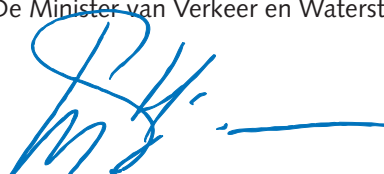

Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004

Gelet op artikel 11, eerste lid van de Tracéwet, stel ik, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 (TB A4 2004) vast voor de wijziging van de autosnelweg A4 ter hoogte van Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude, bestaande uit een verbreding van de weg en de aanleg van hoofd- en parallelbanen.

Vastgesteld op 13 februari 2006
De Minister van Verkeer en Waterstaat



Karla Peijs

.....

Inleiding 7

De W4-overeenkomst 8

Leeswijzer 9

I.1 Besluit 11

A Inleidende bepalingen 11

Artikel 1 Begripsbepalingen 11

B Ligging in het terrein, bijkomende infrastructurele voorzieningen en aantal rijstroken 12

Artikel 2 Wijze van meten 12

Artikel 3 Verkeerszone 12

Artikel 4 Inpassingszone 15

Artikel 5 Water 15

Artikel 6 Bouwzone 15

Artikel 7 Tijdelijke werken 15

Artikel 8 Uitmeetbepaling 16

Artikel 9 Afwijkingsbepaling in verband met innovatieve uitvoeringswijzen 16

Artikel 10 Bestemmingsplan 17

C Geluid 17

C1 Resultaten akoestisch onderzoek 17

Artikel 11 Geluidstabellen 17

Artikel 12 Voorkeursgrenswaarden 18

C2 Maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting 18

Artikel 13 Geluidsschermen 18

C3 Vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 19

Artikel 14 Vaststelling van hogere waarden 19

Artikel 15 Binnenwaarden 19

D Overige maatregelen 20

Artikel 15a Maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit 20

Artikel 16 Inpassingsmaatregelen met betrekking tot landschap, cultuurhistorie en recreatie 20

Artikel 17 Inpassingsmaatregelen met betrekking tot mitigatie en compensatie van natuurwaarden 21

Artikel 18 Waterhuishoudkundige maatregelen 22

Artikel 19 Te amoveren bebouwing 23

Artikel 20 Minnelijke aankoop van bebouwing wegens bouwhinder 23

Artikel 21 Maatregelen met betrekking tot bodemverontreiniging 24

Artikel 22 Maatregelen tot beperking van hinder ten gevolge van de aanleg en bouw van het tracé 24

Artikel 23 Verkeers- en verkeersbeheersingsmaatregelen 24

E Overige bepalingen 25

Artikel 24 Evaluatie Wet milieubeheer 25

Artikel 25 Bepalingen omtrent schade 25

Artikel 26 Slotbepaling 25

Bijlage1: Geluidbeperkende voorzieningen Tracébesluit A4
Burgerveen-Leiden 2004 27

Bijlage2: Geluidstabellen Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 29

I.2 Overwegingen 71

II Toelichting 77

A Inleidende bepalingen 77

- 1 Doel en hoofdlijnen van het Tracébesluit A4
Burgerveen-Leiden 2004 77
- 2 Relatie Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 met andere
plannen en besluiten 78
 - 2.1 De W4-overeenkomst 78
 - 2.2 Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden 80
 - 2.3 Nationaal beleid 81
 - 2.4 Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 82
 - 2.5 Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2000 82
 - 2.6 Tracébesluit HSL-Zuid 82
 - 2.7 Trajectnota/MER A4 De Hoek- Prins Clausplein 83
- 3 Inrichting tracébesluit 83
 - 3.1 Besluit 83
 - 3.2 Tracékaarten 83
 - 3.3 Overwegingen 84
 - 3.4 Toelichting 84
 - 3.5 Besluitvormingsprocedure en inspraak 84
- 4 Voorbereidingsbesluit 85

**B Ligging in het terrein, bijkomende infrastructurele voorzieningen en
aantal rijstroken 86**

- 1 Verkeerszone: Tracébeschrijving en infrastructurele maatregelen 86
- 2 Inpassingszone: Water en Bouwzone 91
- 3 Kabels en leidingen 91
- 4 Tijdelijke werken 91
- 5 Uitmeetbepalingen 91
- 6 Afwijkingsbepaling in verband met innovatieve uitvoeringswijzen 91

C Geluid 94

D Overige maatregelen 99

- 1 Inpassingsmaatregelen 99
 - 1.1 Landschappelijke inpassing 100
 - 1.2 Inpassing van het tracé wat betreft de natuur 101
 - 1.2.1 Structuurschema Groene Ruimte 101
 - 1.2.2 Boswet 102
 - 1.2.3 Natuurbeschermingswet 103
 - 1.2.4 Flora- en Faunawet 103
- 2 Archeologie 105
- 3 Waterkwaliteit en waterhuishoudkundige maatregelen 105
 - 3.1 Waterkwaliteit 105
 - 3.2 Waterhuishoudkundige maatregelen 106
- 4 Te amoveren bebouwing 108
- 5 Minnelijke aankoop van bebouwing wegens bouwhinder 108
- 6 Beperking hinder ten gevolge van aanleg en bouw van het tracé 109
- 7 Meest Milieuvriendelijke Alternatief 110
- 8 Wijziging in effecten als gevolg van nieuwe verkeersprognoses 110
- 9 Externe veiligheid 111
- 10 Luchtkwaliteit 111

-
- E Overige bepalingen 116*
- 1 Milieuevaluatie programma 116
 - 2 Schade 116
 - 3 Rechtsbescherming en inspraak 117

Bijlagen 119

- Bijlage 3: Standpunt Minister van Verkeer en Waterstaat (23 september 1997) 120
- Bijlage 4: Inspraakreacties op Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden 127
- Bijlage 5: Adviezen van de Commissie-m.e.r., de provincies, gemeenten, waterschappen en het OVI 141
- Bijlage 6: Rijksweg A4 Burgerveen-Leiden Natuurtoets km 36,2-29,8 en km 22-16,33 (afzonderlijk rapport)
- Bijlage 7: Akoestisch Onderzoek Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 (afzonderlijk rapport)
- Bijlage 8: Aanvullend akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 2004 (afzonderlijk rapport)
- Bijlage 9: Luchtkwaliteitonderzoek voor het A4 traject Burgerveen-Leiden (2012 en 2020) (afzonderlijk rapport)
- Bijlage 10: Inspraakreacties op Ontwerp Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 147
- Bijlage 11: Inspraakreacties op Wijzigingen Voorgenomen Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 215

Inleiding

Voor u ligt het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004, verkort: TB A4 2004.

De vaststelling van het TB A4 2004 maakt het mogelijk de autosnelweg A4 vanaf de Dwarswatering, gemeente Leiderdorp (A4-km 29.8) tot en met de aansluiting Zoeterwoude (A4-km 36.2) te verbreden tot een 2 x 3 strooksweg voor het noordelijke gedeelte en een hoofd- en parallelbanenstelsel aan te leggen voor het zuidelijke gedeelte.

Kaart 1:

Overzichtskaart studiegebied



Op 27 april 1998 was voor de A4 al een tracébesluit genomen: het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden (TB A4 1998). Het had betrekking op de A4 tussen Burgerveen en Leiden (km 16,2 t/m km 36,2). Dit TB A4 1998 is inmiddels geldend geworden voor het gedeelte ten noorden van de Dwarswatering in Leiderdorp. Voor het gedeelte ten zuiden van de Dwarswatering is het TB A4 1998 ingetrokken, vooral omdat van gemeentelijke zijde bezwaar was gemaakt tegen het maken van een korte verdiepte ligging van de A4 onder de Oude Rijn, de zogenaamde korte bak.

Omdat het mogelijk is gebleken tussen het Rijk (Rijkswaterstaat en het ministerie van VROM), de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude een overeenkomst te sluiten over de ontwikkeling van het gebied rond het noordelijke gedeelte van het onderhavige tracé is besloten tot het opstellen van dit tracébesluit waarin een lange verdiepte ligging van de A4 is opgenomen, de zogenaamde lange bak. Eerst wordt nader ingegaan op de gesloten overeenkomst: de W4-overeenkomst. Daarna op onderdelen van het tracébesluit.

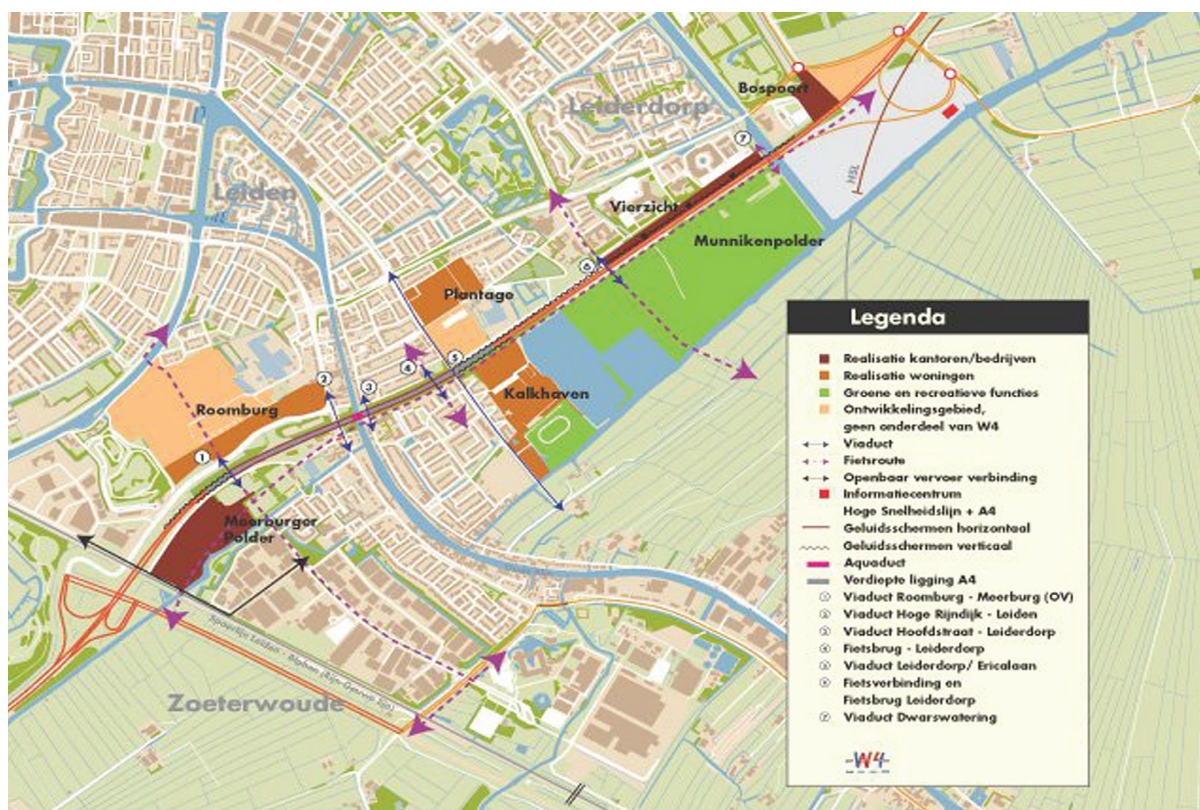
De W4-overeenkomst

Na het uitbrengen van de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 23 september 1997 een Standpunt ingenomen waarbij een keuze werd gemaakt uit de alternatieven voor de capaciteitsvergroting van de A4. In het Standpunt wordt de afweging gemaakt tussen de voordelen van de lange bak en de hoge extra kosten die met de bouw zouden zijn gemoeid. De conclusie was dat de voordelen niet zodanig zijn dat zij een extra investering van 100 miljoen gulden verantwoord maken.

De gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude hebben na het partieel intrekken van het TB A4 1998 in 1999 het initiatief genomen om tezamen met Rijkswaterstaat, VROM en de Provincie Zuid-Holland te komen tot een integrale gebiedsontwikkeling van het gebied tussen de spoorbaan Leiden - Alphen aan de Rijn en de aansluiting van de A4 met de N446. Het doel was te komen tot een duurzame, integrale en kwalitatief hoogwaardige aanleg en inpassing van de A4.

De bedoelde aanleg en inpassing houdt concreet in dat de te verbreden A4 over een grotere lengte verdiept wordt aangelegd in een bredere bak. Daarnaast worden langs een groter deel van de A4 horizontale geluidsschermen aangebracht.

Kaart 2:
W4 gebied



Leeswijzer

Het voorliggende TB A4 2004 bestaat uit een Besluittekst met Overwegingen en Tracékaarten. Een Toelichting is bijgevoegd.

Besluit

Het besluit bevat: "inleidende bepalingen", "ligging in het terrein", "resultaten van het akoestisch onderzoek", "vaststelling van hogere geluidswaarden", "maatregelen" en "overige bepalingen". De opzet van het Besluit is ten opzichte van het TB A4 1998 aangepast als gevolg van de inwerkingtreding van de gewijzigde Tracéwet per 15 oktober 2000. Sinds de wijziging van de Tracéwet is het tracébesluit direct toetsingskader voor de verlening van bouwvergunningen en voor de toetsing van de uitvoering. In het Besluit is de redactie van de bepaling onder ligging in het terrein, bijkomende infrastructurele voorzieningen en aantal rijstroken ontleend aan de bestemmingsplanpraktijk.

De redactie van het maatregelendeel is van een andere aard. Zij bevat de beschrijving van de te verrichten activiteiten die nodig zijn om de ingreep aan de A4 aan de eisen van de Tracéwet te laten voldoen. Zo dient er een akoestisch onderzoek plaats te vinden en de geluidsmaatregelen en overige maatregelen te worden bechreven.

In de besluittekst zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek en de vast te stellen hogere waarden opgenomen alsmede de maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting.

Op grond van artikel 11, lid 4 van de Tracéwet dient aangegeven te worden op welke wijze de verbreding zal worden ingepast. Onder inpassing wordt in dit verband verstaan: de landschappelijke inpassing en inpassing wat betreft de aanwezige natuur (in brede zin), cultuurhistorie en recreatie.

De maatregelen die ten behoeve van de genoemde aspecten worden getroffen, staan vermeld in tabel 3 en 4 in de besluittekst. Het betreft algemene en specifieke mitigerende maatregelen die in het tracégebied zullen worden uitgevoerd. De mitigerende maatregelen staan vermeld in tabel 5 van de besluittekst. De compenserende maatregelen, die getroffen dienen te worden op basis van het Structuurschema Groene Ruimte, staan in tabel 6 in de besluittekst vermeld.

In de tabellen 7, 8 en 9 staat de bebouwing vermeld die geamoveerd moet worden omdat op die plaatsen het tracé wordt gebouwd en aangelegd, dan wel omdat de locatie nodig is om het (bouw)werk uit te voeren. Wegens bouw hinder bestaat bij de woningen genoemd in de tabellen 10 en 11 de gelegenheid tot minnelijke aankoop van de woningen door Rijkswaterstaat. De geluidstabellen die onderdeel uitmaken van het besluit zijn in bijlage 2 opgenomen.

Overwegingen

De afwegingen tussen de keuzemogelijkheden bij de vaststelling van het tracé komen in de overwegingen aan de orde. Daarnaast staat in de overwegingen de toetsing vermeld aan de belangrijkste criteria voor een tracébesluit.

Tracékaarten

De tracékaarten zijn getekend op een schaal van 1:2.500. De schaal van de dwarsprofielen, die eveneens zijn opgenomen op de tracékaarten, is 1:500. Daarnaast is er het overzichtsblad, waarop de 7 tracékaarten zijn ingetekend en waarop het lengteprofiel is opgenomen.

De ondergrond van de tracékaarten is de bestaande situatie, deze is in blauw aangeduid. Op deze ondergrond zijn (in zwart aangeduid) het nieuwe ontwerp van de A4 en daarbij behorende aansluitingen opgenomen. De tracékaarten bevatten bestemmingen: dat wil zeggen ligging in het terrein, bijkomende infrastructurele voorzieningen of aantal rijstroken en aanduidingen. De bestemmingen geven de functie en de inrichting van het tracé en daarbij behorende gronden weer. Aanduidingen zijn specificaties binnen de bestemming die gebonden zijn aan een bepaalde locatie zoals bijvoorbeeld de "zone voor kunstwerken".

Toelichting

Voor de systematiek van de toelichting is aangesloten bij de indeling van het besluit. Het gaat bij de toelichting om de informatie, het belichten van de achtergronden en de historische analyse. De toelichting is niet juridisch bindend.

I.1 Besluit

Het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 heeft betrekking op het tracégedeelte van de autosnelweg A4 dat gesitueerd is vanaf de Dwarswatering, gemeente Leiderdorp (A4-km 29.8) tot en met de aansluiting Zoeterwoude (A4-km 36.2); het voorziet deels in verbreding van de weg tot 2 x 3 stroken en deels in de aanleg van hoofd- en parallelbanen. De begrenzing van de geluidwerende voorziening aan de westzijde van de A4 ligt op A4-km 29.58.

De bouw en aanleg van het tracé zullen geschieden overeenkomstig de in het besluit opgenomen beschrijving van de ligging in het terrein, de bij het besluit behorende kaarten, het te realiseren aantal rijstroken, de te realiseren bijkomende infrastructurele voorzieningen en maatregelen en de aanduiding van de te realiseren geluidwerende voorzieningen.

A Inleidende bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

a tracékaarten:

de bij dit tracébesluit behorende zeven tracékaarten met een schaal van 1:2.500;

b overzichtskaart:

de bij dit tracébesluit behorende overzichtskaart met een schaal van 1:20.000;

c dwarsprofiel:

de weergave op de bij het tracébesluit behorende tracékaarten van de dwarsdoorsnede van de weg met een schaal van 1:500;

d lengteprofiel:

de weergave op de bij dit tracébesluit behorende overzichtskaart van de hoogteligging van de weg ten opzichte van N.A.P. met een lengteschaal van 1:20.000 en een hoogteschaal van 1:400;

e N.A.P.:

Normaal Amsterdams Peil.

f bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct hetzij indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren;

g gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

h kunstwerken:

dragende bouwconstructies in weg of watergang, waaronder begrepen aquaducten, constructies voor verdiepte weggedeelten, viaducten, bruggen, duikers alsmede hiermee vergelijkbare bouwwerken;

i tijdelijke werken:

alle in de aanlegfase noodzakelijke bouwwerken en werken zoals de tijdelijke opslag van bouw- en afbraakmaterialen, de vorming van tijdelijke grond-, zand- en slibdepots, de tijdelijke plaatsing van bouwwerken waaronder begrepen bouwketen en afrasteringen, de tijdelijke aanleg van werken waaronder begrepen wegverleggingen, verhardingen, andere infrastructurele werken, energievoorzieningen en waterlopen;

j maatregelen:

werken en voorzieningen van landschappelijke, landbouwkundige, infrastructurele, waterhuishoudkundige, milieukundige of andere aard bij en ten behoeve van de aanleg of wijziging van de autosnelweg of de andere wegen dan wel ten behoeve van de vermindering of compensatie van de nadelige gevolgen van de aanleg of wijziging;

k mitigeren:

verlichten of verzachten van de nadelige gevolgen van de aanleg en bouw van het tracé voor de omgeving;

l verblijfsrecreatieve voorzieningen:

campings, vakantiehuizen, jachthavens en andere verblijfsrecreatieve voorzieningen.

B Ligging in het terrein, bijkomende infrastructurele voorzieningen en aantal rijstroken

Artikel 2 Wijze van meten

a hoogte van een bouwwerk:

de hoogtematen zijn vermeld ten opzichte van N.A.P. Er wordt gemeten tot het hoogste punt van de constructie ter plaatse. Bij kunstwerken worden aangebrachte geluidsschermen, hekwerken, signaleringsapparatuur en daarmee vergelijkbare onderdelen niet meegerekend voor het meten van de hoogte. Bij gebouwen geldt dit voor luchtkokers, antennes, hekwerken en andere onderdelen van ondergeschikte betekenis;

b hoogte van een geluidwerende voorziening:

de hoogte van een verticale geluidwerende voorziening wordt gemeten ten opzichte van de bovenkant van de wegverharding nabij de geluidwerende voorziening;

de hoogte van een horizontale geluidwerende voorziening en verticale geluidwerende voorziening op de zijwanden van verdiepte weggedeelten wordt gemeten ten opzichte van het maaiveld;

c hoogte maaiveld:

ter bepaling van de hoogte van het maaiveld wordt uitgegaan van de gemiddelde hoogte van het direct aangrenzend maaiveld rondom een bouwwerk.

Artikel 3 Verkeerszone

De op de tracékaarten als “verkeerszone” aangewezen gronden zijn bestemd voor de verbreding van een autosnelweg tot 2 x 3 rijstroken en de aanleg van hoofd- en parallelbanen, inclusief midden- en zijbermen, bermsloten, vluchtstroken, in- en uitvoegstroken, weefvakken, aanpassingen aan kruisende infrastructuur met bijbehorende voorzieningen, kunstwerken, aansluitingen, bijbehorende overige (bouw)werken voor een gebundelde ligging van kabels en leidingen en beplanting.

De bestemming "verkeerszone" mag worden gerealiseerd met inachtneming van de volgende eisen:

- a* de rijrichting op, het aantal rijstroken van de autosnelweg A4 en de andere wegen zijn overeenkomstig de aanduidingen op de dwarsprofielen op de tracékaarten;
- b* de wegverharding wordt gesitueerd binnen de aanduiding "wegverharding";
- c* de horizontale ligging in het terrein van de verbreding van de autosnelweg, de aanleg van de hoofd- en parallelbanen en andere wegen zijn overeenkomstig de tracékaarten en de dwarsprofielen op de tracékaarten waarin zijn opgenomen het aantal rijstroken, de middenberm en de zijbermen, de rijbanen voor op- en afritten;
- d* de verticale ligging in het terrein van de verbreding van de autosnelweg en de aanleg van de hoofd- en parallelbanen en van de andere wegen is overeenkomstig de op de tracékaarten aangeduide dwarsprofielen en het lengteprofiel zoals aangeduid op het desbetreffende overzichtsblad, waarin de hoogteligging van de wegen ten opzichte van N.A.P. is bepaald;
- e* geluidwerende voorzieningen worden gesitueerd binnen de op de tracékaarten aangeduide zones voor "horizontale geluidsschermen" dan wel "verticale geluidsschermen";
- f* de wegen in het tracé zullen worden uitgevoerd in enkellaags zeer open asfaltbeton (ZOAB), dan wel in een materiaal dat tenminste dezelfde geluidreducerende eigenschappen heeft;
- g* kunstwerken en damwanden worden gerealiseerd overeenkomstig het bepaalde in tabel 1 van dit artikel, met dien verstande dat van de aangegeven maten voor de doorgangsbreedte maximaal 1 m, smaller of breder, mag worden afgeweken;
- h* kunstwerken worden gesitueerd binnen de op de tracékaarten aangeduide "zone voor kunstwerken" en damwanden worden gesitueerd overeenkomstig de tracékaarten en dwarsprofielen; de bak voor de verdiepte ligging van de A4 wordt gesitueerd binnen de zone begrensd door de op de tracékaarten aangegeven wanden van de bak en door A4-km 31.330 en 32.760;
- i* de aansluitingen worden aangepast, verwijderd of gerealiseerd overeenkomstig het bepaalde in tabel 2 (aansluitingen);
- j* het aquaduct voor de Oude Rijn wordt gesitueerd binnen de aanduiding "zone voor aquaduct" op tracékaart 5;
- k* langs de Dwarswatering - wordt aan de zuid-zijde binnen 10 m aan weerszijden van de aanduiding "fietspad/water" een verbinding voor fietsers en voetgangers gerealiseerd en een voor polderwater;
- l* over de Oude Rijn - aanduiding "fietspad" - wordt een verbinding voor fietsers en voetgangers gerealiseerd;
- m* de inhoud van gebouwen van openbaar nut is niet meer is dan 100 m³;

Tabel 1:

Overzicht bestaande en aan te leggen kunstwerken en damwanden.
(De aangegeven maten voor hoogte en breedte van de doorgang hebben betrekking op de infrastructuur die de A4 kruist. De aangegeven breedte is de totale functionele breedte van de doorgang, haaks op de as van de kruisende verbinding gemeten)

Zone kunstwerken A4-km	Locatie	Nieuwe situatie	Doorgang-hoogte in m	Doorgang-breedte in m
29.810 en 29.860	Dwarswatering: Brug	Nieuwe brug over de Dwarswatering, polderwaterverbinding en fietsverbinding	doorvaarthoogte Dwarswatering 2,50; doorrijhoogte 2,50	op maai-veld niveau 38,50
31.015 en 31.225	Jachthaven: Damwand	Nieuwe damwand langs de jachthaven	n.v.t.	n.v.t.
31.525 en 31.555	Ericalaan/ Mauritssingel: Viaduct	Nieuw viaduct over open bak in A4. Ericalaan/Mauritssingel wordt op + 1,0 m NAP aangelegd	n.v.t.	21,80
31.935 en 31.960	Hoofdstraat: viaduct	Nieuw viaduct over open bak in A4, op nagenoeg maaiveldniveau	n.v.t.	10,50
31.975 en 32.015	Oude Rijn: aquaduct	Nieuw aquaduct over bak in A4. De hoogte van de bovenkant van de vloer van het aquaduct is op min. 4.00meter N.A.P. Bestaande Brug wordt gesloopt	n.v.t.	25,00
31.950 en 31.985	tussen Hoofdstraat en Oude Rijn: plein	Nieuwe plaatconstructie over open bak in A4	n.v.t.	25,00
31.330 en 32.760	A4: bak	Nieuw verdiept aangelegde weg in de A4	4,50	2 x 25,85
31.980 en 32.020	Oude Rijn: fietsbrug	Nieuwe beweegbare brug voor fietsers en voetgangers over de oude Rijn, ten oosten van A4	3,00 (in gesloten stand)	4,90
32.075 en 32.110	Hoge Rijndijk: viaduct	Nieuw viaduct over open bak in A4	n.v.t.	18,65
32.610 en 32.640	Stationsingel: viaduct	Nieuw viaduct over open bak in A4. Stationsingel wordt op + 1.40 m NAP aangelegd	n.v.t.	20,00
33.060 en 33.170	Oostzijde JVC gebouw	Nieuwe damwand	n.v.t.	
33.200 en 33.250	Spoorlijn Leiden-Alphen aan den Rijn:viaduct	Bestaande oostelijke viaduct wordt aangepast. Bestaande westelijke viaduct wordt gesloopt. Nieuw viaduct voor de hoofdrijbanen en westelijke parallelbaan	5,75	max. 32,00
33.200 en 33.245	Spoorlijn Leiden - Alphen aan den Rijn:viaduct	Nieuw viaduct in de Willem van der Madeweg over de spoorbaan	5,75	max. 32,00
33.335 en 33.390	N11: viaduct in A4 over N11	Bestaande viaducten worden aangepast. Voor de westelijke hoofdrijbaan en parallelbaan worden nieuwe viaducten gebouwd	4,60	35,00
34.490 en 34.520	Vrouwenvaart: brug in A4	Brug wordt verbreed en aangepast aan de nieuwe situatie. Waterdiepte 2.20m	1,70	11,20
34.815 en 34.855	Europaweg (N206): viaduct	Bestaande viaduct over A4 wordt gehandhaafd	n.v.t.	n.v.t.
35.325 en 35.540	Papemeer: damwand	Nieuwe damwand aan de oostzijde van A4.	n.v.t.	n.v.t.
35.810 en 35.825	Hofweg: fietstunnel	Bestaande fietstunnel wordt aangepast.	≥ 2,50	Huidig 5,25
33.570 en 33.590	Hoofd- en parallelbanen A4 inclusief toe- en afritten	Maken overkluizing bestaande watertransportleiding tevens faunapassage		

Tabel 2:
Aansluitingen

Algemeen: Het tracé heeft betrekking op twee aansluitingen: de N11 en de aansluiting Zoeterwoude (N206). Tussen de aansluitingen wordt een hoofd- en parallelbanenstelsel aangelegd. De toe- en afritten worden aangesloten op de parallelbanen.	
Aansluiting N11 - De oostelijke afrit wordt 2-strooks en aangesloten op het bestaande kruispunt op de N11; - De oostelijke toerit wordt aangepast om aan te sluiten op de parallelbaan; - De westelijke afrit wordt naar het westen verschoven en wordt aangesloten op het bestaande kruispunt met de N11; - De westelijke toerit wordt 2-strooks vanaf het kruispunt met de N11	Aansluiting N206 - De oostelijke afrit voegt uit vanaf de parallelbaan en wordt aangesloten ter hoogte van de brug over de Meerburgerwatering; - De oostelijke toerit wordt na de brug over de Meerburgerwatering aangepast en wordt aangesloten op de parallelbaan; - De westelijke afrit voegt uit vanaf de parallelbaan en sluit met twee rijstroken aan op een nieuwe rotonde; - De westelijke toerit begint bij de rotonde en sluit aan op de parallelbaan.

Artikel 4 Inpassingszone

De op de tracékaarten als “inpassingszone” aangewezen gronden zijn bestemd voor de versterking van de visueel ruimtelijke structuur van het landschap onder meer door aanplant van bomen en aanleg van waterpartijen. Werken ten behoeve van natuur en milieu zijn inbegrepen. Ten dienste van “inpassingszone” mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd waarvan de hoogte niet meer dan 2 m bedraagt.

Artikel 5 Water

De op de tracékaarten als “water” aangewezen gronden zijn bestemd voor hoofdwatgangen. Ten dienste van “water” mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd waarvan de hoogte niet meer dan 5 m bedraagt en andere bouwkundige voorzieningen voor de noodzakelijke kruising met infrastructuur.

Artikel 6 Bouwzone

De op de tracékaarten als “bouwzone” aangewezen gronden zijn bestemd voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden die noodzakelijk zijn ten behoeve van de realisering van de verbreding van een autosnelweg en de aanleg van hoofd- en parallelbanen en andere wegen.

Tot deze werken en werkzaamheden worden gerekend:

- a de opslag van bouw- en afbraakmaterialen;
- b de vorming van grond-, zand- en slibdepots;
- c de plaatsing van bouwwerken, waaronder begrepen bouwketen;
- d de aanleg van verhardingen en andere infrastructurele werken, energievoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en afrasteringen.

Artikel 7 Tijdelijke werken

- a Naast definitieve werken met het oog op de uitvoering van het tracébesluit mogen binnen de bestemmingen van dit tracébesluit tijdelijke werken in verband met de uitvoering van het tracébesluit worden uitgevoerd.
- b Tijdelijke bouwwegen zijn maximaal 5 m breed.
- c Tijdelijke watgangen zijn maximaal 6 m breed.
- d Tijdelijke grond-, zand- en slibdepots zijn maximaal 5 m hoog ten opzichte van het ten tijde van de terinzagelegging van het tracébesluit bestaande maaiveld.
- e Tijdelijke werken mogen niet langer in stand gehouden worden dan zes maanden na ingebruikneming van het tracé.

Artikel 8 Uitmeetbepaling

- 1 In het belang van een ruimtelijk of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of noodzakelijk in verband met de werkelijke toestand van het terrein mag ten aanzien van bouw- en andere werken van het tracébesluit worden afgeweken met inachtneming van de volgende leden:
- 2 De in het eerste lid toegestane afwijking is slechts toelaatbaar indien:
 - a de begrenzing van het tracébesluit die op de tracékaarten is aangeduid niet wordt overschreden;
 - b voorkeursgrenswaarden of bij het tracébesluit vastgestelde grenswaarden niet worden overschreden;
 - c geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken; en
 - d – voorzover het gaat om geluidsschermen – de afwijking geen betrekking heeft op de in artikel 13 voorgeschreven bouwhoogte en luifelbreedte.
- 3 De in het eerste lid toegestane afwijking is beperkt tot:
 - a maximaal 2 meter in zijwaartse richting ten opzichte van de op de tracékaarten of de in artikel 3, tabel 1 vermelde situering;
 - b maximaal 0,5 meter omhoog of 1,5 meter omlaag ten opzichte van de aanleg- en bouwhoogte als opgenomen op de dwars- en lengteprofielen;
 - c – voorzover het gaat om de doorgangsbreedte van kunstwerken – maximaal 1 meter smaller of breder dan de in artikel 3, tabel 1 vermelde doorgangsbreedte

Artikel 9 Afwijkingsbepaling in verband met innovatieve uitvoeringswijzen

- 1 Indien innovatieve uitvoeringswijzen of kostenbesparende methoden dat wenselijk maken, mag met inachtneming van het tweede lid:
 - a de bouw van de geluidsschermen, bedoeld in artikel 13 geheel of gedeeltelijk achterwege worden gelaten of met een ander materiaal dan voorgeschreven worden uitgevoerd;
 - b de in artikel 13 vermelde luifelbreedte van de horizontale geluidsschermen met ten hoogste 2 meter (gemeten loodrecht op de wegas) worden vergroot, waarbij bovendien de maximale hoogte van de horizontale geluidsschermen (1,5 m boven maaiveld) niet mag worden overschreden;
 - c ten aanzien van de tracédelen als bedoeld in de artikelen 3, 4, 5 en 6 afgeweken worden van de aanleg- of bouwhoogte, te weten maximaal 1,5 m omhoog of omlaag of 2 meter zijwaarts en voorzover de afwijking betrekking heeft op:
 - 1 de lengte- of dwarsprofielen zoals opgenomen op de tracékaarten;
 - 2 de begrenzing van de bedoelde tracédelen zoals opgenomen op de tracékaarten;
 - 3 de aanduidingen zoals opgenomen op de tracékaarten; of
 - 4 de situering van kunstwerken zoals opgenomen in artikel 3, tabel 1.
- 2 De in het eerste lid toegestane afwijking is slechts toelaatbaar indien:
 - a het ontwerp binnen de begrenzing van het tracébesluit die op de tracékaarten is aangeduid wordt uitgevoerd;
 - b uit akoestisch onderzoek blijkt dat, vergeleken met het tracébesluit en meer in het bijzonder de realisering van de in artikel 13 bedoelde geluidsschermen en het daaraan ten grondslag liggende akoestische onderzoek, er geen sprake is van een verslechterde geluidssituatie; en
 - c er overigens ook verder geen sprake is van negatieve gevolgen voor de omgeving.

-
- 3 Ten aanzien van de geluidwerende voorzieningen gelegen tussen A4-km 29.800 en km 33.180, uitgezonderd de geluidsschermen in en bij de bak voor de verdiepte ligging van de A4 tussen A4-km 31.550 en km 32.610, hebben de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude in verband met het sluiten van de overeenkomst W4 de mogelijkheid om zelf een geluidsafschermende voorziening te realiseren als alternatief voor de in het tracébesluit opgenomen geluidwerende voorzieningen. De in het tracébesluit opgenomen geluidwerende voorzieningen zullen alleen worden gemaakt indien de gemeenten niet zelf voorafgaand aan de openstelling van de A4 de geluidsafschermende voorziening realiseren. Op de geluidwerende voorzieningen zijn de leden 1 en 2 van dit artikel en artikel 8 van toepassing.

Artikel 10 Bestemmingsplan

De gemeenteraad houdt bij het overeenkomstig dit tracébesluit vaststellen of herzien van het bestemmingsplan rekening met de uitmeet- en afwijkingsbepalingen van de artikelen 8 en 9.

C1 Resultaten akoestisch onderzoek

Artikel 11 Geluidstabellen

- 1 Tot dit Tracébesluit behoren de in Bijlage 2 opgenomen Geluidstabellen Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004:
- Geluidstabel 1 Zoeterwoude-Dorp;
 - Geluidstabel 2 Gemeente Leiden; omgeving Vrouwenweg;
 - Geluidstabel 3 Geluidbelastingen nieuwbouw Roomburg;
 - Geluidstabel 4 Geluidbelastingen bestaande woningen omgeving Roomburg;
 - Geluidstabel 5 Zoeterwoude; omgeving Hoge Rijndijk;
 - Geluidstabel 6 Geluidbelastingen omgeving Resedastraat;
 - Geluidstabel 7 Oranjewijk;
 - Geluidstabel 8 Leiderdorp Ziekenhuis e.o.
 - Geluidstabel 9 Hogere waarden gemeente Leiden
 - Geluidstabel 10 Hogere waarden gemeente Zoeterwoude;
 - Geluidstabel 11 Hogere waarden Leiderdorp
 - Geluidstabel 11a Hogere waarden Leiderdorp Ziekenhuis
- 2 De geluidsbelasting die door woningen en ziekenhuizen binnen de zone van de A4 vanwege de A4 in 2020 zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidsoverdracht beperken (artikel 87d, lid 1 onder a Wet geluidhinder) is vermeld in de geluidstabellen
- 1, 2 en 8 kolom A Zonder schermen;
 - 4, 5, 6 en 7: kolom A 2020 zonder luifels;
 - 3: kolom A zonder luifels en schermen

-
- 3 De doeltreffendheid van de maatregelen, om te voorkomen dat de in 2020 binnen de zone van de A4 vanwege de A4 optredende geluidsbelasting van woningen en ziekenhuizen de waarden die ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i Wet geluidhinder als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, te boven gaan (artikel 87d, lid 1 onder b Wet geluidhinder) is vermeld in de geluidstabellen
- 1, 2 en 8 kolom B scherm 4 m.
 - 3: kolom B luifel 13 m. + scherm in de middenberm en scherm van 9 m.
 - 4, 5, 6 en 7: kolom B luifel 13 m. + scherm in de middenberm;
- 4 De vóór de wijziging van de A4 ter plaatse (in 2003) heersende geluidsbelasting die door woningen en ziekenhuizen vanwege de A4 werd ondervonden (artikel 87d, lid 2 onder a Wet geluidhinder) is vermeld in de geluidstabellen
- 1, 2, 4, 5, 6, 7 en 8: kolom Heersende waarde.
- 5 De geluidsbelasting die door woningen en ziekenhuizen binnen de zone van de A4 vanwege de A4 werd ondervonden op 1 maart 1986 (artikel 87d, lid 2 onder b Wet geluidhinder) is vermeld in de geluidstabellen
- 1, 2, 4, 5, 6, 7 en 8: kolom 1986

Artikel 12 Voorkeursgrenswaarden

De voorkeursgrenswaarden voor woningen en ziekenhuizen binnen de zone van de A4 staan vermeld in de geluidstabellen

- 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8: kolom grenswaarde

C2 Maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting

Artikel 13 Geluidsschermen

- 1 Er worden verticale geluidsschermen en horizontale geluidsschermen (luifels) gebouwd in de zones die op de tracékaarten als zodanig zijn aangeduid, overeenkomstig het in Bijlage 1 opgenomen Overzicht Geluidbeperkende voorzieningen Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 en de kaarten 4 tot en met 12 van het Akoestisch Onderzoek Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004. De schermen worden aangegeven in de geluidstabellen
- 1, 2 en 8: kolom B scherm 4 m.
 - 3: kolom B luifel 13 m. + scherm in de middenberm en scherm van 9 m.
 - 4, 5, 6 en 7: kolom B scherm in de middenberm; Het scherm heeft een vaste hoogte ten opzichte van het maaiveld; de hoogte is maximaal 1,5 m.
 - 4, 5, 6 en 7: kolom B: luifel 13 m. breed en een hoogte van maximaal 1,5 m boven maaiveld.
- 2 De horizontale geluidsschermen zijn aan de onder- en bovenzijde absorberend, de verticale schermen zijn aan de wegzijde absorberend; de specificaties van de schermen staan in het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 (bijlage 7)

C3 Vaststelling hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i van de Wet geluidhinder, alsmede binnenwaarden

Artikel 14 Vaststelling van hogere waarden

- 1 Als hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i van de Wet geluidhinder worden hierbij de waarden vastgesteld die vermeld staan in de op woningen betrekking hebbende geluidstabellen 9, 10, 11, kolom Hogere waarde in dB(A) en de op ziekenhuizen betrekking hebbende geluidstabel 11a, kolom Hogere waarde in dB(A).
- 2 De vaststelling van de hogere waarden vindt plaats omdat toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen en het ziekenhuis vanwege de A4 tot de voorkeurswaarde onvoldoende doeltreffend zal zijn en overwegende bezwaren ontmoet van financiële aard, een en ander zoals nader uiteengezet in de desbetreffende overwegingen in het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.

