid en milieukwaliteit te waarborgen in de wijken ten weerszijden van de Internationale Ring West, hoe zij de lokale maatregelen kan financieren en hoe zij kan voorkomen dat er knelpunten per gelegenheid worden opgelost.**

Het is aan de gemeente Den Haag om te bepalen welke maatregelen zij nemen in de fase van de planuitwerking.

**Wethouder Smit en MIRT Verkenning Haaglanden geven volgens u een verschillende beoordeling van de verkeersbelasting op de Noordwestelijke Hoofdroute. Volgens de MIRT is er sprake van een toename van 45%, volgens de wethouder zal er sprake zijn van een afname. U vraagt of wij kunnen aangeven welke beoordeling de juiste is, en waarom.**

Er is dus geen sprake van verschil tussen de uitspraken van dhr. Smit en de toename die u noemt; het gaat om geheel verschillende wegen. De 45% toename slaat op de toename van verkeer op de Lozerlaan in alternatief 1. Volgens de omschrijving van de Haagse Nota Mobiliteit (pag. 111, figuur 7.6) is de Lozerlaan onderdeel van de Zuidelijke Randweg. De Noordwestelijke Hoofdroute bestaat volgens hetzelfde kaartje uit de Machiel Vrijenhoeklaan, de Sportlaan, de Segbroeklaan, de President Kennedylaan en de Johan de Wittlaan. Op de Lozerlaan is volgens de analyse met het Haaglandenmodel (pag. 11) de toename van het verkeer in de avondspits 45% bij realisatie van alternatief 1. Bij de veel minder omvangrijke maatregelen op de Lozerlaan in alternatief 2 is die toename 23%. Op de Noordelijke Randweg is volgens dezelfde analyse op de Sportlaan in alternatief 1 een toename van 8%. In alternatief 2 blijft de verkeersstroom in de avondspits gelijk. In beide alternatieven is op grote delen van de Noordwestelijke Hoofdroute zelfs sprake van een lichte afname van verkeer.

**U vraagt zich af of de capaciteit daadwerkelijk verbetert door het toevoegen van ongelijkvloerse kruisingen wanneer er alsnog een of enkele gelijkvloerse kruising/aansluiting overblijven.**

Dit is inderdaad het geval. De capaciteit wordt verbeterd doordat bepaalde rijrichtingen niet meer conflicteren. De hoeveelheid verkeer bepaalt met name of een kruispunt wel of niet functioneert. Bij het samenstellen van het pakket met maatregelen is op basis van verkeersintensiteiten in combinatie met de knelpunten geconstateerd dat niet alle gelijkvloerse kruispunten omgebouwd hoeven te worden in een ongelijkvloerse kruising om te voldoen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen.

**U vraagt waarom in Leidschendam-Voorburg bij de realisatie van de N14 er voor de huidige vorm is gekozen, waarom er geen ongelijkvloerse of conflictvrije verbinding tussen de N14 en de N44 in de RSV is opgenomen en of er geen betere oplossing voor de kruising van de N14 met de**

**Wittenburgerweg bestaat.**

In 1994 is door de minister een tracébesluit genomen waarin is bepaald dat de N14 als 2x2 gelijkvloerse stadsautoweg met maximumsnelheid 70 km/uur moest worden uitgevoerd. Door de autonome groei van het verkeer en de verwachte groei in de toekomst zullen de gelijkvloerse kruispunten het verkeer niet goed meer kunnen afwikkelen. Om de doorstroming te verbeteren is het ombouwen van de gelijkvloerse kruispunten naar ongelijkvloerse kruispunten de enige haalbare oplossing. Hiermee blijft de functie gewaarborgd van de N14 als stadsautoweg 2x2 die ook de gemeentelijke wegen van en naar Leidschendam ontsluit.

Ter hoogte van de aansluiting N14/N44 en verder richting Den Haag is in een vroege fase van de MIRT Verkenning Haaglanden onderzocht dat het verkeerskundig probleem niet zozeer te maken heeft met de capaciteit van de aansluiting N14/N44, maar met de N44 zelf. Die weg heeft niet altijd voldoende capaciteit om het verkeer te verwerken. Dat probleem slaat vervolgens terug op de aansluiting. Enige tijd geleden zijn de instellingen van de verkeerslichten geoptimaliseerd. Dit heeft enige verbetering gegeven. Daarnaast wordt op korte termijn ook effect verwacht door de realisatie van het project A4 Burgerveen-Leiden. Het project A4 Burgerveen - Leiden is de verbreding van de A4 tussen Schiphol en Den Haag zodat er minder verkeer via de A44 gaat rijden. De verwachting is dat hiervoor de verkeersdruk op de N44/A44 vermindert en daarmee ook de doorstroming op de N14 wordt verbeterd.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu voert op periodieke basis een Nationale Markt en Capaciteit Analyse (NMCA) uit. Daarin worden knelpunten op een rij gezet. Wij gaan ervan uit dat in de toekomst bij NMCA-berekeningen de A44 opnieuw wordt bekeken. Het Ministerie kijkt dan ook of het probleem bijvoorbeeld wordt verminderd door aanleg van de Rijnlandroute (nieuwe verbinding tussen A4 en A44 ten zuiden van Leiden).

Er zijn geen maatregelen voorzien voor de de kruising Wittenburgerweg. In beide alternatieven blijkt uit de analyse met het Haaglandenmodel dat de verkeersstroom hier slechts in beperkte mate verandert. De totale belasting van de kruising neemt niet toe. In het kader van de maatregelen A4 Passage en Poorten en Inprikkers is er dan ook geen aanleiding om maatregelen op dit kruispunt te nemen.

**U vraagt welke structurele oplossingen zijn onderzocht om de ongewenste en gevaarlijke situatie op de A12 bij de aansluiting Voorburg op te heffen, en of hierbij ook een fly-over is overwogen.**

Deze maatregel is onderzocht bij 'Capaciteitsuitbreiding van de inprikkers'. De beoordeling is na te lezen in de 'Notitie Kansrijke Oplossingen voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers' van 30 juni 2011 Deze oplossing is bij ons bekend als de aansluiting Mercuriusweg. De zogenoemde aansluiting Mercuriusweg zorgt ervoor dat er meer verkeer geconcentreerd wordt op de A12 Utrechtsebaan. Deze krijgt hierdoor een groter capaciteitsprobleem en zorgt ervoor dat het wegennet minder robuust wordt.

De maatregel is daarom niet opgenomen in de 'Kansrijke oplossingsrichtingen'.

**U vraagt of het de juiste beslissing is om de Rotterdamsebaan aan te sluiten ten oosten van het centrum of niet eerst de inprikkers ten westen van het centrum op orde moeten worden gebracht voordat met de Rotterdamsebaan wordt begonnen. Ook vraagt u van welke cijfers de**

**raadsleden uit moeten gaan als het gaat om de Rotterdamsebaan: van het MIRT-team of van het team Rotterdamsebaan.**

In de MIRT Verkenning Haaglanden wordt er vanuit gegaan dat in 2020 de Rotterdamsebaan is gerealiseerd. De Rotterdamsebaan is met name bedoeld voor het ontlasten van de Utrechtsebaan en het bereikbaar maken van de Binckhorst. De inprikkers ten westen van het centrum voldoen niet in deze doelstelling, maar zijn complementair aan de Rotterdamsebaan. Uit onderzoek van de MIRT Verkenning Haaglanden blijkt dat aanpak van de Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan de bereikbaarheid van Haaglanden verbetert.

De raadsleden en bewoners dienen uit te gaan van de verkeerscijfers van het project Rotterdamsebaan. Voor alle (cijfermatige) vragen over het effect van de Rotterdamsebaan verwijzen wij naar het projectteam Rotterdamsebaan.

Als de raadsleden en bewoners informatie willen weten over de effecten van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers op de Rotterdamsebaan, dan dienen zij uit te gaan van de cijfers zoals gepresenteerd in het achtergrondrapport verkeerskundige analyse met het NRM West 2011 behorende bij de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Hieruit blijkt dat de maatregelen op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers in 2030 (scenario GE) leidt tot circa 8% extra verkeer op de Rotterdamsebaan.

**U vraagt waarom de Prinses Beatrixlaan niet conflictvrij wordt aangesloten op de drie takken van het Erasmusplein.**

Hoe groter de afstand tot de aansluiting met de A4 is, hoe meer het verkeer op de Prinses Beatrixlaan afneemt. In de buurt van het Erasmusplein heeft de Prinses Beatrixlaan niet of nauwelijks nog een doorgaande verkeersfunctie. Een ongelijkvloerse kruising is daar dan ook minder zinvol.

**U vraagt verder of volledige ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan een toekomstvaste oplossing is.**

Er is gezocht naar een oplossing om de problemen in 2030 te voldoen. Voor een duurzame oplossing met betrekking tot de bereikbaarheid is een verdiepte ligging voldoende. In verband met de kosten is dus niet gekozen voor een volledige ondertunneling.

**U vraagt waarom in alternatief 2 bewust ervoor gekozen is om de 'onderliggende' weg tussen de Erasmusweg en de Kijkduinsestraat voor de MIRT buiten beschouwing te laten en wat deze maatregelen kosten**

Bij het zoeken naar oplossingen is gebleken dat twee alternatieven kansrijk zijn, op basis van de volgende principes:

Alternatief 1: het buitenom geleiden van het autoverkeer via de ringstructuur in combinatie met een middellange parallelstructuur A4 Passage.

Alternatief 2: het gelijkmatiger spreiden van het in- en uitgaande autoverkeer door de stad ingaande wegen (zogenaamde inprikkers) te verbeteren in combinatie met een korte parallelstructuur A4 passage.

De maatregelen die u noemt passen bij het eerste principe en maken daarom alleen onderdeel uit van alternatief 1. Maatregelen op het door u genoemde traject zijn geraamd op €103 miljoen (incl. BTW). Deze maatregelen zijn dus wel degelijk beschouwd in de MIRT Verkenning Haaglanden; ze zijn echter niet opgenomen in

voorkeursbeslissing van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers.

**U vraagt waarom een conflictvrije aansluiting tussen de A13 en de A4 westwaarts niet is opgenomen in de MIRT.**

Deze aansluiting is niet opgenomen omdat de voorgestelde en doorgerekende maatregelen op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers voldoen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen. Daarbij is de route A13 naar A4 zuidwestwaarts na realisatie van de projecten A4 Delft-Schiedam en de Rotterdamsebaan niet als knelpunt gedefinieerd. Het verkeer dat gebruik maakt van deze route kan met de beschikbare capaciteit in voldoende mate worden afgewikkeld.