Artikel 15 Binnenwaarden

De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting binnen de woningen en binnen de onderzoeks- en behandelingsruimten van ziekenhuizen staan vermeld in de geluidstabellen

- | | |
|---------------------|--|
| · 9, 10, 11 en 11a: | kolom Max. toelaatbare binnenwaarde in dB(A) |
|---------------------|--|

D Overige maatregelen

Artikel 15a Maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit

Voor het wegvak waarop dit tracébesluit betrekking heeft, A4-km 29.8 tot en met de aansluiting Zoeterwoude (A4-km 36.2), wordt een verkeersbesluit genomen tot het instellen van een maximumsnelheid van 80 km/u.

Artikel 16 Inpassingsmaatregelen met betrekking tot landschap, cultuurhistorie en recreatie

1 De inpassingsmaatregelen als bedoeld in tabel 3 en 4 worden getroffen

.....
Tabel 3:
Inpassingsmaatregelen algemeen

Ontwerputgangspunt	Maatregel
Versterken kenmerken A4 overeenkomstig nationale wegnnet. Rustig, continu wegbeeld. Aanbrengen van continuïteit, ritme en regelmaat in lengterichting.	Eenvormigheid in ontwerp van kunstwerken, baanlichamen, geluidsschermen en overige voorzieningen. Toepassen van eenvoudige en doelmatige vormen.
Goede oriëntatiemogelijkheden op de regionale omgevingskenmerken.	Weinig nadrukkelijke vormgeving van geluidsschermen en overige voorzieningen Bermen met een continu beeld, zo min mogelijk obstakels. Sloten en greppels afstemmen op het natuuraspect van de omgeving; waar mogelijk bijdragen aan de ecologische infrastructuur door inrichting met natuurvriendelijke oevers / zones.
Zuidelijk deel tracé tot kruising spoorlijn Leiden - Alphen aan den Rijn: versterking zichtbaarheid op oostzijde.	Versterking asymmetrisch profiel door middel van ruimtelijke verdichting aan de westkant van de A4. Openhouden van beeld polderlandschap aan de oostzijde van de A4.

.....
Tabel 4:
Inpassingsmaatregelen specifiek

A4 km	Locatie	Type voorziening
29.850	Dwarswatering	Fietspad (onder viaduct)
32.000	Oude Rijn	Vervangen viaduct door (open) tunnelbak onder Oude Rijn
31.950	Tussen Hoofdstraat en Oude Rijn	Aanbrengen plaat over A4 ten behoeve van vergroting openbare ruimte

Artikel 17 Inpassingsmaatregelen met betrekking tot mitigatie en compensatie van natuurwaarden

- 1 De mitigerende maatregelen als bedoeld in tabel 5 worden getroffen.
- 2 De compensatiemaatregelen ingevolge het Structuurschema Groene Ruimte worden getroffen conform het bepaalde in tabel 6.
- 3 Binnen de bij of krachtens de Boswet bepaalde termijn zullen bomen één op één ter vervanging worden geplant van de gevelde bomen ter uitvoering van het tracé.

Tabel 5:
Mitigerende maatregelen

A4 -km	Locatie	Maatregel
29.850	Dwarswatering	Maken open polderwaterverbinding ten zuiden van en parallel aan de Dwarswatering.
31.1	Damwand Jachthaven	Aanbrengen van een uittreedvoorziening in de damwand voor fauna.
31.330 tot 31.550		Aanplant bomen aan de oost - en westzijde van de A4
31.550	Ericalaan	Herplanten bomen
33.2	Spoorlijn Leiden - Alphen aan den Rijn / Willem van der Madeweg	Doorgeleiding van een droge strook van minimaal 1 m breed onder de viaducten aan één zijde van de spoorlijn.
34.5	Vrouwenvaart	Doorgeleiding van droge stroken van minimaal 1 m breed onder het viaduct.
29.8 – 36.2	Gehele Tracé: binnen de bestemming inpassingszone	Aan- en herplant bomen
33.6	Overkluizing bestaande watertransportleidingen	Verlengen van overkluizingen ten behoeve van leidingen en ten behoeve van een droge faunapassage onder de A4 en de toe- en afritten. Waar mogelijk worden lichtschachten gemaakt.

Tabel 6:
Compensatiemaatregelen ingevolge het
Structuurschema Groene Ruimte

Gebied	Effect	Te compenseren kwaliteit	Com- pensa- tieop- per- vlakke (in ha)	Maatregel
Munni- kenpol- der	Vernietiging Tevens ligt het gebied in de verstoringzone van de A4. De verbreding van de A4 ter plaatse heeft geen extra verstoring tot gevolg.	Extensief recre- atiegebied met als natuur- waarde: leefgebied voor water- en moerasvogels	4	Er wordt volledig gecompenseerd
Park Crone- steijn	Vernietiging Het gebied ligt tevens in de verstoringzoe- ne van de A4. De aanleg van de hoofd en parallelbanen heeft geen extra verstoring tot gevolg.	Semi-intensief recreatiegebied met als natuurwaarde: griend	4,2	Er wordt volledig gecompenseerd. In overleg met het lokale bestuur wordt gezocht naar compenserende maatregelen zoals bijv: · Aanleggen fietsverbinding tussen Vlietlanden en Park Cronesteijn binnen de Groen-Blauwe Slinger; · Aanleggen fietsverbinding tussen Park Cronesteijn en de Grote Polder; · Compensatie binnen Aanpassingsinrichting Ade. Indien deze compensatie niet binnen drie jaar na uitvoering van het desbetreffende tracédeel is gerealiseerd, zal compensatie plaatsvinden door een storting in het Compensatiefonds.

Artikel 18 Waterhuishoudkundige maatregelen

De volgende watercompensatiemaatregelen worden genomen.

- de oppervlakte te dempen polder- en boezemwater wordt voor 100 % gecompenseerd.
- uitbreiding van verhard oppervlak met afwatering op polder- en boezemwater zal worden gecompenseerd met 8 % open water.

Artikel 19 Te amoveren bebouwing

De bebouwing wordt geamoveerd conform het bepaalde in de tabellen 7, 8 en 9.

Tabel 7:

Te amoveren bebouwing voor de verbreding van de A4 in de gemeente Leiderdorp

Adres	nummer	Soort bebouwing	Reden tot amoveren
Rijksweg A4 oostzijde	Ter hoogte van km 30.400	Tankstation en transformatorstation	Binnen verkeerszone
Mauritssingel	+ ter hoogte van km 31.240	Fietsenstalling en container	Binnen verkeerszone
Van Geerstraat	2a	Uitvaartbedrijf	Binnen verkeerszone
B.G. Cortslaan	1 t/m 54 (even- en oneven nummers)	Flatgebouw met 54 woningen	Binnen verkeerszone
Resedastraat	53, 55, 57	3 woningen met berging	Binnen verkeerszone
Resedastraat	70, 70a	2 woningen met berging	Binnen verkeerszone
Resedastraat	72, 74, 76, 78, 72a, 74a, 76a, 78a	8 woningen met berging	Binnen verkeerszone
Resedastraat	60, 62, 64, 66, 68, 60a, 62a, 64a, 66a, 68a	10 woningen	Binnen verkeerszone
Hoofdstraat	61, 63, 65, 67, 69, 71	6 woningen	Binnen verkeerszone

Tabel 8:

Te amoveren bebouwing voor de verbreding van de A4 en de aanleg van hoofd- en parallelbanen in de gemeente Leiden

Adres	Soort bebouwing	Reden tot amoveren
Hoek Stadhouderslaan-Hoge Rijndijk	3 opstallen steunpunt Rijkswaterstaat dienstkring Haaglanden	Binnen bouwzone
Hoek Willem van der Madeweg en spoorbaan, westzijde	Reclamekast	Binnen verkeerszone
Rijksweg A4 westzijde	tankstation Oostvliet 11	Binnen verkeerszone
Hoge Rijndijk 354, 356, 358, 360	4 woningen	Binnen verkeerszone

Tabel 9:

Te amoveren bebouwing voor de verbreding van de A4 en de aanleg van hoofd- en parallelbanen in de gemeente Zoeterwoude

Adres	Soort bebouwing	Reden tot amoveren
Fietspad: verlengde van de Stadhouderslaan, parallel aan de A4	Houten schuur	Binnen verkeerszone A4

Artikel 20 Minnelijke aankoop van bebouwing wegens bouwhinder

Wegens bouwhinder worden de belanghebbenden bij de woningen genoemd in de tabellen 10 en 11 in de gelegenheid gesteld de woningen aan Rijkswaterstaat te verkopen.

Tabel 10:

Wegens bouwhinder voor minnelijke aankoop door Rijkswaterstaat in aanmerking komende woningen in de gemeente Leiderdorp

Adres	nummer
Resedastraat	49, 51 (reeds aangekocht)
Hoofdstraat	72, 74, 76, 78 (reeds aangekocht)

Tabel 11:

Wegens bouwhinder voor minnelijke aankoop door Rijkswaterstaat in aanmerking komende woningen in de gemeente Leiden

Rhijnvreugd	1, 2, 3, 4 (reeds aangekocht)
Rhijnvreugd	5, 6

Artikel 21 Maatregelen met betrekking tot bodemverontreiniging

In verband met bodemverontreiniging bij de voormalige stortplaats in Roomburg (gemeente Leiden) zal de uitvoering van de werkzaamheden zodanig plaatsvinden dat er geen verontreiniging vanuit de voormalige vuilstortplaats verspreid zal worden.

Artikel 22 Maatregelen tot beperking van hinder ten gevolge van de aanleg en bouw van het tracé

- 1 Met de bouw of aanleg van een deel van het tracé zal niet worden gestart voordat de noodzakelijke vergunningen of andere toestemmingen aangaande hinder zijn verleend. Het nemen van maatregelen om hinder tegen te gaan geschiedt overeenkomstig de wettelijke regelingen.
- 2 Ten behoeve van de bescherming van het woon- en leefmilieu tegen hinder tijdens de bouw- en aanlegfase wordt bij het nemen van maatregelen ter vermindering van de hinder in ieder geval een basisbeschermingsniveau gehanteerd.
- 3 Een bijzonder beschermingsniveau wordt gehanteerd bij de te nemen maatregelen, indien dit voor bepaalde gebieden of in bepaalde situaties (bijvoorbeeld bij bebouwingsconcentraties en gebiedscategorieën zoals bedoeld in het Structuurschema Groene Ruimte) noodzakelijk is voor zover de gewenste uitvoering dit redelijkerwijze toelaat.
- 4 Ten aanzien van geluidhinder voor woningen geldt dat bij het basisbeschermingsniveau wordt gestreefd naar het beperken van de geluidsbelasting tot 60 dB(A) in het algemeen en tot 65 dB(A) gedurende kortere perioden bij bijzondere activiteiten.

Artikel 23 Verkeers- en verkeersbeheersingsmaatregelen

De verkeersregelingen op de met verkeerslichten geregelde aansluitingen worden geoptimaliseerd. Verder worden ten behoeve van de verkeersbeheersing signalering (portaalconstructies met matrixborden) en tellussen in het wegdek aangebracht en zal incidentmanagement worden toegepast

E Overige bepalingen

Artikel 24 Evaluatie Wet milieubeheer

Tijdens en na uitvoering van het tracé zullen de gevolgen daarvan voor het milieu worden onderzocht conform het bepaalde in artikel 7:39 Wet milieubeheer.

Artikel 25 Bepalingen omtrent schade

Op verzoeken om vergoeding van schade als gevolg van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 beslist het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 op basis van de Nadeelcompensatieverordening HSL-Zuid, A16 en A4.

Artikel 26 Slotbepalingen

Dit besluit kan worden aangehaald als Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.

Bijlage 1 Geluidbeperkende voorzieningen Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004

.....

Omschrijving	Kilometrering	Omvang
Zoeterwoudedorp	km 34.31 - km 34.96 km 34.95 - km 35.12 km 35.07 - km 35.75	Hoogte = 4 meter Hoogte = 4 meter Hoogte = 4 meter
Leiden-Vrouwenweg	km 34.26 - km 35.10.	Hoogte = 4 meter
Leiden, Zoeterwoude-Rijndijk Leiderdorp	km 31.55 - km 32.63	Luifels 13 meter uitkragend Scherm in middenberm
Zoeterwoude-Rijndijk	km 32.63 - km 32.76	Hoogte = 4 meter
Roomburg	km 32.630 - km 33.055	Hoogte = 9 meter
Leiderdorp-noordwestzijde	km 31.32 - km 31.55 km 29.58 - km 31.32	Hoogte = 6 meter Hoogte = 4 meter
Leiderdorp-zuid-oostzijde	km 31.20 - km 31.55	Hoogte = 6 meter

Bijlage 2 Geluidstabellen

Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004



Bij geluidstabel 3 staat de groene kleur voor een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A), bij alle andere tabellen staat de kleur groen voor overschrijding van de grenswaarde.

Dit staat steeds aan het eind van elke tabel aangegeven.

Eén tabel beslaat vaak meerdere pagina's.

Geluidstabel 1:
Zoeterwoude Dorp

adres				informatie woningen				Laeq in dB(A)								Overschrijding							
straatnaam	nummer																						
	van	tot	postcode	geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Vastgestelde waarde	Heersende waarde	Grenswaarde	Zonder schermen	scherm 4 m. hoog	scherm 4 m. hoog - 200 m.	scherm 5 m. hoog	scherm 4 meter dzoab	scherm 5 meter dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	D t.o.v. grenswaarde	E t.o.v. grenswaarde	F t.o.v. grenswaarde
AMBACHTSHERENWEG	13	17		GW	3	3	1,5			44	50	47	43	43	42	41	40	-3	-7	-7	-8	-9	-10
							4,5			49	50	52	46	47	45	44	43	2	-4	-3	-5	-6	-7
							7,5			50	50	53	49	50	48	47	46	3	-1	-1	-2	-3	-4
AMBACHTSHERENWEG	13	17		GN	3	3	1,5			42	50	44	40	41	39	38	37	-6	-10	-9	-11	-12	-13
							4,5			45	50	48	43	44	42	41	40	-2	-7	-6	-8	-9	-10
							7,5			47	50	50	46	47	45	44	43	-1	-4	-3	-5	-6	-7
AMBACHTSHERENWEG	26	42		GW	9	3	1,5			47	50	49	44	44	43	42	41	-1	-6	-6	-7	-8	-9
							4,5			51	51	53	47	47	46	45	44	2	-3	-3	-5	-5	-7
							7,5			52	52	54	50	50	48	48	46	3	-2	-2	-4	-4	-6
AMBACHTSHERENWEG	26	42		GN	9	3	1,5			48	50	49	44	44	43	42	41	-1	-6	-6	-7	-8	-9
							4,5			51	51	53	47	47	45	45	43	2	-5	-4	-6	-7	-8
							7,5			52	52	54	49	49	47	47	45	2	-3	-3	-6	-6	-8
AMBACHTSHERENWEG	43	63		GW	11	3	1,5			47	50	51	45	45	44	43	42	1	-5	-5	-6	-7	-8
							4,5			49	50	53	47	48	46	45	44	3	-3	-2	-4	-5	-6
							7,5			51	51	54	50	50	49	48	47	3	-1	-1	-2	-3	-4
AMBACHTSHERENWEG	43	63		GN	11	3	1,5			46	50	49	44	46	43	42	41	-1	-6	-4	-7	-8	-9
							4,5			50	50	53	48	49	46	46	44	3	-2	-1	-4	-4	-6
							7,5			51	51	54	50	51	49	48	47	2	-1	0	-2	-3	-4
AMBACHTSHERENWEG	78	100		GW	12	3	1,5			44	50	47	42	42	42	41	40	-3	-8	-8	-8	-9	-10
							4,5			48	50	50	46	46	45	44	44	0	-4	-4	-5	-6	-6
							7,5			50	50	53	50	50	48	48	46	3	-1	-1	-2	-3	-4
AMBACHTSHERENWEG	78	100		GN	12	3	1,5			44	50	47	43	43	41	41	40	-3	-8	-7	-9	-9	-10
							4,5			48	50	51	46	46	45	44	43	1	-4	-4	-5	-6	-7
							7,5			49	50	52	48	48	47	46	45	2	-2	-2	-3	-4	-5
BURG. WAPSTRAAT	1	21		GW	11	3	1,5			51	51	54	48	49	47	46	45	3	-3	-2	-4	-5	-6
							4,5			53	53	56	50	51	49	48	47	3	-3	-2	-4	-5	-6
							7,5			53	53	56	51	52	49	49	47	3	-2	-2	-4	-4	-6
BURG. WAPSTRAAT	1	21		GN	11	3	1,5			48	50	51	43	43	42	41	40	1	-7	-7	-8	-9	-10
							4,5			50	50	53	46	46	44	44	42	3	-4	-4	-6	-7	-8
							7,5			51	51	54	47	47	45	45	43	3	-3	-3	-6	-6	-8
BURG. WAPSTRAAT	2	84		GW	42	4	1,5			52	52	54	48	49	47	46	45	3	-4	-3	-5	-6	-7
							4,5			54	54	56	51	51	49	49	47	2	-3	-3	-5	-5	-7
							7,5			54	54	56	51	52	49	49	47	2	-3	-2	-5	-5	-7
							10,5			54	54	57	52	52	50	50	48	2	-2	-2	-4	-4	-6
BURG. WAPSTRAAT	2	84		GN	42	4	1,5			50	50	52	46	47	45	45	44	2	-4	-3	-5	-5	-6
							4,5			54	54	56	51	51	49	49	47	2	-3	-2	-4	-5	-7
							7,5			53	53	55	50	51	49	48	47	2	-3	-3	-5	-5	-7
							10,5			53	53	55	50	50	48	48	46	1	-3	-3	-5	-5	-7
BURG. BRANDSTRAAT	2	20		GN	10	3	1,5			47	50	51	42	43	41	40	39	1	-8	-7	-9	-10	-11
							4,5			49	50	52	45	45	43	43	41	2	-5	-5	-7	-7	-9
							7,5			50	50	53	46	47	44	44	42	3	-4	-3	-6	-6	-8

Vervolg geluidstabel 1:
Zoeterwoude Dorp

adres				informatie				Laeq in dB(A)										Overschrijding					
straatnaam	nummer			geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Vastgestelde waarde	Heersende waarde	Grenswaarde	A	B	C	D	E	F	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	D t.o.v. grenswaarde	E t.o.v. grenswaarde	F t.o.v. grenswaarde
	van	tot	postcode									Zonder schermen	scherm 4 m. hoog	scherm 4 m. hoog - 200 m.	scherm 5 m. hoog	scherm 4 meter dzoab	scherm 5 meter dzoab						
BURG. BRANDSTRAAT	22			GW	11	3	1,5		53	49	50	52	48	49	47	45	45	2	-2	-1	-3	-5	-5
							4,5		54	51	51	54	49	50	49	47	46	3	-2	-1	-2	-4	-5
							7,5			52	52	55	50	51	49	48	47	3	-1	-1	-3	-4	-5
BURG. HEMMINGSONSTRAAT	1	19		GN	10	3	1,5			47	50	50	42	42	40	40	39	0	-8	-8	-10	-10	-11
							4,5			49	50	52	44	44	43	42	41	2	-6	-6	-7	-8	-9
							7,5			50	50	53	46	46	44	44	42	3	-4	-4	-6	-6	-8
BURG. HEMMINGSONSTRAAT	2	18		GW	9	3	1,5			40	50	42	39	39	39	38	37	-8	-11	-11	-11	-12	-13
							4,5			44	50	45	42	42	42	41	41	-5	-8	-8	-8	-9	-9
							7,5			49	50	50	48	48	47	46	45	0	-2	-2	-3	-4	-5
BURG. HEMMINGSONSTRAAT	21			GW	1	3	1,5		54	49	50	53	48	49	47	46	45	3	-2	-1	-3	-5	-5
							4,5		55	51	51	55	49	50	49	47	46	3	-2	-1	-3	-4	-5
							7,5			52	52	55	50	51	49	48	47	3	-2	-1	-3	-4	-5
BURG. SLICHERSTRAAT	1	17		GW	9	3	1,5			39	50	41	39	39	39	38	38	-9	-11	-11	-11	-12	-12
							4,5			43	50	45	43	43	42	41	41	-5	-7	-7	-8	-9	-9
							7,5			48	50	50	48	48	47	46	45	0	-2	-2	-3	-4	-5
BURG. SLICHERSTRAAT	2	18		GW	9	3	1,5			39	50	41	39	39	39	38	38	-9	-11	-11	-11	-12	-12
							4,5			44	50	45	43	43	43	41	41	-5	-7	-7	-7	-9	-9
							7,5			48	50	50	48	48	47	46	45	0	-2	-2	-3	-4	-5
BURG. VAN GILSSTRAAT	1	17		GW	9	3	1,5			39	50	40	38	38	38	37	37	-10	-12	-12	-12	-13	-13
							4,5			43	50	44	42	42	42	41	40	-6	-8	-8	-8	-9	-10
							7,5			48	50	50	47	47	46	45	45	-1	-3	-3	-4	-5	-5
BURG. VAN GILSSTRAAT	1	17		GN	9	3	1,5			42	50	45	42	42	42	40	40	-5	-8	-8	-8	-10	-10
							4,5			45	50	48	45	45	45	43	43	-2	-5	-5	-5	-7	-7
							7,5			49	50	51	48	48	47	46	46	1	-2	-2	-3	-4	-4
BURG. VAN GILSSTRAAT	2	22		GW	11	3	1,5			51	51	54	48	49	47	46	45	3	-3	-2	-4	-5	-6
							4,5			53	53	56	50	51	49	48	47	3	-3	-2	-4	-5	-6
							7,5			53	53	56	51	51	49	49	47	3	-2	-2	-4	-4	-6
BURG. VAN OUTERENSTRAAT	1	15		GW	8	3	1,5		54	50	50	53	48	48	47	45	44	3	-3	-2	-4	-5	-6
							4,5		55	52	52	55	50	50	48	47	46	3	-3	-2	-4	-5	-6
							7,5			53	53	56	51	51	49	49	47	3	-2	-2	-4	-4	-6
BURG. VAN OUTERENSTRAAT	17	27		GW	6	3	1,5			50	50	53	43	43	41	41	40	3	-7	-7	-9	-9	-10
							4,5			52	52	55	45	45	44	43	42	3	-7	-7	-8	-9	-10
							7,5			52	52	55	48	48	46	46	44	3	-5	-5	-7	-7	-9
EUROPAWEG	1			GW	1	2	1,5		56	51	51	54	49	49	48	47	46	3	-2	-2	-3	-4	-5
							4,5			57	57	59	55	55	53	52	50	2	-2	-2	-4	-4	-6
EUROPAWEG	1			GN	1	2	1,5	52	56	54	54	58	52	53	51	50	49	4	-2	-2	-3	-4	-5
							4,5	57		59	50	62	58	58	55	55	53	12	8	8	5	5	3
KEERWEER	17	21		GW	3	3	1,5			46	50	48	45	45	45	43	43	-2	-5	-5	-5	-7	-7
							4,5			52	52	54	50	50	49	48	47	2	-2	-2	-4	-4	-6
							7,5			53	53	56	51	52	50	49	48	2	-2	-2	-4	-4	-6
KEERWEER	23	33		GW	6	3	1,5			46	50	49	45	45	44	43	42	-1	-5	-5	-6	-7	-8
							4,5			52	52	55	49	49	47	47	45	3	-3	-3	-5	-5	-7
							7,5			54	54	56	51	51	49	49	47	3	-3	-2	-5	-5	-7
KEERWEER	23	33		GN	6	3	1,5			41	50	43	41	41	41	40	40	-8	-9	-9	-9	-10	-10
							4,5			46	50	48	47	47	47	45	45	-2	-3	-3	-3	-5	-5
							7,5			51	51	52	50	50	49	48	47	1	-1	-1	-2	-3	-4
KLAVERWYDENSTRAAT	1	15		GW	8	3	1,5			48	50	52	41	42	40	39	38	2	-9	-8	-10	-11	-12
							4,5			50	50	54	44	44	42	42	40	3	-7	-6	-8	-9	-10
							7,5			51	51	54	46	46	44	44	42	3	-5	-5	-7	-7	-9
KLAVERWYDENSTRAAT	17	27		GW	6	3	1,5			53	49	50	52	47	48	47	45	2	-3	-2	-3	-5	-5

Vervolg geluidstabel 1:
Zoeterwoude Dorp

adres				informatie woningen				Laeq in dB(A)									Overschrijding							
straatnaam	nummer																							
	van	tot	postcode	geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Vastgestelde waarde	Heersende waarde	Grenswaarde	Zonder schermen	A	B	C	D	E	F	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	D t.o.v. grenswaarde	E t.o.v. grenswaarde	F t.o.v. grenswaarde
							4,5		54	50	50	54	49	50	48	47	46	4	-1	0	-2	-3	-4	
							7,5			51	51	55	50	51	49	48	47	4	-1	0	-2	-3	-4	
LAAN VAN OUD RAADWIJK	1			GW	1	3	1,5			47	50	49	46	46	46	44	44	-1	-4	-4	-5	-6	-6	
							4,5			51	51	54	50	51	49	48	47	3	-1	-1	-2	-3	-4	
							7,5			52	52	55	51	51	49	49	47	3	-1	-1	-3	-3	-5	
LAAN VAN OUD RAADWIJK	1			GN	1	3	1,5			45	50	45	44	44	44	42	42	-5	-6	-6	-6	-8	-8	
							4,5			51	51	52	50	50	49	48	47	1	-1	-1	-2	-3	-4	
							7,5			55	55	57	53	53	52	51	50	2	-2	-2	-3	-4	-5	
LAAN VAN OUD RAADWIJK	2			GN	1	2	1,5			49	50	50	48	48	47	46	45	0	-2	-2	-3	-4	-5	
							4,5			53	53	55	51	52	50	49	48	2	-2	-2	-3	-4	-5	
LAAN VAN OUD RAADWIJK	2			GW	1	2	1,5			46	50	48	45	45	44	43	43	-2	-5	-5	-6	-7	-7	
							4,5			51	51	54	50	50	48	48	46	3	-1	-1	-3	-3	-5	
LAAN VAN OUD RAADWIJK	3			GN	1	3	1,5			52	52	53	50	50	50	48	47	1	-2	-2	-2	-4	-4	
							4,5			54	54	56	52	53	52	50	49	2	-2	-2	-3	-4	-5	
							7,5			55	55	56	53	53	52	50	49	2	-2	-2	-3	-4	-5	
LAAN VAN OUD RAADWIJK	4			GN	1	3	1,5			48	50	49	47	47	47	45	45	-1	-3	-3	-3	-5	-5	
							4,5			52	52	53	50	51	50	48	47	2	-1	-1	-2	-4	-4	
							7,5			52	52	54	51	51	50	49	48	2	-1	-1	-2	-3	-4	
LAAN VAN OUD RAADWIJK	5			GW	1	3	1,5			48	50	52	47	47	46	45	44	2	-3	-3	-4	-5	-6	
							4,5			52	52	55	51	51	49	48	47	3	-1	-1	-3	-3	-5	
							7,5			52	52	56	51	51	49	49	47	3	-1	-1	-3	-3	-5	
LAAN VAN OUD RAADWIJK	5			GN	1	3	1,5			51	51	53	50	50	49	48	47	2	-2	-1	-2	-4	-4	
							4,5			54	54	56	52	52	51	50	49	2	-2	-2	-3	-4	-5	
							7,5			54	54	56	52	52	51	50	49	2	-2	-2	-3	-5	-5	
LAAN VAN OUD RAADWIJK	11			GN	1	3	1,5			53	53	53	52	52	52	50	50	1	0	0	-1	-3	-3	
							4,5			55	55	55	54	54	53	51	51	1	-1	-1	-1	-3	-3	
							7,5			55	55	56	54	54	54	52	52	1	-1	-1	-1	-3	-4	
MIENING	5			GW	1	2	1,5			46	50	48	45	45	45	43	43	-2	-5	-5	-5	-7	-7	
							4,5			49	50	51	49	49	48	47	46	1	-1	-1	-2	-3	-4	
MIENING	5			GO	1	2	1,5			48	50	50	45	45	45	43	42	-1	-5	-5	-5	-7	-8	
							4,5			51	51	52	48	49	48	46	46	1	-3	-3	-3	-5	-6	
MIENING	6			GW	1	2	1,5			44	50	46	45	45	44	43	43	-4	-5	-5	-6	-7	-7	
							4,5			49	50	51	49	50	49	47	47	1	-1	0	-1	-3	-3	
MIENING	6			GO	1	2	1,5			49	50	50	47	47	47	45	45	0	-3	-3	-3	-5	-5	
							4,5			52	52	53	50	50	49	48	47	1	-2	-2	-2	-4	-4	
MIENING	7			GW	1	2	1,5			43	50	44	42	42	42	41	41	-6	-8	-8	-8	-9	-9	
							4,5			49	50	50	48	48	47	46	45	0	-2	-2	-3	-4	-5	
MIENING	7			GO	1	2	1,5			49	50	50	47	47	47	45	45	0	-3	-3	-3	-5	-5	
							4,5			51	51	53	49	49	48	47	46	2	-2	-2	-3	-4	-5	
MIENING	8			GW	1	2	1,5			42	50	44	43	43	43	41	41	-6	-7	-7	-7	-9	-9	
							4,5			48	50	50	48	48	48	46	46	0	-2	-2	-2	-4	-4	
MIENING	8			GO	1	2	1,5			49	50	50	47	47	47	45	45	0	-3	-3	-3	-5	-5	
							4,5			51	51	53	49	49	49	47	46	1	-2	-2	-3	-4	-5	
MIENING	8A			GW	1	2	1,5			46	50	48	44	45	43	43	42	-2	-6	-5	-7	-7	-8	
							4,5			50	50	52	48	49	47	46	45	2	-2	-1	-3	-4	-5	
MIENING	8A			GN	1	2	1,5			45	50	45	44	44	44	42	42	-5	-6	-6	-7	-8	-8	
							4,5			50	50	51	49	49	48	47	46	1	-1	-1	-2	-3	-4	
MIENING	9	10		GW	1	2	1,5			47	50	47	45	46	45	44	43	-3	-5	-4	-5	-6	-7	
							4,5			52	52	54	51	51	49	49	47	2	-1	-1	-3	-3	-5	
MIENING	9	10		GO	1	2	1,5			50	50	51	48	48	47	45	45	1	-2	-2	-3	-5	-5	

Vervolg geluidstabel 1:
Zoeterwoude Dorp

adres				informatie woningen				Laeq in dB(A)									Overschrijding							
straatnaam	nummer		postcode					geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Vastgestelde waarde	Heersende waarde	Grenswaarde	A	B	C	D	E	F	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde
	van	tot		Zonder schermen	scherm 4 m. hoog	scherm 4 m. hoog - 200 m.	scherm 5 m. hoog									scherm 4 meter dzoab	scherm 5 meter dzoab							
							4,5			52	52	53	49	49	49	47	46	1	-3	-3	-3	-5	-5	
MIENING	11			GW	1	2	1,5			46	50	47	45	45	45	44	43	-3	-5	-5	-5	-6	-7	
							4,5			53	53	54	51	51	49	49	47	2	-1	-1	-3	-4	-5	
MIENING	11			GN	1	2	1,5			52	52	52	49	49	49	47	46	1	-2	-2	-3	-4	-5	
							4,5			53	53	54	51	51	50	48	48	1	-3	-3	-3	-5	-6	
MIENING	12	15		GW	2	2	1,5			53	53	54	51	51	50	49	48	1	-2	-2	-3	-4	-5	
							4,5			53	53	55	52	52	50	50	48	2	-2	-1	-3	-4	-5	
MIENING	12	15		GN	2	2	1,5			52	52	53	50	50	49	48	47	1	-2	-2	-3	-4	-5	
							4,5			54	54	56	52	52	51	50	49	1	-3	-2	-4	-5	-6	
MIENING	16	17		GW	2	2	1,5			48	50	50	47	47	45	45	44	0	-3	-3	-5	-5	-6	
							4,5			53	53	56	52	52	50	50	48	2	-1	-1	-3	-3	-6	
MIENING	16	17		GO	2	2	1,5			51	51	52	48	48	48	46	46	1	-2	-2	-3	-5	-5	
							4,5			53	53	53	50	50	49	48	47	1	-3	-3	-4	-5	-6	
MIENING	18	20		GN	3	2	1,5			47	50	47	47	47	47	45	45	-3	-3	-3	-3	-5	-6	
							4,5			52	52	52	50	50	50	48	48	0	-2	-1	-2	-4	-4	
MIENING	18	20		GO	3	2	1,5			51	51	52	48	48	48	46	46	2	-3	-3	-3	-5	-5	
							4,5			53	53	54	50	50	50	48	48	1	-3	-3	-4	-5	-6	
MIENING	21	23		GW	3	2	1,5			54	54	54	51	51	49	49	47	0	-4	-4	-5	-6	-7	
							4,5			56	56	57	53	54	52	51	49	1	-2	-2	-4	-5	-6	
MIENING	21	23		GN	3	2	1,5			53	53	55	51	51	50	49	48	2	-3	-3	-3	-5	-5	
							4,5			56	56	57	53	53	52	51	50	1	-2	-2	-4	-5	-6	
MIENING	24			GW	1	2	1,5			54	54	56	51	51	49	49	47	2	-3	-3	-5	-6	-7	
							4,5			57	57	58	54	54	52	52	50	1	-3	-3	-5	-6	-7	
MIENING	25			GW	1	2	1,5			53	53	55	51	51	49	48	47	2	-3	-3	-4	-5	-6	
							4,5			57	57	58	54	54	52	52	50	1	-3	-3	-5	-5	-7	
MIENING	25			GN	1	2	1,5			53	53	54	50	50	49	48	47	1	-3	-3	-4	-5	-6	
							4,5			57	57	58	54	54	53	52	50	1	-3	-3	-4	-5	-7	
MIENING	26			GW	1	2	1,5			52	52	55	51	51	50	49	48	3	-1	-1	-2	-3	-4	
							4,5			56	56	58	55	55	54	53	51	2	-2	-1	-3	-4	-5	
MIENING	26			GN	1	2	1,5			55	55	56	52	52	51	50	49	1	-3	-3	-4	-5	-6	
							4,5			58	58	59	55	55	54	53	51	1	-3	-3	-4	-5	-7	
MIENING	31			GW	1	2	1,5			54	50	50	51	49	49	48	47	46	1	-2	-1	-2	-3	-4
							4,5			57	56	56	57	54	54	53	52	51	1	-2	-2	-3	-4	-5
MIENING	32			GW	1	2	1,5			55	51	51	55	49	49	48	47	46	4	-2	-2	-3	-4	-5
							4,5			56	57	56	59	55	55	53	52	51	3	-1	-1	-3	-4	-5
MIENING	33	37		GO	2	2	1,5			55	54	54	57	50	51	50	48	47	4	-3	-3	-4	-5	-6
							4,5			57	57	57	59	53	54	52	51	50	2	-3	-3	-5	-6	-7
MIENING	38			GN	1	2	1,5	52		56	55	55	61	53	51	52	51	50	6	-1	-3	-3	-4	-5
							4,5	56		57	59	57	62	57	56	55	55	53	5	0	-1	-2	-2	-4
MIENING	39			GO	1	2	1,5			56	54	54	58	49	50	50			4	-5	-4	-4	0	0
							4,5			58	57	57	60	52	54	54			3	-5	-3	-3	0	0
MIENING	40			GO	1	2	1,5			56	54	54	58	50	51	51			4	-4	-3	-3	0	0
							4,5			58	57	57	60	52	54	54			3	-5	-3	-3	0	0
MIENING	40			GN	1	2	1,5			56	50	50	51	51	51	51			1	0	0	0	0	0
							4,5			58	56	56	56	55	55	55			0	-1	-1	-1	0	0
MIENING	41			GN	1	1	1,5			60	58	58	64	53	54	54			7	-5	-3	-3	0	0
MIENING	41			GO	1	1	1,5			60	55	55	61	50	51	51			6	-5	-3	-3	0	0
NOORDBUURTSEWEG	2			GW	1	2	1,5			53	53	57	50	50	48	48	46	3	-4	-3	-5	-6	-7	
							4,5			57	57	59	53	53	51	51	49	2	-4	-4	-6	-6	-8	
NOORDBUURTSEWEG	2			GN	1	2	1,5			54	54	56	51	51	49	48	47	2	-4	-4	-6	-6	-8	
							4,5			58	58	59	54	54	52	52	50	1	-4	-4	-6	-6	-8	
NOORDBUURTSEWEG	32A	32C		1W	3	2	1,5			45	50	47	42	42	41	40	39	-3	-8	-8	-9	-10	-11	
							4,5			48	50	50	45	45	44	43	42	0	-5	-5	-6	-7	-8	
NOORDBUURTSEWEG	32A	32C		1N	3	2	1,5			46	50	48	45	45	44	43	43	-2	-5	-5	-6	-7	-7	