**U vraagt of de verbeteringen van de inprikkers tot hun recht zullen komen, capaciteiten van inprikkers en stedelijkwegennet op elkaar zijn afgestemd en of consequenties met de gemeente Den Haag zijn besproken.**

In de MIRT Verkenning Haaglanden zijn de effecten op het gehele wegennet in beschouwing genomen. Gebleken is dat de maatregelen een positief effect hebben op de bereikbaarheid van Den Haag en Haaglanden als geheel. De gemeente Den Haag is als mede-opdrachtgever vanaf het begin betrokken bij de MIRT-verkenning.

**U vraagt of het regionale en lokale wegennet de grotere verkeersstromen kan verwerken of dat er terugslag wordt verwacht op de hoofdwegen.**

Doel van de MIRT-verkenning is het verbeteren van de bereikbaarheid in combinatie met de ruimtelijke economische ontwikkelingen. Hieronder valt het voorkomen van terugslag van verkeer op het hoofdwegennet. Dit wordt door de voorgestelde maatregelen ook bereikt. Daar waar de toename van verkeer op de inprikker of stedelijkwegennet door de maatregelen naar verwachting tot problemen zou kunnen leiden zijn aanvullende maatregelen opgenomen. De verkenning laat zien dat het verkeer op de inprikkers stadinwaarts zich snel verspreidt over het stedelijke wegennet.

**U vraagt wat de consequenties van de aanleg van de Rotterdamsebaan voor de belasting van de dubbele T-kruising aan de kop van de Utrechtsebaan zijn.**

Hiervoor verwijzen wij u naar de rapporten met betrekking tot de Rotterdamsebaan. Van de onderzochte maatregelen aan de A4 Passage en Poorten & Inprikkers is ook gekeken wat de effecten zijn op de andere poorten en inprikkers, waaronder de Rotterdamsebaan. De effecten zijn relatief beperkt op de Rotterdamsebaanen op de Utrechtsebaan.

**U vraagt waarom in de verkeersberekeningen in het Haaglandenmodel geen onderscheid wordt gemaakt tussen de ochtendspits en de avondspits en van welke inputgegevens het model gebruik maakt. U wilt verder weten waarom het statische verkeersmodel wordt gebruikt voor de verkenningsfase en het dynamische verkeersmodel voor de planfase.**

De avondspits is maatgevend in de hoeveelheid verkeer en daarmee een goed indicatie voor de piekbelasting. Naast het model NRM West (verkeerstellingen 2011) is inderdaad gebruik gemaakt van het Haaglandenmodel. Dit laatste model is gebaseerd op verkeerstellingen uit 2003. In de verkenningsfase wordt onderzocht welke alternatieven kansrijk zijn om de problemen op te lossen en wordt een keuze

gemaakt tussen meerdere kansrijke alternatieven. Een statisch verkeersmodel is in deze fase een geschikt model om de bereikbaarheidseffecten van kansrijke alternatieven te kunnen vergelijken. Een dynamisch verkeersmodel is te fijnmazig om op dit hoge schaalniveau (Haaglanden) uitspraken te kunnen doen: er zijn te veel variabelen in het wegontwerp mogelijk. In de planuitwerkingsfase worden per maatregel de ontwerpen verder uitgewerkt. Op dat detailniveau van het ontwerp is een dynamisch model zinvol en bruikbaar voor de vergelijking.

**U vraagt of wij inzichtelijk kunnen maken hoeveel het verkeer toeneemt in de referentiesituatie ten opzichte van de huidige situatie.**

De cijfers uit de MIRT Verkenning Haaglanden hebben betrekking op 2030. In het onderzoek is gekeken wat het effect is van het alternatief ten opzichte van de referentiesituatie. Er is dus niet gekeken naar het verschil met de huidige situatie, omdat dit voor het keuzeprocess niet relevant is.

Relatie Internationale Ring-West en MIRT

**U vraagt of in de MER voldoende aandacht is besteed aan de sterke afname van de leefbaarheid en het milieu in het gebied langs de Noordwestelijke Hoofdroute.**

In de MIRT Verkenning Haaglanden is niet de internationale Ring West onderzocht. Wel past het realiseren van alternatief 1 past binnen het principe van het sluiten van de internationale ring. Van alternatief 1 zijn wel de milieueffecten onderzocht; in het plan-MER is aandacht besteed aan geluid en luchtverontreiniging. Oversteekbaarheid en veiligheid zijn onderwerpen die aan bod zijn gekomen in de Ruimtelijke Analyse en de Ontwerpstudie. De gevolgen van de voorgenomen infrastructurele maatregelen op de verkeersintensiteiten op de Noordwestelijke Hoofdroute zijn gering (zie de reactie op B.3). Daardoor zijn de effecten op geluid, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid en veiligheid ook gering.

**U vraagt welke instantie heeft bepaald dat de Noordwestelijke Hoofdroute geen onderdeel meer uitmaakt van de Internationale Ring. U geeft aan dat de thans ontstane situatie aanpassing van de randvoorwaarden van de verkenning Internationale Ring West noodzakelijk maakt. Ook stelt u voor om de resultaten van de MIRT Verkenning Haaglanden te toetsen aan de uitgangspunten en randvoorwaarden van de Structuurvisie 2020 zoals die is vastgesteld in 2005.**

In de MIRT verkenning Haaglanden is onderzocht wat de meerwaarde van aanpassingen aan de Noordwestelijke hoofdroute op kansrijk alternatief 1 zou zijn. Die meerwaarde is zeer beperkt. Naar aanleiding van dit onderzoek is besloten de maatregelen op de Noordwestelijke Hoofdroute niet op te nemen in de kansrijke alternatieven. Deze beslissing is door de minister genomen, in overleg met de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland en de portefeuillehouder van Stadsgewest Haaglanden. Hiermee is niet gezegd dat de gemeente Den Haag afstapt van het concept 'Internationale Ring'. In de Haagse Nota Mobiliteit zijn deze wegen én de Prinses Beatrixlaan als 'inprikkers' benoemd, inclusief bedieningsgebied en doorstromingskwaliteit.

De maatregelen uit de MIRT Verkenning Haaglanden passen binnen de voorwaarden

van de Structuurvisie 2020.

**U vraagt of de mogelijkheid van ondertunneling een eerlijke kans heeft gekregen.**

Zoals beschreven in de ontwerpverantwoording zijn aan het begin van het ontwerpproces ontwerpessies gehouden. Daarin zijn de corridors langsgelopen waarop maatregelen worden voorzien. Structureel zijn daarbij de hoofdopties (de ontwerpopties 'verhoogd', 'verdiept/ondergronds' en 'gelijkvloers') voor elke maatregel bekeken, met daarbij de ontwerpgegevens, mogelijke oplossingen en aandachtspunten. In de ontwerpverantwoording is transparant en navolgbaar beargumenteerd waarom voor welke hoofdoptie in het ontwerp is gekozen. Ondertunneling was één van de mogelijk uitwerkingen van de hoofdoptie 'verdiept/ondergrond'.

**U vraagt of wij van plan zijn om ruimte te reserveren voor het aanleggen van een lange parallelstructuur in de toekomst.**

Op basis van de huidige onderzoeken wordt er van uitgegaan dat er geen ingrijpende ruimtelijke reserveringen nodig zijn voor zowel de korte als de verlengde parallelstructuur.

**Met betrekking tot de Zuidelijke Randweg vraagt u of wij de veiligheid van fietsers kunnen waarborgen, of we de oversteekmogelijkheid naar Madestein kunnen garanderen, of de korte afslagstrook richting Monster wordt aangepast en of er alternatieve routes kunnen worden aangelegd, die niet langs de stedelijke hoofdwegen liggen.**

De wegbeheerder is verantwoordelijk voor een verkeersveilig ontwerp voor de Zuidelijke Randweg. Op dit moment is er voor fietsers op een aantal plekken de mogelijkheid om de Lozerlaan over te steken. Als dit aantal wordt verminderd moet goed worden nagegaan of de aanleg van een (extra) langzaam verkeersoversteek nodig is. Aanpassingen aan de Lozerlaan buiten de kruising met de Erasmusweg (waaronder de kruising Lozerlaan-Middenweg) zijn geen onderdeel van het voorkeursalternatief en zullen in dit kader ook niet verder worden uitgewerkt. In de Haagse Nota Mobiliteit zijn de inprickers en stedelijke hoofdwegen benoemd die volgens het gemeentebestuur van Den Haag bedoeld zijn voor het verkeer van en naar de economische kerngebieden.

**Met betrekking tot de kruising Erasmusweg/Lozerlaan vraagt u of het nodig is of er een ongelijkvloerse kruising komt, hoe de afwikkeling voor fietsers is geregeld bij deze kruising en of met cijfers kan worden aangetoond dat veel vrachtverkeer richting het Westland via de Erasmusweg/Poeldijkseweg en de Escamplaan/Nieuwe Weg rijdt.**

Door de aanpassingen aan de N211 en Lozerlaan verbetert de bereikbaarheid van het Westland en het kustgebied van Den Haag. Ook de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan/Erasmusweg draagt daar aan bij. In de schetsontwerpen tot nu toe is uitgegaan van de afwikkeling van het fietsverkeer op maaiveld op de kruising. In de planuitwerkingsfase wordt dit verder uitgewerkt. Op de toeleidende wegen van en naar het Westland, waaronder de N464 en de N211 Nieuweweg, neemt het verkeer toe. Dit is inzichtelijk gemaakt in het achtergrondrapport Verkeerskundige Analyse Haaglandenmodel. Dit document kunt u vinden op

[www.mirtverkenninghaaglanden.nl](http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl).

**U verzoekt om tunnelwetgeving specifiek voor stadstunnels te ontwikkelen.**

Er bestaat al generieke wetgeving voor tunnels langer dan 250 meter, ongeacht wie de beheerder van die tunnel is. Deze regelgeving geldt dus ook voor zogenaamde stadstunnels.

Leefbaarheid en Gezondheid

**U vraagt of een open bak bij de Prinses Beatrixlaan in verband met de leefbaarheid een voldoende oplossing is**

**U verzoekt om financiële middelen te reserveren voor een duurzame en toekomstvaste oplossing voor de gehele IRW/NWH.**

Naar deze problematiek loopt bij de gemeente Den Haag een Verkenning Internationale Ring-West. De verkenning Internationale Ring-West gaat hier nader op in.