Vervolg geluidstabel 1:
Zoeterwoude Dorp

adres				informatie				Laeq in dB(A)									Overschrijding						
straatnaam	nummer																						
	van	tot	postcode	geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Vastgestelde waarde	Heersende waarde	Grenswaarde	Zonder schermen	scherm 4 m. hoog	scherm 4 m. hoog - 200 m.	scherm 5 m. hoog	scherm 4 meter dzoab	scherm 5 meter dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	D t.o.v. grenswaarde	E t.o.v. grenswaarde	F t.o.v. grenswaarde
							4,5			50	50	51	48	48	47	46	45	1	-2	-2	-3	-4	-5
NOORDBUURTSEWEG	33A			GN	1	3	1,5			47	50	49	46	46	45	44	43	-1	-4	-4	-5	-6	-7
							4,5			51	51	53	49	49	49	47	47	2	-2	-2	-2	-4	-4
							7,5			53	53	55	51	51	50	48	47	2	-2	-2	-3	-4	-5
NOORDBUURTSEWEG	33B			GW	1	2	1,5			45	50	47	43	43	42	41	41	-3	-7	-7	-8	-9	-9
							4,5			49	50	50	47	47	46	45	44	0	-3	-3	-4	-5	-6
NOORDBUURTSEWEG	34	34A		GW	2	2	1,5			44	50	46	43	43	42	41	41	-4	-7	-7	-8	-9	-9
							4,5			47	50	49	46	46	46	44	44	-1	-4	-4	-4	-6	-6
NOORDBUURTSEWEG	34	34A		GN	2	2	1,5			44	50	45	43	43	43	41	41	-5	-7	-7	-7	-9	-9
							4,5			50	50	51	48	48	47	46	45	1	-2	-2	-3	-4	-5
NOORDBUURTSEWEG	35	35A		GW	1	2	1,5			40	50	42	40	40	40	39	38	-8	-10	-10	-10	-11	-12
							4,5			45	50	48	44	44	43	43	42	-2	-6	-6	-7	-7	-8
NOORDBUURTSEWEG	35	35A		GN	1	2	1,5			44	50	46	43	44	43	42	41	-4	-7	-6	-7	-8	-9
							4,5			51	51	52	49	49	48	47	46	1	-2	-2	-3	-4	-5
NOORDBUURTSEWEG	35B			GW	1	3	1,5			43	50	45	43	43	43	42	41	-5	-7	-7	-7	-8	-9
							4,5			52	52	53	49	49	48	47	46	2	-2	-2	-3	-4	-6
							7,5			52	52	54	51	51	49	49	47	2	-2	-1	-3	-4	-5
NOORDBUURTSEWEG	35B			GN	1	3	1,5			44	50	46	44	45	44	43	42	-4	-6	-5	-6	-7	-8
							4,5			51	51	53	50	50	49	48	47	2	-1	0	-2	-3	-4
							7,5			53	53	55	52	52	50	50	48	2	-2	-1	-3	-4	-5
NOORDBUURTSEWEG	36			GW	1	3	1,5			44	50	46	44	44	44	43	42	-4	-6	-6	-6	-7	-8
							4,5			51	51	54	51	51	49	49	47	3	-1	0	-2	-3	-4
							7,5			54	54	56	52	52	50	50	48	2	-2	-2	-4	-4	-6
NOORDBUURTSEWEG	36			GN	1	3	1,5			45	50	47	45	45	44	43	43	-3	-5	-5	-6	-7	-7
							4,5			52	52	54	50	50	49	48	47	2	-1	-1	-2	-3	-5
							7,5			54	54	56	52	52	51	50	49	2	-2	-2	-3	-4	-5
NOORDBUURTSEWEG	36A			GW	1	3	1,5			46	50	48	45	45	44	43	42	-2	-5	-5	-6	-7	-8
							4,5			53	53	55	50	50	49	48	47	2	-2	-2	-4	-5	-6
							7,5			55	55	57	53	53	51	50	49	2	-2	-2	-4	-4	-6
NOORDBUURTSEWEG	36A			GN	1	3	1,5			45	50	46	44	44	43	42	41	-4	-6	-6	-7	-8	-9
							4,5			51	51	52	49	49	48	47	46	1	-2	-2	-4	-4	-6
							7,5			54	54	55	52	52	51	50	49	2	-2	-2	-3	-4	-5
NOORDBUURTSEWEG	38			GN	1	3	1,5			50	50	51	48	48	47	46	45	1	-2	-2	-3	-4	-5
							4,5			54	54	56	52	52	50	50	48	2	-2	-2	-4	-5	-6
							7,5			56	56	58	53	54	52	51	50	2	-2	-2	-4	-4	-6
NOORDBUURTSEWEG	38			GW	1	3	1,5			47	50	50	45	45	44	43	42	0	-5	-5	-6	-7	-8
							4,5			53	53	55	51	51	50	49	48	2	-2	-2	-3	-4	-5
							7,5			55	55	57	53	53	51	51	49	2	-2	-2	-4	-4	-6
NOORDBUURTSEWEG	39			GW	1	3	1,5			48	50	50	47	48	46	45	44	0	-3	-2	-4	-5	-6
							4,5			53	53	55	51	51	49	48	47	2	-2	-2	-4	-4	-6
							7,5			54	54	56	52	52	50	50	48	2	-2	-2	-4	-4	-6
NOORDBUURTSEWEG	39			GN	1	3	1,5			48	50	51	48	48	47	46	45	1	-2	-2	-3	-4	-5
							4,5			54	54	56	52	52	50	50	48	2	-3	-2	-4	-5	-6
							7,5			56	56	57	53	54	52	51	50	1	-2	-2	-4	-5	-6
NOORDBUURTSEWEG	40			GN	1	3	1,5			48	50	50	47	48	46	45	45	0	-3	-2	-4	-5	-5
							4,5			53	53	55	51	52	50	49	48	2	-2	-2	-4	-4	-6
							7,5			55	55	57	53	53	52	51	50	2	-2	-2	-3	-4	-5
NOORDBUURTSEWEG	40A			GW	1	3	1,5			50	50	51	48	48	47	46	45	1	-2	-2	-3	-4	-5
							4,5			55	55	57	53	53	51	51	49	2	-3	-2	-4	-5	-6
							7,5			56	56	57	53	54	52	51	50	1	-3	-2	-4	-5	-6
NOORDBUURTSEWEG	40A			GN	1	3	1,5			49	50	51	49	49	48	47	46	1	-1	-1	-2	-3	-4
							4,5			56	56	58	53	54	52	51	50	2	-2	-2	-4	-5	-6
							7,5			56	56	58	54	54	52	52	50	2	-3	-2	-5	-5	-7
NOORDBUURTSEWEG	41	42		GN	2	2	1,5			47	50	48	46	46	45	44	43	-2	-4	-4	-5	-6	-7
							4,5			51	51	52	49	50	49	47	47	1	-1	-1	-2	-3	-4

GN= gevel noord

GO= gevel oost

GZ= gevel zuid

GW= gevel west

Inkleuring bij overschrijding van de grenswaarde

Geluidstabel 2:

Leiden; omgeving Vrouwenweg

adres			informatie				Laeq in dB(A)										Overschrijding				
straatnaam		nummer																			
		van	tot	geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Vastgestelde waarde	Heersende waarde	Grenswaarde	Zonder schermen	scherm 4m. km 34,260-35,100	scherm 5m. km 34,260-35,100	scherm 4 meter dzoab	scherm 5 meter dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	D t.o.v. grenswaarde	E t.o.v. grenswaarde
BOERENPAD		1		GZ	1	3	1,5	54		55	50	57	52	52	50	50	7	2	2	0	0
							4,5	55		57	50	59	54	54	52	51	9	4	4	2	1
							7,5	56		58	50	59	56	55	53	53	9	6	5	3	3
BOERENPAD		1A		GZ	1	3	1,5	54		55	50	59	52	51	50	49	9	2	1	0	-1
							4,5	56		57	50	61	54	53	52	51	11	4	3	2	1
							7,5	57		58	50	61	56	54	54	52	11	6	4	4	2
BOERENPAD		3		GZ	1	3	1,5	53		54	50	58	53	52	51	50	8	3	2	1	0
							4,5	55		56	50	60	54	54	52	51	10	4	4	2	1
							7,5	56		57	50	61	56	55	54	53	11	6	5	4	3
BOERENPAD		5		GZ	1	3	1,5			52	52	56	50	49	48	47	4	-3	-4	-5	-6
							4,5			54	54	58	52	51	50	49	4	-2	-3	-4	-5
							7,5			56	56	59	55	54	53	52	3	-1	-2	-3	-4
KNOTTERPAD		54		GZ	1	2	1,5			53	53	55	51	51	49	49	2	-1	-2	-3	-4
							4,5			55	55	57	53	53	51	51	2	-2	-2	-4	-4
VROUWENWEG		1		GZ	30	4	1,5	55	55	57	55	63	53	51	51	50	8	-2	-4	-4	-5
							4,5	58	59	59	59	65	58	56	56	53	6	-1	-3	-3	-6
							7,5	61	59	62	59	66	62	60	60	58	7	3	1	1	-1
							10,5	62	60	63	60	67	64	63	62	61	7	4	3	2	1
VROUWENWEG		2	5	GZ	4	3	1,5	54	53	55	53	59	54	53	52	51	6	1	0	-1	-2
							4,5	55	55	56	55	60	56	55	54	52	5	1	0	-1	-3
							7,5	56	55	57	55	60	57	55	55	53	5	2	0	0	-2
VROUWENWEG		6	11	GO	6	3	1,5		53	51	51	55	47	46	45	45	3	-4	-5	-6	-7
							4,5		55	53	53	57	50	49	48	47	3	-3	-4	-5	-6
							7,5		55	55	55	58	54	52	52	50	3	-1	-3	-3	-5
VROUWENWEG		6	11	GW	6	3	1,5		53	54	53	57	53	51	51	48	4	0	-2	-2	-5
							4,5		55	55	55	57	54	53	52	50	2	-1	-2	-3	-4
							7,5		55	55	55	57	55	54	52	51	2	0	-2	-3	-4
VROUWENWEG		12	15	GO	6	3	1,5		53	49	50	53	45	44	43	42	3	-5	-6	-7	-8
							4,5		54	51	51	55	48	47	46	45	4	-3	-4	-5	-6
							7,5			53	53	57	52	51	50	49	3	-1	-2	-3	-4
VROUWENWEG		12	15	GW	6	3	1,5		53	54	53	57	52	50	50	48	4	-1	-3	-3	-5
							4,5		54	54	54	57	54	52	52	50	3	0	-2	-2	-4
							7,5			55	55	57	54	53	52	51	3	0	-2	-3	-4
VROUWENWEG		16	21	GO	6	3	1,5		53	48	50	53	49	48	46	46	3	-1	-2	-4	-4
							4,5		54	51	51	55	51	50	48	48	4	0	-1	-3	-3
							7,5		54	53	53	57	53	52	51	50	3	0	-1	-2	-3
VROUWENWEG		16	21	GW	6	3	1,5		53	53	53	57	52	50	50	48	4	-1	-3	-3	-5
							4,5		54	54	54	57	53	51	51	49	3	0	-2	-3	-4
							7,5		54	54	54	57	54	52	52	50	3	0	-2	-2	-4
VROUWENWEG		22	25	GO	4	3	1,5		52	49	50	52	49	48	46	46	2	-1	-2	-4	-4
							4,5		53	51	51	54	50	50	48	48	3	-1	-1	-3	-3

Vervolg geluidstabel 2:

Leiden; omgeving Vrouwenweg

adres			informatie woningen				Laeq in dB(A)										Overschrijding					
straatnaam		nummer					1986	Vastgestelde waarde	Heersende waarde	Grenswaarde	A Zonder schermen	B scherm 4m. km 34,260-35,100	C scherm 5m. km 34,260-35,100	D scherm 4 meter dzoab	E scherm 5 meter dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	D t.o.v. grenswaarde	E t.o.v. grenswaarde		
		van	tot	gevelorientatie	aantal woningen	aantal bouwlagen															waarn. hoogte	
						7,5		53	53	53	55	51	50	49	48	3	-1	-2	-3	-4		
VROUWENWEG			22	25	GW	4	3	1,5	52	52	52	56	51	49	49	47	4	0	-2	-3	-4	
								4,5	53	53	53	56	53	51	50	49	4	0	-2	-2	-4	
								7,5	53	53	53	56	53	52	51	49	3	0	-1	-2	-4	
VROUWENWEG			26	31	GO	6	3	1,5	52	49	50	51	48	48	46	46	1	-2	-2	-4	-4	
								4,5	53	51	51	53	50	50	48	47	2	-1	-1	-3	-3	
								7,5	53	52	52	55	51	50	49	48	2	-2	-2	-4	-5	
VROUWENWEG			26	31	GW	6	3	1,5	52	51	51	56	51	49	48	47	5	0	-2	-2	-4	
								4,5	53	52	52	56	52	50	50	48	4	0	-2	-2	-4	
								7,5	53	53	53	56	53	51	50	49	3	0	-2	-2	-4	
VROUWENWEG			32	35	GO	4	3	1,5	51	49	50	51	48	48	46	46	1	-2	-2	-4	-4	
								4,5	52	51	51	53	50	50	48	47	2	-1	-1	-3	-4	
								7,5		52	52	55	50	50	48	48	3	-2	-2	-4	-5	
VROUWENWEG			32	35	GW	4	3	1,5	51	50	50	55	50	48	48	46	5	0	-2	-2	-4	
								4,5	52	51	51	56	52	50	49	48	4	0	-2	-2	-4	
								7,5	52	52	52	56	52	50	50	48	4	0	-1	-2	-4	
VROUWENWEG			36	41	GO	6	3	1,5	51	49	50	51	48	48	46	45	1	-2	-2	-4	-5	
								4,5	52	51	51	53	50	49	47	47	2	-1	-2	-4	-4	
								7,5	52	52	52	54	50	49	48	47	2	-2	-3	-4	-5	
VROUWENWEG			36	41	GW	6	3	1,5	51	49	50	55	50	48	48	46	5	0	-2	-2	-4	
								4,5	52	51	51	55	51	49	49	47	4	0	-2	-2	-4	
								7,5	52	51	51	55	52	50	50	48	4	0	-2	-2	-4	
VROUWENWEG			42	45	GO	4	3	1,5		49	50	51	48	48	46	45	1	-2	-2	-4	-5	
								4,5	51	51	51	53	49	49	47	47	2	-2	-2	-4	-4	
								7,5		52	52	54	50	49	48	47	2	-2	-2	-4	-5	
VROUWENWEG			42	45	GW	4	3	1,5		49	50	56	50	48	48	46	6	0	-2	-2	-4	
								4,5	51	51	51	55	51	49	48	47	5	0	-2	-2	-4	
								7,5		51	51	55	51	49	49	47	4	0	-2	-2	-4	
VROUWENWEG			46	53	GO	8	3	1,5		48	50	50	47	47	45	45	0	-3	-3	-5	-5	
								4,5	51	50	50	52	49	49	47	46	2	-1	-2	-4	-4	
								7,5		51	51	53	50	49	47	47	2	-2	-2	-4	-4	
VROUWENWEG			46	53	GW	8	3	1,5		49	50	56	50	48	48	46	6	0	-2	-2	-4	
								4,5	51	50	50	55	50	48	48	46	5	0	-2	-2	-4	
								7,5		50	50	55	51	49	49	47	4	0	-1	-2	-3	
VROUWENWEG			56		GZ	1	3	1,5	0	0	50	50	52	48	48	46	2	-2	-2	-4	-4	
								4,5	0	0	53	53	55	51	51	49	49	2	-2	-2	-4	-4
								7,5	0	0	54	54	56	53	52	51	2	-1	-2	-3	-4	

GN= gevel noord

GO= gevel oost

GZ= gevel zuid

GW= gevel west

Inkleuring bij overschrijding van de grenswaarde

Geluidstabel 3:
Geluidbelastingen nieuwbouw Roomburg

adres				informatie woningen				Laeq in dB(A)					verschil			
straatnaam	nummer		postcode					scherminvariant								
	van	tot			geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	A zonder schermen 2020	B luifel 13m + scherm in de middenberm	C luifel 13m + scherm in de middenberm en scherm van 8 m. hoog	D luifel 13m + scherm in de middenberm en scherm van 9 m. hoog	E luifel 13m + scherm in de middenberm en scherm van 9 m. hoog en dzoab	B. t.o.v A.	C. t.o.v A.	D. t.o.v A.
KASTEELHOF	1X			4Z	0	1	1,5	51	43	43	0	42	-8	-8	0	-10
KASTEELHOF	17X			4Z	0	1	1,5	53	44	44	0	42	-9	-9	0	-11
KASTEELHOF	19X			4Z	0	1	1,5	51	44	44	0	42	-7	-7	0	-9
KASTEELHOF	43X			GW	0	3	1,5	54	48	48	48	42	-6	-6	-6	-12
							4,5	55	51	50	50	44	-5	-5	-5	-11
							7,5	56	52	51	50	45	-4	-6	-6	-11
KASTEELHOF	43X			GZ	0	3	1,5	44	43	43	43	42	-1	-1	-2	-3
							4,5	48	47	46	46	45	-2	-2	-3	-4
							7,5	55	48	49	49	47	-7	-5	-6	-7
KASTEELHOF	44X			GZ	0	3	1,5	43	43	42	42	41	0	0	-1	-1
							4,5	47	46	45	45	44	-1	-1	-2	-3
							7,5	53	50	48	48	46	-3	-5	-5	-7
KASTEELHOF	45X			GZ	0	4	1,5	55	48	45	44	43	-7	-10	-11	-12
							4,5	58	52	48	47	46	-5	-10	-10	-11
							7,5	60	55	54	51	50	-4	-6	-8	-9
							10,5	62	57	57	52	51	-5	-5	-10	-10
KASTEELHOF	46X			GZ	0	4	1,5	51	45	44	44	42	-6	-7	-7	-8
							4,5	53	49	47	47	45	-4	-6	-7	-8
							7,5	57	54	52	51	50	-3	-6	-7	-8
							10,5	61	57	56	53	52	-4	-6	-8	-9
KASTEELHOF	47X			GZ	0	3	1,5	46	43	43	43	41	-3	-3	-3	-4
							4,5	50	46	46	46	44	-4	-4	-4	-6
							7,5	55	52	51	50	49	-3	-4	-5	-6
KASTEELHOF	48X			GZ	0	3	1,5	46	43	43	43	42	-2	-2	-3	-4
							4,5	50	48	47	46	45	-2	-3	-4	-5
							7,5	55	52	51	50	49	-3	-4	-5	-6
KASTEELHOF	49X			GZ	0	3	1,5	45	43	43	43	41	-3	-3	-3	-4
							4,5	49	46	46	45	44	-4	-4	-4	-6
							7,5	55	52	51	50	49	-3	-4	-4	-6
KASTEELHOF	50X			GZ	0	3	1,5	45	42	42	42	41	-3	-3	-3	-5
							4,5	49	45	45	45	43	-4	-4	-4	-6
							7,5	54	51	50	50	48	-3	-4	-4	-6
KASTEELHOF	51X			GZ	0	3	1,5	49	43	43	43	42	-5	-5	-5	-7
							4,5	52	46	46	46	44	-5	-6	-6	-7
							7,5	55	51	51	50	49	-3	-4	-4	-6
KASTEELHOF	51X			GN	0	3	1,5	50	41	41	41	39	-9	-9	-9	-11
							4,5	51	44	44	44	42	-7	-8	-8	-10
							7,5	52	44	44	44	42	-7	-7	-7	-9
KASTEELHOF	52X			GZ	0	3	1,5	48	44	44	44	42	-4	-4	-4	-6
							4,5	51	46	46	46	44	-5	-5	-5	-7
							7,5	54	51	50	50	48	-3	-4	-4	-6
KASTEELHOF	53X			GZ	0	3	1,5	48	45	44	44	43	-3	-3	-4	-5
							4,5	50	45	45	45	43	-4	-4	-4	-6
							7,5	52	50	50	50	48	-2	-3	-3	-5
KASTEELHOF	54X			GZ	0	3	1,5	45	43	43	43	41	-2	-2	-2	-4

Vervolg geluidstabel 3:
Geluidbelastingen nieuwbouw Roomburg

adres			informatie				Laeq in dB(A)					verschil			
straatnaam	nummer						schermvariant								
	van	tot					A	B	C	D	E				
							zonder schermen 2020	luifel 13m + scherm in de middenberm	luifel 13m + scherm in de middenberm en scherm van 8 m. hoog	luifel 13m + scherm in de middenberm en scherm van 9 m. hoog	luifel 13m + scherm in de middenberm en scherm van 9 m. hoog		B. t.o.v. A.	C. t.o.v. A.	D. t.o.v. A.
						4,5	50	47	47	47	45		-2	-3	-3
						7,5	54	52	51	50	49		-2	-3	-4
KASTEELHOF	55X			GZ	0	4	1,5	44	42	42	41		-2	-2	-3
						4,5	48	45	45	45	43		-3	-3	-3
						7,5	53	50	49	49	47		-2	-3	-4
						10,5	55	52	50	50	48		-3	-5	-6
KASTEELHOF	59X			GZ	0	3	1,5	53	49	48	43		-4	-4	-9
						4,5	55	52	51	50	46		-3	-4	-5
						7,5	55	53	52	50	48		-2	-3	-5
KASTEELHOF	59X			GW	0	3	1,5	52	48	48	41		-4	-4	-11
						4,5	54	50	50	50	43		-4	-4	-10
						7,5	55	51	50	50	44		-4	-5	-5
KASTEELHOF	60X			GZ	0	3	1,5	47	48	47	43		0	0	-5
						4,5	51	50	50	50	46		0	-1	-1
						7,5	54	50	51	50	47		-4	-3	-4
KASTEELHOF	61X			GZ	0	6	1,5	45	43	42	41		-2	-2	-3
						4,5	50	49	47	47	45		-2	-3	-3
						7,5	54	51	49	49	47		-2	-4	-5
						10,5	54	52	49	49	47		-3	-5	-6
						13,5	55	52	50	49	48		-3	-6	-6
						16,5	57	53	51	50	49		-3	-6	-7
KASTEELHOF	63X			GZ	0	3	1,5	47	45	45	43		-2	-2	-4
						4,5	49	46	46	46	44		-3	-3	-4
						7,5	52	51	50	49	48		-1	-2	-3
KASTEELHOF	64X			GZ	0	3	1,5	47	45	45	43		-2	-2	-4
						4,5	48	44	44	44	42		-4	-4	-6
						7,5	51	49	48	47	46		-2	-3	-5
KASTEELHOF	67X			GZ	0	3	1,5	46	45	45	43		0	-1	-3
						4,5	49	48	47	47	45		0	-1	-3
						7,5	51	18	49	49	48		-34	-2	-4
KASTEELHOF	68X			GZ	0	6	1,5	45	44	43	42		-1	-2	-3
						4,5	51	49	48	48	46		-1	-2	-3
						7,5	52	51	49	49	47		-2	-3	-5
						10,5	52	50	48	48	46		-2	-4	-6
						13,5	53	51	49	48	47		-2	-4	-6
						16,5	53	51	50	49	48		-2	-4	-6
KASTEELHOF	70X			GW	0	3	1,5	51	49	48	41		-2	-3	-10
						4,5	53	50	50	50	43		-2	-2	-3
						7,5	54	51	50	50	44		-3	-3	-10
KASTEELHOF	70X			GZ	0	3	1,5	45	47	47	42		2	2	-3
						4,5	47	49	49	49	44		2	2	-3
						7,5	51	51	50	50	46		0	-1	-5
KASTEELHOF	73X			GZ	0	6	1,5	42	41	40	38		-2	-3	-4
						4,5	46	44	43	42	41		-2	-3	-4
						7,5	51	49	47	47	45		-2	-4	-6
						10,5	52	50	48	48	46		-2	-4	-6
						13,5	53	51	48	48	46		-2	-4	-5
						16,5	53	51	49	48	47		-2	-4	-5
KASTEELHOF	80X			GZ	0	3	1,5	47	43	41	40		-4	-6	-7
						4,5	50	46	43	43	41		-4	-7	-8
						7,5	51	49	46	46	44		-3	-5	-6
KASTEELHOF	81X			GZ	0	3	1,5	47	43	41	40		-4	-6	-7
						4,5	50	46	43	43	41		-4	-7	-8
						7,5	51	49	46	46	44		-3	-5	-6
KASTEELHOF	85X			GZ	0	3	1,5	47	43	41	40		-4	-6	-7

Vervolg geluidstabel 3:
Geluidbelastingen nieuwbouw Roomburg

adres			informatie				Laeq in dB(A)					verschil			
straatnaam	nummer						schermvariant								
	van	tot					A	B	C	D	E				
			geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	zonder schermen 2020	luifel 13m + scherm in de middenberm	luifel 13m + scherm in de middenberm en scherm van 8 m. hoog	luifel 13m + scherm in de middenberm en scherm van 9 m. hoog	luifel 13m + scherm in de middenberm en scherm van 9 m. hoog	B. t.o.v A.	C. t.o.v A.	D. t.o.v A.	E. t.o.v A.
						4,5	50	46	43	43	41	-4	-7	-7	-8
						7,5	51	49	46	46	44	-3	-5	-6	-7
KASTEELHOF	86X		GZ	0	3	1,5	47	43	41	41	40	-4	-6	-6	-7
						4,5	50	46	43	43	41	-4	-7	-7	-8
						7,5	51	49	46	46	44	-3	-5	-6	-7
KASTEELHOF	101X		GZ	0	10	1,5	50	48	48	48	43	-2	-2	-2	-7
						4,5	52	50	50	50	45	-2	-2	-2	-7
						7,5	53	52	51	50	47	-2	-2	-3	-6
						10,5	53	52	51	50	47	-2	-2	-3	-7
						13,5	53	52	51	50	47	-2	-2	-3	-6
						16,5	53	50	50	50	45	-3	-4	-4	-8
						19,5	54	51	50	50	45	-3	-4	-4	-9
						22,5	54	51	50	50	45	-3	-4	-4	-9
						25,5	55	52	50	50	46	-3	-4	-5	-9
						28,5	55	52	51	50	46	-3	-5	-5	-9
KASTEELHOF	101X		GW	0	10	1,5	49	47	47	47	41	-2	-2	-2	-8
						4,5	50	49	48	48	42	-2	-2	-2	-8
						7,5	51	49	49	49	43	-2	-2	-2	-8
						10,5	51	49	49	49	43	-2	-2	-2	-8
						13,5	51	49	49	49	43	-2	-2	-2	-8
						16,5	51	50	49	49	44	-2	-2	-2	-8
						19,5	52	50	49	49	44	-2	-2	-2	-8
						22,5	52	50	50	49	44	-1	-2	-2	-8
						25,5	52	51	50	50	45	-1	-2	-2	-7
						28,5	52	51	50	50	45	-1	-2	-2	-7
KASTEELHOF	102X		GW	0	10	1,5	48	46	46	46	40	-1	-2	-2	-7
						4,5	49	48	48	48	42	-1	-1	-1	-7
						7,5	50	48	48	48	43	-1	-1	-1	-7
						10,5	50	49	48	48	43	-1	-1	-1	-7
						13,5	50	49	49	49	43	-1	-2	-2	-7
						16,5	50	49	49	49	43	-1	-2	-2	-7
						19,5	50	49	49	49	43	-1	-2	-2	-7
						22,5	51	50	49	49	44	-1	-2	-2	-7
						25,5	51	50	49	49	44	-1	-2	-2	-7
						28,5	51	50	49	49	44	-1	-2	-2	-7
KASTEELHOF	500X		GZ	0	3	1,5	62	51	48	48	46	-11	-14	-14	-15
						4,5	64	55	51	50	49	-10	-13	-14	-15
						7,5	65	58	53	52	51	-7	-12	-13	-14
KASTEELHOF	500X		GW	0	3	1,5	59	49	49	48	42	-9	-10	-10	-16
						4,5	60	52	51	50	45	-8	-10	-10	-16
						7,5	61	53	51	51	46	-7	-10	-10	-15
KASTEELHOF	501X		GZ	0	3	1,5	60	53	47	46	45	-7	-11	-13	-14
						4,5	63	56	52	50	50	-7	-13	-13	-14
						7,5	65	58	55	54	53	-7	-9	-10	-11
KASTEELHOF	502X		GZ	0	3	1,5	59	52	49	47	47	-7	-10	-12	-12
						4,5	62	55	53	52	50	-7	-9	-10	-11
						7,5	64	56	55	54	52	-8	-10	-10	-12
KASTEELHOF	503X		GO	0	3	1,5	51	42	42	42	40	-9	-9	-9	-11
						4,5	54	44	44	44	42	-9	-9	-9	-11
						7,5	55	0	45	45	43	0	-10	-10	-12
KASTEELHOF	503X		GZ	0	3	1,5	58	48	46	46	45	-11	-12	-12	-14
						4,5	61	50	49	49	47	-11	-12	-12	-14
						7,5	63	54	53	54	52	-9	-9	-9	-11

GN= gevel noord
GO= gevel oost
GZ= gevel zuid
GW= gevel west

 geluidbelasting hoger dan 55 dB(A)

Geluidstabel 4:

Geluidbelastingen bestaande woningen omgeving Roomburg

adres			Informatie woningen				Laeq in dB(A)						Overschrijding		
straatnaam	nummer									A	B	C			
	van	tot													
			gevelorientatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Heersende waarde	Grenswaarde	2020 zonder luifels	luifel 13m + scherm in de middenberm	luifel 13m + scherm in de middenberm dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde
BESJESLAAN	1		GZ	1	2	1.5		53	53	48	46	44	-5	-8	-10
						4.5		56	56	50	44	43	-6	-11	-13
BESJESLAAN	1A		GZ	1	2	1.5		47	50	45	43	41	-5	-7	-9
						4.5		54	54	50	48	46	-4	-6	-8
BESJESLAAN	3		GZ	1	3	1.5		52	52	48	47	45	-4	-5	-7
						4.5		54	54	51	50	48	-3	-4	-6
						7.5		56	56	52	50	48	-3	-5	-7
BESJESLAAN	3A		GZ	1	2	1.5		54	54	49	47	45	-5	-8	-10
						4.5		56	56	51	49	47	-5	-8	-10
BESJESLAAN	4A		GZ	1	3	1.5		53	53	48	45	43	-5	-8	-10
						4.5		55	55	51	48	46	-4	-6	-8
						7.5		56	56	52	50	48	-4	-6	-8
BESJESLAAN	4B		GZ	1	3	1.5	52	54	50	50	46	44	0	-4	-6
						4.5	56	57	50	53	48	46	3	-2	-4
						7.5	56	58	50	54	51	49	4	1	-1
BESJESLAAN	5		GZ	1	2	1.5	54	56	50	51	45	43	1	-5	-7
						4.5	57	58	50	54	48	46	4	-2	-4
BESJESLAAN	5A		GZ	1	2	1.5	54	55	50	49	45	43	-1	-5	-7
						4.5	56	57	50	52	48	46	2	-2	-4
BESJESLAAN	6		GZ	1	3	1.5	56	57	50	48	45	43	-2	-5	-7
						4.5	57	58	50	52	46	44	2	-4	-6
						7.5	57	59	50	53	50	48	3	0	-2
BESJESLAAN	7		GZ	1	2	1.5	56	58	50	49	43	42	-1	-7	-8
						4.5	57	59	50	51	46	45	1.3	-4	-6
BESJESLAAN	14		GZ	1	3	1.5		50	50	46	41	39	-4	-9	-11
						4.5		52	52	48	46	44	-4	-6	-8
						7.5		55	55	49	47	45	-5	-7	-9
BESJESLAAN	15	16	GZ	2	3	1.5		50	50	46	41	39	-4	-9	-11
						4.5		52	52	48	46	44	-4	-6	-8
						7.5		55	55	49	47	45	-5	-7	-9
BESJESLAAN	17	18	GZ	2	3	1.5		50	50	46	41	39	-4	-9	-11
						4.5		52	52	48	46	44	-4	-6	-8
						7.5		55	55	49	47	45	-5	-7	-9
HOGESLAAN	231	233	GW	2	2	1.5		51	51	43	42	41	-8	-8	-10
						4.5		52	52	44	45	44	-8	-7	-9
HOGESLAAN	239	241	GW	2	2	1.5		51	51	43	42	41	-8	-8	-10
						4.5		52	52	44	45	44	-8	-7	-9
HOGESLAAN	243		GW	1	2	1.5		51	51	43	42	41	-8	-8	-10
						4.5		52	52	44	45	44	-8	-7	-9
HOGESLAAN	247	251	GO	3	3	1.5		51	51	47	41	39	-4	-10	-11
						4.5		54	54	51	43	41	-3	-11	-13
						7.5		55	55	53	46	44	-2	-9	-11

Vervolg geluidstabel 4:

Geluidbelastingen bestaande woningen omgeving Roomburg

HOGE RIJNDIJK	253		GO	1	3	1.5		51	51	47	41	39	-4	-10	-11
						4.5		54	54	51	43	41	-3	-11	-13
						7.5		55	55	53	46	44	-2	-9	-11
HOGE RIJNDIJK	255	257	GO	2	3	1.5		51	51	47	41	39	-4	-10	-11
						4.5		54	54	51	43	41	-3	-11	-13
						7.5		55	55	53	46	44	-2	-9	-11
HOGE RIJNDIJK	261		GZ	1	3	1.5		50	50	48	42	41	-2	-8	-9
						4.5		54	54	53	45	43	-1	-9	-11
						7.5		56	56	55	50	48	-1	-6	-8
HOGE RIJNDIJK	263		GZ	1	3	1.5	47	49	50	48	42	41	-2	-8	-9
						4.5	56	57	50	53	45	43	3	-5	-7
						7.5	57	59	50	55	50	48	5	0	-2
HOGE RIJNDIJK	271		GZ	1	3	1.5	57	58	50	54	42	40	4	-8	-10
						4.5	58	60	50	56	43	42	6	-7	-8
						7.5	59	61	50	57	49	47	7	-1	-3
HOGE RIJNDIJK	273		GZ	1	2	1.5	59	60	50	55	42	40	5	-8	-10
						4.5	61	62	50	58	45	43	8	-5	-7
HOGE RIJNDIJK	289		GO	1	3	1.5		52	52	49	42	40	-3	-10	-12
						4.5		54	54	51	44	42	-3	-11	-12
						7.5		56	56	53	48	46	-3	-8	-10
HOGE RIJNDIJK	322		GZ	1	2	1.5		48	50	47	42	41	-3	-8	-9
						4.5		54	54	51	45	43	-2	-9	-11
HOGE RIJNDIJK	324		GZ	1	2	1.5		53	53	48	42	40	-5	-11	-13
						4.5		56	56	52	44	42	-4	-12	-14
HOGE RIJNDIJK	330		GZ	1	3	1.5	51	54	50	52	43	41	2	-7	-9
						4.5	55	57	50	55	44	43	5	-6	-7
						7.5	59	60	50	57	49	47	7	-1	-3
HOGE RIJNDIJK	332	338	GZ	4	2	1.5		50	50	48	42	40	-2	-8	-10
						4.5		54	54	52	44	42	-2	-10	-12
HOGE RIJNDIJK	340	346	GZ	4	2	1.5	56	57	50	52	42	41	2	-8	-9
						4.5	59	61	50	56	45	43	6	-5	-7
KASTEELHOF	7		GZ	1	3	1.5		51	51	43	42	40	-8	-10	-11
						4.5		52	52	45	45	43	-7	-8	-10
						7.5		52	52	48	46	44	-4	-6	-8
KASTEELHOF	8		GZ	1	3	1.5		51	51	43	42	40	-8	-10	-11
						4.5		52	52	45	45	43	-7	-8	-10
						7.5		52	52	48	46	44	-4	-6	-8
KASTEELHOF	9		GZ	1	3	1.5		51	51	43	42	40	-8	-10	-11
						4.5		52	52	45	45	43	-7	-8	-10
						7.5		52	52	48	46	44	-4	-6	-8
KASTEELHOF	9A		GZ	1	3	1.5		51	51	43	42	40	-8	-10	-11
						4.5		52	52	45	45	43	-7	-8	-10
						7.5		52	52	48	46	44	-4	-6	-8
MAASSTRAAT	18	135	GZ	59	6	1.5		48	50	45	40	38	-5	-10	-12
						4.5		52	52	46	44	42	-6	-8	-10
						7.5		52	52	46	46	44	-6	-7	-9
						10.5		53	53	46	45	43	-6	-7	-9
						13.5		52	52	46	45	43	-6	-8	-9
						16.5		52	52	47	45	43	-6	-8	-9

Vervolg geluidstabel 4:

Geluidbelastingen bestaande woningen omgeving Roomburg

MAASSTRAAT	23	110	GZ	88	6	1.5		48	50	45	40	38	-5	-10	-12
						4.5		52	52	46	44	42	-6	-8	-10
						7.5		52	52	46	46	44	-6	-7	-9
						10.5		53	53	46	45	43	-6	-7	-9
						13.5		52	52	46	45	43	-6	-8	-9
						16.5		52	52	47	45	43	-6	-8	-9
MAASSTRAAT	25	79	GZ	55	6	1.5		48	50	45	40	38	-5	-10	-12
						4.5		52	52	46	44	42	-6	-8	-10
						7.5		52	52	46	46	44	-6	-7	-9
						10.5		53	53	46	45	43	-6	-7	-9
						13.5		52	52	46	45	43	-6	-8	-9
						16.5		52	52	47	45	43	-6	-8	-9
MAASSTRAAT	65	111	GZ	24	6	1.5		51	51	43	38	37	-7	-12	-14
						4.5		52	52	47	42	40	-5	-11	-13
						7.5		52	52	48	44	42	-5	-8	-10
						10.5		52	52	47	44	43	-5	-8	-10
						13.5		53	53	47	45	43	-6	-8	-10
						16.5		53	53	47	45	43	-6	-8	-10
PARK DIE LEYTE	7	8	GW	2	3	1.5		50	50	46	41	39	-4	-9	-11
						4.5		52	52	48	46	44	-4	-6	-8
						7.5		55	55	49	47	45	-5	-7	-9
PARK DIE LEYTE	9	11	GZ	3	3	1.5		50	50	46	41	39	-4	-9	-11
						4.5		52	52	48	46	44	-4	-6	-8
						7.5		55	55	49	47	45	-5	-7	-9
PARK DIE LEYTE	12	13	GZ	2	3	1.5		50	50	46	41	39	-4	-9	-11
						4.5		52	52	48	46	44	-4	-6	-8
						7.5		55	55	49	47	45	-5	-7	-9
RHIJNVREUGD	1	6	GZ	6	3	1.5	59	61	50	63	48	46	13	-2	-4
						4.5	62	64	50	66	49	47	16	-1	-3
						7.5	64	66	50	68	50	49	18	0	-1
SPAARNESTRAAT	80	128	GZ	25	6	1.5		51	51	43	38	37	-7	-12	-14
						4.5		52	52	47	42	40	-5	-11	-13
						7.5		52	52	48	44	42	-5	-8	-10
						10.5		52	52	47	44	43	-5	-8	-10
						13.5		53	53	47	45	43	-6	-8	-10
						16.5		53	53	47	45	43	-6	-8	-10
SPAARNEST RAAT	144	190	GZ	24	6	1.5		51	51	43	38	37	-7	-12	-14
						4.5		52	52	47	42	40	-5	-11	-13
						7.5		52	52	48	44	42	-5	-8	-10
						10.5		52	52	47	44	43	-5	-8	-10
						13.5		53	53	47	45	43	-6	-8	-10
						16.5		53	53	47	45	43	-6	-8	-10
VLISTSTRAAT	1	7	GZ	4	3	1.5		51	51	43	40	38	-8	-11	-13
						4.5		52	52	44	40	38	-8	-12	-14
						7.5		52	52	45	41	40	-7	-11	-12
VLISTSTRAAT	9	15	GZ	4	3	1.5		51	51	43	40	38	-8	-11	-13
						4.5		52	52	44	40	38	-8	-12	-14
						7.5		52	52	45	41	40	-7	-11	-12

GN= gevel noord

GO= gevel oost

GZ= gevel zuid

GW= gevel west

Inkleuring bij overschrijding van de grenswaarde

Geluidstabel 5:
Zoeterwoude; omgeving Hoge Rijndijk

adres			informatie woningen				Laeq in dB(A)							Overschrijding			
straatnaam	nummer									A	B	C	D				
	van	tot								2020 zonder luifels	Luifel 13m + scherm in de middenberm	Luifel 13m + scherm in de midden- berm en scherm van 3 m.	Luifel 13m + scherm in de midden- berm en scherm van 3 m. dzoab				
			gevelorientatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Heersende waarde	Grenswaarde					A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	H t.o.v. grenswaarde
BEUKENLAAN	1		GN	1	3	1,5		51	51	47	44	43	41	-3	-7	-8	-9
						4,5		51	51	49	46	45	44	-2	-5	-6	-8
						7,5		53	53	52	50	49	47	-2	-4	-4	-6
BEUKENLAAN	2		GN	1	3	1,5		51	51	47	44	43	41	-3	-7	-8	-9
						4,5		51	51	49	46	45	44	-2	-5	-6	-8
						7,5		53	53	52	50	49	47	-2	-4	-4	-6
BEUKENLAAN	3		GO	1	3	1,5		51	51	39	40	40	39	-12	-11	-11	-12
						4,5		52	52	42	43	43	41	-9	-9	-9	-10
						7,5		53	53	47	47	46	45	-6	-6	-6	-8
BEUKENLAAN	4		GO	1	3	1,5		51	51	39	40	40	39	-12	-11	-11	-12
						4,5		52	52	42	43	43	41	-9	-9	-9	-10
						7,5		53	53	47	47	46	45	-6	-6	-6	-8
BEUKENLAAN	5	7	GO	2	3	1,5		51	51	40	43	42	41	-11	-8	-8	-10
						4,5		52	52	43	45	45	43	-9	-7	-7	-9
						7,5		53	53	48	48	47	45	-4	-5	-5	-7
ESSENLAAN	2		GN	1	3	1,5		51	51	47	44	43	41	-3	-7	-8	-9
						4,5		51	51	49	46	45	44	-2	-5	-6	-8
						7,5		53	53	52	50	49	47	-2	-4	-4	-6
ESSENLAAN	4		GO	1	3	1,5		51	51	39	40	40	39	-12	-11	-11	-12
						4,5		52	52	42	43	43	41	-9	-9	-9	-10
						7,5		53	53	47	47	46	45	-6	-6	-6	-8
ESSENLAAN	6	8	GO	2	3	1,5		51	51	40	43	42	41	-11	-8	-8	-10
						4,5		52	52	43	45	45	43	-9	-7	-7	-9
						7,5		53	53	48	48	47	45	-4	-5	-5	-7
HOGHE RIJNDIJK	1		GN	1	3	1,5	52	54	50	51	46	45	44	1	-4	-5	-6
						4,5	56	58	50	54	48	47	47	4	-2	-3	-3
						7,5	57	59	50	55	52	51	49	5	2	1	-1
HOGHE RIJNDIJK	1A		GN	1	3	1,5	53	55	50	52	48	47	46	2	-2	-3	-4
						4,5	57	59	50	55	50	50	49	5	0	0	-1
						7,5	58	60	50	57	52	52	50	7	2	2	0
HOGHE RIJNDIJK	2		GN	1	2	1,5	64	63	50	55	45	45	43	5	-5	-5	-7
						4,5	66	66	50	57	47	48	45	7	-3	-3	-5
HOGHE RIJNDIJK	3	5	GN	2	3	1,5	50	52	50	51	45	44	43	1	-5	-6	-7
						4,5	54	55	50	53	48	48	46	3	-2	-2	-4
						7,5	56	58	50	56	52	52	50	6	2	2	0
HOGHE RIJNDIJK	4	6	GO	2	2	1,5	58	60	50	48	43	43	41	-2	-7	-7	-9
						4,5	61	63	50	52	47	47	45	2	-3	-3	-5
HOGHE RIJNDIJK	7	11	GO	3	3	1,5		50	50	49	42	42	40	-2	-8	-9	-10
						4,5		53	53	51	46	45	44	-2	-7	-7	-9
						7,5		56	56	53	50	49	47	-3	-6	-7	-9

Vervolg geluidstabel 5:
Zoeterwoude; omgeving Hoge Rijndijk

adres			informatie woningen				Laeq in dB(A)							Overschrijding			
straatnaam	nummer						A	B	C	D							
	van	tot	gevelorientatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Heersende waarde	Grenswaarde	2020 zonder luifels	Luifel 13m + scherm in de middenberm	Luifel 13m + scherm in de midden- berm en scherm van 3 m.	Luifel 13m + scherm in de midden- berm en scherm van 3 m. dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	H t.o.v. grenswaarde
HOGHE RIJNDIJK	8		GO	1	2	1,5	57	59	50	47	43	43	41	-3	-7	-7	-9
						4,5	60	62	50	51	47	47	45	1	-3	-3	-5
HOGHE RIJNDIJK	10		GO	1	2	1,5	56	58	50	48	42	42	41	-2	-8	-8	-9
						4,5	59	61	50	51	45	45	43	1	-5	-5	-7
HOGHE RIJNDIJK	16		GN	1	2	1,5	55	57	50	52	48	47	46	2	-2	-3	-4
						4,5	57	59	50	54	50	49	48	4	0	-1	-2
MEERBURGER WETERING	1X		5N	1	1	1,5		55	55	53	46	46	45	-2	-9	-9	-9
MEERBURGER WETERING	2X		5N	1	1	1,5		55	55	53	46	46	45	-2	-9	-9	-9
MEERBURGER WETERING	3X		5N	1	1	1,5		55	55	53	46	46	45	-2	-9	-9	-9
MEERBURGER WETERING	14		GN	1	2	1,5	48	50	50	48	45	45	44	-2	-5	-5	-6
						4,5	57	58	50	52	47	47	46	2	-3	-3	-4
MEERBURGERWATER	2	10	GN	5	2	1,5	50	52	50	48	44	44	43	-2	-6	-6	-7
						4,5	58	59	50	53	47	47	47	3	-3	-3	-3
MOERASCYPRESLAAN	2	44	GN	22	3	1,5	56	57	50	53	49	48	47	3	-1	-2	-4
						4,5	58	59	50	54	51	50	49	4	1	0	-1
						7,5	58	59	50	55	52	52	50	5	2	2	0
MOERASCYPRESLAAN	46		GN	1	3	1,5	56	57	50	52	49	48	46	2	-1	-2	-4
						4,5	58	59	50	54	51	50	49	4	1	0	-1
						7,5	58	59	50	55	52	51	49	5	2	1	-1
MOERASCYPRESLAAN	48	58	GO	6	3	1,5		53	53	46	45	44	42	-7	-7	-8	-10
						4,5	56	56	49	49	49	48	46	-7	-7	-7	-9
						7,5	56	56	49	47	47	47	45	-7	-9	-9	-11
PLATANENLAAN	2	24	GN	12	3	1,5	49	50	49	50	50	48	46	-1	0	-2	-4
						4,5	51	51	51	52	52	50	48	0	1	-1	-3
						7,5	52	52	52	52	53	51	49	0	1	-1	-3
PLATANENLAAN	2	24	GW	12	3	1,5	53	53	53	53	53	50	48	0	-1	-3	-5
						4,5	55	55	55	54	52	50	0	0	-1	-3	-5
						7,5	55	55	55	55	55	53	51	0	0	-2	-4
PRODUKTIEWEG	34		GW	1	1	1,5		55	55	56	56	53	50	1	1	-2	-4
PRODUKTIEWEG	36	38	GW	2	3	1,5		55	55	56	56	53	50	1	1	-3	-5
						4,5	57	57	57	57	57	54	52	0	1	-2	-5
						7,5	57	57	58	58	58	55	53	1	1	-2	-4
PRODUKTIEWEG	40	44	GN	3	3	1,5	54	56	50	56	56	53	51	6	6	3	1
						4,5	55	57	50	58	58	55	52	8	8	5	2
						7,5	56	58	50	58	58	55	53	8	8	5	3
PRODUKTIEWEG	46		GN	1	3	1,5	54	56	50	56	56	53	51	6	6	3	1
						4,5	56	58	50	58	57	54	52	8	7	4	2
						7,5	56	58	50	58	58	55	52	8	8	5	2
RHIJNVREUGD	7		GN	1	2	1,5	62	64	50	60	46	46	44	10	-4	-4	-6
						4,5	65	67	50	62	48	48	46	12	-2	-2	-4
RHIJNVREUGD	8		GN	1	2	1,5	60	62	50	62	46	46	44	12	-4	-4	-6
						4,5	63	65	50	63	48	48	46	13	-2	-2	-4
RHIJNVREUGD	9		GN	1	3	1,5	56	58	50	57	45	44	43	7	-5	-6	-7
						4,5	59	61	50	58	47	46	45	8	-3	-4	-5
						7,5	63	65	50	60	51	51	50	10	1	1	-1
RHIJNVREUGD	10		GN	1	3	1,5	58	60	50	50	44	44	42	0	-6	-6	-8
						4,5	61	63	50	53	46	46	44	3	-4	-4	-6
						7,5	64	66	50	58	49	49	48	8	-1	-1	-2
STADHOUDERSLAAN	1		GN	1	2	1,5	66	62	50	56	45	45	43	6	-5	-5	-7
						4,5	67	66	50	58	48	48	46	8	-2	-2	-4
STADHOUDERSLAAN	2		GN	1	2	1,5	66	62	50	56	45	45	43	6	-5	-5	-7
						4,5	67	66	50	58	48	48	46	8	-2	-2	-4

Vervolg geluidstabel 5:
Zoeterwoude; omgeving Hoge Rijndijk

adres			informatie woningen				Laeq in dB(A)							Overschrijding			
straatnaam	nummer		geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Heersende waarde	Grenswaarde	A	B	C	D	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	H t.o.v. grenswaarde
	van	tot								2020 zonder luisels	Luifel 13m + scherm in de middenberm	Luifel 13m + scherm in de midden- berm en scherm van 3 m.	Luifel 13m + scherm in de midden- berm en scherm van 3 m. dzoab				
STADHOUDERSLAAN	3		GN	1	2	1,5	66	62	50	56	45	45	43	6	-5	-5	-7
						4,5	67	66	50	58	48	48	46	8	-2	-2	-4
STADHOUDERSLAAN	4		GN	1	2	1,5	66	62	50	56	45	45	43	6	-5	-5	-7
						4,5	67	66	50	58	48	48	46	8	-2	-2	-4
STADHOUDERSLAAN	5		GN	1	2	1,5	63	59	50	53	46	46	44	3	-4	-4	-6
						4,5	64	62	50	56	49	49	47	6	-1	-1	-3
STADHOUDERSLAAN	6		GN	1	2	1,5	63	60	50	53	47	47	45	3	-3	-3	-5
						4,5	64	62	50	56	50	50	48	6	0	0	-2
STADHOUDERSLAAN	7		GN	1	2	1,5	62	60	50	53	46	45	44	3	-4	-5	-6
						4,5	64	62	50	56	49	48	47	6	-1	-2	-3
STADHOUDERSLAAN	7A		GN	1	2	1,5	63	61	50	54	45	45	43	4	-5	-5	-7
						4,5	65	63	50	57	48	48	46	7	-2	-2	-4
STADHOUDERSLAAN	8		GN	1	2	1,5	63	63	50	55	46	46	44	5	-4	-4	-6
						4,5	64	64	50	58	46	46	44	8	-4	-4	-6
VLEUGELNOOTLAAN	2	26	GN	13	3	1,5	56	57	50	55	52	50	49	5	2	0	-1
						4,5	57	58	50	56	54	52	51	6	4	2	1
						7,5	57	59	50	56	55	53	51	6	5	3	1
VLEUGELNOOTLAAN	2	26	GW	13	3	1,5		55	55	55	54	51	50	0	-1	-3	-5
						4,5		56	56	56	55	53	51	0	-1	-3	-5
						7,5		56	56	57	56	54	52	1	0	-2	-5
VLEUGELNOOTLAAN	28	42	GN	8	3	1,5	56	57	50	54	51	49	48	4	1	-1	-2
						4,5	57	58	50	55	53	51	50	5	3	1	0
						7,5	57	59	50	56	54	53	51	6	4	3	1
ZELKOVALAAN	2	36	GN	18	3	1,5	55	56	50	52	49	47	46	2	-1	-3	-4
						4,5	56	57	50	54	51	49	49	4	1	-1	-1
						7,5	57	58	50	55	53	52	50	5	3	2	0

GN= gevel noord
GO= gevel oost
GZ= gevel zuid
GW= gevel west

Inkleuring bij overschrijding van de grenswaarde

Geluidstabel 6:
Geluidbelastingen omgeving Resedastraat

adres				Informatie woningen				Laeq in dB(A)			A	B	C	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde
straatnaam	nummer							1986	Heersende waarde	Grenswaarde						
	van	tot	postcode	geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte				2020 zonder luifels	Luifel 13m + scherm in de middenberm	Luifel 13m + scherm in de middenberm dzoab			
ACACIALAAN	1	3		GZ	2	3	1.5	50	53	50	52	46	44	2	-4	-6
							4.5	54	56	50	55	49	47	5	-1	-3
							7.5	56	59	50	57	52	50	7	2	0
DR. DE BRUYNESTRAAT	1	21	2351P	GZ	11	3	1.5		50	50	55	47	45	5	-3	-5
							4.5		53	53	57	49	47	4	-4	-6
							7.5		57	57	59	52	50	1	-5	-7
DR. DE BRUYNESTRAAT	2	18	2351P	GZ	9	3	1.5		47	50	50	43	42	0	-7	-8
							4.5		51	51	52	46	44	2	-5	-7
							7.5		56	56	55	50	48	-1	-7	-9
DR. DE BRUYNESTRAAT	20	26	1234A	GO	4	3	1.5		48	50	57	45	43	7	-5	-7
							4.5		52	52	58	47	45	6	-5	-6
							7.5		56	56	59	51	49	4	-5	-7
DR. DE BRUYNESTRAAT	23	27		GW	3	3	1.5		50	50	59	43	42	9	-7	-8
							4.5		54	54	60	45	44	7	-8	-10
							7.5		57	57	61	49	48	4	-8	-10
DR. DE BRUYNESTRAAT	28	30		GW	2	3	1.5	51	54	50	58	46	44	8	-4	-6
							4.5	55	57	50	60	48	46	10	-2	-4
							7.5	57	60	50	61	52	50	11	2	0
DR. DE BRUYNESTRAAT	29	31		GW	2	3	1.5		50	50	59	43	42	9	-7	-8
							4.5		54	54	60	45	44	7	-8	-10
							7.5		57	57	61	49	48	4	-8	-10
DR. DE BRUYNESTRAAT	32			GZ	1	3	1.5	51	54	50	58	46	44	8	-4	-6
							4.5	55	57	50	60	48	46	10	-2	-4
							7.5	57	60	50	61	52	50	11	2	0
DR. DE BRUYNESTRAAT	33			GZ	1	3	1.5	54	56	50	65	49	47	15	-1	-3
							4.5	56	59	50	67	52	49	17	2	-1
							7.5	59	61	50	67	55	53	17	5	3
ERICALAAN	2	8		GZ	4	3	1.5	49	51	50	50	47	45	0	-3	-5
							4.5	52	54	50	54	50	48	4	0	-2
							7.5	56	59	50	57	54	52	7	4	2
ERICALAAN	3			3Z	1	1	1.5	56	59	50	59	51	49	9	1	-1
ERICALAAN	5			GZ	1	1	1.5	58	61	50	61	51	49	11	1	-1
ERICALAAN	10	12		GW	2	3	1.5		51	51	50	43	42	0	-7	-9
							4.5		53	53	53	46	44	-1	-7	-9
							7.5		56	56	55	51	49	-1	-5	-7
ERICALAAN	14			GW	1	3	1.5	55	58	50	51	49	47	1	-1	-3
							4.5	57	60	50	53	52	50	3	2	0
							7.5	59	62	50	55	54	52	5	4	2
ERICALAAN	16			GZ	1	3	1.5	55	58	50	51	49	47	1	-1	-3
							4.5	57	60	50	53	52	50	3	2	0
							7.5	59	62	50	55	54	52	5	4	2

Vervolg geluidstabel 6:
Geluidbelastingen omgeving Resedastraat

adres				Informatie woningen				Laeq in dB(A)								
straatnaam	nummer													A	B	C
	van	tot	postcode	geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Heersende waarde	Grenswaarde	2020 zonder luifels	Luifel 13m + scherm in de middenberm	Luifel 13m + scherm in de middenberm dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde
ERICALAAN	18	20		GW	2	3	1.5	56	59	50	51	51	49	1	1	-1
							4.5	58	61	50	53	53	51	3	3	1
							7.5	60	63	50	56	55	53	6	5	3
ERICALAAN	22			GW	1	3	1.5	56	59	50	51	51	49	1	1	-1
							4.5	58	61	50	53	53	51	3	3	1
							7.5	60	63	50	56	55	53	6	5	3
ERICALAAN	24			GZ	1	3	1.5	56	59	50	51	51	49	1	1	-1
							4.5	58	61	50	53	53	51	3	3	1
							7.5	60	63	50	56	55	53	6	5	3
GROENENDIJKSTRAAT	1	11		GZ	11	3	1.5	50	53	50	52	49	47	2	-1	-3
							4.5	53	56	50	54	51	49	4	1	-1
							7.5	56	59	50	56	53	51	6	3	1
GROENENDIJKSTRAAT	2	12		GZ	6	3	1.5		52	52	56	46	45	4	-6	-7
							4.5		55	55	58	49	47	3	-6	-8
							7.5		58	58	59	52	50	1	-6	-8
HOOFDSTRAAT	39	41		GZ	2	3	1.5		47	50	51	42	40	1	-8	-10
							4.5		51	51	52	44	42	1	-7	-9
							7.5		56	56	53	46	44	-2	-10	-12
HOOFDSTRAAT	43	51	2351P	GZ	5	3	1.5		47	50	51	42	40	1	-8	-10
							4.5		51	51	52	44	42	1	-7	-9
							7.5		56	56	53	46	44	-2	-10	-12
HOOFDSTRAAT	44	50		GZ	5	3	1.5		47	50	46	42	41	-4	-8	-9
							4.5		52	52	52	46	44	-1	-7	-8
							7.5		55	55	54	48	46	-1	-7	-9
HOOFDSTRAAT	52	62		GZ	6	3	1.5	50	52	50	56	44	42	6	-6	-8
							4.5	53	56	50	58	46	43	8	-4	-7
							7.5	57	60	50	60	48	46	10	-2	-4
HOOFDSTRAAT	53	57	2351P	GZ	3	3	1.5		47	50	54	42	41	4	-8	-9
							4.5		52	52	56	45	42	4	-7	-9
							7.5		57	57	58	47	45	1	-10	-12
HOOFDSTRAAT	59			GZ	1	3	1.5	48	51	50	58	45	43	8	-5	-7
							4.5	53	55	50	60	48	46	10	-2	-4
							7.5	58	60	50	61	51	49	11	1	-1
HOOFDSTRAAT	64	66		GW	2	3	1.5		54	54	58	44	41	4	-10	-13
							4.5		57	57	60	46	44	2	-11	-13
							7.5		59	59	61	47	45	2	-13	-15
HOOFDSTRAAT	68	70		GW	2	3	1.5		55	55	59	46	42	4	-9	-13
							4.5		58	58	61	50	45	3	-8	-13
							7.5		60	60	62	51	46	2	-9	-14
HOOGMADESEWEG	2	8		GZ	4	3	1.5		47	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		52	52	50	45	43	-2	-7	-8
							7.5		57	57	53	50	48	-4	-7	-9

Vervolg geluidstabel 6:
Geluidbelastingen omgeving Resedastraat

adres				Informatie woningen				Laeq in dB(A)								
straatnaam	nummer															
	van	tot	postcode	gevelorientatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Heersende waarde	Grenswaarde	2020 zonder luifels	Luifel 13m + scherm in de middenberm	Luifel 13m + scherm in de middenberm dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde
HOOGMADESEWEG	10	12		GZ	2	3	1.5		47	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		52	52	50	45	43	-2	-7	-8
							7.5		57	57	53	50	48	-4	-7	-9
HOOGMADESEWEG	14	16		GZ	2	3	1.5		47	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		52	52	50	45	43	-2	-7	-8
							7.5		57	57	53	50	48	-4	-7	-9
HOOGMADESEWEG	18	20		GZ	2	3	1.5		47	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		52	52	50	45	43	-2	-7	-8
							7.5		57	57	53	50	48	-4	-7	-9
HOOGMADESEWEG	22	26		GZ	3	3	1.5		47	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		52	52	50	45	43	-2	-7	-8
							7.5		57	57	53	50	48	-4	-7	-9
HOOGMADESEWEG	28	30		GZ	2	3	1.5		47	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		52	52	50	45	43	-2	-7	-8
							7.5		57	57	53	50	48	-4	-7	-9
HOOGMADESEWEG	32	34		GZ	2	3	1.5		47	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		52	52	50	45	43	-2	-7	-8
							7.5		57	57	53	50	48	-4	-7	-9
HOOGMADESEWEG	36	38		GZ	2	3	1.5		47	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		52	52	50	45	43	-2	-7	-8
							7.5		57	57	53	50	48	-4	-7	-9
HOOGMADESEWEG	44	46		GZ	2	3	1.5		47	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		52	52	50	45	43	-2	-7	-8
							7.5		57	57	53	50	48	-4	-7	-9
HOOGMADESEWEG	48	54		GZ	4	3	1.5		49	50	48	45	43	-2	-5	-7
							4.5		53	53	51	48	46	-1	-5	-7
							7.5		56	56	54	51	49	-2	-5	-7
KONINGSTRAAT	2	8	2351P	GZ	4	3	1.5	47	50	50	54	44	42	4	-6	-8
							4.5	51	54	50	56	46	44	6	-4	-6
							7.5	56	58	50	59	50	48	9	0	-2
KONINGSTRAAT	7	17	2351P	GZ	6	3	1.5		46	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		51	51	49	45	43	-2	-6	-8
							7.5		56	56	53	49	47	-3	-7	-9
KONINGSTRAAT	10	44	2351P	GZ	18	3	1.5	47	50	50	54	44	42	4	-6	-8
							4.5	51	54	50	56	46	44	6	-4	-6
							7.5	56	58	50	59	50	48	9	0	-2
KONINGSTRAAT	19	29	2351P	GZ	6	3	1.5		46	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		51	51	49	45	43	-2	-6	-8
							7.5		56	56	53	49	47	-3	-7	-9
KONINGSTRAAT	31	41	2351P	GZ	6	3	1.5		46	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		51	51	49	45	43	-2	-6	-8
							7.5		56	56	53	49	47	-3	-7	-9

Vervolg geluidstabel 6:
Geluidbelastingen omgeving Resedastraat

adres				Informatie woningen				Laeq in dB(A)								
straatnaam	nummer										A	B	C			
	van	tot	postcode	gevelorientatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Heersende waarde	Grenswaarde	2020 zonder luifels	Luifel 13m + scherm in de middenberm	Luifel 13m + scherm in de middenberm dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde
KONINGSTRAAT	43	53	2351P	GZ	6	3	1.5		46	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		51	51	49	45	43	-2	-6	-8
							7.5		56	56	53	49	47	-3	-7	-9
KONINGSTRAAT	46	60	2351P	GZ	8	3	1.5	47	50	50	54	44	42	4	-6	-8
							4.5	51	54	50	56	46	44	6	-4	-6
							7.5	56	58	50	59	50	48	9	0	-2
KONINGSTRAAT	55	65	2351P	GZ	6	3	1.5		46	50	46	43	41	-4	-7	-9
							4.5		51	51	49	45	43	-2	-6	-8
							7.5		56	56	53	49	47	-3	-7	-9
KONINGSTRAAT	62	68	2351P	GZ	4	3	1.5	47	50	50	54	44	42	4	-6	-8
							4.5	51	54	50	56	46	44	6	-4	-6
							7.5	56	58	50	59	50	48	9	0	-2
KONINGSTRAAT	67	75	2351P	GZ	5	3	1.5		47	50	50	43	42	0	-7	-8
							4.5		51	51	52	46	44	2	-5	-7
							7.5		56	56	55	50	48	-1	-7	-9
RESEDASTRAAT	1	9		GZ	5	3	1.5	49	56	50	69	50	48	19	0	-2
							4.5	54	59	50	70	53	51	20	3	1
							7.5	57	61	50	70	56	54	20	6	4
RESEDASTRAAT	2	12	2351P	GZ	6	3	1.5	51	53	50	59	47	45	9	-3	-5
							4.5	54	56	50	60	50	48	10	0	-2
							7.5	57	60	50	62	53	51	12	3	1
RESEDASTRAAT	11	17		GZ	4	3	1.5	50	55	50	69	49	47	19	-1	-3
							4.5	53	58	50	70	52	50	20	2	0
							7.5	56	60	50	70	55	53	20	5	3
RESEDASTRAAT	14	24	2351P	GZ	6	3	1.5	50	53	50	58	47	46	8	-3	-4
							4.5	53	56	50	59	50	48	9	0	-2
							7.5	56	59	50	60	52	50	10	2	0
RESEDASTRAAT	19	27		GZ	5	3	1.5		54	54	69	49	47	14	-6	-7
							4.5		58	58	70	51	49	12	-7	-9
							7.5		60	60	70	55	53	10	-6	-7
RESEDASTRAAT	26	36	2351P	GZ	6	3	1.5	48	51	50	61	47	45	11	-3	-5
							4.5	52	55	50	63	49	47	13	-1	-3
							7.5	56	59	50	64	51	49	14	1	-1
RESEDASTRAAT	38	48		GZ	6	3	1.5		51	51	60	47	45	10	-4	-6
							4.5		55	55	62	48	46	7	-7	-9
							7.5		59	59	63	51	49	4	-8	-10
RESEDASTRAAT	41	47		GZ	4	3	1.5		53	53	68	48	46	16	-5	-7
							4.5		57	57	69	50	48	12	-7	-9
							7.5		60	60	70	53	51	10	-6	-8
RESEDASTRAAT	50	56		GZ	4	3	1.5		51	51	63	46	44	13	-5	-7
							4.5		55	55	65	47	45	10	-7	-9
							7.5		58	58	66	50	48	8	-8	-10

Vervolg geluidstabel 6:
Geluidbelastingen omgeving Resedastraat

adres				Informatie woningen				Laeq in dB(A)								
straatnaam	nummer										A	B	C			
	van	tot	postcode	geveloriëntatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Heersende waarde	Grenswaarde	2020 zonder luifels	Luifel 13m + scherm in de middenberm	Luifel 13m + scherm in de middenberm dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde
VAN GEERSTRAAT	1	7		GZ	4	3	1.5	55	57	50	65	50	48	15	0	-2
							4.5	58	60	50	67	53	51	17	3	1
							7.5	59	62	50	68	56	54	18	6	4
VAN GEERSTRAAT	9	15		GZ	4	3	1.5	56	59	50	65	50	49	15	0	-2
							4.5	59	62	50	67	53	51	17	3	1
							7.5	61	63	50	67	56	54	17	6	4
VAN LEEUWENPARK	1	7		GZ	4	3	1.5		46	50	46	42	41	-4	-8	-9
							4.5		50	50	49	45	43	-1	-5	-7
							7.5		55	55	53	50	48	-2	-6	-8
VAN LEEUWENPARK	9	15		GZ	4	3	1.5		46	50	46	42	41	-4	-8	-9
							4.5		50	50	49	45	43	-1	-5	-7
							7.5		55	55	53	50	48	-2	-6	-8
VAN LEEUWENPARK	17	27		GZ	6	3	1.5		46	50	46	42	41	-4	-8	-9
							4.5		50	50	49	45	43	-1	-5	-7
							7.5		55	55	53	50	48	-2	-6	-8
VAN LEEUWENPARK	29	35		GZ	4	3	1.5		46	50	46	42	41	-4	-8	-9
							4.5		50	50	49	45	43	-1	-5	-7
							7.5		55	55	53	50	48	-2	-6	-8

GN= gevel noord

GO= gevel oost

GZ= gevel zuid

GW= gevel west

Inkleuring bij overschrijding van de grenswaarde

Geluidstabel 7:
Oranjewijk

adres			Informatie woningen				Laeq in dB(A)						Overschrijding		
straatnaam	nummer														
										A	B	C			
	van	tot	gevelorientatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Heersende waarde	Grenswaarde	2020 zonder scherm	Luifel 13m + scherm in de middenberm	Luifel 13m + scherm in de middenberm dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde
BEATRIXSTRAAT	1	13	GN	7	3	1.5	47	49	50	48	45	43	-2	-5	-7
						4.5	51	53	53	51	48	46	-2	-5	-7
						7.5	55	57	57	55	52	50	-2	-5	-7
BEATRIXSTRAAT	2	12	GN	6	3	1.5	46	48	50	47	45	44	-3	-5	-6
						4.5	50	52	52	50	49	47	-2	-3	-5
						7.5	54	56	56	54	52	50	-3	-4	-6
BEATRIXSTRAAT	14	24	GN	6	3	1.5	46	48	50	47	45	44	-3	-5	-6
						4.5	50	52	52	50	49	47	-2	-3	-5
						7.5	54	56	56	54	52	50	-3	-4	-6
BEATRIXSTRAAT	15	27	GN	7	3	1.5	47	49	50	48	45	43	-2	-5	-7
						4.5	51	53	53	51	48	46	-2	-5	-7
						7.5	55	57	57	55	52	50	-2	-5	-7
BEATRIXSTRAAT	26	34	GN	5	3	1.5	46	48	50	47	45	44	-3	-5	-6
						4.5	50	52	52	50	49	47	-2	-3	-5
						7.5	54	56	56	54	52	50	-3	-4	-6
BEATRIXSTRAAT	29	35	GN	4	3	1.5	47	49	50	48	45	43	-2	-5	-7
						4.5	51	53	53	51	48	46	-2	-5	-7
						7.5	55	57	57	55	52	50	-2	-5	-7
BERNHARDSTRAAT	1		1N	1	3	1.5	52	54	50	58	48	46	8	-2	-4
						4.5	55	58	50	60	50	48	10	0	-2
						7.5	58	61	50	62	53	51	12	3	1
BERNHARDSTRAAT	2	4	GW	2	3	1.5	48	51	51	56	42	41	5	-8	-10
						4.5	52	54	54	57	44	42	3	-10	-12
						7.5	55	57	57	58	47	45	2	-10	-11
BERNHARDSTRAAT	6	8	GW	2	3	1.5	48	51	51	56	42	41	5	-8	-10
						4.5	52	54	54	57	44	42	3	-10	-12
						7.5	55	57	57	58	47	45	2	-10	-11
BERNHARDSTRAAT	10	12	GW	2	3	1.5	48	51	51	56	42	41	5	-8	-10
						4.5	52	54	54	57	44	42	3	-10	-12
						7.5	55	57	57	58	47	45	2	-10	-11
BERNHARDSTRAAT	14	16	GW	2	3	1.5	50	54	50	59	47	45	9	-3	-5
						4.5	54	57	50	61	50	48	11	0	-2
						7.5	56	59	50	62	53	51	12	3	1
BERNHARDSTRAAT	18	20	GN	2	3	1.5	52	55	50	61	48	46	11	-2	-4
						4.5	56	59	50	64	50	48	14	0	-2
						7.5	59	61	50	65	53	51	15	3	1
BERNHARDSTRAAT	22		GN	1	3	1.5	54	56	50	68	50	48	18	0	-2
						4.5	58	60	50	69	52	50	19	2	0
						7.5	61	63	50	69	54	52	19	4	2
BERNHARDSTRAAT	24		GW	1	3	1.5	51	54	50	63	45	42	13	-5	-8
						4.5	55	57	50	64	45	43	14	-5	-7
						7.5	58	60	50	64	48	45	14	-2	-5

Vervolg geluidstabel 7:
Oranjewijk

CHARLOTTE DE BOURBONSTR.	1	11	GN	6	3	1.5	46	49	50	48	46	45	-2	-4	-5
						4.5	51	54	54	53	50	49	-1	-3	-5
						7.5	54	56	56	55	53	51	-1	-3	-5
FREDERIK HENDRIKLAAN	1	15	GN	8	3	1.5	46	48	50	49	44	43	-1	-6	-7
						4.5	50	52	52	52	47	45	0	-5	-7
						7.5	53	55	55	55	51	49	0	-4	-6
FREDERIK HENDRIKLAAN	2	24	GN	12	6	1.5	46	48	50	51	44	43	1	-6	-7
						4.5	50	52	50	53	48	46	3	-2	-4
						7.5	53	56	50	56	52	50	6	2	0
						10.5	56	58	50	57	52	50	7	2	0
						13.5	57	59	50	59	52	50	9	2	0
						16.5	58	61	50	60	52	50	10	2	0
FREDERIK HENDRIKLAAN	26	66	GN	21	3	1.5	46	49	50	50	45	43	0	-5	-7
						4.5	50	53	53	52	48	46	-1	-5	-7
						7.5	54	57	57	55	52	50	-2	-5	-7
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	1	2	GO	2	3	1.5	46	49	50	51	44	42	1	-6	-8
						4.5	51	53	53	53	46	45	0	-6	-8
						7.5	55	57	57	56	50	48	-2	-7	-9
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	3	4	GO	2	3	1.5	46	49	50	51	44	42	1	-6	-8
						4.5	51	53	53	53	46	45	0	-6	-8
						7.5	55	57	57	56	50	48	-2	-7	-9
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	5	6	GO	2	3	1.5	46	48	50	50	44	42	0	-6	-8
						4.5	50	52	52	52	47	45	0	-6	-8
						7.5	55	57	57	54	50	48	-2	-7	-9
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	7	8	GN	2	3	1.5	51	53	50	57	48	46	7	-2	-4
						4.5	55	57	50	60	49	47	10	-1	-3
						7.5	58	61	50	63	54	52	13	4	2
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	7	8	GO	2	3	1.5	46	48	50	50	44	42	0	-6	-8
						4.5	50	52	52	52	47	45	0	-6	-8
						7.5	55	57	57	54	50	48	-2	-7	-9
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	9	13	GN	4	3	1.5	54	57	50	66	53	50	16	3	0
						4.5	58	60	50	67	54	52	17	4	2
						7.5	61	63	50	68	56	53	18	6	3
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	14		GN	1	3	1.5	54	57	50	65	52	50	15	2	0
						4.5	58	60	50	67	54	52	17	4	2
						7.5	61	63	50	67	56	54	17	6	4
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	15	16	GO	2	3	1.5	49	52	50	61	44	42	11	-6	-8
						4.5	53	55	50	62	46	45	12	-4	-5
						7.5	56	59	50	63	50	48	13	0	-2
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	17	18	GO	2	3	1.5	49	52	50	61	44	42	11	-6	-8
						4.5	53	55	50	62	46	45	12	-4	-5
						7.5	56	59	50	63	50	48	13	0	-2
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	19	20	GO	2	3	1.5	49	52	50	61	44	42	11	-6	-8
						4.5	53	55	50	62	46	45	12	-4	-5
						7.5	56	59	50	63	50	48	13	0	-2
FREDERIK HENDRIKPLANTS.	21		GN	1	3	1.5	47	50	50	54	48	46	4	-2	-4
						4.5	51	53	53	56	50	48	3	-3	-5
						7.5	54	57	57	57	52	50	1	-5	-6
HOOFDSTRAAT	75		GN	1	3	1.5	58	60	50	63	45	43	13	-5	-7
						4.5	61	63	50	64	47	45	14	-3	-5
						7.5	63	65	50	65	50	49	15	0	-1
HOOFDSTRAAT	77		GN	1	3	1.5	54	57	50	59	47	45	9	-3	-5
						4.5	59	61	50	60	50	48	10	0	-2
						7.5	62	64	50	62	51	49	12	1	-1
HOOFDSTRAAT	77A		GN	1	2	1.5	52	54	50	57	47	46	7	-3	-4
						4.5	56	58	50	60	52	50	10	2	0

Vervolg geluidstabel 7:
Oranjewijk

HOOFDSTRAAT	79		GN	1	3	1.5	48	50	50	53	44	42	3	-6	-8
						4.5	53	56	50	55	47	45	5	-3	-5
						7.5	56	59	50	56	49	47	6	-1	-3
HOOFDSTRAAT	81		GW	1	3	1.5	47	50	50	50	42	40	0	-8	-10
						4.5	53	55	55	53	45	43	-2	-9	-11
						7.5	55	57	57	54	49	47	-3	-8	-10
HOOFDSTRAAT	82		GN	1	2	1.5	60	62	50	65	46	44	15	-4	-6
						4.5	63	65	50	66	48	46	16	-2	-4
HOOFDSTRAAT	83	85	GW	2	3	1.5	47	50	50	50	42	40	0	-8	-10
						4.5	53	55	55	53	45	43	-2	-9	-11
						7.5	55	57	57	54	49	47	-3	-8	-10
HOOFDSTRAAT	84		3N	1	2	1.5	53	55	50	54	44	42	4	-6	-8
						4.5	57	59	50	56	46	45	6	-4	-5
HOOFDSTRAAT	84A		GN	1	3	1.5	51	53	50	54	46	45	4	-4	-5
						4.5	55	57	50	57	51	49	7	1	-1
						7.5	58	60	50	58	51	49	8	1	-1
HOOFDSTRAAT	84B	84C	GN	2	3	1.5	51	53	50	53	46	44	3	-4	-6
						4.5	55	56	50	56	50	48	6	0	-2
						7.5	56	58	50	57	51	49	7	1	-1
HOOFDSTRAAT	84D	84E	GN	2	3	1.5	50	52	52	50	43	41	-2	-9	-11
						4.5	53	55	55	52	46	44	-3	-9	-11
						7.5	55	57	57	54	49	47	-3	-7	-9
HOOFDSTRAAT	86	90F	GN	9	3	1.5	46	48	50	50	43	41	0	-7	-9
						4.5	50	52	52	52	46	44	0	-6	-8
						7.5	54	56	56	54	50	48	-2	-6	-8
HOOFDSTRAAT	86	90F	GW	9	3	1.5	47	50	50	47	43	41	-3	-7	-9
						4.5	50	52	52	49	46	44	-3	-6	-8
						7.5	51	53	53	51	49	47	-2	-4	-6
HOOFDSTRAAT	87	89	GW	2	3	1.5	46	48	50	49	42	40	-1	-8	-10
						4.5	50	53	53	51	44	43	-2	-8	-10
						7.5	53	55	55	53	48	46	-2	-7	-9
HOOFDSTRAAT	91	93	GW	2	3	1.5	46	48	50	49	42	40	-1	-8	-10
						4.5	50	53	53	51	44	43	-2	-8	-10
						7.5	53	55	55	53	48	46	-2	-7	-9
HOOFDSTRAAT	92	100	GW	5	3	1.5	47	50	50	47	43	41	-3	-7	-9
						4.5	50	52	52	49	46	44	-3	-6	-8
						7.5	51	53	53	51	49	47	-2	-4	-6
HOOFDSTRAAT	95	97	GW	2	3	1.5	43	45	50	46	39	38	-4	-11	-12
						4.5	47	50	50	48	42	40	-2	-8	-10
						7.5	51	54	54	50	46	44	-4	-8	-10
HOOFDSTRAAT	99	101	GW	2	3	1.5	43	45	50	46	39	38	-4	-11	-12
						4.5	47	50	50	48	42	40	-2	-8	-10
						7.5	51	54	54	50	46	44	-4	-8	-10
HOOFDSTRAAT	102	110	GW	5	3	1.5	45	47	50	46	45	43	-4	-5	-7
						4.5	47	49	50	49	47	45	-1	-3	-5
						7.5	50	52	52	50	48	46	-1	-4	-6
HOOFDSTRAAT	112	114	GO	2	3	1.5	42	45	50	45	43	40	-5	-7	-10
						4.5	47	49	50	47	45	42	-3	-5	-8
						7.5	48	51	51	48	45	43	-2	-5	-7
HOOFDSTRAAT	116	118	GO	2	3	1.5	42	45	50	45	43	40	-5	-7	-10
						4.5	47	49	50	47	45	42	-3	-5	-8
						7.5	48	51	51	48	45	43	-2	-5	-7
HOOFDSTRAAT	120	122	GO	2	3	1.5	42	45	50	45	43	40	-5	-7	-10
						4.5	47	49	50	47	45	42	-3	-5	-8
						7.5	48	51	51	48	45	43	-2	-5	-7

Vervolg geluidstabel 7:
Oranjewijk

HOOFDSTRAAT	120	122	GO	2	3	1.5	42	45	50	45	43	40	-5	-7	-10
						4.5	47	49	50	47	45	42	-3	-5	-8
						7.5	48	51	51	48	45	43	-2	-5	-7
IRENESTRAAT	2	14	GN	7	3	1.5	48	51	51	57	50	48	6	-1	-3
						4.5	52	54	54	59	52	50	4	-2	-4
						7.5	55	57	57	60	53	51	3	-4	-5
IRENESTRAAT	16	28	GN	7	3	1.5	48	51	51	57	50	48	6	-1	-3
						4.5	52	54	54	59	52	50	4	-2	-4
						7.5	55	57	57	60	53	51	3	-4	-5
IRENESTRAAT	30	36	GN	4	3	1.5	48	51	51	57	50	48	6	-1	-3
						4.5	52	54	54	59	52	50	4	-2	-4
						7.5	55	57	57	60	53	51	3	-4	-5
LOUISE DE COLIGNYSTRAAT	1	20	GN	20	2	1.5	47	49	50	50	45	43	0	-5	-7
						4.5	50	53	53	53	49	47	0	-4	-6
MARGRIETSTRAAT	1	3	GO	2	3	1.5	49	52	50	59	44	43	9	-6	-7
						4.5	53	55	50	60	47	45	10	-3	-5
						7.5	57	59	50	61	51	49	11	1	-1
MARGRIETSTRAAT	2	4	GO	2	3	1.5	50	53	50	59	45	43	9	-5	-7
						4.5	55	57	50	60	47	45	10	-3	-5
						7.5	58	61	50	62	51	49	12	1	-1
MARGRIETSTRAAT	5	7	GO	2	3	1.5	49	52	50	59	44	43	9	-6	-7
						4.5	53	55	50	60	47	45	10	-3	-5
						7.5	57	59	50	61	51	49	11	1	-1
MARGRIETSTRAAT	6	8	GO	2	3	1.5	50	53	50	59	45	43	9	-5	-7
						4.5	55	57	50	60	47	45	10	-3	-5
						7.5	58	61	50	62	51	49	12	1	-1
MARGRIETSTRAAT	9	11	GO	2	3	1.5	49	52	50	59	44	43	9	-6	-7
						4.5	53	55	50	60	47	45	10	-3	-5
						7.5	57	59	50	61	51	49	11	1	-1
MARGRIETSTRAAT	10	12	GO	2	3	1.5	50	53	50	59	45	43	9	-5	-7
						4.5	55	57	50	60	47	45	10	-3	-5
						7.5	58	61	50	62	51	49	12	1	-1
MARGRIETSTRAAT	13		GN	1	3	1.5	55	57	50	66	51	49	16	1	-1
						4.5	58	61	50	67	53	51	17	3	1
						7.5	61	64	50	68	55	53	18	5	3
MARGRIETSTRAAT	14		GN	1	3	1.5	55	57	50	67	50	48	17	0	-2
						4.5	59	61	50	68	52	50	18	2	0
						7.5	62	64	50	68	55	53	18	5	3
MARIJKESTRAAT	1	3	GO	2	3	1.5	50	52	50	59	45	43	9	-5	-7
						4.5	54	56	50	60	47	46	10	-3	-4
						7.5	58	60	50	61	50	49	11	0	-1
MARIJKESTRAAT	2	4	GO	2	3	1.5	51	53	50	59	45	43	9	-5	-7
						4.5	55	57	50	61	47	46	11	-3	-5
						7.5	59	61	50	62	50	48	12	0	-2
MARIJKESTRAAT	5	7	GO	2	3	1.5	50	52	50	59	45	43	9	-5	-7
						4.5	54	56	50	60	47	46	10	-3	-4
						7.5	58	60	50	61	50	49	11	0	-1
MARIJKESTRAAT	6	8	GO	2	3	1.5	51	53	50	59	45	43	9	-5	-7
						4.5	55	57	50	61	47	46	11	-3	-5
						7.5	59	61	50	62	50	48	12	0	-2
MARIJKESTRAAT	9	11	GO	2	3	1.5	50	53	50	62	46	45	12	-4	-5
						4.5	55	57	50	64	49	47	14	-1	-3
						7.5	60	62	50	64	52	50	14	2	0
MARIJKESTRAAT	10	12	GO	2	3	1.5	52	55	50	63	47	45	13	-3	-5
						4.5	57	59	50	64	49	47	14	-1	-3
						7.5	61	63	50	65	52	50	15	2	0