**U vraagt of wij van mening zijn dat er over luchtkwaliteit en geluidsoverlast geen twijfels mogen bestaan en of wij meer duidelijkheid kunnen geven over milieuconsequenties.**

Inderdaad mag er over luchtkwaliteit en geluidsoverlast zo weinig mogelijk twijfel bestaan. Om die reden is in het plan-MER uitgebreid aandacht aan beide onderwerpen besteed. In de planuitwerkingsfase vindt een nadere analyse van de milieuconsequenties plaats. Daarbij wordt ondermeer nader ingegaan op de maatregelen om de plaatselijke toename van de geluidbelasting tegen te gaan.

**U vraagt of het de bedoeling is dat de woonwijken van Den Haag, waar de A4-maatregelen betrekking op hebben, vol te zetten met geluidsschermen.**

Dit is niet de bedoeling. In de planuitwerkingsfase worden de aard en de omvang van de geluidmaatregelen vastgesteld. Daarbij wordt, voor zover de plaatsing van geluidsschermen als mogelijke maatregel in beschouwing wordt genomen, rekening gehouden met de stedenbouwkundige en visuele gevolgen van geluidsschermen.

Natura 2000

**U vraagt om uitleg over de gehanteerde methode met betrekking tot de verkeersmodellen en de gekozen afstanden vanaf de wegen tot 500 meter en tot 3 km.**

De beschreven methode is gebruikt om vast te stellen welke Natura 2000-gebieden relevant zijn in relatie tot de A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Op basis van expert judgement is aangenomen dat toenames van verkeersintensiteiten tot 500 mvt/etmaal niet tot significante effecten zullen leiden. Ook is aangenomen dat op afstanden van meer dan 3 km geen significante effecten meer optreden. Dit afstandscriterium wordt vaak toegepast in dit soort projecten. Een combinatie van beide aannames leidt tot de gebiedsafbakening zoals weergegeven in figuur 4 van de Passende Beoordeling.

**U vraagt of het mogelijk is om verkeersintensiteiten van het heden specifiek te maken, evenals die met de plannen uit bijlage A als ook die uit de Structuurvisie 202 en deze te expliciteren in de stikstofdeposities.**

De Structuurvisie Wereldstad aan Zee en het Regionaal Structuurplan Haaglanden hebben gediend als basis voor Bijlage A. Wel heeft nog een correctie plaatsgevonden aan de hand van de huidige inzichten ten aanzien van de realisatie van de diverse ontwikkelingen.

De verkeersprognoses voor de A4 en de inprikkers (o.a. N211, Prinses Beatrixlaan, Utrechtsebaan en N14) zijn weergegeven in de Verkeerskundige analyse met het NRM West 2011, te vinden op [http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl/documenten/MIRTVerkenningHaaglanden\\_VerkeerskundigeAnalyseNRMWest2011.pdf](http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl/documenten/MIRTVerkenningHaaglanden_VerkeerskundigeAnalyseNRMWest2011.pdf).

De prognoses voor de verkeersintensiteiten zijn berekend vanuit de situatie in het zgn. basisjaar 2004. Op pag. 16 van het rapport zijn de verkeersintensiteiten uit 2004 weergegeven. De prognoses voor 2030 zijn te vinden op de pagina's 21/22 (referentie, zonder maatregelen), 34/35 (alternatief 1) en 49 (alternatief 2).

Voor de wegen in het stedelijk gebied is gebruik gemaakt van het zogenaamde Haaglandenmodel. Hiermee zijn de referentiesituatie 2030 en de alternatieven 1 en 2 doorgerekend. Het rapport Verkeerskundige analyse met het Haaglandenmodel, ([http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl/documenten/MIRTVerkenningHaaglanden\\_VerkeerskundigeAnalyseHaaglandenmodel.pdf](http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl/documenten/MIRTVerkenningHaaglanden_VerkeerskundigeAnalyseHaaglandenmodel.pdf)) doet verslag van de berekeningen.

De stikstofdeposities in de Natura2000-gebieden zijn in de Passende Beoordeling in beeld gebracht, voor zowel de referentiesituatie 2030 als de alternatieven 1 en 2. Voor een indruk van de huidige stikstofdepositie in de betreffende Natura2000-gebieden verwijzen wij u naar de kaarten van het RIVM: [http://www.rivm.nl/Onderwerpen/Onderwerpen/G/GCN\\_GDN\\_kaarten\\_2012/Depositiekaarten](http://www.rivm.nl/Onderwerpen/Onderwerpen/G/GCN_GDN_kaarten_2012/Depositiekaarten).

**U verzoekt ons rekensommen en bijdragen door honden ook toe te passen op andere Natura 2000 gebieden.**

U plaatst vraagtekens bij de gekozen referentiesituatie voor de beoordeling van de verandering in stikstofdepositie als gevolg van de infrastructurele maatregelen. De stikstofdepositieberekeningen in de Passende Beoordeling zijn gericht op het in beeld brengen van het effect van de infrastructurele maatregelen die zijn voorzien in de ontwerp-rijksstructuurvisie. Uitgangspunt voor de berekening van de 'planbijdrage' is de realisatie van in Bijlage A genoemde plannen en projecten. De stikstofdepositie vanwege het aan deze plannen en projecten gerelateerde verkeer is meegenomen in de berekeningen voor de Referentiesituatie. De 'planbijdrage' is het gevolg van het extra verkeer als gevolg van de aanvullende infrastructurele ingrepen. Deze is berekend voor de Alternatieven 1 en 2.

**Ook geeft u aan dat de stikstofdepositie door honden niet is meegenomen in de referentiesituatie.**

Dit berust op een misvatting. De stikstofbelasting van honden wordt in het rekenmodel Aerius, het model dat is gehanteerd voor de stikstofdepositieberekeningen, wel meegenomen, onder de categorie 'consumenten'.

**U vraagt met welke plannen van bijlage A en van de Structuurvisie 2020**



**het Planbureau voor de Leefomgeving (PLB) rekening houdt en uit welke onderzoeken is af te leiden over welke afstanden vanaf de weg stikstof invloed heeft.**

De kaarten van het PLB betreffen grootschalige (concentratie- en) depositiekaarten op een raster van 1x1 km. Deze zijn gebaseerd op emissiegegevens van verkeer, consumenten, landbouw, bedrijven etc. Ook is de invloed van buitenlandse bronnen meegenomen. Lokale ruimtelijke plannen en projecten worden in het algemeen niet als zodanig opgenomen in de rekenmodellen. Zij worden verdisconteerd in de emissiegegevens. De hierboven genoemde afstand geeft een indruk van de reikwijdte van de stikstofdepositie vanwege wegverkeer.

**U vraagt om de Houtrustweg op te nemen bij de depositieberekeningen en de consequenties voor het naastgelegen Bosjes van Poot door te rekenen.**

Bij de depositieberekeningen zijn alle wegen uit het verkeersmodel meegenomen, zo ook de Houtrustweg. De toetspunten 14 t/m 18 liggen op de rand van de Bosjes van Poot (zie bijlage 3 van de Passende Beoordeling). Hiermee zijn de mogelijke effecten op dit deel van het Natura 2000-gebied Westduinpark en Wapendal ook in beeld gebracht.

**U vraagt of er al meer bekend is over de omvang van de verwachte ontwikkelruimte voor natuurdoelen en economische ontwikkelingen tot aan 2012 met betrekking tot Natura2000-gebieden.**

De Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) is nog niet vastgesteld. De ontwikkelruimte voor (economische) ontwikkelingen is dan ook nog niet bekend.

**U vraagt ons om aan te geven op grond waarvan de zeer geringe planbijdragen buiten beschouwing mogen worden gelaten.**

U doelt op de tekst in de samenvatting van de beoordeling van de resultaten van de uitgevoerde berekeningen. In de betreffende tekst staat echter niet dat de zeer geringe planbijdragen (minder dan 1 mol/ha/jr) buiten beschouwing mogen worden gelaten; er heeft slechts een samenvatting plaatsgevonden van de resultaten door in te zoomen op de gebieden en habitattypen met de hoogste planbijdragen. De veronderstelling is dat wanneer deze planbijdragen, die tezamen betrekking op alle relevante habitattypen, door maatregelen tenietgedaan kunnen worden ook de kleinere planbijdragen gemitigeerd kunnen worden. In de planuitwerking zal volgens de huidige inzichten nog wel aandacht moeten worden besteed aan deze lage planbijdragen, per Natura2000-gebied en per habitatype. Verder vraagt u om de bijdragen van de afzonderlijke bronnen in de huidige situatie en de situatie in 2030 aan te geven. Hiervoor verwijzen wij u korthedshalve naar de PAS-analyses die zijn opgenomen als bijlage bij de ontwerp-beheerplannen voor de Natura2000-gebieden.

**U merkt op dat in de Bosjes van Poot naast het habitatype H2180C ook habitatype H2180A voorkomt.**

Uw opmerking is in zoverre terecht dat in het gebied dat is getypeerd als H2180C wel enkele bomen voorkomen die in het algemeen bij H2180A horen. Naar het oordeel van het Bevoegd Gezag (ministerie van EL&I en provincie Zuid-Holland) zijn het er echter te weinig voor een aparte habitatypering. De kaart met de habitatypering van het Westduinpark en Wapendal zoals opgenomen in Bijlage 2 van de Passende Beoordeling maakt onderdeel uit van het definitieve

aanwijzingsbesluit Natura 2000 en is opgenomen in het door de provincie vastgestelde beheerplan. Hoewel tegen de vaststelling van het beheerplan beroep is aangetekend, gaan wij er vooralsnog van uit dat de berekeningen en conclusies niet hoeven te worden aangepast.

**U geeft aan dat de maatregelen die in het kader van het beheerplan voor het Westduinpark worden getroffen niet als mitigerende maatregelen voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers kunnen worden opgevoerd.**

Uw opmerking is terecht. Bedoeld is dat de mitigerende maatregelen qua aard vergelijkbaar kunnen zijn met de maatregelen uit het beheerplan. In de planuitwerkingsfase wordt nader ingegaan op de stikstofdepositie en de eventueel noodzakelijke maatregelen.

**U vraagt of wij de onzekerheidsmarges met betrekking tot de PAS-resultaten cijfermatig kunnen weergeven.**

Op de consequenties van het PAS voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers kan pas worden ingegaan als het PAS en de ontwikkelruimte die daaruit voortvloeit bekend is. Vooralsnog is dat niet het geval.

**U stelt dat de Passende beoordeling refereert aan de PAS-gebiedsanalyses.**

Dit is niet het geval. De Passende beoordeling refereert aan de ontwerp-beheerplannen voor de Natura2000-gebieden.

**U vraagt of wij met de opmerking in de Passende beoordeling (pagina 42) over habitattypen die robuuster zijn bedoelen dat de KDW per habitatype hoger komt te liggen en dat na herstelwerkzaamheden meer stikstofdepositie mag plaatsvinden.**

De tekst waaraan u refereert wekt ten onrechte de indruk dat de maatregelen die in het kader van de beheerplannen voor de betreffende gebieden worden getroffen al voldoende zijn om de negatieve effecten van het plan te mitigeren.

De betreffende passages moeten als volgt gelezen worden: de opsomming van maatregelen per habitatype geven inzicht in de aard van de maatregelen die ingezet kunnen worden. De mate waarin (omvang, intensiteit, frequentie) en de plaatsen waar, aanvullend op de maatregelen die al zijn voorzien in de beheerplannen, dergelijke maatregelen ook daadwerkelijk getroffen worden hangt ondermeer af van onderzoek dat in de planuitwerkingsfase zal moeten plaatsvinden. In dat onderzoek zal o.a. worden ingegaan op de mogelijkheden tot verevening, alsmede op de mogelijkheden (ontwikkelruimte) die de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) naar verwachting creëert. Mochten deze mogelijkheden onvoldoende soelaas bieden dan zijn extra maatregelen nodig, voortbordurend, maar wel aanvullend op de maatregelen in de beheerplannen. Volgens informatie van de provincie (expert judgement) zijn deze extra maatregelen, bv. gericht aanvullend maaibeheer, zeer wel denkbaar. In de kostenraming voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers is ook rekening gehouden met aanvullende maatregelen.

**U vraagt of met de uitvoering van de maatregelen uit de PAS-gebiedsanalyse de KDW per habitatype hoger komt te liggen of dat na herstelmaatregelen meer stikstofdepositie mag plaatsvinden.**

Het antwoord op het eerste deel van de vraag is dat de KDW onafhankelijk is van maatregelen: de KDW komt dus niet hoger te liggen door maatregelen die uit de PAS-analyse voortkomen. Ten aanzien van het tweede deel van de vraag is van belang dat de PAS als geheel gericht is op vermindering van de stikstofdepositie. Een deel van deze vermindering kan worden ingevuld met economische ontwikkelingen die een zekere extra stikstofdepositie met zich meebrengen. Dit is de zogenaamde ontwikkelruimte.

**U vraagt of met betrekking tot vleermuizen alle benodigde informatie goed in kaart kan worden gebracht.**

De Passende Beoordeling voor het plan-MER is gebaseerd op bestaande informatie over vóórkomen van vleermuizen in het studiegebied, o.a. de Nationale Databank Flora en Fauna. In de planuitwerkingsfase zal veldonderzoek plaatsvinden, met speciale aandacht voor vleermuizen.

Overige

**U vraagt waarom bij de ontwerpverantwoording als classificatie 'klant vertrouwelijk' vermeld staat.**

Het is de gewoonte bij het betreffende adviesbureau om deze classificatie op te nemen in documenten op het moment dat er nog aan het rapport gewerkt wordt. Deze classificatie had bij het definitief maken en publiceren van de rapportage verwijderd moeten worden, en staat zodoende onterecht in de definitieve ontwerpverantwoording. Alle onderzoeksrapporten uit de MIRT Verkenning Haaglanden zijn openbaar, behalve de kostenraming in verband met toekomstige aanbesteding van (onderdelen van) het maatregelpakket.

**U vraagt wat de mening van het MIRT-team is over de haalbaarheid van het project van het lezen van de risico's in de ontwerpnota.**

De ontwerpverantwoording heeft integraal onderdeel uitgemaakt van de achtergronddocumenten op basis waarvan de beslissing is genomen. De risico's zijn bekend en staan op deze manier duidelijk geagendeerd voor verdere uitwerking in de planuitwerkingsfase.

**U vraagt de mening van het MIRT-team over de haalbaarheid van het project Rotterdamsebaan.**

Hiervoor verwijzen wij naar de projectorganisatie Rotterdamsebaan en de inspraakprocedure die in het kader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft gelopen. In het kader van de MIRT verkenning Haaglanden is de Rotterdamsebaan onderdeel van de referentiesituatie. Er wordt van uit gegaan dat deze in 2020 is gerealiseerd.

**Reactie op zienswijze nr. 45**

**U stelt dat ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan als keuzealternatief van de Rotterdamsebaan opgenomen moet worden.**

Het ondertunnelen van de Prinses Beatrixlaan als alternatief voor de tunnel Rotterdamsebaan is in de MER Trekvliettrace uit 2007 onderzocht. Uit die studie bleek dat alleen een tunnel onder de Prinses Beatrixlaan niet voldoende effect had op de bereikbaarheid van Den Haag.

**U verzoekt ons om een eventuele parallelweg door de Vlietzone strak langs de A4 in te tekenen en eventuele andere wegen die door de Vlietzone lopen te schrappen.**

De aanpassing aan de A4 uit het voorkeursalternatief zal betekenen dat voor het verkeer dat een langere afstand aflegt over de A4, tussen Leidschendam en Den Haag-Zuid, aparte rijbanen worden toegevoegd. Dit gebeurt zo veel mogelijk binnen het bestaande profiel.

**U verzoekt om maatregelen te nemen om de milieubelasting op de A4 tussen het Prins Clausplein en Knooppunt Ypenburg te reduceren, en stelt hiervoor ook een aantal maatregelen voor.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de toename van de geluidbelastingen langs de A4 kleiner dan 1,5 dB is. Aan de hand van de intensiteiten is met een eenvoudige vuistregel ingeschat dat de toename minder dan 0,5 dB zal zijn.

In de planuitwerkingsfase zal nog een toetsing aan de onlangs vastgestelde geluidproductieplafonds plaatsvinden. Wanneer blijkt dat deze worden overschreden, bijvoorbeeld vanwege de samenloop met andere ontwikkelingen, dan zijn maatregelen nodig. Daarbij kan ondermeer worden gedacht aan de door u genoemde maatregelen.

**Reactie op zienswijze nr. 46**

**U stelt dat een extra ongelijkvloerse kruising op de N14 zal leiden tot meer autoverkeer, onder andere op de Teldersweg en dat de auto concurrerend wordt met het openbaar vervoer.**

Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat door de maatregelen op de A4 Passage en Poorten & Inprikkers het verkeer op de Teldersweg licht afneemt, zie MER Bijlage B p.158 en het achtergrondrapport Verkeerskundige Analyse Haaglandenmodel dat te vinden is op [www.mirtverkenninghaaglanden.nl](http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl). De verkeersberekeningen die hieraan ten grondslag liggen zijn door een onafhankelijk adviesbureau uitgevoerd. Het opnieuw berekeningen zal niet tot andere conclusies leiden.

**U vraagt of wij inzichtelijk kunnen maken hoeveel het verkeer toeneemt in de referentiesituatie ten opzichte van de huidige situatie.**

De cijfers uit de MIRT Verkenning Haaglanden hebben betrekking op 2030; die van de Verkenning Internationale Ring West op 2020. In de Verkenning Internationale Ring West staat op pagina 27 de intensiteit in de huidige situatie. Op pagina 35 van het rapport staan de intensiteiten in 2020. Daar wordt uitgegaan van 4.000 motorvoertuigen per uur op de Prof. B.M. Teldersweg. Dit komt ongeveer overeen met 46.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit punt is in de buurt van het wegvak waarvan in de MIRT Verkenning Haaglanden de intensiteit in 2030 in de referentiesituatie wordt uitgegaan van 50900 per weekdag (maar is niet hetzelfde wegvak).

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Het doel is dus niet om eventuele bestaande autonome geluid-, luchtkwaliteits- en stikstofdepositieproblemen aan te pakken. De leefbaarheid en de kwaliteit van de natuur een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben. Daaruit is gebleken dat de verschillen in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie in 2030 gering zijn. Overall zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs een aantal toenemen door de infrastructurele maatregelen. Ook de stikstofdepositie in de duingebieden neemt mogelijk toe. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen maatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van deze maatregelen vast te stellen.

**U stelt dat de in de MER besproken variant voor de Internationale Ring achterhaald is en dat de bestudeerde variant niet overeen komt met de varianten die nu door de gemeente Den Haag zijn geschetst.**

In de MIRT Verkenning Haaglanden is voor de modelberekeningen en ontwerpen uitgegaan van (delen van) alternatieven die in de Verkenning Internationale Ring-

West zijn ontwikkeld. Ook is gebruik gemaakt van hetzelfde verkeersmodel en ontwerpbeschrijving. Echter de doelstellingen van beide studies zijn niet identiek. Hierdoor is men waarschijnlijk tot andere oplossingen gekomen.

**U stelt dat de verkeersintensiteiten op de Teldersweg toenemen, en dat dit een bedreiging vormt voor de Scheveningse Bosjes.**

De Scheveningse Bosjes zijn op p. 33 van de Passende Beoordeling niet met naam genoemd omdat de ontwerp-structuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers ter plaatse geen ingrepen voorziet. Uit bijlage B van het plan-MER blijkt dat de verkeersintensiteit op de Prof. B.M. Telderslaan als gevolg van de Alternatieven 1 en 2 niet toeneemt. Mitigerende maatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk.

**U beveelt aan om ruimte te reserveren langs de A4 zodat een lange parallelstructuur kan worden aangelegd in de toekomst. Dit zou ten goede komen van de verkeersintensiteiten op de Noordwestelijke stedelijke hoofdroute.**

De Noordwestelijke Hoofdroute is door de zeer verschillende doorstromingskwaliteit die wordt geboden ten opzichte van de snelweg echter geen alternatief voor de A4. Dit is in een eerdere fase van de MIRT Verkenning reeds onderkend. Het aandeel doorgaand verkeer op de Noordwestelijke Hoofdroute is dan ook zeer beperkt.

**U geeft aan dat u aansluit op de reactie van het Platform Noordwestelijke Hoofdroute.**

Wij nemen kennis hiervan. Voor het antwoord op de zienswijze van het Platform Noordwestelijke Hoofdroute verwijzen wij naar zienswijze + antwoorden met nummer 44 in de Nota van Antwoord.

**Reactie op zienswijze nr. 47**

Uw vragen en opmerkingen in uw zienswijze waren ook onderdeel van de uitgebreidere zienswijze nummer 44. In de nota van antwoord kunt u uw vragen en onze reactie hierop terugvinden.

**Reactie op zienswijze nr. 48**

**U geeft aan dat u wenst dat – gezien de door bewoners ervaren geluidsoverlast en fijnstof – in de plannen moet worden opgenomen: geluidsarm asfalt A4 inclusief knooppunt Ypenburg en Prins Clausplein, verbetering of verhoging geluidsschermen langs de A4 en Prins Clausplein en fijnstof afvangende voorziening langs A13 en A4.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de toename van de geluidbelastingen langs de A4 en de A13 hoe dan ook kleiner dan 1,5 dB is. Aan de hand van de intensiteiten is ingeschat dat de toename minder dan 0,5 dB zal zijn. In de planuitwerkingsfase zal nog een toetsing aan de onlangs vastgestelde geluidproductieplafonds plaatsvinden.