Vervolg geluidstabel 7:
Oranjewijk

MARIJKESTRAAT	13		GN	1	3	1.5	56	58	50	68	52	50	18	2	0
						4.5	60	62	50	69	54	52	19	4	2
						7.5	64	66	50	69	57	55	19	7	5
MARIJKESTRAAT	14		GN	1	3	1.5	57	59	50	68	52	50	18	2	0
						4.5	61	63	50	69	54	52	19	4	2
						7.5	65	67	50	69	57	55	19	7	5
MAURITSSINGEL	1	37	GN	19	1	1.5	46	49	50	47	46	0	-3	-4	0
MAURITSSINGEL	31	33	GO	2	3	1.5	49	52	50	51	45	43	1	-5	-7
						4.5	55	58	50	54	50	48	4	0	-2
						7.5	57	59	50	56	52	50	6	2	0
MAURITSSINGEL	35	37	GO	2	3	1.5	49	52	50	51	45	43	1	-5	-7
						4.5	55	58	50	54	50	48	4	0	-2
						7.5	57	59	50	56	52	50	6	2	0
MAURITSSINGEL	39	41	GO	2	3	1.5	49	52	50	51	45	43	1	-5	-7
						4.5	55	58	50	54	50	48	4	0	-2
						7.5	57	59	50	56	52	50	6	2	0
MAURITSSI NGEL	43	47	GO	3	3	1.5	49	52	50	51	45	43	1	-5	-7
						4.5	55	58	50	54	50	48	4	0	-2
						7.5	57	59	50	56	52	50	6	2	0
MAURITSSINGEL	49	51	GO	2	3	1.5	53	56	50	52	47	45	2	-3	-5
						4.5	57	59	50	55	50	48	5	0	-2
						7.5	58	60	50	58	53	51	8	3	1
MAURITSSINGEL	53	55	GO	2	3	1.5	53	56	50	52	47	45	2	-3	-5
						4.5	57	59	50	55	50	48	5	0	-2
						7.5	58	60	50	58	53	51	8	3	1
MAURITSSINGEL	57		GN	1	3	1.5	54	57	50	58	48	46	8	-2	-4
						4.5	57	59	50	60	51	49	10	1	-1
						7.5	59	62	50	62	55	52	12	5	2
MAURITSSINGEL	57		GO	1	3	1.5	53	56	50	52	47	45	2	-3	-5
						4.5	57	59	50	55	50	48	5	0	-2
						7.5	58	60	50	58	53	51	8	3	1
MAURITSSINGEL	59	61	GO	2	3	1.5	60	62	50	61	55	53	11	5	3
						4.5	61	63	50	62	56	54	12	6	4
						7.5	62	64	50	63	58	56	13	8	6
MAURITSSINGEL	63	65	GO	2	3	1.5	60	62	50	61	55	53	11	5	3
						4.5	61	63	50	62	56	54	12	6	4
						7.5	62	64	50	63	58	56	13	8	6
MAURITSSINGEL	67	69	GO	2	3	1.5	60	63	50	64	56	54	14	6	4
						4.5	62	64	50	65	58	56	15	8	6
						7.5	63	66	50	66	60	58	16	10	8
MAURITSSINGEL	71		GN	1	3	1.5	62	64	50	69	58	56	19	8	6
						4.5	66	68	50	70	60	58	20	10	8
						7.5	68	70	50	70	63	61	20	13	11
MAURITSSINGEL	78A		GN	1	1	1.5	50	53	53	52	50	48	-1	-2	-5
MAURITSSINGEL	80		GN	1	2	1.5	52	55	55	54	50	48	0	-4	-6
						4.5	54	57	57	56	52	49	-1	-5	-8
MAURITSSINGEL	102	108	GN	4	2	1.5	51	54	54	54	51	49	0	-3	-5
						4.5	54	56	56	55	51	49	-1	-5	-7
MAURITSSINGEL	120	126	GW	4	2	1.5	52	54	54	54	50	48	-1	-4	-6
						4.5	55	57	57	56	52	50	-1	-5	-7
MAURITSSINGEL	128	134	GN	4	2	1.5	51	54	54	54	51	49	0	-3	-5
						4.5	55	57	57	57	53	51	-1	-4	-7
MAURITSSINGEL	136	138	GO	2	2	1.5	46	49	50	51	50	48	1	0	-2
						4.5	52	55	55	54	52	50	-1	-3	-5
MAURITSSINGEL	140	142	GO	2	2	1.5	46	49	50	51	50	48	1	0	-2
						4.5	52	55	55	54	52	50	-1	-3	-5

Vervolg geluidstabel 7:
Oranjewijk

MAURITSSINGEL	144		GN	1	2	1.5	51	54	50	55	51	49	5	1	-1
						4.5	56	59	50	57	53	51	7	3	1
MAURITSSINGEL	146	154	GW	5	2	1.5	53	56	50	55	50	48	5	0	-2
						4.5	57	59	50	58	53	51	8	3	1
MAURITSSINGEL	154B		GN	1	1	1.5	57	59	50	60	57	55	10	7	5
MAURITSSINGEL	156	164	GN	5	2	1.5	55	58	50	58	53	51	8	3	1
						4.5	58	61	50	60	55	53	10	5	3
MAURITSSINGEL	166	168	GO	2	2	1.5	52	55	55	55	53	51	0	-2	-4
						4.5	55	58	58	57	55	52	-1	-3	-5
MAURITSSINGEL	170	172	GO	2	2	1.5	52	55	55	55	53	51	0	-2	-4
						4.5	55	58	58	57	55	52	-1	-3	-5
MAURITSSINGEL	174		GN	1	2	1.5	57	59	50	60	48	47	10	-2	-3
						4.5	59	62	50	61	52	50	11	2	0
MAURITSSINGEL	176	184	GN	5	2	1.5	59	61	50	60	51	49	10	1	-1
						4.5	61	64	50	62	54	52	12	4	2
MAURITSSING EL	186		3N	1	2	1.5	59	61	50	63	53	51	13	3	1
						4.5	62	64	50	65	56	54	15	6	4
WILHELMINASTRAAT	1	11	GN	6	3	1.5	43	45	50	47	45	43	-3	-5	-7
						4.5	47	50	50	50	48	46	0	-2	-4
						7.5	52	54	54	52	49	48	-2	-5	-7
WILHELMINASTRAAT	13	23	GN	6	3	1.5	43	45	50	47	45	43	-3	-5	-7
						4.5	47	50	50	50	48	46	0	-2	-4
						7.5	52	54	54	52	49	48	-2	-5	-7
WILHELMINASTRAAT	25	39	GN	8	3	1.5	43	45	50	47	45	43	-3	-5	-7
						4.5	47	50	50	50	48	46	0	-2	-4
						7.5	52	54	54	52	49	48	-2	-5	-7
WILLEM DE ZWIJGERLAAN	2	8	GN	4	3	1.5	45	48	50	48	42	40	-2	-8	-10
						4.5	51	54	54	50	44	42	-3	-10	-11
						7.5	54	56	56	52	46	45	-4	-10	-12
WILLEM DE ZWIJGERLAAN	10	12	GO	2	3	1.5	42	44	50	43	0	39	-7	0	-11
						4.5	46	48	50	46	0	43	-4	0	-7
						7.5	50	52	52	50	0	47	-2	0	-5
WILLEM DE ZWIJGERLAAN	14	24	GO	6	3	1.5	42	44	50	43	0	39	-7	0	-11
						4.5	46	48	50	46	0	43	-4	0	-7
						7.5	50	52	52	50	0	47	-2	0	-5

GN= gevel noord

GO= gevel oost

GZ= gevel zuid

GW= gevel west

Inkleuring bij overschrijding van de grenswaarde

Geluidstabel 8:
Leiderdorp Ziekenhuis e.o

adres			Informatie woningen				Laeq in dB(A)									Overschrijding				
straatnaam	nummer																			
	van	tot	gevelorientatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Vastgestelde waarde	Heersende waarde	Grenswaarde	A Zonder schermen	B scherm 4 meter	C scherm 5 meter	D scherm 6 meter	E scherm 4 meter dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	D t.o.v. grenswaarde	E t.o.v. grenswaarde
ACACIALAAN	2	8	GZ	4	3	1.5	53		54	50	51	47	46	46	45	1	-3	-4	-4	-5
						4.5	56		56	50	54	50	49	48	48	4	0	-1	-2	-2
						7.5	58		59	50	56	52	51	50	50	6	2	1	0	0
ACACIALAAN	10	16	GW	4	3	1.5			46	50	44	41	40	40	39	-6	-9	-10	-10	-11
						4.5			49	50	47	43	42	42	41	-3	-7	-8	-8	-9
						7.5			52	52	49	45	44	43	43	-3	-7	-8	-8	-9
BRUNELKAMP	10	15	GZ	5	3	1.5			50	50	51	45	45	44	44	1	-5	-5	-6	-6
						4.5			52	52	53	48	47	46	46	1	-4	-5	-6	-6
						7.5			54	54	54	50	48	47	48	1	-4	-6	-7	-6
BRUNELKAMP	16	20	GZ	6	3	1.5			50	50	51	45	45	44	44	1	-5	-5	-6	-6
						4.5			52	52	53	48	47	46	46	1	-4	-5	-6	-6
						7.5			54	54	54	50	48	47	48	1	-4	-6	-7	-6
BRUNELKAMP	21	25	GZ	5	3	1.5			50	50	51	45	45	44	44	1	-5	-5	-6	-6
						4.5			52	52	53	48	47	46	46	1	-4	-5	-6	-6
						7.5			54	54	54	50	48	47	48	1	-4	-6	-7	-6
DALKRUIDZOOM	9	20	GZ	12	3	1.5	49		50	50	51	47	46	45	46	1	-3	-4	-5	-5
						4.5	50		52	52	52	49	48	47	47	0	-3	-3	-4	-4
						7.5	51		52	52	52	50	49	48	48	1	-2	-2	-3	-4
ELISABETHHOF	2			1	1	1.5	60		63	50	63	55	52	52	51	13	5	2	2	1
EREPRIJSKAMP	9	13	GZ	5	3	1.5			50	50	51	45	45	44	44	1	-5	-5	-6	-6
						4.5			52	52	53	48	47	46	46	1	-4	-5	-6	-6
						7.5			54	54	54	50	48	47	48	1	-4	-6	-7	-6
ESSENPARK	2		GZ	1	1	1.5			51	51	50	45	44	44	43	-1	-6	-7	-8	-8
ESSENPARK	4		GZ	1	1	1.5			51	51	50	45	44	44	43	-1	-6	-7	-8	-8
ESSENPARK	6		GZ	1	1	1.5			51	51	50	45	44	44	43	-1	-6	-7	-8	-8
ESSENP ARK	8		GZ	1	1	1.5			51	51	50	45	44	44	43	-1	-6	-7	-8	-8
ESSENPARK	24		GZ	1	2	1.5			53	53	54	46	45	45	45	1	-6	-7	-8	-8
						4.5			55	55	56	49	48	48	47	1	-6	-6	-7	-7
ESSENPARK	26		GZ	1	2	1.5			50	50	51	47	46	46	45	1	-3	-4	-4	-5
						4.5			53	53	54	51	50	49	49	1	-2	-3	-4	-4
ESSENPARK	28		GZ	1	2	1.5			50	50	51	47	46	46	45	1	-3	-4	-4	-5
						4.5			53	53	54	51	50	49	49	1	-2	-3	-4	-4
ESSENPARK	30		GZ	1	2	1.5			50	50	51	47	46	46	45	1	-3	-4	-4	-5
						4.5			53	53	54	51	50	49	49	1	-2	-3	-4	-4
FLUITEKRUIDZOOM	24	30	GZ	4	2	1.5			51	51	52	48	48	47	46	2	-3	-3	-4	-5
						4.5			54	54	55	50	50	49	48	1	-3	-4	-4	-5
FLUITEKRUIDZOOM	32		GZ	1	2	1.5			51	51	52	45	45	44	44	1	-6	-6	-7	-7
						4.5			53	53	55	48	47	47	46	1	-5	-6	-7	-7
FLUITEKRUIDZOOM	34		GO	1	2	1.5			51	51	52	45	45	44	44	1	-6	-6	-7	-7
						4.5			53	53	55	48	47	47	46	1	-5	-6	-7	-7
HAVIKSKRUIDZOOM	1	33	GZ	33	3	1.5			50	50	51	47	46	45	46	1	-3	-4	-5	-5
						4.5			52	52	52	49	48	47	47	0	-3	-3	-4	-4
						7.5			52	52	52	50	49	48	48	1	-2	-2	-3	-4
HOLT LANT	1		GW	1	3	1.5		55	53	53	52	47	45	44	45	0	-6	-7	-8	-8
						4.5		55	56	55	56	49	48	46	47	1	-6	-7	-9	-8
						7.5		55	55	55	55	49	48	46	47	0	-6	-7	-9	-8

Vervolg geluidstabel 8:
Leiderdorp Ziekenhuis e.o

HOLTLANT	2	3	GW	2	3	1.5		55	53	53	52	47	45	44	45	0	-6	-7	-8	-8
						4.5		55	56	55	56	49	48	46	47	1	-6	-7	-9	-8
						7.5		55	55	55	55	49	48	46	47	0	-6	-7	-9	-8
HOLTLANT	4		GW	1	3	1.5		55	52	52	52	46	45	44	44	0	-6	-7	-8	-8
						4.5		55	55	55	55	49	47	46	47	0	-6	-8	-9	-8
						7.5		55	55	55	55	48	46	45	46	0	-7	-9	-10	-9
HOLTLANT	5		GW	1	3	1.5		55	52	52	52	46	45	44	44	0	-6	-7	-8	-8
						4.5		55	55	55	55	49	47	46	47	0	-6	-8	-9	-8
						7.5		55	55	55	55	48	46	45	46	0	-7	-9	-10	-9
HOLTLANT	6	8	GW	3	3	1.5		55	52	52	52	46	45	44	44	0	-6	-7	-8	-8
						4.5		55	55	55	55	49	47	46	47	0	-6	-8	-9	-8
						7.5		55	55	55	55	48	46	45	46	0	-7	-9	-10	-9
HOLTLANT	9		GW	1	3	1.5		55	51	51	52	44	42	41	42	1	-7	-9	-10	-9
						4.5		55	53	53	53	47	45	43	45	0	-7	-9	-10	-9
						7.5		55	53	53	53	46	44	43	44	0	-7	-8	-10	-9
HOLTLANT	10	17	GO	8	3	1.5		55	51	51	52	45	44	43	43	1	-6	-7	-8	-8
						4.5		55	53	53	54	48	46	45	46	1	-6	-7	-8	-8
						7.5		55	54	54	55	50	48	47	48	1	-5	-6	-7	-6
HOLTLANT	18	23	GO	6	3	1.5		55	52	52	53	46	45	44	44	1	-6	-8	-9	-8
						4.5		55	55	55	55	50	47	46	47	1	-5	-8	-9	-7
						7.5		55	55	55	56	51	48	47	49	1	-4	-7	-8	-6
HOLTLANT	24	29	GO	6	3	1.5		55	53	53	54	47	45	44	45	1	-6	-8	-9	-8
						4.5		55	55	55	56	50	48	46	48	1	-5	-7	-9	-7
						7.5		55	55	55	56	51	49	47	49	1	-4	-6	-8	-6
HOLTLANT	30	39	GW	10	3	1.5	53	55	54	54	54	47	46	45	45	0	-7	-8	-10	-9
						4.5	56	55	57	55	58	50	48	47	48	3	-5	-7	-8	-7
						7.5	56	55	57	55	57	51	48	47	49	2	-4	-7	-8	-7
HOLTLANT	30	39	GZ	10	3	1.5	55	55	56	55	57	51	49	47	49	2	-5	-6	-8	-6
						4.5	58	55	59	55	60	53	51	50	51	5	-2	-4	-5	-4
						7.5	58	55	59	55	60	55	52	50	53	5	0	-3	-5	-2
HOOGBADESEWEG	1		GO	1	2	1.5	58		59	50	60	51	49	48	49	10	1	-1	-2	-1
						4.5	61		61	50	61	53	52	51	51	11	3	2	1	1
HOOGBADESEWEG	41B		GZ	1	3	1.5	53		54	50	54	46	46	45	45	4	-4	-4	-5	-5
						4.5	56		57	50	56	49	48	48	47	6	-1	-2	-2	-3
						7.5	57		58	50	58	51	50	49	49	8	1	0	-1	-1
HOOGBADESEWEG	41C		GZ	1	3	1.5	53		54	50	53	45	44	44	44	3	-5	-6	-6	-6
						4.5	55		56	50	56	48	47	46	46	6	-2	-3	-4	-4
						7.5	57		58	50	57	51	49	49	49	7	1	-1	-1	-1
HOOGBADESEWEG	41D		GZ	1	3	1.5			50	50	50	44	43	43	42	0	-6	-7	-7	-8
						4.5			54	54	52	47	47	46	45	-2	-7	-7	-8	-8
						7.5			56	56	54	50	49	49	48	-2	-6	-7	-7	-8
HOOGBADESEWEG	43		GZ	1	3	1.5	55		56	50	56	49	47	46	47	6	-1	-3	-4	-3
						4.5	58		59	50	59	51	49	48	49	9	1	-1	-2	-1
						7.5	59		59	50	59	52	50	49	50	9	2	0	-1	0
HOOGBADESEWEG	55		2Z	1	3	1.5	53		54	50	54	49	48	46	47	4	-1	-2	-4	-3
						4.5	56		57	50	58	51	50	49	49	8	1	0	-1	-1
						7.5	57		58	50	58	53	51	50	51	8	3	1	0	1
HOOGBADESEWEG	55a		2Z	1	4	1.5	50		51	50	52	46	45	44	44	2	-4	-5	-6	-6
						4.5	54		55	50	55	49	48	47	47	5	-1	-2	-3	-3
						7.5	56		57	50	57	50	49	48	49	7	0	-1	-2	-1
						10.5	57		58	50	58	51	49	48	49	8	1	-1	-2	-1
HOOGBADESEWEG	55b		2Z	1	6	1.5	52		54	50	54	48	47	46	47	4	-2	-3	-4	-3
						4.5	56		57	50	58	51	49	48	49	8	1	-1	-2	-1
						7.5	57		58	50	58	53	51	49	51	8	3	1	-1	1
						10.5	58		59	50	59	54	52	50	52	9	4	2	0	2
						13.5	58		59	50	59	55	52	50	53	9	5	2	0	3
						16.5	58		59	50	59	56	54	51	54	9	6	4	1	4

Vervolg geluidstabel 8:
Leiderdorp Ziekenhuis e.o

HOOGMADESEWEG	55c		ZZ	1	6	1.5	51		52	50	52	46	45	44	44	2	-4	-5	-6	-6
						4.5	53		54	50	55	48	47	46	46	5	-2	-3	-4	-4
						7.5	55		56	50	56	52	50	48	50	6	2	0	-2	0
						10.5	55		56	50	57	53	50	49	51	7	3	0	-1	1
						13.5	55		56	50	57	54	51	50	52	7	4	1	0	2
						16.5	56		57	50	57	54	53	51	52	7	4	3	1	2
HOOGMADESEWEG	56		GZ	1	2	1.5	57		58	50	56	49	48	47	48	6	-1	-2	-3	-3
						4.5	60		60	50	60	52	51	50	50	10	2	1	0	0
HOOGMADESEWEG	60		GZ	1	2	1.5	57		58	50	56	49	48	47	48	6	-1	-2	-3	-3
						4.5	60		60	50	60	52	51	50	50	10	2	1	0	0
MUNNIKKENPARK	1		GZ	1	2	1.5			55	55	55	46	44	43	44	1	-9	-10	-12	-11
						4.5			56	56	57	49	47	46	47	1	-8	-9	-10	-10
MUNNIKKENPARK	2		GZ	1	2	1.5	54		55	50	55	46	45	44	44	5	-4	-5	-6	-6
						4.5	56		57	50	57	49	48	46	47	7	-1	-3	-4	-3
MUNNIKKENPARK	3		GZ	1	2	1.5			55	55	55	46	44	43	44	1	-9	-10	-12	-11
						4.5			56	56	57	49	47	46	47	1	-8	-9	-10	-10
MUNNIKKENPARK	4		GZ	1	2	1.5	54		55	50	55	46	45	44	44	5	-4	-5	-6	-6
						4.5	56		57	50	57	49	48	46	47	7	-1	-3	-4	-3
MUNNIKKENPARK	5		GZ	1	2	1.5			55	55	55	46	44	43	44	1	-9	-10	-12	-11
						4.5			56	56	57	49	47	46	47	1	-8	-9	-10	-10
MUNNIKKENPARK	6		GZ	1	2	1.5	54		56	50	56	49	48	46	47	6	-1	-3	-4	-3
						4.5	56		57	50	58	51	49	48	49	8	1	-1	-2	-1
MUNNIKKENPARK	7		GZ	1	2	1.5			49	50	49	45	44	43	43	-1	-5	-6	-7	-7
						4.5			52	52	53	49	48	47	47	1	-3	-4	-5	-5
MUNNIKKENPARK	8		GZ	1	2	1.5			50	50	51	47	46	46	45	1	-3	-4	-4	-5
						4.5			53	53	54	51	50	49	49	1	-2	-3	-4	-4
MUNNIKKENPARK	9		GZ	1	2	1.5			49	50	49	45	44	43	43	-1	-5	-6	-7	-7
						4.5			52	52	53	49	48	47	47	1	-3	-4	-5	-5
MUNNIKKENPARK	11		GZ	1	2	1.5			49	50	49	45	44	43	43	-1	-5	-6	-7	-7
						4.5			52	52	53	49	48	47	47	1	-3	-4	-5	-5
MUNNIKKENPARK	13		GO	1	2	1.5			49	50	49	45	44	43	43	-1	-5	-6	-7	-7
						4.5			52	52	53	49	48	47	47	1	-3	-4	-5	-5
MUNNIKKENPARK	15		GZ	1	2	1.5			52	52	53	45	44	44	44	1	-7	-8	-9	-9
						4.5			54	54	55	48	47	47	46	1	-6	-7	-7	-8
MUNNIKKENPARK	24		GZ	1	2	1.5			50	50	51	47	46	46	45	1	-3	-4	-4	-5
						4.5			53	53	54	51	50	49	49	1	-2	-3	-4	-4
NAGELKRUIDZOOM	1	9	GZ	9	3	1.5			48	50	49	47	46	46	45	-1	-3	-4	-4	-5
						4.5			50	50	50	49	48	48	47	0	-1	-2	-2	-3
						7.5			51	51	51	51	50	50	49	1	0	0	-1	-2
OUDE HOOGMADESEWEG	62A		GZ	1	2	1.5	61		62	50	62	53	51	50	51	12	3	1	0	1
						4.5	63		64	50	63	56	54	52	53	13	6	4	2	3
OUDE HOOGMADESEWEG	68		GO	1	3	1.5	56		57	50	58	49	47	46	47	8	-1	-3	-4	-3
						4.5	58		59	50	59	51	50	48	49	9	1	0	-2	-1
						7.5	58		59	50	59	52	51	50	50	9	2	1	0	0
OUDE HOOGMADESEWEG	68A		GZ	1	3	1.5	58		59	50	59	52	50	48	50	9	2	0	-2	-1
						4.5	59		60	50	61	53	51	50	51	11	3	1	0	1
						7.5	60		61	50	61	55	53	51	52	11	5	3	1	2
PLANTAGE	4		GZ	1	3	1.5	49		50	50		44	44	43	43	0	-6	-6	-7	-7
						4.5	53		54	50		47	47	46	45	0	-3	-3	-4	-5
						7.5	56		57	50		50	49	48	48	0	0	-1	-2	-2
RATELAARKAMP	8	12	GZ	4	3	1.5			50	50	51	45	45	44	44	1	-5	-5	-6	-6
						4.5			52	52	53	48	47	46	46	1	-4	-5	-6	-6
						7.5			54	54	54	50	48	47	48	1	-4	-6	-7	-6
SIMON SMITWEG	7A		ZO		1	1.5	62		63	50	63	55	53	51	53	13	5	3	1	3
SIMON SMITWEG	7B		ZO		1	1.5	62		63	50	63	55	53	51	53	13	5	3	1	3
SIMON SMITWEG	7C		ZO		1	1.5	62		63	50	63	55	53	51	53	13	5	3	1	3
SIMON SMITWEG	7D		ZO		1	1.5	62		63	50	63	55	53	51	53	13	5	3	1	3

Vervolg geluidstabel 8:
Leiderdorp Ziekenhuis e.o

SIMON SMITWEG	7E		ZO		1	1.5	62		63	50	63	55	53	51	53	13	5	3	1	3
SIMON SMITWEG	7F		ZO		1	1.5	62		63	50	63	55	53	51	53	13	5	3	1	3
SIMON SMITWEG	7G		ZO		1	1.5	62		63	50	63	55	53	51	53	13	5	3	1	3
SIMON SMITWEG	1H		ZO		3	1.5	55		56	50	56	52	50	49	50	6	2	0	-1	0
						4.5	59		60	50	61	54	52	51	52	11	4	2	1	2
						7.5	59		60	50	61	56	53	51	53	11	6	3	1	3
SIMON SMITWEG	1I		ZO		2	1.5	59		60	50	60	54	52	50	52	10	4	2	0	2
						4.5	59		60	50	61	55	52	50	53	11	5	2	0	3
SIMON SMITWEG	1J		ZO		11	1.5	54		55	50	56	48	47	46	47	6	-2	-3	-4	-3
						4.5	56		57	50	58	51	50	49	50	8	1	0	-1	0
						7.5	57		58	50	58	53	50	49	51	8	3	0	-1	1
						10.5	58		58	50	59	55	52	50	53	9	5	2	0	3
						13.5	58		59	50	59	56	54	51	54	9	6	4	1	4
						16.5	58		59	50	60	57	56	53	55	10	7	6	3	5
						19.5	59		60	50	60	58	57	56	55	10	8	7	6	5
						22.5	59		60	50	61	58	58	57	56	11	8	8	7	6
						25.5	60		61	50	61	59	58	58	57	11	9	8	8	7
						28.5	60		61	50	61	60	59	58	57	11	10	9	8	7
						31.5	60		61	50	62	60	59	59	58	12	10	9	9	8
SIMON SMITWEG	1K		ZO		6	1.5	59		60	50	60	53	51	50	51	10	3	1	0	1
						4.5	60		61	50	62	55	53	51	53	12	5	3	1	3
						7.5	61		62	50	62	58	55	52	56	12	8	5	2	6
						10.5	62		62	50	63	59	58	54	57	13	9	8	4	7
						13.5	62		63	50	63	60	59	57	58	13	10	9	7	8
						16.5	63		63	50	64	61	60	60	59	14	11	10	10	9
SIMON SMITWEG	1M		ZO		6	1.5	60		61	50	61	53	52	50	51	11	3	2	0	1
						4.5	61		62	50	62	56	53	52	54	12	6	3	2	4
						7.5	62		62	50	62	59	56	53	57	12	9	6	3	7
						10.5	62		63	50	63	60	59	56	58	13	10	9	6	8
						13.5	63		63	50	63	61	60	59	59	13	11	10	9	9
						16.5	63		64	50	64	62	61	60	60	14	12	11	10	10
SIMON SMITWEG	1N		ZO		6	1.5	54		55	50	55	50	49	47	48	5	0	-1	-3	-2
						4.5	56		57	50	58	54	53	51	52	8	4	3	1	2
						7.5	58		59	50	59	57	55	53	54	9	7	5	3	4
						10.5	58		59	50	59	57	56	55	55	9	7	6	5	5
						13.5	58		59	50	59	58	57	56	56	9	8	7	6	6
						16.5	58		59	50	59	58	57	57	56	9	8	7	7	6
SIMON SMITWEG	1O		ZO		6	1.5	61		62	50	62	54	52	50	52	12	4	2	0	2
						4.5	63		63	50	63	58	55	53	56	13	8	5	3	6
						7.5	63		64	50	64	61	58	56	58	14	11	8	6	8
						10.5	64		65	50	65	62	61	59	60	15	12	11	9	10
						13.5	64		65	50	65	63	62	61	61	15	13	12	11	11
						16.5	64		65	50	65	64	63	62	62	15	14	13	12	12
VLASKAMP	18	25	GO	8	3	1.5			47	50	49	44	43	42	42	-1	-6	-7	-8	-8
						4.5			50	50	51	46	45	44	45	1	-4	-5	-6	-5
						7.5			51	51	52	48	47	46	46	1	-3	-5	-6	-5
WILGENPARK	1		GZ	1	3	1.5	52		53	50	53	46	45	44	45	3	-4	-5	-6	-5
						4.5	55		55	50	56	48	47	47	47	6	-2	-3	-3	-3
						7.5	56		57	50	57	51	50	49	49	7	1	0	-1	-1
WILGENPARK	2		GZ	1	3	1.5	57		58	50	58	50	48	47	48	8	0	-2	-3	-2
						4.5	58		59	50	60	51	50	49	49	10	1	0	-1	-1
						7.5	59		60	50	60	52	51	49	50	10	2	1	-1	0
WILGENPARK	3		GZ	1	3	1.5	51		52	50	52	46	45	44	44	2	-5	-5	-6	-6
						4.5	53		54	50	55	48	47	47	46	5	-2	-3	-3	-4
						7.5	56		57	50	57	51	50	49	49	7	1	0	-1	-1
WILGENPARK	4		GW	1	3	1.5	52		53	53	51	44	43	42	42	-2	-9	-10	-11	-11
						4.5	54		55	55	54	47	45	44	45	-1	-8	-9	-10	-10
						7.5	55		56	56	55	49	48	47	47	-1	-7	-8	-9	-9

Vervolg geluidstabel 8:
Leiderdorp Ziekenhuis e.o

WILGENPARK	4		GW	1	3	1.5	52		53	53	51	44	43	42	42	-2	-9	-10	-11	-11
						4.5	54		55	55	54	47	45	44	45	-1	-8	-9	-10	-10
						7.5	55		56	56	55	49	48	47	47	-1	-7	-8	-9	-9
WILGENPARK	5		GZ	1	3	1.5	51		52	50	52	46	45	44	44	2	-5	-5	-6	-6
						4.5	53		54	50	55	48	47	47	46	5	-2	-3	-3	-4
						7.5	56		57	50	57	51	50	49	49	7	1	0	-1	-1
WILGENPARK	6	8	GW	2	3	1.5			53	53	52	44	43	42	42	-1	-9	-10	-11	-11
						4.5			55	55	55	46	45	44	44	0	-9	-10	-11	-11
						7.5			56	56	55	48	47	46	46	-1	-8	-9	-11	-10
WILGENPARK	7		GZ	1	3	1.5	51		52	50	52	46	45	44	44	2	-5	-5	-6	-6
						4.5	53		54	50	55	48	47	47	46	5	-2	-3	-3	-4
						7.5	56		57	50	57	51	50	49	49	7	1	0	-1	-1
WILGENPARK	9		GZ	1	3	1.5	51		52	50	52	46	45	44	44	2	-5	-5	-6	-6
						4.5	53		54	50	55	48	47	47	46	5	-2	-3	-3	-4
						7.5	56		57	50	57	51	50	49	49	7	1	0	-1	-1
WILGENPARK	10	12	GW	2	3	1.5			53	53	52	44	43	42	42	-1	-9	-10	-11	-11
						4.5			55	55	55	46	45	44	44	0	-9	-10	-11	-11
						7.5			56	56	55	48	47	46	46	-1	-8	-9	-11	-10
WILGENPARK	11		GZ	1	3	1.5	51		52	50	52	46	45	44	44	2	-5	-5	-6	-6
						4.5	53		54	50	55	48	47	47	46	5	-2	-3	-3	-4
						7.5	56		57	50	57	51	50	49	49	7	1	0	-1	-1
WILGENPARK	13		GZ	1	3	1.5	51		52	50	52	46	45	44	44	2	-5	-5	-6	-6
						4.5	53		54	50	55	48	47	47	46	5	-2	-3	-3	-4
						7.5	56		57	50	57	51	50	49	49	7	1	0	-1	-1
WILGENPARK	14		GW	1	3	1.5			53	53	51	44	43	42	42	-2	-9	-10	-11	-11
						4.5			55	55	54	47	45	44	45	-1	-8	-9	-10	-10
						7.5			56	56	55	49	48	47	47	-1	-7	-8	-9	-9
WILGENPARK	15		GW	1	3	1.5			49	50	48	41	40	39	39	-2	-9	-10	-11	-11
						4.5			51	51	51	43	42	42	41	0	-8	-8	-9	-10
						7.5			53	53	52	46	45	44	44	-1	-8	-9	-9	-9
WILGENPARK	16		GZ	1	3	1.5	57		58	50	58	50	48	47	48	8	0	-2	-3	-2
						4.5	58		59	50	60	51	50	49	49	10	1	0	-1	-1
						7.5	59		60	50	60	52	51	49	50	10	2	1	-1	0
WILGENPARK	17		GW	1	3	1.5			49	50	48	41	40	39	39	-2	-9	-10	-11	-11
						4.5			51	51	51	43	42	42	41	0	-8	-8	-9	-10
						7.5			53	53	52	46	45	44	44	-1	-8	-9	-9	-9
WILGENPARK	18		GZ	1	3	1.5	57		58	50	58	50	48	47	48	8	0	-2	-3	-2
						4.5	58		59	50	60	51	50	49	49	10	1	0	-1	-1
						7.5	59		60	50	60	52	51	49	50	10	2	1	-1	0
WILGENPARK	19		GZ	1	3	1.5			53	53	54	46	45	45	45	1	-6	-7	-8	-8
						4.5			55	55	56	49	48	48	47	1	-6	-6	-7	-7
						7.5			57	57	57	52	51	50	50	0	-5	-6	-7	-7
WILGENPARK	20		GW	1	3	1.5			53	53	51	44	43	42	42	-2	-9	-10	-11	-11
						4.5			55	55	54	47	45	44	45	-1	-8	-9	-10	-10
						7.5			56	56	55	49	48	47	47	-1	-7	-8	-9	-9
WILGENPARK	21		GZ	1	3	1.5			53	53	54	46	45	45	45	1	-6	-7	-8	-8
						4.5			55	55	56	49	48	48	47	1	-6	-6	-7	-7
						7.5			57	57	57	52	51	50	50	0	-5	-6	-7	-7
WILGENPARK	22	24	GW	2	3	1.5			53	53	52	44	43	42	42	-1	-9	-10	-11	-11
						4.5			55	55	55	46	45	44	44	0	-9	-10	-11	-11
						7.5			56	56	55	48	47	46	46	-1	-8	-9	-11	-10
WILGENPARK	23		GZ	1	3	1.5			53	53	54	46	45	45	45	1	-6	-7	-8	-8
						4.5			55	55	56	49	48	48	47	1	-6	-6	-7	-7
						7.5			57	57	57	52	51	50	50	0	-5	-6	-7	-7
WILGENPARK	25		GZ	1	3	1.5			53	53	54	46	45	45	45	1	-6	-7	-8	-8
						4.5			55	55	56	49	48	48	47	1	-6	-6	-7	-7
						7.5			57	57	57	52	51	50	50	0	-5	-6	-7	-7

Vervolg geluidstabel 8:
Leiderdorp Ziekenhuis e.o

WILGENPARK	26	28	GW	2	3	1.5			52	52	53	44	43	42	43	1	-8	-9	-10	-10
						4.5			54	54	55	47	46	45	45	1	-7	-8	-9	-9
						7.5			55	55	56	50	49	48	48	0	-6	-7	-8	-8
WILGENPARK	27		GZ	1	3	1.5			53	53	54	46	45	45	45	1	-6	-7	-8	-8
						4.5			55	55	56	49	48	48	47	1	-6	-6	-7	-7
						7.5			57	57	57	52	51	50	50	0	-5	-6	-7	-7
WILGENPARK	29		GZ	1	3	1.5			53	53	54	46	45	45	45	1	-6	-7	-8	-8
						4.5			55	55	56	49	48	48	47	1	-6	-6	-7	-7
						7.5			57	57	57	52	51	50	50	0	-5	-6	-7	-7
WILGENPARK	30		GW	1	3	1.5	53		54	50	54	45	44	43	43	4	-5	-6	-7	-7
						4.5	54		55	50	56	47	46	45	45	6	-3	-4	-5	-5
						7.5	56		56	50	56	49	48	47	47	6	-1	-2	-3	-3
WILGENPARK	31		GZ	1	3	1.5			53	53	54	46	45	45	45	1	-6	-7	-8	-8
						4.5			55	55	56	49	48	48	47	1	-6	-6	-7	-7
						7.5			57	57	57	52	51	50	50	0	-5	-6	-7	-7
WILGENPARK	32		GZ	1	3	1.5	57		58	50	58	49	48	46	47	8	-1	-2	-4	-3
						4.5	58		59	50	59	51	50	48	49	9	1	0	-2	-1
						7.5	59		60	50	60	52	51	49	50	10	2	1	-1	0
WILGENPARK	33		GO	1	3	1.5			53	53	54	46	45	45	45	1	-6	-7	-8	-8
						4.5			55	55	56	49	48	48	47	1	-6	-6	-7	-7
						7.5			57	57	57	52	51	50	50	0	-5	-6	-7	-7
WILGENPARK	34		GO	1	3	1.5	57		58	50	58	49	48	46	47	8	-1	-2	-4	-3
						4.5	58		59	50	59	51	50	48	49	9	1	0	-2	-1
						7.5	59		60	50	60	52	51	49	50	10	2	1	-1	0
WILGENPARK	36		GZ	1	3	1.5	53		54	50	54	45	44	43	43	4	-5	-6	-7	-7
						4.5	54		55	50	56	47	46	45	45	6	-3	-4	-5	-5
						7.5	56		56	50	56	49	48	47	47	6	-1	-2	-3	-3
WILGENPARK	38	40	GZ	2	3	1.5			52	52	53	44	43	42	43	1	-8	-9	-10	-10
						4.5			54	54	55	47	46	45	45	1	-7	-8	-9	-9
						7.5			55	55	56	50	49	48	48	0	-6	-7	-8	-8
WILGENPARK	42	44	GZ	2	3	1.5			52	52	53	44	43	42	43	1	-8	-9	-10	-10
						4.5			54	54	55	47	46	45	45	1	-7	-8	-9	-9
						7.5			55	55	56	50	49	48	48	0	-6	-7	-8	-8
WILGENPARK	46	48	GZ	2	3	1.5	53		54	50	54	45	44	43	43	4	-5	-6	-7	-7
						4.5	54		55	50	56	47	46	45	45	6	-3	-4	-5	-5
						7.5	56		56	50	56	49	48	47	47	6	-1	-2	-3	-3
WILGENPARK	50		GO	1	3	1.5	57		58	50	58	49	48	46	47	8	-1	-2	-4	-3
						4.5	58		59	50	59	51	50	48	49	9	1	0	-2	-1
						7.5	59		60	50	60	52	51	49	50	10	2	1	-1	0