**Reactie op zienswijze nr. 49**

Uw vragen en opmerkingen in uw zienswijze waren onderdeel van de uitgebreidere zienswijze nummer 44. In de nota van antwoord kunt u uw vragen en onze reactie hierop terugvinden.

**Reactie op zienswijze nr. 50**

**U stelt dat de laatste voorkeursvariant voor de Rotterdamsebaan niet vergelijkbaar is met de plannen voor uitvoering in 2007.**

Beslissingen over uitvoeringsvarianten waar u op doelt zijn reeds genomen door de projectorganisatie Rotterdamsebaan voordat de MIRT Verkenning Haaglanden van start is gegaan. In de MIRT Verkenning Haaglanden is de realisatie van de Rotterdamsebaan opgenomen in de referentiesituatie 2020. Er wordt uitgegaan van realisatie van de Rotterdamsebaan variant C4. Voor meer informatie over de (uitvoeringsvarianten van de) Rotterdamsebaan verzoeken wij u contact op te nemen met de projectorganisatie van de Rotterdamsebaan binnen de gemeente Den Haag.

**U verzoekt ons om een eventuele parallelweg door de Vlietzone strak langs de A4 in te tekenen en eventuele andere wegen die door de Vlietzone lopen te schrappen.**

De aanpassing aan de A4 uit het voorkeursalternatief zal betekenen dat voor het verkeer dat een langere afstand aflegt over de A4, tussen Leidschendam en Den Haag-Zuid, aparte rijbanen worden toegevoegd. Dit gebeurt zo veel mogelijk binnen het bestaande profiel.

Op basis van de huidige onderzoeken gaan we er van uit dat er geen ingrijpende ruimtelijke reserveringen nodig zijn en dus ook geen wijzigingen in de huidige bestemmingen.

**U verzoekt om in het plan-MER behorende bij de Ontwerp-rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers de Prinses Beatrixlaan als keuze-alternatief van de Rotterdamsebaan op te nemen.**

In de MIRT Verkenning Haaglanden is de Rotterdamsebaan opgenomen in de referentiesituatie 2020. In de MIRT Verkenning Haaglanden worden aanpassingen aan de Prinses Beatrixlaan dan ook niet als alternatief voor, maar als aanvulling op de functie van de Rotterdamsebaan als inprikker beschouwd. Op deze wijze is de Prinses Beatrixlaan in het Plan MER opgenomen. Overigens is in het MER "Verbetering Bereikbaarheid Den Haag" uit 2007 het Beatrixlaantracé als alternatief voor het Trekvliettracé (nu Rotterdamsebaan) wel meegenomen. Hieruit is het voorkeursalternatief Noordelijke Boortunnel naar voren gekomen (Rotterdamsebaan).

**U stelt een aantal maatregelen voor om de milieubelasting op de A4 tussen het Prins Clausplein en Knooppunt Ypenburg te realiseren.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de toename van de geluidbelastingen langs de A4 kleiner dan 1,5 dB is. Aan de hand van de intensiteiten is met een eenvoudige vuistregel ingeschat dat de toename minder dan 0,5 dB zal zijn. In de planuitwerkingsfase zal nog een toetsing aan de onlangs vastgestelde geluidproductieplafonds plaatsvinden. Wanneer blijkt dat deze worden overschreden, bijvoorbeeld vanwege de samenloop met andere ontwikkelingen, dan zijn maatregelen nodig. Daarbij kan ondermeer worden gedacht aan de door u genoemde maatregelen.

**U geeft aan dat wij in uw zienswijze overwegend punten vinden die ook in zienswijze van Bewonerskring Park Leeuwenbergh staan en dat wij deze zienswijze dienen te beschouwen als ingelast en onderdeel van uw zienswijze.**

Voor de antwoorden op de zienswijze van Vereniging Houdt Vlietrand Groen verwijzen wij u naar ons antwoord op hun zienswijze (nummer 32). Wij hebben een kopie bijgevoegd.

**Reactie op zienswijze nr. 51**

**U stelt dat de uitwerking Prinses Beatrixlaan onvoldoende is.**

Het doel van het maatregelenpakket 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' is om de huidige en in de toekomst te verwachten bereikbaarheidsknelpunten op te lossen om daarmee bij te dragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische gebiedsambities van de regio. Aanpak van lucht- en geluidskwaliteit is dus geen doel op zich; wel vormt de leefbaarheid een randvoorwaarde voor de genoemde gebiedsambities en maatregelen. Daarom is in kaart gebracht welke milieueffecten de voorgestelde infrastructurele maatregelen hebben.

Uit de onderzoeken is gebleken dat er in 2030 slechts geringe verschillen zijn in luchtkwaliteit tussen de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie (ofwel de situatie in 2030 als er geen ingrepen worden gedaan). Overal zal dan aan de in 2012 geldende en bekende wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden voldaan. Bij de berekeningen is rekening gehouden met steeds schonere motoren en daardoor lagere emissies (uitstoot) van verontreinigende stoffen. Per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De toename door het extra verkeer wordt ruimschoots teniet gedaan door de schonere motoren.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen langs de Prinses Beatrixlaan toenemen door de infrastructurele maatregelen. Dit vergt aandacht in de planuitwerkingsfase. Naar verwachting zijn op een aantal plaatsen geluidmaatregelen nodig om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Het is aan de verantwoordelijke overheden om in de fase van planuitwerking de aard en omvang van deze maatregelen vast te stellen. Op dit moment is nog niet bekend hoe de verantwoordelijkheden in de vervolgfase precies bij de overheden worden belegd. Voor de maatregelen in Rijswijk zal naar verwachting Stadsgewest Haaglanden in overleg treden met de gemeente Rijswijk. Wij dragen uw gegevens in ieder geval over aan deze overheden.

**Reactie op zienswijze nr. 52**

**U verzoekt om in een vroegtijdig stadium betrokken te worden om het veiligheidsbelang bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen goed te borgen.**

In de volgende fase van het project, de planuitwerkingsfase, zullen omgevingspartijen worden betrokken. We dragen uw verzoek over aan de verantwoordelijke overheden.

## Bijlage A: aanvulling op het plan-MER

### **1. Inleiding**

Op 6 juli 2012 heeft de Commissie voor de m.e.r. een concept-Toetsingsadvies over het MER A4 Passage en Poorten & Inprikkers uitgebracht. Het oordeel van de Commissie is dat in het MER niet alle essentiële informatie voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers aanwezig is. De Commissie adviseert om in een aanvulling nader in te gaan op een aantal gesignaleerde tekortkomingen.

Deze notitie geeft in eerste instantie een algemene toelichting op de bij de totstandkoming van het plan-MER gevolgde werkwijze. Daarna wordt achtereenvolgens wat specifiek ingegaan op de aspecten geluid, gezondheid, luchtkwaliteit en natuur.

### **2. Algemeen**

Het algemene beeld dat uit het concept-Toetsingsadvies naar voren komt is dat de Commissie detailinformatie verwacht die in het plan-MER niet wordt geboden. Voorbeelden zijn het gewenste detailniveau bij het aspect geluid en detailinformatie over het voorkomen van beschermde soorten waarvoor meer gegevens verzameld moeten worden dan thans beschikbaar zijn.

De verklaring voor het ontbreken van detailinformatie is dat bij de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek, in lijn met het advies van de Commissie Elverding, aansluiting is gezocht bij de ambities voor Sneller en Beter, met name het onderdeel Zinvol Effecten Bepalen. Het detailniveau van het onderzoek is afgestemd op het besluit dat thans voorligt, nl. de publicatie van een (rijks-) structuurvisie. Er is nog geen sprake van een concreet uitvoeringsbesluit. Derhalve is het onderzoek deels met globale rekenmethoden en deels op basis van uitsluitend thans beschikbare gegevens uitgevoerd.

Het onderzoek had primair tot doel inzicht te verkrijgen in de verschillen tussen de alternatieven en de referentiesituatie. Daarnaast is ook een indicatieve toets aan wet- en regelgeving uitgevoerd. Ten slotte is een indicatie gegeven van de aard van de maatregelen die nodig zijn om in geval van geluid en natuur aan de wet- en regelgeving te voldoen. Op basis van het geheel is de inschatting gemaakt dat het voorkeursalternatief technisch en juridisch haalbaar is. In deze toelichting wordt deze inschatting onder de punten 3 (Geluid) en 6 (Natuur) nog nader onderbouwd.

De nadere uitwerking van het voorkeursalternatief zal plaatsvinden in een vervolgfase. In deze zogenaamde planuitwerkingsfase zal het onderzoek worden verfijnd, zowel qua effectbeschrijving als qua aard en omvang van de eventueel noodzakelijke maatregelen.

### 3. Geluid

#### 3.1 Wettelijk kader

##### Advies

De Commissie adviseert in een aanvulling voor geluid te onderbouwen dat voldaan kan worden aan de wettelijke grenswaarden en normen. Geef globaal aan welke (mitigerende) maatregelen kunnen worden ingezet om dit te bewerkstelligen. Gedetailleerd onderzoek kan in een vervolgfase na het plan-MER worden uitgewerkt.

In de toelichting op dit advies geeft de Commissie aan dat in het plan-MER niet is ingegaan op het reconstructiebegrip, relevant voor gemeentelijke en provinciale wegen, uit de Wet geluidhinder. Evenmin is inzicht geboden in de consequenties van de recente inwerkingtreding van SWUNG 1, van belang voor rijkswegen. Door deze omissies ontbreekt 'inzicht in de haalbaarheid van wettelijke grenswaarden en normen', aldus de Commissie.

##### Reactie

In het MER is in globale zin in beeld gebracht welke veranderingen in geluidbelastingen worden verwacht als gevolg van de infrastructurele ingrepen. Met name is aandacht besteed aan de verschillen tussen de alternatieven, tussen de alternatieven onderling en tussen de alternatieven en de referentiesituatie. Het onderzoek heeft niet de pretentie gehad de absolute hoogte van de (uiteindelijke) geluidbelasting in beeld te brengen. Bestaande geluidschermen bijvoorbeeld zijn niet in het rekenmodel ingevoerd. Hierdoor is het niet mogelijk op basis van het beschikbare materiaal te beoordelen of voldaan wordt aan de grenswaarden. Dit zal gebeuren in de planuitwerkingsfase.