GN= gevel noord

GO= gevel oost

GZ= gevel zuid

GW= gevel west

Inkleuring bij overschrijding van de grenswaarde

Vervolg geluidstabel 8:
Leiderdorp Ziekenhuis e.o

adres				informatie woningen				Laeq in dB(A)							Overschrijding					
straatnaam	nummer		postcode																	
	van	tot			gevelorientatie	aantal woningen	aantal bouwlagen	waarn. hoogte	1986	Heersende waarde	Grenswaarde	Zonder schermen	scherm 4 meter	scherm 5 meter	scherm 6 meter	scherm 4 meter dzoab	A t.o.v. grenswaarde	B t.o.v. grenswaarde	C t.o.v. grenswaarde	D t.o.v. grenswaarde
WILGENPARK	34			GO	1	3	1,5	57	58	50	58	49	48	46	47	8	-1	-2	-4	-3
							4,5	58	59	50	59	51	50	48	49	9	1	0	-2	-1
							7,5	59	60	50	60	52	51	49	50	10	2	1	-1	0
WILGENPARK	36			GZ	1	3	1,5	53	54	50	54	45	44	43	43	4	-5	-6	-7	-7
							4,5	54	55	50	56	47	46	45	45	6	-3	-4	-5	-5
							7,5	56	56	50	56	49	48	47	47	6	-1	-2	-3	-3
WILGENPARK	38	40		GZ	2	3	1,5		52	52	53	44	43	42	43	1	-8	-9	-10	-10
							4,5		54	54	55	47	46	45	45	1	-7	-8	-9	-9
							7,5		55	55	56	50	49	48	48	0	-6	-7	-8	-8
WILGENPARK	42	44		GZ	2	3	1,5		52	52	53	44	43	42	43	1	-8	-9	-10	-10
							4,5		54	54	55	47	46	45	45	1	-7	-8	-9	-9
							7,5		55	55	56	50	49	48	48	0	-6	-7	-8	-8
WILGENPARK	46	48		GZ	2	3	1,5	53	54	50	54	45	44	43	43	4	-5	-6	-7	-7
							4,5	54	55	50	56	47	46	45	45	6	-3	-4	-5	-5
							7,5	56	56	50	56	49	48	47	47	6	-1	-2	-3	-3
WILGENPARK	50			GO	1	3	1,5	57	58	50	58	49	48	46	47	8	-1	-2	-4	-3
							4,5	58	59	50	59	51	50	48	49	9	1	0	-2	-1
							7,5	59	60	50	60	52	51	49	50	10	2	1	-1	0

GN= gevel noord

GO= gevel oost

GZ= gevel zuid

GW= gevel west

Inkleuring bij overschrijding van de grenswaarde

.....
Geluidstabel 9:
Hogere waarden gemeente Leiden

Hogere waarde in dB(A)	Artikel Wgh	adres			aantal woningen	Hogere waarde ten gevolgde van weg	Grenswaarde in dB(A)	Max. toelaatbare binnenwaarde in dB(A)
		straatnaam	nummer					
			van	tot				
51	87f	BESJESLAAN	4B		1	A4	50	35
56	87g	BOERENPAD	1		1	A4	50	45
56	87g	BOERENPAD	1A		1	A4	50	45
56	87g	BOERENPAD	3		1	A4	50	45
64	87g	VROUWENWEG	1		30	A4	60	45
57	87g	VROUWENWEG	2	5	4	A4	55	45
52	87f	VROUWENWEG	32	35	4	A4	52	35
52	87f	VROUWENWEG	36	41	6	A4	51	35
51	87f	VROUWENWEG	46	53	8	A4	50	35

Geluidstabel 10:

Hogere waarden gemeente Zoeterwoude

Hogere waarde in dB(A)	Artikel Wgh	adres				Hogere waarde ten gevolge van weg	Grenswaarde in dB(A)	Max. toelaatbare binnenwaarde in dB(A)
		straatnaam	nummer		aantal woningen			
			van	tot				
58	87g	EUROPAWEG	1		1	A4	50	45
52	87g	HOGES RIJNDIJK	1		1	A4	50	--
52	87g	HOGES RIJNDIJK	1A		1	A4	50	--
52	87g	HOGES RIJNDIJK	3	5	2	A4	50	--
52	87g	MOERASCYPRESLAAN	2	44	22	A4	50	--
52	87g	MOERASCYPRESLAAN	46		1	A4	50	--
58	87g	PRODUKTIEWEG	40	44	3	A4	50	45
58	87g	PRODUKTIEWEG	46		1	A4	50	45
51	87g	RHIJNVREUGD	9		1	A4	50	--
54	87g	VLEUGELNOOTLAAN	28	42	8	A4	50	--
53	87g	ZELKOVALAAN	2	36	18	A4	50	--

Geluidstabel 11:

Hogere waarden gemeente Leiderdorp

Hogere waarde in dB(A)	Artikel Wgh	adres			aantal woningen	Hogere waarde ten gevolge van weg	Grenswaarde	Max. toelaatbare binnenwaarde in dB(A)
		straatnaam	nummer					
			van	tot				
52	87g	ACACIALAAN	1	3	2	A4	50	--
52	87g	ACACIALAAN	2	8	4	A4	50	--
53	87g	BERNHARDSTRAAT	1		1	A4	50	--
53	87g	BERNHARDSTRAAT	14	16	2	A4	50	--
53	87g	BERNHARDSTRAAT	18	20	2	A4	50	--
54	87g	BERNHARDSTRAAT	22		1	A4	50	--
52	87g	DR. DE BRUYNESTRAAT	28	30	2	A4	50	--
52	87g	DR. DE BRUYNESTRAAT	32		1	A4	50	--
55	87g	DR. DE BRUYNESTRAAT	33		1	A4	50	45
55	87g	ELISABETHHOF	2		1	A4	50	45
54	87g	ERICALAAN	2	8	4	A4	50	--
51	87g	ERICALAAN	3		1	A4	50	--
51	87g	ERICALAAN	5		1	A4	50	--
54	87g	ERICALAAN	14		1	A4	50	--
54	87g	ERICALAAN	16		1	A4	50	--
55	87g	ERICALAAN	18	20	2	A4	50	45
55	87g	ERICALAAN	22		1	A4	50	45
55	87g	ERICALAAN	24		1	A4	50	45
52	87g	FREDERIK HENDRIKLAAN	2	24	12	A4	50	--
54	87g	FREDERIK HENDRIKPLANTS.	7	8	2	A4	50	45
56	87g	FREDERIK HENDRIKPLANTS.	9	13	4	A4	50	45
56	87g	FREDERIK HENDRIKPLANTS.	14		1	A4	50	45
53	87g	GROENENDIJKSTRAAT	1	11	11	A4	50	--
51	87g	HOOFDSTRAAT	77		1	A4	50	--
52	87g	HOOFDSTRAAT	77A		1	A4	50	--
51	87g	HOOFDSTRAAT	84A		1	A4	50	--
51	87g	HOOFDSTRAAT	84B	84C	2	A4	50	--
51	87g	HOOFDSTRAAT	59		1	A4	50	--
53	87g	HOOGMADESEWEG	1		1	A4	50	--
51	87g	HOOGMADESEWEG	41B		1	A4	50	--
51	87g	HOOGMADESEWEG	41C		1	A4	50	--
52	87g	HOOGMADESEWEG	43		1	A4	50	--
53	87g	HOOGMADESEWEG	55		1	A4	50	--
51	87g	HOOGMADESEWEG	55a		1	A4	50	--
56	87g	HOOGMADESEWEG	55b		1	A4	50	45
54	87g	HOOGMADESEWEG	55c		1	A4	50	--
52	87g	HOOGMADESEWEG	56		1	A4	50	--

Vervolg Geluidstabel 11:

Hogere waarden gemeente Leiderdorp

Hogere waarde in dB(A)	Artikel Wgh	adres			aantal woningen	Hogere waarde ten gevolge van weg	Grenswaarde	Max. toelaatbare binnenwaarde in dB(A)	
		straatnaam		nummer					
				van					tot
52	87g	HOOGMADESEWEG		60		1	A4	50	--
51	87g	MARGRIETSTRAAT		1	3	2	A4	50	--
51	87g	MARGRIETSTRAAT		2	4	2	A4	50	--
51	87g	MARGRIETSTRAAT		5	7	2	A4	50	--
51	87g	MARGRIETSTRAAT		6	8	2	A4	50	--
51	87g	MARGRIETSTRAAT		9	11	2	A4	50	--
51	87g	MARGRIETSTRAAT		10	12	2	A4	50	--
55	87g	MARGRIETSTRAAT		13		1	A4	50	45
55	87g	MARGRIETSTRAAT		14		1	A4	50	45
52	87g	MARIJKESTRAAT		9	11	2	A4	50	--
52	87g	MARIJKESTRAAT		10	12	2	A4	50	--
57	87g	MARIJKESTRAAT		13		1	A4	50	45
57	87g	MARIJKESTRAAT		14		1	A4	50	45
52	87g	MAURITSSINGEL		31	33	2	A4	50	--
52	87g	MAURITSSINGEL		35	37	2	A4	50	--
52	87g	MAURITSSINGEL		39	41	2	A4	50	--
52	87g	MAURITSSINGEL		43	47	3	A4	50	--
53	87g	MAURITSSINGEL		49	51	2	A4	50	--
53	87g	MAURITSSINGEL		53	55	2	A4	50	--
55	87g	MAURITSSINGEL		57		1	A4	50	45
58	87g	MAURITSSINGEL		59	61	2	A4	50	45
58	87g	MAURITSSINGEL		63	65	2	A4	50	45
60	87g	MAURITSSINGEL		67	69	2	A4	50	45
63	87g	MAURITSSINGEL		71		1	A4	50	45
53	87g	MAURITSSINGEL		144		1	A4	50	--
53	87g	MAURITSSINGEL		146	154	5	A4	50	--
57	87g	MAURITSSINGEL		154B		1	A4	50	45
55	87g	MAURITSSINGEL		156	164	5	A4	50	45
52	87g	MAURITSSINGEL		174		1	A4	50	--
54	87g	MAURITSSINGEL		176	184	5	A4	50	--
56	87g	MAURITSSINGEL		186		1	A4	50	45
51	87g	MUNNIKKENPARK		6		1	A4	50	--
56	87g	OUDE HOOGMADESEWEG		62A		1	A4	50	45
52	87g	OUDE HOOGMADESEWEG		68		1	A4	50	--
55	87g	OUDE HOOGMADESEWEG		68A		1	A4	50	45
56	87g	RESEDA STRAAT		1	9	5	A4	50	45
53	87g	RESEDA STRAAT		2	12	6	A4	50	--
55	87g	RESEDA STRAAT		11	17	4	A4	50	45
52	87g	RESEDA STRAAT		14	24	6	A4	50	--
51	87g	RESEDA STRAAT		26	36	6	A4	50	--

Vervolg Geluidstabel 11:
Hogere waarden gemeente Leiderdorp

Hogere waarde in dB(A)	Artikel Wgh	adres			aantal woningen	Hogere waarde ten gevolge van weg	Grenswaarde	Max. toelaatbare binnenwaarde in dB(A)
		straatnaam	nummer					
			van	tot				
56	87g	VAN GEERSTRAAT	1	7	4	A4	50	45
56	87g	VAN GEERSTRAAT	9	15	4	A4	50	45
51	87g	WILGENPARK	1		1	A4	50	--
52	87g	WILGENPARK	2		1	A4	50	--
51	87g	WILGENPARK	3		1	A4	50	--
51	87g	WILGENPARK	5		1	A4	50	--
51	87g	WILGENPARK	7		1	A4	50	--
51	87g	WILGENPARK	9		1	A4	50	--
51	87g	WILGENPARK	11		1	A4	50	--
51	87g	WILGENPARK	13		1	A4	50	--
52	87g	WILGENPARK	16		1	A4	50	--
52	87g	WILGENPARK	18		1	A4	50	--
52	87g	WILGENPARK	32		1	A4	50	--
52	87g	WILGENPARK	34		1	A4	50	--
52	87g	WILGENPARK	50		1	A4	50	--

.....
Geluidstabel 11a:
Hogere waarden Ziekenhuis

Hogere waarde in dB(A)	Artikel Wgh	adres			aantal woningen	Hogere waarde ten gevolge van weg	Grenswaarde	Max. toelaatbare binnenwaarde in dB(A)
		straatnaam	nummer					
			van	tot				
55	87g	SIMON SMITWEG	7A			A4	50	35
55	87g	SIMON SMITWEG	7B			A4	50	35
55	87g	SIMON SMITWEG	7C			A4	50	35
55	87g	SIMON SMITWEG	7D			A4	50	35
55	87g	SIMON SMITWEG	7E			A4	50	35
55	87g	SIMON SMITWEG	7F			A4	50	35
55	87g	SIMON SMITWEG	7G			A4	50	35
56	87g	SIMON SMITWEG	1H			A4	50	35
55	87g	SIMON SMITWEG	1I			A4	50	35
60	87g	SIMON SMITWEG	1J			A4	50	35
61	87g	SIMON SMITWEG	1K			A4	50	35
62	87g	SIMON SMITWEG	1M			A4	50	35
58	87g	SIMON SMITWEG	1N			A4	50	35
64	87g	SIMON SMITWEG	1O			A4	50	35

I.2 Overwegingen

Het TB A4 2004 is een besluit tot het verbreden van de A4 en de aanleg van hoofd- en parallelbanen voor het tracégedeelte waarvan het TB A4 1998 was ingetrokken.

De motivering als bedoeld in artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht is in de eerste plaats gelegen in de overwegingen die deel uitmaken van het onherroepelijke TB A4 welk besluit genomen is na het innemen van het Standpunt van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (bijlage 3) waarbij een keuze is gemaakt uit de alternatieven en varianten die beschreven staan in de Trajectnota/MER voor het TB A4 1998.

Van de Overwegingen die in het TB A4 zijn opgenomen en betrekking hebben op het tracégedeelte, worden hier de volgende herhaald ter onderbouwing van de keuze.

- a) In de Trajectnota/MER worden op het wegvak Burgerveen-Leiden problemen op het gebied van het verkeer en vervoer en de leefbaarheid geconstateerd. Voor wat betreft het verkeer en vervoer gaat het in 2010 om een congestiekans tussen de 24% en 38% terwijl in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II) voor een achterlandverbinding zoals de A4 de norm 2% is. Bovendien is de vormgeving niet in overeenstemming met de eisen die vanuit verkeersveiligheid worden gesteld.
Op het gebied van het leefmilieu zijn er, met name in Leiderdorp, problemen op het gebied van de luchtverontreiniging, geluidshinder en barrièrewerking. Tenslotte doorsnijdt de wegverbinding een gebied ten noorden van Leiden dat als ecologische hoofdstructuur geldt.
- b) De A4 is een achterlandverbinding en bovendien de enige verbinding via het hoofdwegennet tussen de beide mainports Schiphol en de Rotterdamse haven en de grote steden in de Randstad. Zelfs als we uitgaan van een geslaagd SVV II-beleid gericht op de beperking van de groei van de automobiliteit en een toename van het gebruik van het openbaar vervoer met ca. 75%, zal de congestiekans in 2010 nog steeds ca. 20% bedragen. Bij een verbreding tot 2x3 rijstroken, aangevuld met enkele verkeersbeheersingsmaatregelen, ontstaat er in 2010 een situatie waarin de SVV II congestienorm van 2% vrijwel gehaald wordt.
- c) In de Trajectnota/MER is aandacht besteed aan mogelijkheden om te komen tot oplossingsmogelijkheden in de vorm van doelgroepenstroken. Omdat in deze studie alleen verbredingsvarianten met maximaal één rijstrook zijn meegenomen, blijkt de toepassing van doelgroepenstroken meer nadelen dan voordelen op te leveren. Om die reden hebben varianten met doelgroep-oplossingen geen oplossend vermogen.
- d) In de Trajectnota/MER zijn geen varianten met verbreding tot 4 rijstroken of meer per richting beschreven. De voornaamste reden is dat een eventuele verdergaande verbreding moet worden gezien in relatie tot de capaciteit van de aansluitende wegvakken.
Indien tussen Burgerveen en Leiden nu gekozen zou worden voor een verdergaande verbreding dan drie rijstroken per richting leidt dat niet alleen tot problemen op de aansluitende wegvakken maar wordt ook vooruitgelopen op en richting gegeven aan vervolgprocedures voor

die aansluitende wegvakken. Indien in de toekomst een verdergaande verbreding noodzakelijk is kan dit gezien worden in samenhang met de aansluitende wegvakken waarbij een doelgroepenoplossing een belangrijke rol kan spelen. Het ontwerp voor de verbreding tot 2x3 rijstroken is, vooral vanwege grondmechanische redenen en de vele in het traject voorkomende kunstwerken, zodanig dat in de toekomst na een volledige tracé/m.e.r.-procedure een uitbreiding tot maximaal 4x2 rijstroken mogelijk is.

- e) De Trajectnota/MER geeft inzicht in de effecten van de verbreding bij een maximum snelheid van 120 km/u. Tevens zijn bij het MMA de effecten met een maximum snelheid van 100 km/u beschreven.

In het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 is gerekend met een maximumsnelheid van 100 km/u. Dit is niet conform het standpunt dat uitgaat van maatregelen gedimensioneerd op 120 km/u. De redenen hiervoor zijn het gewijzigd ontwerp (de lange verdiepte ligging), landschappelijke inpassing en de invoering van de nieuwe Tracéwet in 2000 waarbij de voorkeursgrenswaarde is verlaagd van 55 dB(A) naar 50 dB(A).

Ten aanzien van de hoogteligging van het tracé wordt in de Overwegingen onder 2 c vermeld: De keuze voor de hoogteligging van het wegtracé is als volgt onderbouwd.

"In de Trajectnota/MER is geconcludeerd, dat een passage van Leiderdorp in de vorm van een tunnel tot dermate grote problemen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zou leiden dat deze variant om die reden buiten beschouwing is gebleven. Ook een verbreding van het bestaande dijklichaam is niet in beschouwing genomen omdat daarmee de barrièrewerking in Leiderdorp alleen maar verder zou worden versterkt. Bovendien zou in deze uitvoeringsvariant de huidige lage brug over de Oude Rijn gehandhaafd blijven met alle gevolgen voor de continuïteit in deze achterlandverbinding van dien."

De rest van de Overwegingen in het TB A4 1998 onder 2.c en 2.d onderbouwt de keuze van de korte bak in het TB A4 1998, de korte bak die in het TB A4 2004 dankzij het sluiten van de W4-overeenkomst kan worden vervangen door de lange bak.

Voorafgaand aan het sluiten van de W4-overeenkomst is samen met de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude, VROM en de Provincie Zuid-Holland het W4 Masterplan opgesteld om te komen tot een duurzame, integrale en kwalitatief hoogwaardige aanleg en inpassing van de A4 waarbij de te verbreden A4 verdiept wordt aangelegd in een lange bak. De meerkosten die verbonden zijn met deze aanleg worden een verantwoorde uitgave geacht en worden gedragen door de W4 partijen. Deze lange bak levert tevens een aanzienlijke vermindering op van visuele barrièrewerking van de rijksweg rond de kruising van de rijksweg met de Oude Rijn en parallel lopende wegen (Hoge Rijndijk en Hoofdstraat) ten opzichte van de huidige situatie. Door de toepassing van een aquaduct met daarbij, waar de doorrijhoogte dit toelaat, vrijwel horizontale geluidsschermen, worden de nu doorbroken zichtrelaties hersteld.

De inpassing van het tracé in de omgeving en compenserende maatregelen

Op grond van artikel 11 lid 4 juncto artikel 1, lid 1 onder h.2 van de Tracéwet, dient in het tracébesluit aangegeven te worden hoe het tracé in de omgeving wordt ingepast, als ook, waar inpassing in redelijkheid niet kan worden verlangd, welke compenserende maatregelen worden getroffen.

Nauwkeurig dienen de te realiseren maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard beschreven te worden. In het tracébesluit is daaraan gevolg gegeven.

Het Structuurschema Groene Ruimte stelt dat alleen aantasting van bestaande natuur-, bos- of recreatiewaarden mag plaatsvinden als er een maatschappelijk belang is en er geen alternatieven zijn. De effecten dienen zoveel mogelijk te worden beperkt of als dit niet kan, dient compensatie plaats te vinden.

In de directe omgeving van het tracégebied bevinden zich twee gebieden waarop het Structuurschema Groene Ruimte van toepassing is: de Munnikenpolder en Park Cronesteijn. In het standpunt van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 september 1997 is uiteengezet welk maatschappelijk belang wordt gediend met de verbreding en dat er geen alternatieven zijn. Beide gebieden verliezen als gevolg van de verbreding oppervlakte, waarvoor compenserende maatregelen moeten worden getroffen.

De Vogel- en Habitatrichtlijn verplicht tot onderzoek naar de effecten van een ingreep op beschermde gebieden of soorten planten en dieren. De richtlijnen zijn in de Flora- en Faunawet geïmplementeerd wat betreft de soortenbescherming. De gebiedsbescherming is vastgelegd in de Natuurbeschermingswet, die op 1 oktober 2005 gewijzigd is. Het onderzoek in het kader van het tracébesluit geldt tevens als onderzoek in het kader van de voorbereiding van eventuele te nemen besluiten op basis van de Flora- en faunawet. In de toelichting van het tracébesluit wordt ingegaan op het verrichte onderzoek.

Nadere onderzoeken

Voorafgaand aan het opstellen van het tracébesluit is nagegaan of de gegevens die ten grondslag lagen aan de Trajectnota/MER voor het TB A4 1998 nog actueel waren. Daarop is nader onderzoek verricht naar de verkeersprognoses en, ook in verband daarmee, naar de gevolgen voor het ontwerp van de weg, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, en natuur en landschap. De gevolgen voor het ontwerp zijn in het tracébesluit verwerkt en komen in de Toelichting nader aan de orde. Ten aanzien van geluid is een nieuw akoestisch onderzoek verricht. Ten aanzien van luchtkwaliteit zijn, zoals in de toelichting vermeld, verschillende onderzoeken uitgevoerd. De externe veiligheid is onderzocht, hetgeen niet leidde tot de noodzaak om maatregelen te treffen, waarop in de Toelichting nader wordt ingegaan.

In de Toelichting is aangegeven dat de nieuwe verkeersprognoses geen gevolgen hebben voor natuur en landschap die tot extra maatregelen noodzaken. Gelet op de keuze voor verbreding en gelet op de gehouden nadere onderzoeken kan de Trajectnota/MER voor het TB A4 1998 ook ten grondslag liggen aan het TB A4 2004.

Geluidsmaatregelen

De verbreding van de A4 midden in de stedelijke omgeving van Leiden en Leiderdorp heeft in het tracébesluit geleid tot omvangrijke en kostbare voorzieningen in de vorm van horizontale en verticale geluidsschermen. De nieuwe geluidssituatie zal een aanzienlijke vermindering van de geluidsbelasting opleveren ten opzichte van de huidige situatie. Voor veel woningen is sprake van een (aanzienlijke) reductie van de geluidsbelasting. Gemiddeld is deze reductie 6 – 8 dB(A). Bij enkele woningen is zelfs sprake van een afname van de geluidsbelasting met meer dan 11 dB(A).

Niettemin bleek het nodig voor 311 geluidsgevoelige objecten hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op te nemen in het tracébesluit. De overwegingen voor die keuze staan in het tracébesluit vermeld waarin wordt verwezen naar de nadere overwegingen in het opgestelde akoestisch onderzoek

Bij nagenoeg alle woningen daalt de geluidsbelasting tot 55 dB(A) en lager. Uitzondering hierop vormen de bovenste bouwlagen van het ziekenhuis (max. 64 dB(A)), 31 woningen in Leiderdorp (max. 63 dB(A)), 4 woningen in Zoeterwoude-Hoge Rijndijk (max. 58 dB(A)), in de gemeente Leiden het appartementencomplex aan de Vrouwenweg (max. 64 dB(A)) en 1 woning (max. 58 dB(A)) in Zoeterwoude-Dorp. Bij de woningen (appartementencomplex) aan de Vrouwenweg 1 is sprake van een toename van de geluidsbelasting met 1 dB(A) t.o.v. de heersende waarde.

In artikel 3 Verkeerszone van het tracébesluit staat onder f. de eis vermeld dat de wegen in het tracé zullen worden uitgevoerd in enkellaags zeer open asfaltbeton (ZOAB) dan wel in een materiaal dat tenminste dezelfde geluid-reducerende eigenschappen heeft. Dat wil zeggen dat niet gekozen is voor dubbellaags ZOAB.

In het akoestisch rapport Tracébesluit Burgerveen-Leiden 2004 wordt aandacht gegeven aan de voor- en nadelen. Het feit dat uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat bij toepassing van 2-laags ZOAB er een extra reductie ten opzichte van het enkellaags ZOAB van 0 tot 1 dB(A) optreedt en dat dit verschil niet zal leiden tot een substantiele aanpassing van de geluidsbeperkende maatregelen, heeft tot de keuze voor enkellaags ZOAB geleid.

Verder is gekozen voor geluidsabsorberende, niet-transparante schermen hetgeen noodzakelijk was om de grenswaarden te bereiken.

In de afwijkingsbepalingen van het tracébesluit wordt gewezen op de mogelijkheid om, indien innovatieve uitvoeringsmethodes beschikbaar zouden komen, een ander materiaal voor de schermen te gebruiken, onder de garantie dat de grenswaarden in acht worden genomen. Daar waar gemeenten krachtens de gesloten W4-overeenkomst zelf tot realisering van de benodigde geluidwerende voorziening overgaan, zullen de in het TB A4 2004 opgenomen geluidsschermen onnodig zijn en niet worden gerealiseerd. Mochten gemeenten niet tot de realisering daarvan overgaan, dan zullen in het aangegeven gebied de in het TB A4 2004 opgenomen schermen worden gemaakt door Rijkswaterstaat. De gemeenten hebben gegarandeerd dat de eventueel door hen te realiseren geluidwerende voorziening minimaal aan de eisen voldoet die in het TB A4 2004 zijn opgenomen ten aanzien van de te bereiken geluidssituatie.

De aanduiding in het TB A4 2004 van de door Rijkswaterstaat te plaatsen geluidsschermen geeft de garantie dat de geluidssituatie aan de normen (gesteld in de wet) zal voldoen ook als gemeenten niet overgaan tot het realiseren van de geluidwerende voorziening.

Voor de objecten die niet in de Wet geluidhinder als geluidsgevoelig worden aangemerkt maar wel aparte aandacht verdienen – de begraafplaats en de jachthaven te Leiderdorp – bleken geen aparte maatregelen noodzakelijk. Ook voor overige niet-geluidsgevoelige objecten waren geen aparte maatregelen nodig.

Nationaal Beleid

De Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden is een studie waarbij de beleidsuitgangspunten en doelstellingen van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) in aanmerking zijn genomen. De vaststelling van het TB A4 1998 paste in het SVV II-beleid. Het W4-plan dat uitgangspunt vormt voor het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 houdt in dat het grondgebruik wordt geïntensiveerd en via een integrale aanpak wordt gestreefd naar meer kwaliteit voor de leefomgeving, waarbij de toegankelijkheid van het Groene Hart wordt verbeterd.

De opbrengsten van de intensivering van grondgebruik worden mede ingezet voor de langere bak die de fysieke en visuele barrièrewerking van de A4 sterk vermindert.

Deze integrale aanpak in nauw overleg met decentrale overheden die zal leiden tot een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit voor het W4-gedeelte kan nadrukkelijk in overeenstemming worden geacht met het rijksbeleid inzake ruimtelijke ordening.

Overige aspecten

In het tracébesluit is aangegeven welke woningen en objecten gesloopt moeten gaan worden, en ook hoe is omgegaan met de belanghebbenden van wie het woongenot ten gevolge van bouw hinder te zeer in het gedrang komt en aan de bouw hinder in het algemeen.

Tevens is ingegaan op de wijze waarop aan het vastgestelde beleid inzake water wordt voldaan – de Watertoets – alsmede aan bestaande wettelijke verplichtingen zoals de Boswet en de lokale verordeningen en keuren.

Aandacht is gegeven aan de bodemverontreiniging bij Roomburg in de gemeente Leiden, te treffen verkeers- en verkeersbeheersingsmaatregelen en op welke wijze archeologische aspecten zijn behandeld.

Tenslotte is aangegeven hoe geleden schade zal worden vergoed.

.....

Het TB A4 2004 vindt zijn grondslag in en is de uitwerking van het

A detailed map of the Leiden area in the Netherlands. The A4 highway is highlighted in red, running vertically through the center. Key locations and features include:

- Leiden**: The city name is prominently displayed on the left side.
- Waterways**: The Oude Rijn flows horizontally across the middle. Other waterways include the Meerburgerpolder, Kleine Cronesijne polder, and Vrouwenvaart.
- Polders**: Several polders are labeled, including the Munnikenpolder, Doos, and Grote Polder.
- Highways**: The A4 is the main vertical route. Other roads shown include the N11 (Leiden - Alphen), N206 (Europaweg), and N207 (Hof- en Oostvlietpolder).
- Landmarks**: The 'Rijnland-ziekenhuis' (Rijnland Hospital) is marked with a cross symbol. The 'HSL' (High-Speed Rail) line is shown as a dashed line on the right.
- Distances**: Two specific points on the A4 are marked with distances: 'km 29,8' near the top and 'km 36,2' near the bottom.

Standpunt van 23 september 1997 van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dat ingenomen werd nadat voor het TB A4 de Trajectnota/MER Burgerveen-Leiden van april 1997 was opgesteld.

Het Standpunt is mede gebaseerd op de inspraakreacties en adviezen die zijn uitgebracht op de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden.

In hoofdlijnen luidt het Standpunt als volgt:

- Ombouw bestaande A4, Burgerveen-Leiden, tot 2x3 strooks autosnelweg met ongelijkvloerse kruisingen. Voor de wegverharding wordt uitgegaan van zeer open asfaltbeton (ZOAB).
- Extra maatregelen uit het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) ter compensatie en mitigatie voor zover zij binnen de tracékeuze vallen.
- Voor de hoogteligging van de A4 bij Leiderdorp wordt in het Standpunt uitgegaan van een korte bakconstructie (aquaduct Oude Rijn). De W4-overeenkomst heeft de keuze voor een lange bak mogelijk gemaakt. Zie hiervoor paragraaf 2.1 van de toelichting.
Voor wat betreft de horizontale ligging vindt vanaf de Dwarswatering (in zuidelijke richting) de verbreding (overeenkomstig het MMA) aan de oostzijde plaats. Tussen de Munnikenwetering en de Ericalaan vindt de overgang van de oostelijke naar de westelijke verbreding plaats. Tot aan de aansluiting met Zoeterwoude vindt de verbreding aan de westzijde plaats.
- De bij het Verbredingsalternatief uit de Trajectnota/MER behorende verkeersbeheersingsmaatregelen worden uitgevoerd.
Deze verkeersbeheersingsmaatregelen zijn vermeld in artikel 23.
- Ter beperking van de geluidhinder en ter verhoging van de verkeersveiligheid blijft een maximumsnelheid van 100 km/uur op dit wegvak gehandhaafd.

Voor de volledige tekst van het Standpunt wordt verwezen naar bijlage 3 behorende bij deze toelichting.

2 Relatie Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 met andere plannen en besluiten

2.1 De W4-overeenkomst

In het standpunt van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 september 1997 wordt een afweging gemaakt tussen de voordelen van de lange bak en de hoge extra kosten die met de bouw zouden zijn gemoeid. De conclusie was dat de voordelen niet zodanig zijn dat zij een extra investering van 100 miljoen gulden verantwoord maken.

De gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude hebben na het partieel intrekken van het TB A4 in 1999 het initiatief genomen om tezamen met Rijkswaterstaat, VROM en de Provincie Zuid-Holland te komen tot een integrale gebiedsontwikkeling van het gebied tussen de spoorbaan Leiden - Alphen aan de Rijn en de aansluiting van de A4 met de N446. Het doel was te komen tot een duurzame, integrale en kwalitatief hoogwaardige aanleg en inpassing van de A4. De bedoelde aanleg en inpassing houdt concreet in dat de te verbreden A4 over een grotere lengte dan in het ingetrokken tracébesluit was voorzien, verdiept wordt aangelegd in een bredere bak, waardoor realisering van eventuele toekomstige behoeften beter mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast worden langs een groter deel van de A4 horizontale geluidsschermen aangebracht.

Het initiatief van de gemeenten tot integrale gebiedsontwikkeling heeft vorm gekregen in een tezamen met Rijkswaterstaat, VROM en

de Provincie opgesteld W4 Masterplan. W4 staat voor wonen, water, wegen en werken. In februari 2002 heeft overleg van de gemeenten, Rijkswaterstaat, VROM en de Provincie geleid tot ondertekening van een Overeenkomst W4, regelende de aanleg en inpassing van de A4 in Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude. Het Masterplan W4 fungeert als leidraad voor de partijen teneinde richting te geven aan de voorgestane aanleg en inpassing van de A4 door Rijkswaterstaat en de gebiedsontwikkeling door de gemeenten.

Rijkswaterstaat heeft toegezegd haar medewerking te zullen verlenen aan de beoogde duurzame, integrale en kwalitatief hoogwaardige aanleg en inpassing van de A4, indien en voor zover de andere partijen bijdragen aan de meerkosten die verbonden zijn met de gewijzigde aanleg – een lange bak in plaats van een korte bak - en inpassing van de A4. VROM, de Provincie en de Gemeenten hebben daartoe de voldoening van hun bijdragen in de meerkosten gegarandeerd. Daarnaast zal Rijkswaterstaat een bijdrage leveren aan de meerkosten. Uitgangspunt voor het sluiten van de overeenkomst is het tussen partijen regelen van de beoogde integrale aanleg en inpassing van de A4. Partijen hebben afgesproken zich te zullen inspannen de aanleg en inpassing van de A4 volgens de zogenoemde W4-variant te realiseren na het doorlopen van de Tracéwetprocedure. Deze W4 variant is opgenomen in het voorliggende Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.

De samenwerking tussen de partijen en het resultaat past goed in het rijksbeleid inzake de ruimtelijke ordening. Het past ook in het beleid van de Provincie Zuid-Holland, neergelegd onder andere in het Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur en in het Fietsplan 2001.

Voor het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 heeft de W4-overeenkomst gevolgen:

- *Geluidwerende voorzieningen*

In het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 is de bouw van geluidsschermen opgenomen op alle plaatsen waar het nodig is die maatregel te treffen om te verzekeren dat aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder wordt voldaan. De gemeenten hebben aangegeven de mogelijkheid te willen benutten om in plaats van deze geluidsschermen voorzieningen te doen realiseren, die mede de functie van geluidsscherm zullen hebben. De realisering van deze voorzieningen is een gemeentelijke aangelegenheid; de gemeenten zullen daartoe zelf de benodigde planologische maatregelen nemen in welk kader zienswijzen en bedenkingen behandeld zullen worden. De voorzieningen die mede een geluidwerende functie zullen verkrijgen zijn niet voorzien in het gebied van het tracébesluit maar net buiten de grens ervan. Voor één locatie - locatie "Vierzicht", van de Engelendaal tot aan de Dwarswatering (van circa km. 30.74 tot km. 29.88) - is in de W4-overeenkomst afgesproken dat de gemeente Leiderdorp de reductie van geluid als een eigen verplichting op zich neemt. Deze geluidwerende voorziening – mogelijkwerwijze in de vorm van een gebouw – zal dan worden gerealiseerd op de plaats die in het bijbehorende dwarsprofiel is aangegeven. Uiteraard zal deze voorziening tenminste dezelfde reductie van geluid voor de geluidsgevoelige objecten moeten opleveren als de in het tracébesluit voorziene geluidsschermen en, evenals deze schermen, voorkomen dat de omgeving nadeel ondervindt ten gevolge van reflectiegeluid. Naast deze verplichting tot een volwaardige reductie van de geluidsbelasting en voorkoming van geluidhinder zijn ook

afspraken gemaakt over de nodige afstemming inzake techniek, vormgeving, (externe) veiligheid, verkeersveiligheid, verkeerscapaciteit, planning, beheer en onderhoud van de A4 en de bijbehorende voorzieningen en van de bebouwing. Verder moet de voorziening uiterlijk gereed zijn ten tijde van het openstellen van de A4 of dat gedeelte van de A4 waarvan de geluidsbelasting door de voorziening moet worden teruggebracht.

Opdat te allen tijde verzekerd is dat de grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder in acht worden genomen is in het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 opgenomen dat de daarin opgenomen geluidsschermen zullen worden gebouwd indien niet door gemeenten zou worden overgegaan tot realisering van de geluidsafschermende voorziening.

- *Compensatie*

De compensatie- en herplantverplichting binnen het W4-plangebied krachtens de Boswet en de watercompensatieverplichtingen krachtens de keuren van Hoogheemraadschap en waterschappen zullen door de gemeenten worden uitgevoerd. Deze maatregelen maken deel uit van het totaal aan maatregelen van onder andere landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard dat onderdeel is van het tracébesluit.

2.2 Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden

Het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 vervangt het TB A4 1998 dat was ingetrokken voor het zuidelijke gedeelte van het tracé vanaf de Dwarswatering bij Leiderdorp. Het TB A4 1998 was de uitwerking van het standpunt dat de Minister van Verkeer en Waterstaat had ingenomen na het gereedkomen van de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden.

De Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden heeft van 16 april tot en met 11 juni 1997 ter inzage gelegen ten behoeve van de inspraak. Er zijn in totaal 29 schriftelijke inspraakreacties ontvangen. De hoorzittingen zijn gehouden in de gemeenten Alkemade (20 mei 1997) en Leiderdorp (22 mei 1997). De schriftelijke en mondelinge inspraakreacties zijn in bijlage 4 samengevat en weergegeven.

De Commissie m.e.r. heeft op 9 juli 1997 positief geadviseerd over de bruikbaarheid van de Trajectnota/MER in de verdere besluitvorming. Tot slot is het rapport van bevindingen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) gepubliceerd en zijn adviezen uitgebracht door de provincie Zuid-Holland, de gemeenten, het Hoogheemraadschap en de waterschappen (zie bijlage 5 voor de uitgebrachte adviezen). De Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden bevat onder meer een uiteenzetting van de bestaande en te verwachten verkeers- en vervoersbehoeften voor het desbetreffende traject van de A4. De A4 is een belangrijke wegverbinding tussen Amsterdam, Leiden en Den Haag. Met de A13 verbindt de A4 de twee economische centra Amsterdam en Rotterdam. Het noordelijk deel van de A4, tussen Badhoevedorp en Burgerveen in de Haarlemmermeer, bestaat uit 2x4 rijstroken en spitsstroken tussen Burgerveen en Hoofddorp. Het zuidelijk deel van Leiden naar Den Haag is verbreed tot 2x3 rijstroken. Het middelste deel tussen Burgerveen en Leiden bestaat uit 2x2 rijstroken. Uit studies is gebleken dat zich op en rond het gedeelte tussen Burgerveen en Leiden problemen voordoen op het gebied van de bereikbaarheid en de leefbaarheid.

De minister van Verkeer en Waterstaat publiceerde in 1994 een Startnotitie waarin deze problemen nader werden beschreven.

Bovendien gaf de Startnotitie een overzicht van de te onderzoeken oplossingsrichtingen en de aspecten waarop deze worden beoordeeld.

De Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden bevat de resultaten van het

onderzoek naar de mogelijkheden om dit deel van de A4 zodanig aan te passen dat deze kan functioneren als volwaardige achterlandverbinding in het landelijk hoofdwegennet. Een aantal alternatieven is uitgewerkt, te weten een Nulalternatief (geen maatregelen), een Combinatiealternatief (geen verbreding, extra openbaar vervoer, flankerende en doorstromings maatregelen), een Verbredingsalternatief (met varianten in hoogteligging en verbredingsrichting) en een MMA (meest milieuvriendelijke alternatief). In de Trajectnota/MER is een overzicht gegeven van de effecten die optreden bij de verschillende alternatieven op het verkeer, het ruimtegebruik, de economie, het milieu, de veiligheid voor de A4 en de veiligheid van de aansluitende wegen in een groot gebied rond de A4, het zogenaamde studiegebied.

Op basis van het Standpunt van de minister is het verbredingsalternatief uit de Trajectnota/MER uitgewerkt. Dit ontwerp is beschreven in het TB A4 van 1998 dat voor het zuidelijk deel is ingetrokken. Voor het ingetrokken deel is nu het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 opgesteld waarbij de mogelijkheden die de W4-overeenkomst biedt om een lange bak onder de Oude Rijn te realiseren zijn benut.

Aangezien de keuze voor het verbredingsalternatief uit de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden ongewijzigd blijft, is besloten geen aanvullende MER in procedure te brengen.

Wel is nagegaan welke gegevens zijn gewijzigd ten opzichte van de situatie ten tijde van het opstellen van de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden. De relevante wijzigingen zijn nieuwe verkeersprognoses en de gevolgen daarvan voor milieu, natuur en landschap. Verder is na het uitbrengen van de Trajectnota/MER nieuwe wetgeving van kracht geworden waarmee rekening moest worden gehouden bij het opstellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004. De nieuwe verkeersgegevens zijn uitgangspunt geweest voor het nieuwe ontwerp van de weg, voor een nieuw akoestisch onderzoek, alsmede voor de toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

2.3 Nationaal Beleid

De Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden is een studie waarbij de beleidsuitgangspunten en doelstellingen van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) in aanmerking zijn genomen. De vaststelling van het TB A4 1998 paste in het SVV II-beleid. Met inachtneming van de in paragraaf 1.2 aangeduide actualisering wordt eveneens door het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 aan dit beleid voldaan.

Het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 behelst in hoofdzaak een oplossing voor de problemen die met een aquaduct als korte bak onder de Oude Rijn niet konden worden weggenomen.

Deze oplossing werd gevonden in nauw overleg tussen verschillende departementen en de provinciale en lokale overheden. Het W4-plan houdt in dat het grondgebruik wordt geïntensiveerd en via een integrale aanpak wordt gestreefd naar meer kwaliteit voor de leefomgeving, waarbij de toegankelijkheid van het Groene Hart wordt verbeterd.

Deze integrale aanpak in nauw overleg met decentrale overheden die zal leiden tot een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit voor het W4-gedeelte kan nadrukkelijk in overeenstemming worden geacht met het rijksbeleid inzake de ruimtelijke ordening.

2.4 Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden (TB A4 1998)

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 22 maart 1999, in overeenstemming met de minister van VROM, besloten tot partiële intrekking van het ingevolge artikel 15 van de Tracéwet genomen besluit inzake het tracé Rijksweg A4 Burgerveen-Leiden van 27 april 1998. Deze partiële intrekking heeft betrekking op het tracégedeelte ten zuiden van de Dwarswating, gemeente Leiderdorp (A4-km 30.0 km) tot en met de aansluiting Zoeterwoude (A4-km 36.2).

Met deze intrekking is tegemoet gekomen aan de bezwaren van degenen die met betrekking tot dit tracégedeelte beroep hebben ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Door de minister van V&W is geconcludeerd dat het vastgestelde TB A4 1998 als gevolg van de ligging van het aquaduct onder de Oude Rijn wat betreft de geluidswaarden niet toereikend is en in het desbetreffende Tracébesluit onvoldoende duidelijk is gemaakt wat de geluidsafschermende maatregelen inhouden.

Uit oogpunt van de vereiste zorgvuldigheid en rechtszekerheid heeft de minister van V&W besloten het TB A4 1998 wat betreft dit gedeelte in te trekken en een nieuw (ontwerp) tracébesluit in procedure te brengen.

Ten gevolge van de afspraken in de W4-overeenkomst kon het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 worden ontwikkeld waarin het aquaduct onder de Oude Rijn als lange bak werd opgenomen.

2.5 Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2000 (TB A4 2000)

Het TB A4 2000 is door de minister van V&W, in overeenstemming met de Minister van VROM, vastgesteld op 31 mei 2001. Aanleiding voor het in procedure brengen van het TB A4 2000 was de vernietiging van een tweetal delen van het TB A4 1998 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Daarnaast was er behoefte aan een tweetal ambtshalve aanpassingen.

Het TB A4 2000 bevat de volgende aanpassingen:

aanpassingen als gevolg van vernietiging;

- gemeente Alkemade: geluidsscherm bij Roelofarendsveen;
- gemeente Alkemade: hogere waarde woning Lange Dwarsweg 8 te Rijpwetering

ambtshalve aanpassingen:

- gemeente Alkemade (Roelofarendsveen): aansluiting van de N445;
- gemeente Alkemade, Jacobswoude en Leiderdorp: aansluiting van de N446.

Aangezien het TB A4 2000 betrekking heeft op locaties ten noorden van het tracégedeelte van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 wordt hier niet verder op de relatie ingegaan.

2.6 Tracébesluit HSL-Zuid

Bij de standpuntbepaling en tracékeuze voor de verbreding van de A4 tussen Burgerveen en Leiden is de relatie met de aanleg van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) van belang. De tracékeuze voor de HSL-Zuid is uitgangspunt geweest voor de Trajectnota/MER Burgerveen-Leiden. Voor de inhoud van de Trajectnota/MER is het Tracébesluit HSL-Zuid uitgangspunt geweest en was de besluitvorming voor de A4 Burgerveen-Leiden volgend. Geluidsmaatregelen, Inpassingsplan en Compensatieontwerp zijn voor de A4 en de HSL-Zuid integraal uitgewerkt in hun onderlinge samenhang. In het TB A4 van 27 april 1998 is voor bepaalde tracédelen van de A4 specifiek ingegaan op de relatie met het Tracébesluit HSL-Zuid.

Het onderhavige Tracébesluit heeft geen betrekking op die tracéonderdelen. De relatie met de HSL-Zuid kan om die reden in dit tracébesluit verder buiten beschouwing blijven.

2.7 Trajectnota A4 De Hoek-Prins Clausplein

Gedurende de trajectstudie Burgerveen-Leiden is de nota "Samen werken aan bereikbaarheid" (SWAB) verschenen, waarin prioriteit wordt gegeven aan de doorstroming op een aantal achterlandverbindingen, te weten A1, A2/A76 en de A4/A16. Naar aanleiding van de nota is een aantal verkenningen naar achterlandverbindingen uitgevoerd. Hieruit bleek voor de A4 dat op het gedeelte De Hoek-Prins Clausplein, waar Burgerveen-Leiden onderdeel van uitmaakt, ook na verbreding naar 2x3 rijstroken na 2020 opnieuw bereikbaarheidsproblemen zullen optreden. Op 2 september 1999 is in het kader van de Tracéwet een Startnotitie gepubliceerd voor de A4 tussen De Hoek (bij Hoofddorp) en het Prins Clausplein. De trajectnota/MER voor dit gedeelte is nog niet in procedure gebracht. In deze trajectnota/MER wordt onder andere voor het gedeelte Burgerveen-Leiden capaciteitsuitbreiding tot 2x4 rijstroken onderzocht. Het TB A4 van 27 april 1998, het TB A4 2000 en het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 (voor het ingetrokken gedeelte Leiderdorp-Leiden-Zoeterwoude) vormen het uitgangspunt voor de tracéstudie De Hoek-Prins Clausplein.

3 Inrichting tracébesluit

Het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 bestaat uit een Besluittekst met tracé- en overzichtskaarten en overwegingen. Een Toelichting is bijgevoegd.

3.1 Besluit

Het Besluit is het juridisch bindende deel van het Tracébesluit.

De Toelichting heeft een informatief karakter.

De opzet van het Besluit is (ten opzichte van het TB A4 1998) aangepast als gevolg van de inwerkingtreding per 15 oktober 2000 van de gewijzigde Tracéwet. Ingevolge de gewijzigde Tracéwet maakt de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting deel uit van het tracébesluit en geldt het besluit voor zover het in strijd is met een bestemmingsplan als de vrijstelling, bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het tracébesluit geldt verder als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

In het besluit kan deel B "Ligging in het terrein, bijkomende infrastructurele voorzieningen en aantal rijstroken" direct als toetsingskader dienen voor bouwaanvragen en de uitvoering van het Tracébesluit. Het tracé zal worden aangelegd en gebouwd conform het bepaalde in dit deel B van het besluit. Deel D "Overige maatregelen" bevat, naast deel C.2, de beschrijving van de te verrichten activiteiten, onder andere op het gebied van milieu, natuur en landschap, die nodig zijn om de ingreep aan de A4 aan de eisen van de Tracéwet te laten voldoen.

3.2 Tracékaarten

De tracékaarten zijn getekend op een schaal van 1:2500. De schaal van de dwarsprofielen, die eveneens zijn opgenomen op de tracékaarten, is 1:500. Daarnaast is er het overzichtsblad, waarop de 7 tracékaarten zijn ingetekend en waarop het lengteprofiel is opgenomen.

De ondergrond van de tracékaarten is de bestaande situatie, deze is in blauw aangeduid. Op deze ondergrond is (in zwart aangeduid) het nieuwe ontwerp van de A4 en daarbij behorende aansluitingen opgenomen.

De tracékaarten bevatten bestemmingen en aanduidingen.

De bestemmingen geven de functie en de inrichting van het tracé en daarbij behorende gronden weer. Aanduidingen zijn specificaties binnen de bestemming die gebonden zijn aan een bepaalde locatie zoals bijvoorbeeld de "zone voor kunstwerken".

De tracékaarten zijn noordelijk georiënteerd, dit in tegenstelling tot het oorspronkelijke TB A4 1998. De legenda is aangegeven op kaartblad 7.

3.3 Overwegingen

De afwegingen tussen de keuzemogelijkheden bij de vaststelling van het tracé komen in de overwegingen aan de orde. Daarnaast staat in de overwegingen de toetsing vermeld aan de belangrijkste criteria voor een tracébesluit.

3.4 Toelichting

Voor de systematiek van de toelichting is aangesloten bij de indeling van het besluit. Het karakter kan worden omschreven als informatief, belichten van de achtergronden, historische analyse en niet juridisch bindend.

3.5 Besluitvormingsprocedure en beroep

Op grond van de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden gedurende zes weken beginnend op de dag na de bekendmaking in de Staatscourant tegen dit tracébesluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

Het ondertekende beroepschrift bevat tenminste:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- en opgave van redenen van het beroep.

Tevens bestaat de mogelijkheid voor belanghebbenden om - gelijktijdig met of na de indiening van het beroepschrift - een verzoek te doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Een zodanig verzoek dient te worden gericht tot de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Zowel in verband met de behandeling van het beroep als in verband met het verzoek om voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. Omtrent de hoogte daarvan, de wijze waarop en de termijn waarbinnen dit betaald moet worden krijgt de indiener van het beroep of de indiener van het verzoek om voorlopige voorziening, bericht van de griffie.

	Activiteit	Data waarop de activiteiten hebben plaatsgevonden:
Fase 1 Voorbereiding en startnotitie	Opstellen Startnotitie	
	Startnotitie ter inzage	mei 1994
	Advies andere bestuursorganen en inspraak over startnotitie en richtlijnen t.b.v. Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden	september 1994
	Advies Commissie MER over richtlijnen	oktober 1994
	Ministers van V&W en VROM stellen richtlijnen vast voor inhoud trajectnota/MER	mei 1995
Fase 2 Trajectstudie/MER	Opstellen trajectnota/MER	
	Trajectnota/MER ter inzage	16 april 1997 tot en met 11 juni 1997
	Hoorzitting	Alkemade: 20 mei 1997 Leiderdorp: 22 mei 1997
	Advies cie-m.e.r. over het MER	9 juli 1997
	Advies andere bestuursorganen en inspraak over trajectnota/MER	april tot augustus 1997
Fase 3 Besluitvorming	Standpuntbepaling ministers V&W en VROM	23 september 1997
	Ontwerp-tracébesluit ministers V&W en VROM	14 november 1997 tot en met 17 december 1997
	Oordeel provincies, gemeenten over ontwerp-tracébesluit	november en december 1997, en januari 1998
	Tracébesluit ministers V&W en VROM	27 april 1998
	Gedeeltelijke intrekking TB A4 1998	22 maart 1999
	Vaststelling ontwerp-Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004	29 januari 2004
	Ontwerp-tracébesluit ter inzage	3 maart 2004 tot en met 30 maart 2004
	Hoorzitting	31 maart 2004
	Oordeel provincies, gemeenten over ontwerp-tracébesluit	3 maart 2004 tot 7 juni 2004
	Vaststelling Wijziging Voorgenomen Tracébesluit	21 juni 2005
	Wijziging Voorgenomen Tracébesluit ter inzage	23 juni 2005 tot en met 13 juli 2005
	Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004	

4 Voorbereidingsbesluit

Volgens artikel 15, lid 3 Tracéwet geldt het tracébesluit voor het gebied dat erin is begrepen als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Artikel 15, lid 3 vermeldt eveneens dat het tracébesluit als voorbereidingsbesluit geldt voor de aangegeven woningen en objecten waarvan de geluidsbelasting vanwege het tracé de vastgestelde waarden te boven gaan.

In dit tracébesluit zijn deze woningen en objecten niet aanwezig. Daarom is het voorbereidingsbesluitgebied beperkt tot het tracébesluitgebied: de grens van het tracébesluit die op de kaart is aangegeven is ook de grens van het voorbereidingsbesluit.

B:Ligging in het terrein, bijkomende infrastructurele voorzieningen en aantal rijstroken

1 Verkeerszone: Tracébeschrijving en infrastructurele maatregelen

Inleiding

Het voorliggende tracébesluit heeft betrekking op het tracégedeelte van de A4 gelegen in de gemeenten Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude. Het tracé loopt vanaf de Dwarswatering (km 29,8) in de gemeente Leiderdorp tot en met de aansluiting Leiden/Zoeterwoude (km 36,2) in de gemeente Leiden. De begrenzing van de geluidwerende voorziening aan de westzijde van de A4 ligt op A4-km 29,58.

In de volgende paragrafen volgt een beschrijving van het tracé en worden de infrastructurele maatregelen met betrekking tot de verkeersinfrastructuur, de waterhuishouding en kabels en leidingen beschreven.

Uitgangspunten

Voor het ontwerp zijn de nieuwe verkeersprognoses voor 2010 voor wegvakken en kruispunten gebruikt. Voor de verbreding tot 2x3 rijstroken is uitgegaan van de Richtlijnen voor het Ontwerpen van Autosnelwegen (ROA). Bij het ontwerp van het onderliggende wegennet zijn de Richtlijnen voor het Ontwerpen van Niet Autosnelwegen (RONA) toegepast. Daarnaast is rekening gehouden met de duurzaamheid en veiligheid van het ontwerp.

Tracering

Het verbredingsalternatief voorziet in de ombouw van de huidige autosnelweg met 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken.

Om met name grondmechanische, uitvoerings- en onderhoudstechnische redenen is de verbreding zoveel mogelijk aan één zijde van de bestaande weg geprojecteerd en is er niet voor gekozen om aan beide zijden van de weg een extra strook aan te leggen.

Dwarsprofiel

Het standaarddwarsprofiel van de verbrede A4 bestaat uit twee gescheiden rijbanen met elk drie rijstroken. De totale verhardingsbreedte per rijbaan is 14,75 m. De midden- en zijberm hebben een breedte van 22,20 m, respectievelijk maximaal 5,95 m. Naast deze zijberm zal bij een verhoogd gelegen A4 een talud aanwezig zijn. De breedte van dit talud is afhankelijk van de hoogte van de A4 ten opzichte van het omliggende maaiveld. Zowel bij een op maaiveld, als bij een verhoogd gelegen A4 is er tenslotte nog een onderberm van 5 m.

Het verdiepte gedeelte van de A4 heeft een netto breedte van 25,85 m. Per rijrichting bestaat de hoofdbaan uit twee rijstroken en de parallelbaan uit één doorgaande rijstrook en twee "afvallende" rijstroken.

De benodigde fasering bij de aanleg, de weinig draagkrachtige bodemgesteldheid en de vereiste veiligheid bij werkzaamheden voor aanleg en onderhoud zijn factoren die het maken van de brede middenberm noodzakelijk maken.

Kunstwerken

In de uitvoeringssituatie wordt gewerkt met een zogenaamde 4-0 fasering. Dit houdt in dat in eerste instantie naast het bestaande baanlichaam een nieuw baanlichaam met kunstwerken (bruggen of viaducten) wordt aangelegd met 2x2 rijstroken, vluchtstroken en bergingsruimte.

Na geleiding van het verkeer over deze nieuwe baan worden de bestaande rijbanen met de daarin liggende kunstwerken van het bestaande baanlichaam gereconstrueerd en op de uiteindelijke breedte met drie rijstroken (inclusief vluchtstroken e.d.) gebracht. Tenslotte wordt het nieuwe baanlichaam ingedeeld tot de uiteindelijke rijbaanbreedte met drie rijstroken (inclusief vluchtstroken e.d.).

De brug over de Dwarswatering heeft in de "nieuwe" hoofdrijbaan een breedte van 29 m in verband met de benodigde ruimte in de tussenfase. De kunstwerken in de bestaande baan worden afhankelijk van de constructieve aanpassingsmogelijkheden gereconstrueerd of zo nodig vervangen. De nieuwe brug in de bestaande hoofdrijbaan over de Dwarswatering krijgt een breedte van 22 m. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding naar 4 rijstroken (per richting) is aan de middenbermzijde extra ruimte aanwezig. Bij de grote kunstwerken zoals de aquaducten, is in de constructiebreedte al met deze extra ruimte rekening gehouden. De fietsverbinding langs de Dwarswatering wordt gerealiseerd door de gemeente Leiderdorp indien de aansluitende fietspaden worden aangelegd.

Horizontaal tracé

Wegvak Dwarswatering - spoorlijn Leiden/Alphen aan den Rijn

Ten noorden van de jachthaven - ter hoogte van het Rijnland Ziekenhuis - en de Ericalaan/Mauritssingel wordt de overgang van een oostelijke naar een westelijke verbreding gemaakt. Het weggedeelte vanaf de Ericalaan/Mauritssingel (Leiderdorp) tot de spoorlijn Leiden/Alphen aan den Rijn wordt aan de westzijde verbreed.

Wegvak spoorlijn Leiden/Alphen aan den Rijn – aansluiting Zoeterwoude (N206).

Tussen de spoorlijn Leiden - Alphen aan den Rijn en Zoeterwoude wordt de A4 aan de westzijde verbreed. Voor dit wegvak is gekozen voor een hoofd- en parallelbanenstelsel, zodat het verkeer op de hier op korte afstand van elkaar gelegen aansluitingen N11 en N206 met de daarbij behorende invoeg-, uitvoeg-, en weefbewegingen het doorgaand verkeer op de hoofdrijbaan niet zal verstoren. Door het stelsel is een goede bewegwijzering mogelijk.

De tracékaarten 1 tot en met 7 geven een totaaloverzicht van het tracé op schaal 1:2500. Op deze kaarten is de begrenzing van de ruimte aangegeven die noodzakelijk is voor het realiseren van de verbreding van de autosnelweg A4 tot 2x3 rijstroken en een hoofd- en parallelbanenstelsel tussen de aansluitingen N11 en N206.

Verticaal tracé (hoogteligging)

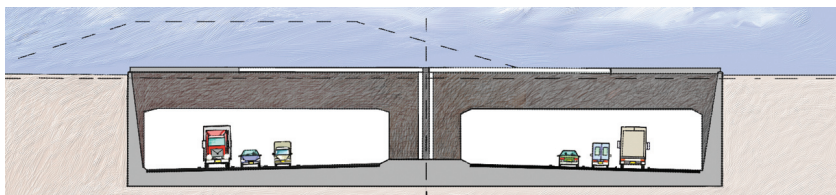
De A4 ligt, waar mogelijk en rekening houdend met de droogleggingseis (de weg mag niet lager liggen dan het polderpeil), nagenoeg op maaiveldniveau. Uitzonderingen hierop zijn de kruisingen met Dwarswatering, de spoorlijn Leiden-Alphen aan den Rijn, de N11 en de Vrouwenvaart, waar de A4 hoger ligt. Ten noorden van de Ericalaan/Mauritssingel wordt het lengteprofiel uit kostenoverwegingen "opgetild", zij het niet hoger dan +2,75 N.A.P. De bestaande hooggelegen kruising van de A4 met de Oude Rijn wordt vervangen door een verdiepte bak en een aquaduct. De A4 kruist de Ericalaan/Mauritssingel, de Hoofdstraat, de Hoge Rijndijk en de toekomstige Stationssingel onderlangs.

Bij de passage van de Oude Rijn wordt voor de verticale ligging van het tracé tussen de Dwarswatering (Leiderdorp) en de spoorbaan Leiden/Alphen aan den Rijn (Leiden) de in de W4-overeenkomst opgenomen variant gerealiseerd.

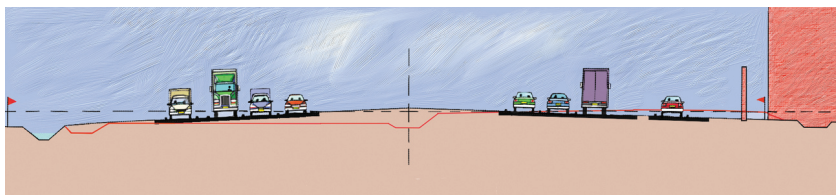
Kenmerkende elementen van de gekozen W4-variant zijn:

- Bij de Dwarswatering is de doorvaarthoogte opgetrokken naar 2,50 m ten behoeve van de recreatievaart.
- Ten noorden van de Eicalaan/Mauritssingel ligt het lengteprofiel op een niveau van + 2,75 N.A.P., het hoogste niveau.
- Het hoogste punt van de aardebaan ten noorden van de Eicalaan/Mauritssingel komt circa 4,75 m lager te liggen dan de basisvariant in het ingetrokken TB A4 1998.
- Ter plaatse van de Eicalaan/Mauritssingel wordt de weg 1 m opgehoogd, t.ov. bestaand maaiveld, tot + 1,0 m N.A.P.
- Ter plaatse van de toekomstige stationssingel wordt de weg eveneens 1 m opgehoogd t.o.v. de Hoge Rijndijk (bestaand maaiveld) tot + 1,40 m N.A.P.
- De kruising van de Eicalaan/Mauritssingel vindt onderlangs plaats als gevolg waarvan de beëindiging van de open bak circa 400 m naar het noorden verschuift ten opzichte van de basisvariant in het ingetrokken TB A4 1998.
- De verdiepte ligging wordt zodanig doorgezet dat de nieuwe verbinding Stationssingel onderlangs wordt gekruist. Hierdoor schuift de beëindiging van de bak in de A4 circa 280 m in zuidelijke richting ten opzichte van de basisvariant in het ingetrokken deel van het TB A4 1998.

.....
Tekening tunnelbak aquaduct Oude Rijn.
De stippellijn geeft de huidige aarden
baan van de A4 aan.



.....
Impressie van mogelijke geluidwerende
voorziening bij Vierzicht.



Uitvoering van de W4-variant volgens dit Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 heeft onder andere op het gebied van geluid een aantal belangrijke voordelen, waarvoor verwezen wordt naar de toelichting op onderdeel C van het besluit. Daarnaast is er sprake van een opheffing van visuele barrièrewerking tussen de Eicalaan/Mauritssingel en de Stationssingel ten opzichte van de huidige situatie. Door de toepassing van een lange bak worden de nu doorbroken zichtrelaties hersteld. Bovendien komen er, mede in verband met het herstel van de zichtrelaties, horizontale geluidsschermen tussen de Eicalaan/Mauritssingel en de nieuw aan te leggen Stationssingel. In de middenberm van de A4 komen wel verticale geluidsschermen, maar deze steken niet boven de horizontale geluidsschermen uit. Indien de verdere technische uitwerking dat vereist, of als het beschikbaar komen van innovatieve uitvoeringswijzen wenselijk maken, kan het weergegeven ontwerp worden gewijzigd, zolang het binnen het desbetreffende ruimtebeslag blijft.

Uitgangspunt daarbij is dat uit dergelijke wijzigingen geen nadelige gevolgen mogen voortvloeien voor de omgeving. Zo mogen aanpassingen aan het ontwerp niet tot gevolg hebben dat vastgestelde geluidsgrenswaarden worden overschreden.

Locatie verzorgingsplaatsen

In het tracégebied van de wegverbreding liggen twee verzorgingsplaatsen. Het zijn brandstofverkooppunten met parkeerplaatsen en daartoe benodigde op- en afritten bij Zoeterwoude (westzijde A4) en in de Munnikenpolder (oostzijde A4). Deze verzorgingsplaatsen worden verplaatst naar het noordelijk deel van het tracé van de A4, ten noorden van de Dwarswatering bij de aansluiting met de N446 en komen daarmee dus buiten het onderhavige tracégebied te liggen.

Verkeersinfrastructuur

Het te verbreden gedeelte van de A4 heeft een lengte van circa 6,4 kilometer en loopt van het noorden van de Dwarswatering (km 29,8) in de gemeente Leiderdorp, tot iets ten zuiden van de aansluiting Leiden/Zoeterwoude (N206) bij km 36,2 in de gemeente Leiden. De wegen die de A4 kruisen worden gehandhaafd met uitzondering van de landbouwweg langs de Munnikenwatering en deze watergang zelf ter plaatse van de A4.

Kunstwerken

In het Besluit is onder de bestemming Verkeerszone (artikel 3, tabel 1) een overzicht gegeven van de bestaande en aan te leggen kunstwerken. De aangegeven maten voor hoogte en breedte van de doorgang hebben betrekking op de infrastructuur die de A4 kruist.

De aangegeven breedte is de totale functionele breedte van de doorgang, haaks op de as van de kruisende verbinding gemeten.

Aansluitingen

Tussen de aansluitingen wordt een parallelbanenstelsel aangelegd.

De toe- en afritten worden aangesloten op deze parallelbanen. Er zijn twee aansluitingen: de aansluiting N11 en de aansluiting Zoeterwoude (N206)

Hoofdstraat / Oude Rijn / Hoge Rijndijk

Het tracé tussen de Hoofdstraat en de Hoge Rijndijk is in de bestaande situatie uitgevoerd met een brug in de A4 over Hoofdstraat, Oude Rijn en Hoge Rijndijk heen. In de nieuwe situatie wordt de verbrede A4 onder deze (water-)wegen doorgevoerd. De brug komt te vervallen en daarmee ook de verbinding voor fietsers. Voor het fietsverkeer wordt een nieuwe verbinding tussen de oevers van de Oude Rijn gerealiseerd in de vorm van een beweegbare brug. Deze fietsverbinding ligt oostelijker dan de huidige brug in de A4. De Hoofdstraat en de Hoge Rijndijk worden over de toeritten van het aquaduct geleid. Het viaduct van de Hoofdstraat wordt met een tussenliggende constructie direct aangesloten op het aquaduct van de Oude Rijn.

Spoorlijn Leiden/Alphen aan den Rijn, Willem van der Madeweg

Voor de verbreding van de A4 moet het bestaande viaduct in de westbaan worden geamoveerd. De overige bestaande kunstwerken worden aangepast en er worden de in tabel 1 aangegeven nieuwe kunstwerken gebouwd.

De Willem van der Madeweg wordt ter plaatse van de kruising met de spoorlijn parallel aan de A4 in westelijke richting opgeschoven en met een nieuw viaduct over de spoorlijn heen geleid.

N11

Ter hoogte van de N11 bestaat de A4 uit hoofd- en parallelbanen. De westelijke rijbaan heeft hier drie rijstroken en de oostelijke rijbaan twee rijstroken.

Het verkeer van en naar de N11 wordt (voor een vlotte doorstroming van het doorgaande verkeer) afgewikkeld over de parallelbaan. Tussen de aansluitingen N11 en Zoeterwoude zijn de parallelbanen uitgevoerd als weefvakken.

Vrouwenvaart

Het westelijk deel van de Vrouwenvaart wordt, waar die parallel loopt aan de A4, circa 40 meter in noordwestelijke richting opgeschoven.

Europaweg (N206)

Ten zuiden van de N206 sluit de afrit voor het verkeer in de zuidelijke richting aan op een nieuw te maken rotonde. Vanaf de rotonde wordt ook de toerit naar de A4 gemaakt. Deze rotonde wordt kortgesloten met de N206. De Hofvlietweg wordt aansluitend op de rotonde in zuidelijke richting aangesloten op het bestaande tracé.

Indien vaststaat dat ten behoeve van het toekomstige bedrijventerrein Oostvlietpolder een ontsluiting op de rotonde zal worden aangelegd, zal hiermee bij de uitvoering van het tracébesluit rekening worden gehouden in die zin dat de uitvoering van het tracébesluit de aanleg van deze aansluiting niet onmogelijk zal maken. Voor de doorsnijding van de inpassingszone zal in overleg met de gemeente Leiden een oplossing worden gevonden.

Over de afstemming van de uitvoeringswerkzaamheden zal te zijner tijd nader overleg worden gevoerd.

Aanvullende maatregelen

Aan de hand van verkeersberekeningen is het ontwerp van de wegverbreding inclusief de aansluitende wegen nader uitgewerkt. Dit heeft geleid tot de volgende maatregelen deels van infrastructurele aard en deels betrekking hebbende op verkeers(beheersings)maatregelen.

- optimalisatie van verkeersregelingen op de met verkeerslichten geregelde aansluitingen;
- het toepassen van een rotonde voor de aansluiting Hofvlietweg-toerit A4;
- westelijke parallelbaan bij de aansluiting N11: extra uitvoegstrook van de hoofdrijbaan naar de parallelbaan;
- aansluiting N11: extra linksafstrook op de westelijke aansluiting vanaf de N11 naar de toerit van de A4; extra opstelstrook vanaf de Willem van der Madeweg en een extra rijstrook op de toerit naar de A4;
- Om de gewenste doorstroming op de parallelbanen te realiseren worden de zwaarstbelaste toe- en afritten naar respectievelijk van de parallelbanen tweestrooks uitgevoerd en wordt aan de weefvakken een rijstrook toegevoegd;
- Om de gewenste doorstroming te realiseren worden aanvullende verkeersbeheersingsmaatregelen getroffen;
- algemene maatregelen voor beide rijbanen voor het gehele traject (uitbreiding incident management) alsmede maatregelen om lokale knelpunten te voorkomen.

2 Inpassingszone, Water en Bouwzone

In de inpassingszone zullen inpassingsmaatregelen plaatsvinden die betrekking hebben op landschap, natuur en milieu, en recreatie. In onderdeel D van deze toelichting wordt daar nader op ingegaan. De bestemming "water" is opgenomen ten behoeve van de hoofdwatervaningen.

De bestemming "bouwzone" zal vooralsnog uitsluitend worden gebruikt voor de werken die nodig zijn voor de realisering. De uitvoering van het tracébesluit vraagt een centrale plek. Na gereedkomen van het werk zal door het lokale bestuur in overleg met Rijkswaterstaat een definitieve bestemming worden opgenomen.

3 Kabels en leidingen

Binnen het tracé zullen vele kabels en leidingen verlegd, gelegd en geamoveerd moeten worden. Binnen 5 m van een kabel of leiding mag niet gebouwd worden, met uitzondering van bouwwerken die nodig zijn voor een doelmatig beheer of voor een al dan niet gebundelde aanleg van kabels en leidingen.

4 Tijdelijke werken

Ten behoeve van de uitvoering van het tracé zullen binnen het tracé vele tijdelijke werken moeten worden aangelegd. Artikel 7 schept daartoe de mogelijkheid.

5 Uitmeetbepalingen

Artikel 8 betreft een zogenaamde uitmeetbepaling. Onder de gestelde voorwaarden kunnen in het belang van een ruimtelijk of technisch beter verantwoorde aanleg of situering of indien dit noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein bouw- of andere werken enigszins afwijkend worden gebouwd of aangelegd.

Onder de hier bedoelde technische verbetering wordt bedoeld een verbetering binnen de categorie bestaande technieken in tegenstelling tot de innovatieve technieken die bedoeld zijn in artikel 9.

De afwijkingen moeten blijven binnen de grenzen van het tracébesluit zoals aangegeven op de kaarten behorend bij het tracébesluit alsmede binnen de bestemmingsgrens en mogen niet tot gevolg hebben dat geluidsgrenswaarden worden overschreden of onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken. Van de in artikel 13 voorgeschreven bouwhoogte en luifelbreedte van geluidsschermen mag niet worden afgeweken.

6 Afwijkingsbepaling in verband met innovatieve uitvoeringswijzen

Artikel 9 speelt in op de mogelijkheid dat ten tijde van de uitvoering van het tracébesluit nieuwe technieken beschikbaar zijn of nieuwe uitvoeringsmethodes zijn ontwikkeld die de bouw van de geluidsschermen geheel of gedeeltelijk overbodig maken of het gewenst maken dat wat betreft hoogteligging of situering van het tracébesluit en de bijbehorende

kaarten wordt afgeweken.

Het tracébesluit moet passen in het beleid om de marktpartijen die het tracébesluit gaan uitvoeren maximaal de mogelijkheid te geven tot op een laat moment verbeterde technieken of uitvoeringswijzen toe te passen waardoor zo veel mogelijk (maatschappelijke) winst wordt behaald en wordt bevorderd dat de uitvoering van het tracébesluit

- veelal geruime tijd daarna - volgens de laatste inzichten plaatsvindt.

Ten aanzien van geluid kan worden gedacht aan de ontwikkeling van stiller asfalt of aan de mogelijkheid dat schermen in of bij een kunstwerk (zoals de bak voor de verdiepte ligging) geheel of gedeeltelijk achterwege kunnen blijven indien de wanden op nog effectievere wijze geluid zullen kunnen absorberen.

Het gedeeltelijk achterwege laten van schermen kan betrekking hebben op de hoogte van een verticaal scherm of de breedte van een horizontaal scherm (luifel) – dus lager of smaller bouwen -, maar ook op het over een bepaalde lengte niet bouwen van het in het tracébesluit aangegeven scherm.

Indien de nieuwe technieken inderdaad beschikbaar zijn en minimaal kosten-neutraal zijn, zal door toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 9, lid 1 wellicht voordeel behaald worden uit het oogpunt van landschapsschoon: hoezeer ook aandacht wordt geschonken aan ontwerp en uitvoering van schermen, altijd moet een concessie worden gedaan in de zin dat de openheid van het landschap enigszins wordt aangetast en er barrièrewerking ontstaat. De weggebruiker heeft door schermen minder zicht op het landschap terwijl door de schermen anderzijds het zicht van anderen op de weg zelf en op het landschap aan de overzijde van de weg wordt belemmerd.

Toepassing van de afwijkingsbepaling in verband met innovatieve uitvoeringswijzen mag er niet toe leiden dat de situatie voor de omgeving ten opzichte van het in het tracébesluit opgenomen ontwerp verslechtert. Dit wordt bewerkstelligd door de voorwaarden in artikel 9 lid 2 onder b en c. Ten aanzien van geluid is voor een afwijking als bedoeld in artikel 9 lid 1 onder a, b of c en in lid 2 onder b bepaald dat uit een akoestisch onderzoek moet blijken dat er geen verslechterde geluidssituatie ontstaat. Hierdoor zullen de voorkeursgrenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder niet worden overschreden noch de ingevolge artikel 14 lid 1 vastgestelde en in lid 2 gemotiveerde hogere waarden.

In het tracébesluit is gekozen voor absorberende geluidsschermen. Innovatieve bouwmethodes zouden kunnen leiden tot een voorkeur voor het toepassen van een ander materiaal.

Lid 1 van artikel 9 biedt die mogelijkheid.

De in het tracébesluit vervatte hogere waarden in artikel 14 zijn mede afgestemd op de voorgeschreven schermen in het tracébesluit. Innovatieve uitvoeringswijzen maken het wellicht mogelijk geheel of gedeeltelijk af te zien van de schermen en niettemin aan de gestelde waarden te voldoen. Omdat thans niet de verwachting bestaat dat deze technieken gelet op de beschikbare budgetten een zo groot positief effect hebben op de geluidsproductie en geluidsbelasting dat de hogere waarden verlaagd kunnen worden, gelden de hogere waarden ook bij gebruikmaking van de afwijkingsmogelijkheden van artikel 9.

Het kostenaspect bij het omvangrijke project tot wijziging van de A4 over het traject is van groot belang. Het belang van flexibiliteit in het tracébesluit betreft verschillende aspecten. Niet alleen gaat het erom een zo hoog mogelijke technische kwaliteit te stimuleren en te realiseren, het gaat ook om landschaps-, natuur- en milieubelangen naast de kostenbeheersing. Overigens is het niet zo dat een innovatieve uitvoering altijd leidt tot afwijking van het tracébesluit. Zo maakt het tracébesluit zelf het al mogelijk om in plaats van enkellaags ZOAB een ander materiaal toe te passen zoals stiller asfalt of dubbellaags Zeer Open Asfaltbeton (dZOAB).

Als ijkmoment voor deze keuzebepaling wordt genomen het moment van aanbesteding. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van de meest recente resultaten van het innovatieprogramma geluid. Rijkswaterstaat zal in zijn contracten met bouwbedrijven opnemen dat nieuwe verhardingen met betere eigenschappen eveneens worden toegepast indien die in prijs kostenneutraal of goedkoper zijn dan de traditionele toepassingen.

De overeenkomst W4 geeft de mogelijkheid aan Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude om zelf geluidsafschermende voorzieningen te realiseren. Deze voorziening bevindt zich dan buiten het tracébesluitgebied.

Als deze voorziening voorafgaand aan de openstelling van de A4 wordt gerealiseerd en conform de overeenkomst W4 geen verslechtering van de geluidssituatie oplevert ten opzichte van de situatie met schermen, zal van de bouw van de in het tracébesluit aangegeven schermen worden afgezien. De schermen bij de bak voor de verdiepte ligging zullen in ieder geval worden gebouwd. De uitmeet- en afwijkingbepalingen van artikel 8 en artikel 9, lid 1 en 2 zijn ook van toepassing op de schermen in het gebied waarop de overeenkomst W4 betrekking heeft.

Innovatieve uitvoeringswijzen of kostenbesparende bouwmethoden kunnen het ook wenselijk maken dat wordt afgeweken van de aangegeven situering of de aanleg- of bouwhoogte van de tracédelen. De afwijking is maximaal 1,5 meter in verticale richting en 2 meter in horizontale richting en moet blijven binnen de begrenzing van het tracébesluit. Er mogen geen negatieve gevolgen voor de omgeving zijn en uit een akoestisch onderzoek moet blijken dat de geluidssituatie niet verslechtert opzichte van de tracéligging volgens het tracébesluit.

De gemeenteraden die hun bestemmingsplannen moeten vast stellen overeenkomstig dit tracébesluit, houden daarbij rekening met zowel de uitmeetbepaling in artikel 8 als de afwijkingbepaling in artikel 9.

Innovatieve uitvoeringswijzen kunnen hun uitdrukking krijgen in de hierboven besproken fysieke afwijkingen van het tracébesluit.

Een andere belangrijke vorm van innovatie is het vernieuwen en verbeteren van de werkorganisatie van de uitvoering.