Voor gemeentelijke en provinciale wegen geldt dat nog niet bekend is wanneer de reconstructies gaan plaatsvinden. Het toepassen van het reconstructiebegrip uit de Wet geluidhinder is daardoor nog niet mogelijk. Daarvoor is namelijk de geluidbelasting, die één jaar voor reconstructie optreedt, van belang. Ook hiervoor geldt dat de definitieve beoordeling op dit punt is voorzien in de planuitwerkingsfase.

Een en ander neemt niet weg in deze fase van planvorming aannemelijk moet zijn dat het project haalbaar is. De initiatiefnemers zijn van mening dat dat het geval is. De motivering daarvoor luidt als volgt:

Uitgangspunt voor de initiatiefnemers is dat het project geen wezenlijke (negatieve) effecten met zich meebrengt<sup>1</sup>. Voor Alternatief 2, dat model staat voor het voorkeursalternatief, zijn toenames van meer dan 1,5 dB geconstateerd langs de Prinses Beatrixlaan te Rijswijk en langs de Lozerlaan/Kijkduinsestraat, de Erasmusweg en N14 ter hoogte van de kruising met de N44 in Den Haag. In het MER wordt op basis van expert judgement de verwachting uitgesproken dat de toenames door (een combinatie van) maatregelen teniet gedaan kunnen worden. Genoemd worden stille wegdekken en geluidschermen.

In aanvulling hierop kan worden vermeld dat stille wegdekken, afhankelijk van rijnsnelheid, voertuigverdeling (personen-/vrachtauto's) en wegdektype 0 tot 5 dB reductie opleveren<sup>2</sup>. Toepassing van deze wegdekken leidt ertoe dat de toename op de meeste plaatsen al teniet wordt gedaan. Aanvullend daarop, of ter vervanging daarvan, kunnen bestaande geluidschermen worden verhoogd (bv. langs de N14)

<sup>1</sup> Als tegenhanger hiervan wordt verondersteld dat de eventuele effecten van andere ontwikkelingen (autonome groei van het wegverkeer, effecten van andere infrastructurele ingrepen en effecten van ruimtelijke ontwikkelingen) waar nodig in de betreffende andere kaders worden aangepakt.

<sup>2</sup> Zie ondermeer het rapport Wegdekken tegen verkeerslawaaai, factbook in het kader van PSS, een publicatie van het Ministerie van I&M, AgentschapNL en CROW.

en/of nieuwe geluidschermen worden geplaatst (bv. langs de Lozerlaan). Deze kunnen, ondermeer afhankelijk van de afstand en hoogte van het scherm t.o.v. het wegdek en afhankelijk van de waarneemhoogte effecten hebben van 0 tot meer dan 10 dB. Ook kunnen wanden van ongelijkvloerse kruisingen en/of open tunnelbakken (Prinses Beatrixlaan) absorberend worden uitgevoerd.

In de kostenramingen voor de infrastructurele ingrepen is rekening gehouden met de kosten voor mitigerende maatregelen. De uiteindelijke keuze van de treffen maatregelen zal plaatsvinden in de planuitwerkingsfase, waarbij ook rekening zal worden gehouden met de stedenbouwkundige inpasbaarheid van de maatregelen.

### 3.2 Regionaal/lokaal beleid

#### Advies

De Commissie adviseert ten behoeve van de besluitvorming over de Rijksstructuurvisie:

- Een toetsing aan de lokaal/regionale doelstellingen voor geluid uit te werken
- Inzicht te geven in de haalbaarheid van de mitigerende maatregelen waarmee negatieve effecten kunnen worden beperkt en regionale en lokale gebiedsdoelen kunnen worden behaald (gemeentelijk beleid).

In de toelichting op dit advies citeert de Commissie het plan-MER met de constatering dat het beleid van de gemeente Den Haag niet toestaat dat het aantal gehinderden toeneemt. De gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk streven zelfs naar een afname van het huidige aantal (ernstig) gehinderden. De Commissie constateert dat de vastgestelde toenames van het aantal geluidgehinderden in strijd is met het lokale beleid en dat het MER onvoldoende aannemelijk maakt dat de mitigerende maatregelen de toenames kunnen wegnemen.

#### Reactie

Voor dit punt geldt feitelijk hetzelfde als hierboven onder de noemer Wettelijk kader beschreven. In het kader van het project A4 Passage en Poorten & Inprikkers wordt het projecteffect gemitigeerd. Hiervoor zijn voldoende potentiële maatregelen beschikbaar. In de planuitwerkingsfase zal nader aandacht worden besteed aan de wet- en regelgeving (o.a. toetsing aan geluidproductieplafonds en toepassing reconstructiebepijp). Ook zal dan aandacht worden besteed aan het dan geldende regionale en gemeentelijke beleid. Eventuele aanvullende ambities die daaruit voortkomen, op het gebied van geluid of op andere terreinen, dienen een plek te krijgen in de afweging van oplossingen. Het rijk is in principe niet gebonden aan gemeentelijk beleid, indien dit verder gaat dan rijksbeleid.

## 4. Gezondheid

#### Advies

De Commissie adviseert in een aanvulling de aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden uit te rekenen en de effecten van geluid te vertalen naar gezondheidseffecten op basis van dosis-effectrelaties.

De Commissie adviseert de effecten van de alternatieven te berekenen zonder toepassing van mitigerende maatregelen, omdat deze maatregelen nog onduidelijk en onzeker zijn.

Toets deze informatie aan de Haagse beleidsdoelstelling om het aantal gehinderden niet toe te laten nemen en geef aan wat nodig is om aan deze doelstelling te voldoen.



In de toelichting op het advies geeft de Commissie aan het niet uitgesloten te achten dat de alternatieven anders beoordeeld worden wanneer de gezondheidseffecten worden beschreven dan wanneer de beoordeling plaatsvindt op basis van het aantal blootgestelden in geluidklassen.

Reactie

Vooropgesteld is de gebruikte onderzoekmethode in het plan MER overeenkomstig het middels beleidsbrief vastgestelde beleid van het rijk voor het bepalen van gezondheidseffecten in verkenningen (juli, 2010). Met deze methodiek kan voldoende inzicht gegeven worden in de vergelijkbaarheid van alternatieven met een acceptabel niveau van onderzoekslast.

Met behulp van de dosis-effectrelaties die worden beschreven in bijlage 2 van de Regeling geluid milieubeheer zijn de aantallen geluidbelaste woningen in een aanvullende berekening vertaald naar aantallen gehinderden en aantallen slaapgestoorden. Conform artikel 6 van genoemde regeling is voor het aantal personen per woning uitgegaan van 2,2. Bijlage 1 van deze notitie toont het resultaat van de berekeningen. Tabel 1 geeft een samenvatting daarvan.

*Tabel 1: Aantallen gehinderden en slaapgestoorden*

<b>Indicator</b>	<b>Referentie</b>	<b>Alternatief 1</b>	<b>Alternatief 2</b>
Aantal gehinderden	18.371	20.068 (+ 9,2%)	20.234 (+ 10,1%)
Aantal ernstig gehinderden	7.983	8.758 (+ 9,7%)	8.793 (+ 10,1%)
Aantal slaapgestoorden	2.672	2.871 (+ 7,5%)	2,867 (+ 7,3%)

De conclusie die uit de aanvullende berekeningen kan worden getrokken is dat beide alternatieven zonder mitigerende maatregelen tot een toename van het aantal gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden leidt. Wanneer het beoordelingskader voor geluid, zie tabel 15 van het plan-MER, op de resultaten wordt toegepast scoort Alternatief 1 voor de aantallen gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden enigszins negatief (-). Alternatief 2 scoort sterk negatief (--) op de criteria gehinderden en ernstig gehinderden en enigszins negatief (-) op het criterium slaapgestoorden. Het verschil in scores tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt veroorzaakt door de arbitraire keuze die in het plan-MER is gemaakt om de grens tussen enigszins negatief (-) en sterk negatief (--) bij een toename van 10% te leggen. Zoals uit de absolute aantallen gehinderden en slaapgestoorden blijkt zijn de feitelijke verschillen tussen beide alternatieven zeer gering. Het verschil met de referentiesituatie is wel wezenlijk.

De scores komen in grote lijnen overeen met de scores in het plan-MER. Ze vormen geen aanleiding voor een andere keuze t.a.v. het Voorkeursalternatief.

Ten aanzien van het laatste punt uit het advies (de toetsing aan de Haagse beleidsdoelstelling) zij verwezen naar de reactie op het advies onder het kopje Regionaal/lokaal beleid in punt 2 van deze toelichting.

**5. Luchtkwaliteit**

Advies

De Commissie adviseert in een aanvulling in te gaan op de geconstateerde verschillen in de luchtkwaliteitsberekeningen. Geef een verklaring voor het gegeven dat de verkeerstoename wel een negatief effect heeft voor geluid, maar voor luchtkwaliteit niet of nauwelijks.

In de toelichting op het advies plaatst de Commissie vraagtekens bij de uitkomsten van het luchtkwaliteitsonderzoek die in het MER worden gepresenteerd. De Commissie signaleert bij een aantal rekenpunten schijnbaar tegenstrijdige of tenminste niet direct verklaarbare uitkomsten. Daarnaast vindt de Commissie het opmerkelijk dat de situatie voor luchtkwaliteit als gevolg van de ingrepen niet of nauwelijks verandert terwijl voor geluid de situatie ten opzichte van de referentiesituatie verslechtert.

#### Reactie

Met een verwijzing naar de door de Commissie in haar advies behandelde voorbeelden kunnen de rekenresultaten als volgt worden verklaard:

- Ter plaatse van het rekenpunt in wegvak 12 (Prinses Beatrixlaan) vindt in alternatief 2 een scheiding plaats van doorgaand verkeer en afslaand verkeer. Daarbij komen de hoofdrijbanen te liggen in het gebied wat nu de middenberm is. Dit betekent dat het zwaartepunt van de bron verder van het beoordelingspunt komt te liggen. Dit verklaart het geringe effect in Alternatief 2, ondanks de forse toename van de verkeersintensiteit. Aangezien NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> zich anders gedragen is er bij NO<sub>2</sub> per saldo sprake van een kleine toename en bij PM<sub>10</sub> van een kleine afname. Ten slotte speelt mee dat de voertuigverdeling voor Alternatief 2 iets anders dan voor Alternatief 1 en de referentie. Ook dit zorgt voor verschillen tussen de alternatieven.
- Bij het met nr. 13 aangeduide weggedeelte van de Erasmusweg zijn in tabel 21 van het plan-MER per abuis de verkeersintensiteiten van een verderop gelegen wegvak (nl. die van de Erasmusweg tussen de Aagje Dekenlaan en de Betje Wolffstraat, zie bijlage B van het plan-MER) ingevuld. De juiste verkeersintensiteiten voor toetspunt 13 zijn 14.929 (referentiesituatie), 23.500 (Alternatief 1) en 22.915 (Alternatief 2). Deze intensiteiten zijn in de luchtkwaliteitsberekeningen zoals gerapporteerd in de figuren 34 t/m 37 gebruikt<sup>3</sup>.
- Voor toetspunt 17 (Lozerlaan) is sprake van een aantal variërende factoren die tezamen aanleiding vormen voor de rekenresultaten. Ten eerste betreft dat het wegprofiel: in Alternatief 1 is rekening gehouden met een parallelweg naast de hoofdrijbaan. In Alternatief 2 zijn ter plaatse geen fysieke ingrepen voorzien. Ten tweede betreft dat de maximumsnelheid: deze verandert op de hoofdrijbaan voor beide alternatieven van 50 (in de referentiesituatie) naar 70 km/h. Voor 70 km/h gelden lagere emissiefactoren (emissie uitgedrukt in gram/km) dan voor 50 km/h. Ten derde speelt de toename van de intensiteit een rol. Per saldo is sprake van geringe verschillen, met name doordat het effect van de toename van het verkeer (gedeeltelijk) teniet wordt gedaan door de lagere emissies.

De Commissie constateert terecht dat de voorziene ingrepen in de infrastructuur zonder mitigerende maatregelen wel leiden tot een verslechtering voor geluid, maar niet of nauwelijks voor luchtkwaliteit. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat de ingrepen op een aantal wegvakken gepaard gaan met een verhoging van de maximum rijsnelheid. Deze toename van de maximum rijsnelheid leidt, zoals ook in het MER aangegeven, tot een lagere wettelijke aftrek op basis van art. 110 van de Wet geluidhinder. Bij een rijsnelheid van 70 km/uur is de aftrek 2 dB, terwijl deze bij 50 km/uur nog 5 dB was. Hierdoor wordt de geluidbelasting vanzelf al met 3 dB verhoogd, zonder de extra geluidbelasting door sneller rijdend en meer verkeer. Bij luchtkwaliteit is een vergelijkbare aftrek niet aan de orde. Voor luchtkwaliteit geldt zelfs dat de emissies (uitgedrukt in gram/km) bij een rijsnelheid van 70 km/h lager zijn dan bij een rijsnelheid van 50 km/h. Hierdoor wordt de toename van luchtverontreiniging door de toename van de verkeersintensiteit gedeeltelijk gecompenseerd door lagere emissies per verreden kilometer.

---

<sup>3</sup> Een check van de overige intensiteiten in tabel 21 heeft geresulteerd in een bevestiging van de juistheid van deze intensiteiten.

## 6. Natuur

### 6.1 Stikstofdepositie

#### Advies

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER inzicht te geven in de effecten van stikstofdepositie en daarbij:

1. De gehanteerde buffer van 3 kilometer waarbinnen effecten worden beschreven te verantwoorden door te onderbouwen dat daarbuiten geen effecten optreden;
2. Uit te gaan van een referentiejaar dat overeenkomt met het jaar van ingebruikname van het project;
3. De effecten te beschrijven ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling;
4. Werk projectspecifieke en concrete mitigerende maatregelen uit en onderbouw de effecten daarvan zodanig dat daarmee de zekerheid ontstaat dat aantasting van natuurlijke kenmerken is uit te sluiten.

In de toelichting op het advies geeft de Commissie aan dat de onderbouwing van de buffer waarbuiten effecten niet meer optreden ontbreekt. De Commissie is op basis van ervaringen in andere projecten van mening dat deze buffer niet zondermeer kan worden gehanteerd.

Ten aanzien van het referentiejaar spreekt de Commissie de verwachting uit dat het project eerder dan 2030 zal worden opgeleverd. Door uit te gaan van 2030, zoals in het plan-MER is gebeurd, worden de effecten mogelijk onderschat.

Ten slotte geeft de Commissie aan dat onduidelijk is of maatregelen mogelijk zijn en of zij bijdragen aan het verminderen of opheffen van effecten.

#### Reactie

##### Ad 1.

De reden om een afstand van 3 km aan te houden voor de afbakening van het studiegebied (de selectie van gebieden die in het onderzoek worden meegenomen) is dat bij dit soort projecten op een dergelijke afstand in het algemeen geen significante effecten meer optreden. Deze afstand wordt ook vaak bij andere projecten gebruikt.

Een en ander neemt niet weg dat zich in theorie ook buiten deze afstand effecten kunnen voordoen, en dus een groter aantal Natura 2000 gebieden moeten worden bekeken. In het geval van de A4 Passage en de Poorten&Inprikkers hoeft hiervoor niet te worden gevreesd aangezien het dichtstbijzijnde niet-geselecteerde Natura2000-gebied, te weten De Wilck, niet gevoelig is voor stikstofdepositie (zie de Voortoets in de Passende Beoordeling). En stel, er doen zich in het daaropvolgende dichtstbijzijnde Natura2000-gebied, de Coepelduinen tussen Katwijk en Noordwijk, toch effecten voor, dan zijn deze a) niet onderscheidend voor de alternatieven 1 en 2 en b) qua aard vergelijkbaar met de effecten in de duingebieden bij Den Haag, maar qua omvang aanzienlijk beperkter. De meest kwetsbare habitattypen liggen namelijk op korte afstand van de wegen waar een toename van de verkeersbewegingen worden verwacht. Coepelduinen ligt op 15 km afstand van het plangebied. De opgave om mitigerende maatregelen te treffen is dan navenant kleiner. In de planuitwerkingsfase zal hier nader op worden ingegaan. Overigens wordt een invloed van het project op deze afstand zeker niet verwacht.

##### Ad 2.

De verwachting is niet dat het geheel aan infrastructurele aanpassingen (ruim) voor 2030 gerealiseerd zal zijn. 2030 is daardoor wel een bruikbaar zichtjaar en het gevaar van onderschatting van de uiteindelijke effecten is daardoor niet aanwezig. Een en ander betekent wel dat bij elke volgende stap, bijv. de uitwerking van de plannen

voor de N211, een toets op de mogelijke gevolgen moet plaatsvinden, zowel verkeerskundig als ecologisch gezien.

Ad 3.

Gezien de aard en het doel van de studie, een verkenning uitmondend in een structuurvisie, heeft geen gedetailleerde beschrijving van de huidige situatie plaatsgevonden. De nadruk heeft gelegen op het in beeld brengen van de effecten van de alternatieven t.o.v. de referentiesituatie om hiermee tot een afweging te kunnen komen.

Ad 4.

In 5.3 van de Passende Beoordeling wordt verslag gedaan van indicatieve stikstof-depositieberekeningen. Conclusie daarvan is dat significante negatieve effecten niet volledig kunnen worden uitgesloten. Vervolgens wordt in 5.5 ingegaan op mogelijke mitigerende maatregelen. Per Natura2000-gebied en per habitatype wordt inzicht geboden in de aard van de te treffen maatregelen. Genoemd worden ondermeer het verwijderen van exoten, struweel en houtopslag, de aanplant van bomen met goed verterend bladstrooisel, integrale begrazing, plaggen, maaien en afvoeren, en het creëren van stuifplekken.

Bij de beschrijving van de maatregelen en in de slotbeschouwing is ten onrechte de indruk gewekt dat de maatregelen die in het kader van de beheerplannen voor de betreffende gebieden worden getroffen al voldoende zijn om de negatieve effecten van het plan te mitigeren.

De betreffende passages moeten als volgt gelezen worden: de opsomming van maatregelen per habitatype geven inzicht in de aard van de maatregelen die ingezet kunnen worden. De mate waarin (omvang, intensiteit, frequentie) en de plaatsen waar, aanvullend op de maatregelen die al zijn voorzien in de beheerplannen, dergelijke maatregelen ook daadwerkelijk getroffen worden hangt ondermeer af van onderzoek dat in de planuitwerkingsfase zal moeten plaatsvinden. In dat onderzoek zal o.a. worden ingegaan op de mogelijkheden tot verevening, alsmede op de mogelijkheden (ontwikkelruimte) die de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) naar verwachting creëert. Mochten deze mogelijkheden onvoldoende soelaas bieden dan zijn extra maatregelen nodig, voortbordurend, maar wel aanvullend op de maatregelen in de beheerplannen. Volgens informatie van de provincie (expert judgement) zijn deze extra maatregelen, bv. gericht aanvullend maaibeheer, zeer wel denkbaar. In de kostenraming voor de A4 Passage en Poorten&Inprikkers is ook rekening gehouden met aanvullende maatregelen.

## *6.2 Verstoring door effecten van geluid, licht en barrièrewerking*

### Advies

De Commissie adviseert in een aanvulling te onderbouwen dat aantasting van natuurlijke kenmerken is uit te sluiten, eventueel na het treffen van mitigerende maatregelen.
---

In de toelichting op het advies geeft de Commissie aan het niet eens te zijn met de constatering dat verstoring door licht, geluid en barrièrewerking geen significant negatieve effecten op de Natura2000-gebieden heeft. De Commissie vraagt met name aandacht voor de Meervleermuis, een soort die zeer lichtverstoringsgevoelig is.

### Reactie

In 4.4 van de Passende Beoordeling is aangegeven dat geluid geen relevante verstoringsfactor is, aangezien de kwalificerende soorten niet gevoelig zijn voor geluid. Licht en barrièrewerking zijn, gezien de Meervleermuis, wel relevant.

In 4.5.2 van de Passende Beoordeling wordt vermeld dat de Meervleermuis niet binnen een afstand van 750 meter van de Landscheidingsweg is waargenomen. Dit is op zichzelf een onjuiste bewering. De Nationale Databank Flora en Fauna (NDFB) laat anno juli 2012 enkele waarnemingen in de nabijheid van de Landscheidingsweg

zien. In een inventarisatie<sup>4</sup> die in 2008 ter voorbereiding op het MER voor het Internationaal Strafhof is uitgevoerd is de Meervleermuis kortstondig foeragerend in het plangebied voor het Strafhof waargenomen. Het betreffende plangebied heeft een functie als onderdeel van een vliegroute en als foerageergebied. De soort is slechts een enkele keer foeragerend in het plangebied waargenomen. Aangenomen wordt dat de soort vooral jaagt in het aangrenzende duingebied.

Ten aanzien van de mogelijke effecten is van belang dat op de betreffende inprikker ter hoogte van het Natura2000-gebied geen fysieke ingrepen zijn voorzien. De eventuele barrièrewerking zal niet worden vergroot. Mogelijk wordt in het kader van de verdere planvorming voorgesteld de verlichting van de weg te intensiveren. Wanneer hiertoe wordt besloten kan dit leiden tot verstoring van de Meervleermuis. Dit effect kan echter worden voorkomen door vleermuisvriendelijke verlichting toe te passen. Negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van de soort kunnen hiermee worden voorkomen.

### 6.3 Effecten op beschermde soorten

#### Advies

De Commissie adviseert de beschermde soorten in het plangebied correct te beschrijven en aan te geven welke effecten het voornemen op deze soorten heeft. Beschrijf maatregelen in het MER waarmee negatieve effecten kunnen worden voorkomen.

In de toelichting op het advies geeft de Commissie aan dat:

1. De beschrijving ten onrechte is beperkt tot het gebied van de A4-passage. Ook elders gaan ingrepen plaatsvinden.
2. Onduidelijk is wat de betekenis van de stelling dat 'soorten niet zijn waargenomen'. Komt dat doordat de gegevens niet zijn verzameld of dat aannemelijk is dat ze in werkelijkheid niet voorkomen?
3. Het MER niet ingaat op de ontheffings(on)mogelijkheden voor verstoring van vleermuizen.
4. Onvoldoende wordt aangetoond dat de mitigerende maatregelen voldoende effectief en uitvoerbaar zijn.

#### Reactie

##### Ad. 1

In het MER wordt op een aantal plaatsen ingegaan op de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten. In 8.1.2 wordt toegelicht dat gebruik is gemaakt van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) van de Gegevensautoriteit Natuur. Dit is het meest complete bestand van waarnemingen van (beschermde) planten- en diersoorten.

Voor de afbakening van het onderzoeksgebied is primair uitgegaan van de mogelijke verbreding van de A4, omdat de ingrepen daar het ingrijpendst zullen zijn. De tabellen 33 t/m 35 van het MER doen verslag van de waarnemingen langs de A4. Het betreft niet alle waarnemingen die zijn geregistreerd in de NDFF. Voor de samenstelling van tabel 34, de vogelsoorten, heeft een selectie plaatsgevonden van soorten die in het plangebied gebroed hebben. Vanwege de beperkte potentiële impact zijn NDFF-waarnemingen van bv. overvliegende soorten niet vermeld. Ook voor de ingrepen aan de andere wegen heeft een check aan de hand van de NDFF plaatsgevonden. Op de locaties waar sprake is van extra ruimtebeslag zijn in

<sup>4</sup> Soortgericht onderzoek, Alexanderkazerne te Den Haag, in opdracht van VROM, Rijksgebouwendienst, Tauw bv (2008)

de NDFF echter geen relevante waarnemingen aangetroffen.

Ad. 2

Zoals onder ad. 1 aangegeven zijn in de NDFF op de locaties langs andere wegen dan de A4 waar sprake is van extra ruimtebeslag geen waarnemingen aangetroffen. Daarmee is, zoals ook in het MER staat aangegeven, niet gezegd dat op die betreffende locaties geen beschermden soorten voorkomen. In de planuitwerkingsfase zal het voorkomen van beschermden soorten door veldinventarisaties nader in kaart gebracht moeten worden.

Ad. 3/4

Zoals in het MER staat aangegeven zijn de voorgenomen aanpassingen van de infrastructuur niet gericht op het aanleggen van nieuwe wegen. Er is dan ook geen sprake van doorsnijding van bestaande vliegroutes van vleermuizen. Wel kan het voor de verbreding van wegen noodzakelijk zijn plaatselijk bomen te verwijderen. Hierdoor kunnen langs de A4 verblijfplaatsen en vliegroutes van vleermuizen worden aangetast. Het is bekend dat de ontheffingsmogelijkheden voor dergelijke verstoringen van vleermuizen beperkt zijn. Dat is mede reden om in het MER te spreken over de mogelijke herplant van bomen. Wanneer dit tijdig gebeurt kunnen alternatieven worden geboden voor bestaande verblijfplaatsen en vliegroutes voor vleermuizen. In principe is hiervoor ruimte beschikbaar. In de planuitwerkingsfase zal hieraan nadrukkelijk aandacht moeten worden besteed.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

**Bijlage: Aantallen gehinderden en slaaggestoorden**

Straat	Geluidbelasting [Lden]	Referentie			Alternatief 1			Alternatief 2		
		Woningen	Gehinderden	Ernstig gehinderden	Woningen	Gehinderden	Ernstig gehinderden	Woningen	Gehinderden	Ernstig gehinderden
A4	55-59 dB	7349	3395	1293	7206	3329	1268	7273	3360	1280
	60-64 dB	1812	1196	518	2238	1477	640	2067	1364	591
	65-69 dB	284	256	125	295	266	130	541	488	238
	70-74 dB	10	12	7	12	14	8	12	14	8
	75 dB of hoger	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Beatrixlaan	55-59 dB	1188	549	209	1245	575	219	1425	658	251
	60-64 dB	261	172	75	261	172	75	322	213	92
	65-69 dB	249	225	110	249	225	110	227	205	100
	70-74 dB	32	38	21	32	38	21	34	40	22
	75 dB of hoger	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Erasmusweg - Schenkkade	55-59 dB	3863	1785	680	3882	1793	683	4273	1974	752
	60-64 dB	2194	1448	627	2080	1373	595	2042	1348	584
	65-69 dB	1938	1748	853	2104	1898	926	2247	2027	989
	70-74 dB	696	827	459	715	849	472	590	701	389
	75 dB of hoger	132	177	107	132	177	107	132	177	107
N14	55-59 dB	1456	673	256	1863	861	328	1842	851	324
	60-64 dB	274	181	78	380	251	109	387	255	111
	65-69 dB	332	293	146	198	179	87	198	179	87
	70-74 dB	336	399	222	432	513	285	441	524	291
	75 dB of hoger	120	161	98	166	223	135	157	211	128
N211 en vervolg Lozerlaan	55-59 dB	2851	1317	502	4088	1889	719	4049	1871	713
	60-64 dB	851	562	243	597	394	171	609	402	174
	65-69 dB	790	713	348	1140	1028	502	1174	1059	517
	70-74 dB	67	80	44	275	327	182	100	119	66
	75 dB of hoger	0	0	0	13	17	11	13	17	11
Noordwestelijke hoofdroute	55-59 dB	1799	831	317	1877	867	330	1831	846	322
	60-64 dB	895	591	256	901	595	258	900	594	257
	65-69 dB	440	397	194	440	397	194	440	397	194
	70-74 dB	186	221	123	186	221	123	186	221	123
	75 dB of hoger	88	118	72	88	118	72	88	118	72
<b>Totaal</b>		<b>30494</b>	<b>18371</b>	<b>7983</b>	<b>33096</b>	<b>20068</b>	<b>8758</b>	<b>33601</b>	<b>20234</b>	<b>8793</b>
Toename t.o.v. referentie [%]					9,2	9,7		10,1	10,1	

Straat	Geluidbelasting [Lnight]	Referentie		Alternatief 1		Alternatief 2	
		Woningen	Slaaggestoorden	Woningen	Slaaggestoorden	Woningen	Slaaggestoorden
A4	50-54 dB	3186	491	3437	529	3370	519
	55-59 dB	671	148	655	144	803	177
	60-64 dB	16	5	14	4	22	6
	64-69 dB	1	0	3	1	3	1
Beatrixlaan	50-54 dB	330	51	330	51	384	59
	55-59 dB	221	49	221	49	219	48
	60-64 dB	60	17	60	17	62	18
	64-69 dB	0	0	0	0	0	0
Erasmusweg - Schenkkade	50-54 dB	2435	375	2215	341	2273	350
	55-59 dB	1842	405	2036	448	2029	446
	60-64 dB	517	148	567	162	553	158
	64-69 dB	123	49	123	49	132	52
N14	50-54 dB	312	48	393	61	393	61
	55-59 dB	331	73	196	43	196	43
	60-64 dB	427	122	465	133	478	137
	64-69 dB	29	11	133	53	120	48
N211 en vervolg Lozerlaan	50-54 dB	917	141	712	110	672	103
	55-59 dB	805	178	1111	246	1179	261
	60-64 dB	67	19	265	76	101	29
	64-69 dB	0	0	13	5	13	5
Noordwestelijke hoofdroute	50-54 dB	912	140	834	128	884	136
	55-59 dB	481	106	562	124	506	111
	60-64 dB	182	52	196	56	192	55
	64-69 dB	110	44	107	42	111	44
<b>Totaal</b>		<b>13975</b>	<b>2672</b>	<b>14648</b>	<b>2871</b>	<b>14695</b>	<b>2867</b>
Toename t.o.v. referentie [%]				7,5		7,3	

## Bijlage B: lijst van errata plan-MER

### Wijzigingen hoofdrapport:

- Pagina 7, inhoudsopgave: toevoeging van Milieuonderzoek Kansrijke Oplossingsrichtingen en Passende beoordeling als aparte bijlage
- Pagina 74, tabel 15: 'Watersysteem' vervangen door 'Gevoelige bestemmingen'
- Pagina 74, tabel 15: 'Waterkwaliteit' vervangen door 'Geluidbelastingen'
- Pagina 102, paragraaf 7.4.2: in de zin 'wordt geen verschil waargenomen op' dient het woord 'op' te worden geschrapt.
- Pagina 138, figuur 56: in de tekstkaders die den snelweg 'A' aanduiden wordt de snelweg 'A4' bedoeld.
- Pagina 148, paragraaf 10.1, tekst achter tweede bullit 'in een tweede fase worden maatregelen...' kan worden vervangen door: 'in een tweede fase worden maatregelen uitgewerkt voor het tweede deel van de Prinses Beatrixlaan (Prinses Irenelaan – Generaal Spoorlaan). Uitwerking van deze maatregelen zal in de komende jaren door de regio zelf ter hand worden genomen.'
- Pagina 149, paragraaf 10.2: de juiste verwijzing naar figuren is als volgt: zie figuur 52 (i.p.v. figuur 50) en zie figuur 61 (i.p.v. figuur 65)

### Wijzigingen Bijlage B:

- Pagina 158, Tabel 58: Ver-Huellweg moet gelezen worden als Ver. Huellweg, dus zonder trema
- Pagina 158, Tabel 58: de juiste verkeersintensiteit bij Noordelijke Randweg, alt 1 is 49600 (in plaats van 495600)

### Wijzigingen in passende beoordeling:

- Pagina 38, 4e tekstblok, 2e regel van onder: 'negatievev' moet worden vervangen door 'negatieve'