C: Geluid

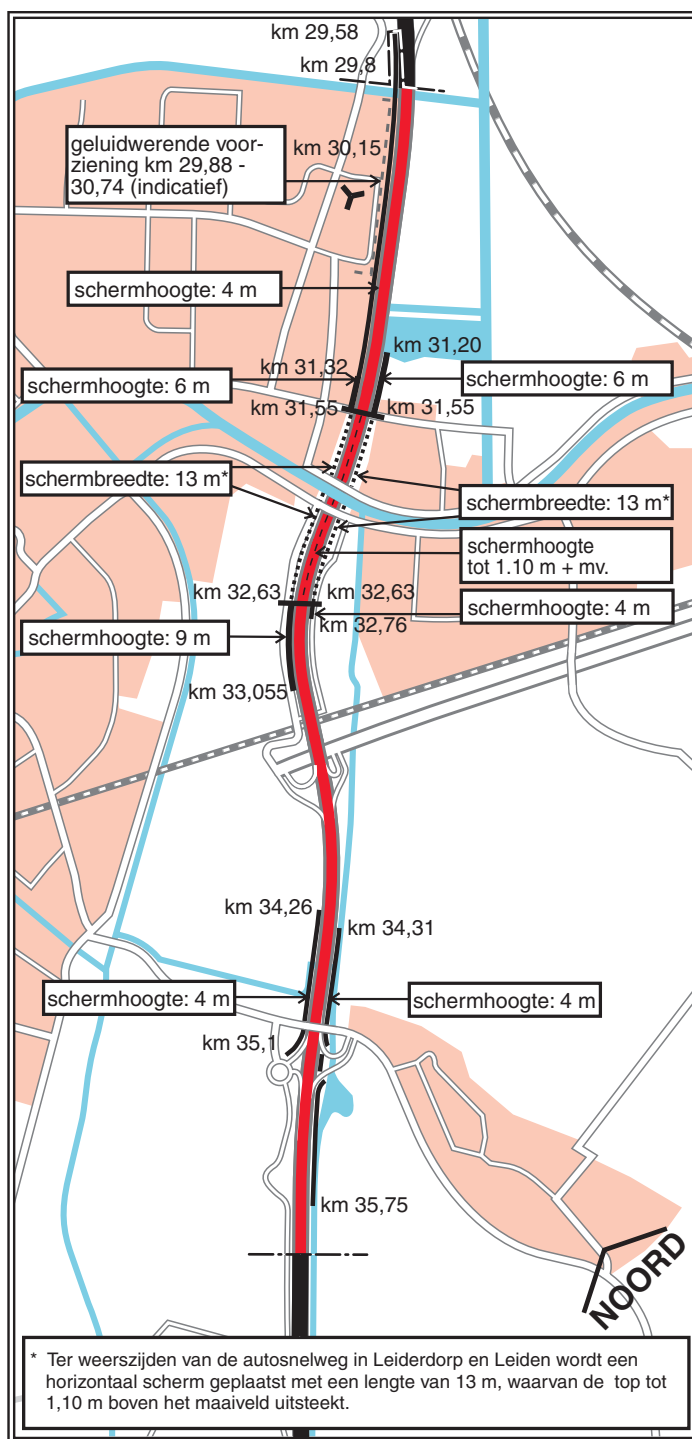
Voor de toelichting op het onderdeel geluid wordt verwezen naar het Akoestisch Onderzoek Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 en het aanvullend Akoestisch Onderzoek TB A4 die als bijlage 7 en 8 bij dit tracébesluit zijn gevoegd.

Op kaart 4 zijn de locaties en de hoogte van de te plaatsen horizontale en verticale geluidsschermen aangeven.

De geluidsschermen van 6 meter hoog, die aan beide zijden van de A4 zijn opgenomen, zullen aansluiten op de noord-oostzijde van het viaduct Ericaalaan. Er zal geen ruimte ontstaan tussen de luifel ten zuiden van het viaduct en het geluidsscherm. De luifel sluit aan op het dek van het viaduct zodat als het ware de luifel wordt doorgetrokken tot aan de noord-westzijde van het viaduct. Het dek van het viaduct is dan eigenlijk een geheel dichte luifel. Met deze vormgeving wordt in ieder geval een vergelijkbaar goed effect bereikt als met schermen van 6 meter die zouden aansluiten op het eigenlijke begin van de luifel op km. 31.55. Dit effect wordt bereikt doordat:

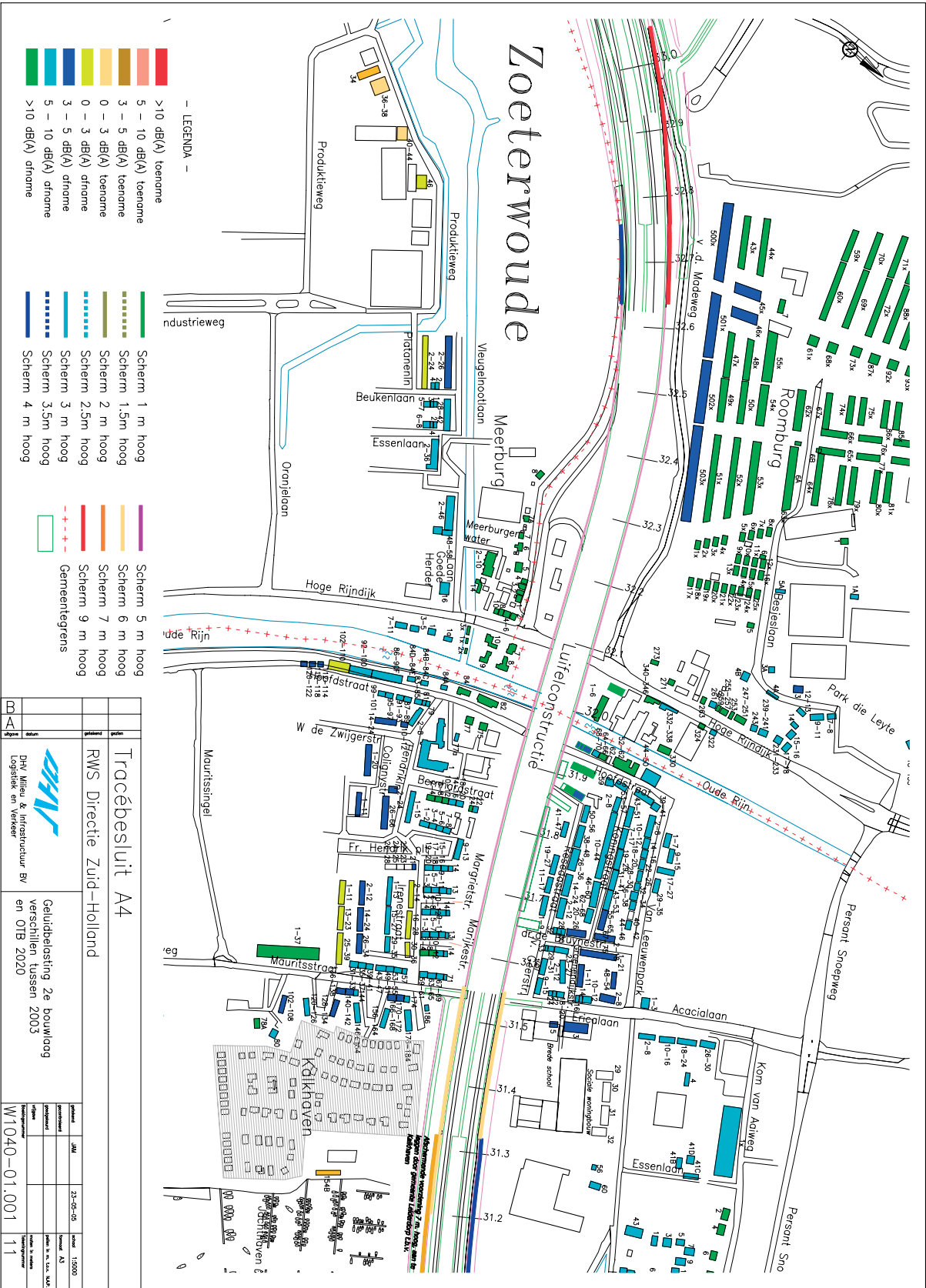
- de onderzijde van het viaductdek en zijwanden van het viaduct zodanig worden gerealiseerd dat nadelige reflecties niet via de onderkant van deze constructie bij de ontvanger terechtkomen.
- de aansluiting van het scherm op het viaduct op dezelfde wijze geschiedt als de wijze waarop de aansluiting van het scherm op de luifel wordt vormgegeven.

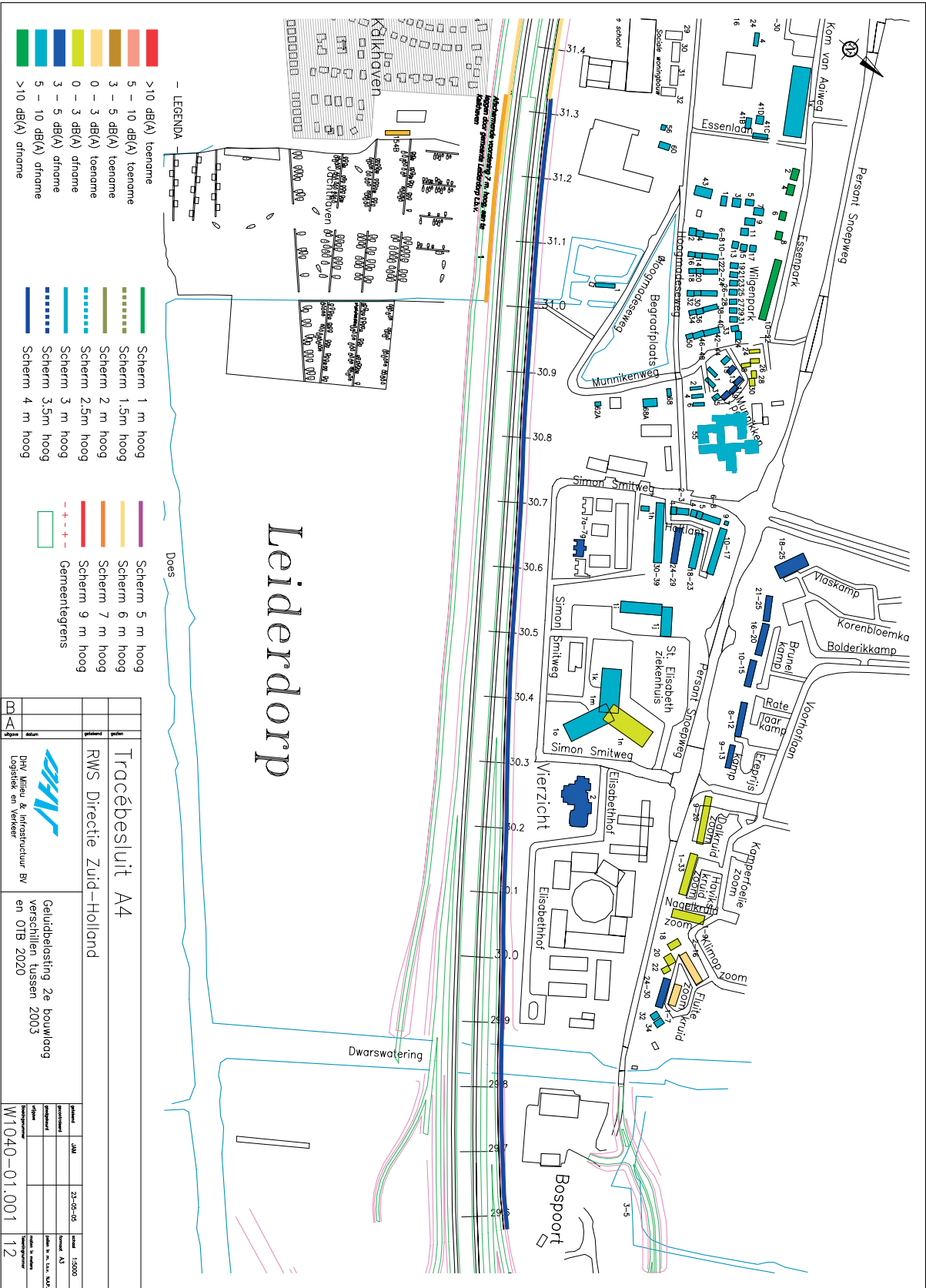
Kaart 4:
Overzichtskaart geluidsschermen

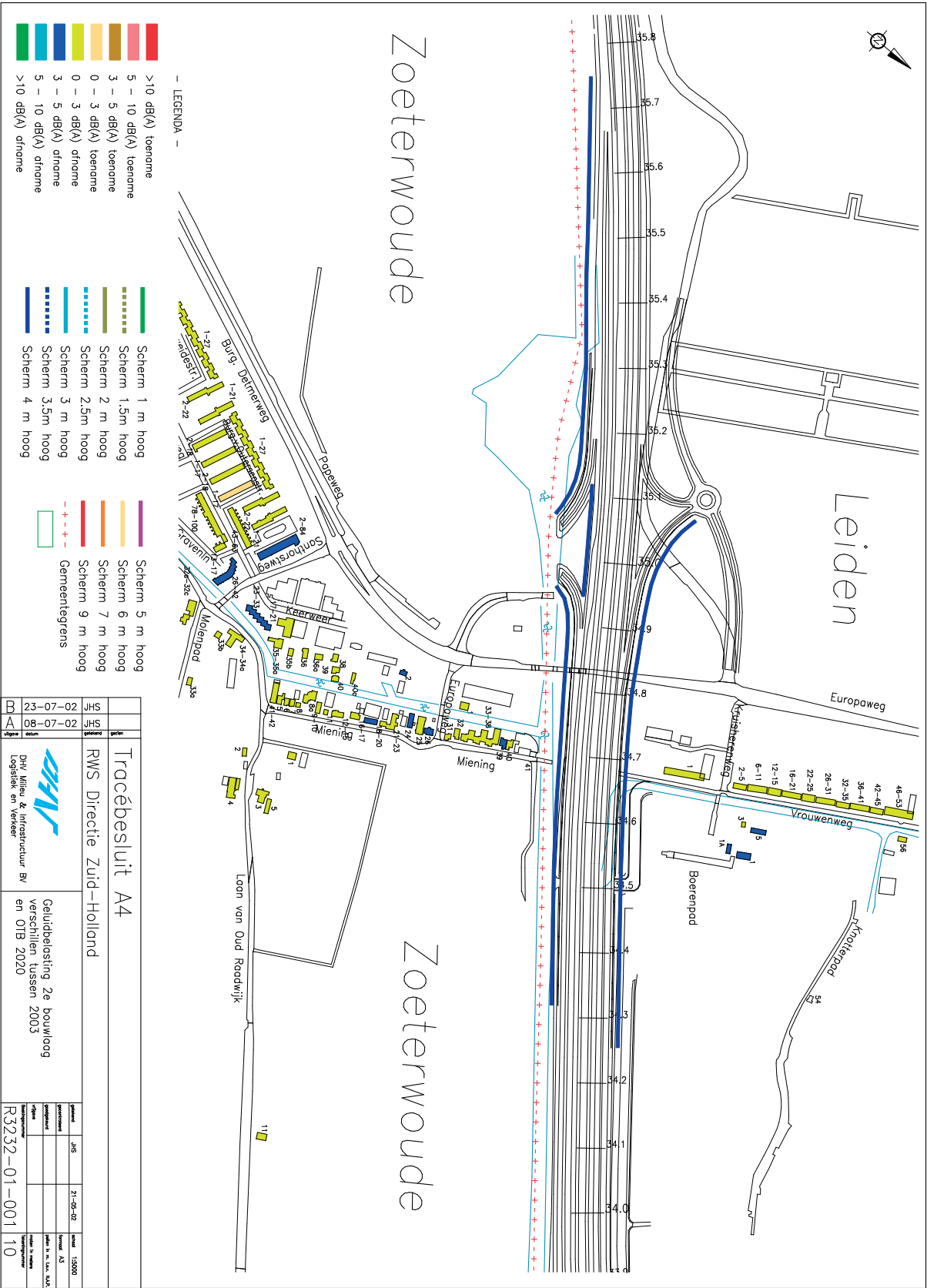


Op de kaarten 5, 6 en 7 zijn de verschillen in geluidbelasting in 2020 ten opzichte van de huidige situatie aangegeven. Voor de huidige situatie is daarbij de situatie in 2003 aangehouden, omdat dat uitgangspunt is bij de geluidsberekeningen. (zie ook bijlage 7) Hieruit blijkt een aanzienlijke verbetering van de situatie in 2020 ten opzichte van de huidige situatie.

Kaart 5:







Het ontwerp-tracébesluit had tot gevolg dat de Resedastraat in Leiderdorp afgesloten zou worden door de realisering van het tracé. Dit bleek ongewenst. De Resedastraat zal in westelijke richting tot aan de Hoofdstraat worden doorgetrokken. De Rhijnvreugd zal nabij de woning worden aangesloten op de Hoge Rijndijk.

De tracébesluitbegrenzing is noordwaarts verschoven, waardoor het tracébesluit zelf voorziet in de te realiseren aansluiting van de Resedastraat op de Hoofdstraat, en Rhijnvreugd op de Hoge Rijndijk. Als gevolg is de reden voor amovering gewijzigd: enkele woningen die in aanmerking kwamen voor amovering wegens bouwhinder zijn verplaatst van tabel 10 en 11 naar tabel 7 en 8 waarin de woningen staan vermeld die in aanmerking komen voor amovering omdat zij binnen de verkeerszone staan. De wijziging is onderzocht op akoestische gevolgen. Uit onderzoek is gebleken (zie het aanvullend Akoestisch Onderzoek Tracébesluit 2004) dat wijziging geen nadelige akoestische consequenties heeft.

Gebleken is dat voor de woningen Holtlant 1-39 bij besluit van 4 oktober 1983 een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting is vastgesteld van 55 dB(A). De grenswaardentoets is opnieuw uitgevoerd. Voor de woningen aan de Holtlant 1-29 is gebleken dat er geen extra maatregelen nodig zijn. (zie voor motivering bij "Tabel 8; eerder vastgestelde grenswaarden").

Voor de Brede School en de sociale woningbouw in het plangebied de Plantage zijn bij besluit van 4 maart 2004 van Gedeputeerde Staten van Zuid Holland hogere grenswaarden vastgesteld. Het geluidsonderzoek dat ten grondslag heeft gelegen aan dit besluit is beschreven in de rapporten "Akoestisch onderzoek W4" van 15 augustus 2003 met kenmerk MV-SE20033135 en "Akoestisch onderzoek W4 aanvullend onderzoek locatie Plantage" van 22 oktober 2003 met kenmerk MV-SE20032221, beiden uitgevoerd door ingenieursbureau DHV te Amersfoort.

De uitgangspunten die bij dit onderzoek zijn gehanteerd zijn identiek aan de uitgangspunten die zijn gebruikt voor het Tracébesluit. Het gehanteerde computer simulatiemodel, met daarin opgenomen de geluidsbeperkende maatregelen die conform het Tracébesluit getroffen zullen worden, is eveneens identiek.

Omdat in het kader van de realisatie van de Brede School en de sociale woningbouw aanvullende geluidsbeperkende maatregelen door de gemeente Leiderdorp getroffen zullen worden is een overschrijding van deze hogere grenswaarden, rekening houdend met de uitgangspunten van het Tracébesluit, uitgesloten.

D: Overige maatregelen

1 Inpassingsmaatregelen

Op grond van artikel 11, lid 4 van de Tracéwet dient aangegeven te worden op welke wijze de verbreding zal worden ingepast.

Onder inpassing wordt in dit verband verstaan: de landschappelijke inpassing en inpassing wat betreft de aanwezige natuur (in brede zin), cultuurhistorie en recreatie.

De maatregelen die ten behoeve van de genoemde aspecten worden getroffen staan vermeld in tabel 3 en 4 in de besluittekst. Het betreft algemene en specifieke inpassings-maatregelen die in het tracégebied zullen worden uitgevoerd. De mitigerende maatregelen staan vermeld in tabel 5 bij artikel 17 van de besluittekst. Aangezien ten tijde van de tracébesluitprocedure nog niet exact kan worden aangegeven op welke

locaties de aan- en herplant van bomen zal plaatsvinden is in tabel 5 bij Artikel 17 van de besluittekst daarvoor een globale locatieaanduiding opgenomen. Aan- en herplant kan worden gerealiseerd langs het gehele tracé, binnen de bestemming Inpassingszone. De compenserende maatregelen, die getroffen dienen te worden op basis van het Structuurschema Groene Ruimte, staan in tabel 6 van de besluittekst vermeld. Op de verschillende regelingen die voor dit tracébesluit van belang zijn, wordt hieronder nader ingegaan.

Algemeen

In de Trajectnota/MER zijn de mogelijke effecten op het landschap en de natuur beschreven voor iedere onderzochte variant. Bepalend voor de landschappelijke waarde is de samenhang, de kleinschaligheid en de doorsnijding en versnippering.

Wat betreft de natuur worden de waarden bepaald door flora en fauna die voor het gebied kenmerkend is. De effecten worden bepaald aan de hand van de aspecten biotoopverlies, verstoring, versnippering en verbreking van ecologische relaties.

Aangaande het aspect water zijn de effecten van de verbreding in de Trajectnota/MER beschreven aan de hand van de kwaliteit van het water.

Specifiek (gebieden)

De Munnikenpolder en Park Cronesteijn ondervinden als gevolg van de verbreding de effecten, die in paragraaf 1.2.1 nader beschreven worden. In de polder Achthoven wordt als gevolg van de verbreding van de A4 en de aanleg van de HSL in totaal een toename van verstoring verwacht ten aanzien van een gebied van circa 2,4 ha. Het aandeel van de verbreding is marginaal. De effecten worden geheel in het lopende compensatietraject voor de HSL/A4 meegenomen.

1.1 Landschappelijke inpassing

De resultaten van het onderzoek naar landschappelijke inpassing hebben geleid tot een aantal ontwerpuitgangspunten. Op basis hiervan is een aantal maatregelen geformuleerd. Zij worden verder uitgewerkt in het concrete wegontwerp. In het voor de A4 opgestelde landschapsplan wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van zowel de weg als de omgeving.

Er is voor gekozen de snelweg op te vatten als een Randstadweg.

Deze heeft naast kenmerken van het nationale wegennet vooral regionale kenmerken. Door een rustig wegbeeld na te streven ontstaat een constante, waartegen de regionale kenmerken voor de afwisseling zorgen. Een rustig wegbeeld wordt verkregen door in de vormgeving van de kunstwerken, geluidsschermen en andere onderdelen uit te gaan van continuïteit, eenduidigheid en eenvoud. De afwisseling wordt verkregen door thema's te kiezen per weggedeelte. De eigen wijze waarop de snelweg een ruimtelijke relatie heeft met de deelgebieden wordt versterkt door zicht te bieden op de openheid van de omgeving, het water en de natuur.

Van noord naar zuid heeft de weg verschillende thema's gekregen, te weten: 'Te Gast' en 'Panorama'. In het noordelijke deel, tot aan de spoorlijn Leiden-Alphen aan den Rijn, thema "Te Gast", is de diversiteit van het landschap – de loop van de Oude Rijn, verstedelijking – leidend.

De weggebruiker dient de mogelijkheid te krijgen dit ook zo te beleven.

In het zuidelijk deel, thema "Panorama" is het verschil in west- en oostzijde van de weg leidend. Aan de westzijde gaat het om een verdicht stedelijk gebied met bos en recreatie, aan de oostzijde richten de inpassingsmaatregelen zich op het panorama van het Groene Hart.

1.2 Inpassing van het tracé wat betreft de natuur

Een aantal regelingen legt, in geval een project bepaalde gevolgen heeft voor de natuur, de verplichting op te onderzoeken wat de gevolgen zijn en of deze zodanig zijn dat maatregelen moeten worden getroffen.

Dit zijn de Vogel – en Habitatrichtlijn, de Natuurbeschermingswet, de Flora- en faunawet, het Structuurschema Groene Ruimte en de Boswet.

1.2.1 Structuurschema Groene Ruimte

Uitgangspunten

Uitgangspunt van het Structuurschema Groene Ruimte is dat natuur-, bos- of recreatiewaarden in gebieden met een status in de zin van het Structuurschema (de Munnikenpolder en Park Cronesteijn hebben deze status) in beginsel niet mogen worden aangetast.

Het Rijksbeleid ten aanzien van de regeling in het Structuurschema is weergegeven in de "Beleidsregel natuurcompensatie en Tracéwet" (Staatscourant van 6 juli 1998, nr. 124). Hierin is het compensatiebeginsel uit het Structuurschema opgenomen. Aantasting van de bestaande waarden is alleen toegestaan als er sprake is van een maatschappelijk belang en indien er geen alternatief voorhanden is. In dat geval dienen de effecten zoveel mogelijk beperkt te worden. Voor zover beperking niet mogelijk is, dient het verlies aan waarden te worden gecompenseerd.

Er dient in beginsel in of direct nabij het gebied dat de effecten ondervindt, te worden gecompenseerd.

In de overwegingen van dit tracébesluit wordt uiteengezet dat met de verbreding van de A4 een maatschappelijk belang gediend is; tevens wordt hieruit duidelijk dat er geen alternatieve oplossingen zijn.

Bij de realisering van de verbreding van de A4 vindt compensatie van natuur en recreatie plaats volgens de uitgangspunten van het Structuurschema Groene Ruimte en vastgelegd in het compensatieplan "Verbreding Rijksweg A4 Bugerveen-Leiden", november 2004.

Effecten

Aangezien de verbreding van de A4 voor een groot deel plaatsvindt in een situatie waar de HSL en de A4 gebundeld in het landschap zullen liggen, is voor de ingreep één Compensatieontwerp (Projectorganisatie HSL-zuid oktober 1997 en correctie mei 1998) opgesteld.

Het Compensatieontwerp omvat de schattingen van de aard en de omvang van de effecten die resteren na inpassing en mitigatie en de daaruit resulterende compensatiebehoefte.

Gebleken is, dat er een aantal negatieve effecten optreedt als gevolg van de verbreding. Een aantal effecten wordt verzacht, zoals blijkt uit de opgenomen maatregelen in tabel 5 van de besluittekst.

Het Structuurschema Groene Ruimte is van belang voor twee gebieden langs het tracé met een bepaalde status: de Munnikenpolder en Park Cronesteijn. Beide gebieden behoren tot de Randstadgroenstructuur. Voor de Munnikenpolder en Park Cronesteijn geldt dat vanwege de ligging van de gebieden in de huidige verstoringzone van de A4, extra verstoring als gevolg van de verbreding niet aan de orde is. Er is wel sprake van vernietigende effecten. Park Cronesteijn verliest als gevolg van de verbreding 4,2 ha. Het park heeft de natuurwaarde griend en heeft verder de waarde van semi-intensief recreatiegebied. Munnikenpolder verliest 4 ha recreatiegebied met als natuurwaarde leefgebied voor water- en moerasvogels. Voor beide gebieden is verlies aan

oppervlakte als gevolg van de verbreding onvermijdelijk.

Maatregelen

De compenserende maatregelen zijn in tabel 6 van de besluittekst genoemd.

Munnikenspolder

Het verlies van 4 ha van de Munnikenspolder, een extensief recreatiegebied met als natuurwaarde leefgebied voor water- en moerasvogels, zal volledig worden gecompenseerd. Gezocht is naar compensatiegebieden zo dicht mogelijk bij de ingreep (de zone binnen 7,5 km vanaf het tracé). Gebiedsdelen binnen 1500 meter van het tracé, bebouwd gebied, gebieden binnen de EHS en alle gebieden waarvoor plannen bestaan voor bebouwing, infrastructuur of ander ruimtebeslag zijn niet in de beschouwing meegenomen. Het voor compensatie van recreatievormen beschikbare gebied blijkt maar in beperkte mate geschikt voor compensatie (Projectorganisatie HSL-zuid oktober 1997). Om deze reden is in overleg met LNV en het provinciale en lokale bestuur besloten het verlies aan natuur en recreatiewaarden in de Munnikenspolder te compenseren (herinrichting).

Park Cronesteijn

Het verlies van de 4,2 ha van Park Cronesteijn, een semi-intensief recreatiegebied met als natuurwaarde griend, wordt volledig gecompenseerd. Fysieke compensatie in de directe omgeving blijkt niet haalbaar, daarom zal de compensatie elders, in de Oostvlietpolder, plaatsvinden.

Mocht uiteindelijk de Oostvlietpolder onvoldoende compensatiemogelijkheden bieden, dan zullen de voor compensatie bestemde gelden worden gestort in het Groenfonds als financiële compensatie.

Naar verwachting zal de compensatie binnen drie jaar nadat de verbreding en de aanleg van hoofd- en parallelbanen conform dit tracébesluit zijn uitgevoerd, worden gerealiseerd.

1.2.2 Boswet

Op grond van artikel 3 van de Boswet dienen houtopstanden die gekapt worden, te worden gecompenseerd.

Dit is geregeld in de samenwerkingsovereenkomst LNV-V&W "Uitvoering Boswet Rijkswaterstaat" (herziening 1 januari 2000), die tot doel heeft bossen en andere houtopstanden in Nederland in stand te houden.

Provinciale en gemeentelijke verordeningen bevatten nadere regels ten aanzien van het bepaalde in de Boswet. Als gevolg van de verbreding en de aanleg van hoofd- en parallelbanen zal een deel van de bestaande boombeplanting langs de A4 verdwijnen. Voor de te kappen bomen voor de uitvoering van het tracé zullen één op één nieuwe bomen worden geplant.

In de W4-overeenkomst is opgenomen dat de betrokken gemeenten de herplantplicht binnen het W4-plangebied zullen uitvoeren; Rijkswaterstaat voert het overige deel uit.

1.2.3 Natuurbeschermingswet

De wet regelt de bescherming van aangewezen natuurmonumenten, het betreft gebiedsbescherming. Er is in het gebied waarop dit tracé betrekking heeft geen sprake van deze natuurmonumenten.

De Natuurbeschermingswet zorgt voor de bescherming van gebieden,

waarin bepaalde beschermde soorten in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn voorkomen.
De uitvoering van het tracébesluit vindt niet plaats in een door de Natuurbeschermingswet beschermd gebied en heeft ook geen gevolgen voor dergelijke gebieden.

1.2.4 Flora- en faunawet

Als gevolg van de Europese Vogel- en Habitat richtlijn is in de Flora- en faunawet het deel van de richtlijn opgenomen, dat betrekking heeft op soortenbescherming. Bij de wet en in een algemene maatregel van bestuur is bepaald welke in- en uitheemse planten- en diersoorten als beschermd zijn aangemerkt; bij ministeriële regeling worden de soorten aangewezen indien dat noodzakelijk is op grond van internationale verplichtingen of op grond van besluiten van volkenrechtelijke organisaties, zoals de Europese Unie. Tevens zijn lijsten opgesteld van met uitroeiing bedreigde of speciaal gevaar lopende planten- of diersoorten, de zogenaamde rode lijsten.

In de wet is een aantal verboden opgenomen, onder andere het verbod om dieren die behoren tot een beschermde inheemse soort, opzettelijk te verontrusten en het verbod om schade toe te brengen aan beschermde inheemse plantensoorten.

Het is mogelijk dat uitvoering van een tracébesluit een overtreding van een verbod oplevert van de Flora- en faunawet. In verband hiermee is in de opdracht van Rijkswaterstaat door Arcadis een rapport opgesteld: Rijksweg A4 Burgerveen – Leiden, Natuurtoets Leiderdorp – Zoeterwoude d.d 17 maart 2005.

Het rapport geeft de resultaten van het verrichte onderzoek en doet aanbevelingen voor maatregelen bij de uitvoering van het tracébesluit. Tevens gaat het in op de mogelijke ontheffing van een verbod op grond van de Flora- en faunawet die de Minister van LNV kan verlenen. Om de voorbereiding van zowel tracébesluit als ontheffing op elkaar af te stemmen met het oog op het voorkomen van innerlijk tegenstrijdige besluitvorming is artikel 75a in de wet opgenomen. Daarin is onder meer bepaald dat, indien daartoe door de Minister van Verkeer en Waterstaat is verzocht, de behandeling van een ontheffingsverzoek tezamen geschiedt met de voorbereiding en vaststelling van het tracébesluit.

Uit het rapport van Arcadis blijkt dat ten aanzien van één diersoort een probleem kan ontstaan namelijk de kleine modderkruiper. Aan de minister van LNV is ontheffing gevraagd. Ontheffing is verkregen waarbij voorwaarde is gesteld ten aanzien van uitvoering van het tracébesluit, opdat dit probleem wordt geminimaliseerd. Op 7 oktober 2005 is ontheffing verleend voor de kleine modderkruiper. De bij deze ontheffing gestelde beperkingen zijn maatgevend voor een ieder die het tracébesluit uitvoert. De andere aangetroffen soorten behoren tot de algemene soorten als bedoeld in het besluit "vrijstelling beschermde dieren en plantensoorten", daarvoor behoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

Verder somt het rapport de uitvoeringsmaatregelen op die er voor kunnen zorgen dat niet in strijd met de verbodsbepalingen gehandeld zal worden. De belangrijkste daarvan zijn:

- werkzaamheden zorgvuldig plannen in ruimte en tijd en rekening houden met de leefgebieden van de soorten;

-
- kappen en rooien van beplanting en vegetatie vinden plaats buiten het broedseizoen;
 - nauwkeurig monitoren om te voorkomen dat toekomstige natuurwaarden worden aangetast;
 - bouwwerken voorafgaand aan sloop controleren op aanwezigheid van vogelnesten en verblijfplaatsen van vleermuizen;
 - funderingen, kruipruimtes en steenhopen voorafgaand aan werkzaamheden controleren op aanwezige amfibieën of levendbarende hagedissen. (Het rapport beschrijft de maatregelen die getroffen moeten worden indien de aanwezigheid wordt geconstateerd.)
 - opstellen plan ten aanzien van onderzoek en uitvoeren beschermingsmaatregelen;
 - ploegen van braakliggende terreinen;
 - preventiemaatregelen tegen vestiging van oeverwaluwkolonies;
 - maatregelen ten aanzien van het dempen van sloten en het plaatsen van materialen;
 - maatregelen ten aanzien van bemalingen en lozingen;
 - markeren van niet te beschadigen en te handhaven elementen zoals sloten, bermen, beplantingen, bomen.
 - Inventariseren plaatsen waar ingrepen plaats vinden in het voorafgaande seizoen;
 - transplanteren beschermde plantensoorten;
 - wegvangen en uitzetten van beschermde amfibieën en vissen;
 - maatregelen om verstoring te voorkomen;
 - opstellen 'ecologisch protocol' met de maatregelen in detail uitgewerkt.

Bij de uitvoering van het tracébesluit zullen de aanbevolen maatregelen worden getroffen.

Het rapport acht in alle gevallen de gunstige instandhouding gegarandeerd.

Daarbij verdient het navolgende aandacht.

Het tracébesluit moet passen in het beleid om de marktpartijen die het tracébesluit gaan uitvoeren maximaal de mogelijkheid te geven tot op een laat moment verbeterde technieken of uitvoeringswijzen toe te passen waardoor zo veel mogelijk (maatschappelijke) winst wordt behaald en wordt bevorderd dat de uitvoering van het tracébesluit

- veelal geruime tijd daarna - volgens de laatste inzichten plaatsvindt.

Ten aanzien van de opgave die de Flora- en faunawet stelt houdt dit in dat het ingevolge het rapport op te stellen plan ten aanzien van onderzoek en de uitvoering van beschermingsmaatregelen de op het moment van uitvoering optimaal geachte onderzoeks- en uitvoeringswijze zal bevatten, die derhalve kan verschillen van de onderzoeks- en uitvoeringswijze die in het rapport van Arcadis wordt geadviseerd; het gaat hier alleen om flexibiliteit in de methode van het bereiken van de doelstelling de beschermde plant- en diersoorten niet dan wel minimaal te schaden, het bereiken van de doelstelling zelf blijft onveranderd.

2 Archeologie

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) heeft de archeologische verwachting van het gebied en de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen op of in de directe nabijheid van het tracé

onderzocht door het uitvoeren van een Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI). Hierbij zijn onder meer archieven (ARCHIS) en andere (literatuur)bronnen geraadpleegd.

De archeologische verwachting van het gebied is verfijnd door een onderzoek, waarbij op basis van boringen en sonderingen uit het verleden de fysisch geografische opbouw van de ondergrond en de daaruit af te leiden leefcondities in het gebied nader zijn bepaald.

Vervolgens is veldonderzoek uitgevoerd, een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) door middel van boringen. Geen van deze boringen bevatte substantieel relevant archeologisch materiaal. Het ROB heeft besloten af te zien van archeologisch vervolgonderzoek, omdat de kans op archeologische vondsten gezien de uitkomst van de AAI nihil is.

Het ROB heeft het toekomstige A4 tracé vrijgegeven voor de uitvoering van de verbreding.

In de Roomburgerpolder ligt een archeologisch Rijksmonument en archeologisch waardevol terrein. Het betreft resten van het castellum Matilone, een Romeins grensfort met een haven, een inheemse nederzetting, een grafveld en een gracht, als ook de resten van een middeleeuws klooster. Het castellum met omliggend gebied is een archeologisch Rijksmonument. De resten van de gracht zijn archeologisch waardevol terrein. Daar waar bemalingen worden uitgevoerd in de nabijheid van te behouden vindplaatsen, zullen voorzieningen worden getroffen ter bescherming van de daarin voorkomende archeologische vondsten en sporen.

3 Waterkwaliteit en waterhuishoudkundige maatregelen

Voor de uitvoering van de verbreding is het noodzakelijk dat polder en boezemwater wordt gedempt. Op verschillende plaatsen moeten nieuwe (hoofd)watergangen worden gegraven en bestaande watergangen worden verlegd of aangepast. Welke wateroppervlakten het betreft wordt hieronder beschreven. De vergroting van verhard oppervlak door de verbreding houdt de noodzaak in van vergroting van de opvangmogelijkheden van hemelwater in de vorm van oppervlaktewater. Voor beide effecten zal compensatie plaatsvinden. Hieronder zal daarop nader worden ingegaan.

3.1 Waterkwaliteit

De toename van kwel en de hiermee gepaard gaande verzilting zal zoveel mogelijk worden tegengegaan. Omdat bij de aanleg van diverse kunstwerken afsluitende lagen worden doorsneden, zullen de toe te passen aanlegmethodes zodanig dienen te zijn dat (zoute) kwel langs damwanden e.d. zoveel mogelijk wordt tegengegaan, zowel tijdens als na de aanleg.

Daar waar de A4 verdiept wordt aangelegd, zal de stroming van het grondwater niet worden beïnvloed. De snelheid waarmee het grondwater stroomt kan ter plaatse wel iets toenemen, maar dit heeft geen effect van enige betekenis voor de grondwaterstand.

Om de waterkwaliteit verder te verbeteren zullen de watersystemen van de Kerkwijk en de Oranjewijk met elkaar worden verbonden.

Deze aanpassingen zullen gezamenlijk door de gemeente en de waterbeheerders nader worden uitgewerkt.

Waterkwaliteit en de locatie Roomburg

In de gemeente Leiden ligt op circa 130 m ten westen van de huidige A4 de voormalige stortplaats Roomburg. Vanaf 1990 wordt door de provincie Zuid-Holland onderzoek gedaan naar de uitstroom van vervuild grondwater en wordt de stortplaats gecontroleerd door middel van bemonstering van

peilbuizen. Eind 2000 heeft gemeente Leiden besloten een beheersplan op te stellen. De hieruit voortgekomen beheersmaatregel zal bestaan uit een permanente bemaling binnen de stortplaats die de grondwaterstand zodanig verlaagt dat er een toestroom van grondwater naar de stortplaats optreedt in plaats van een uitstroom. De beheersmaatregel is reeds in werking getreden. In het kader van het ontwerp-Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 is onderzocht of de stortplaats binnen de invloedssfeer van de aanlegwerkzaamheden van de A4 kan liggen en zo ja, op welke wijze beïnvloeding van grondwaterstromen en daarmee samenhangend verspreiding van verontreinigingen kan worden tegengegaan. Omdat de bouwmethodes nog niet bekend zijn, zijn de effecten voor verschillende bouwmethodes doorgerekend. Hierbij zijn zowel grote als kleine ingrepen in de grondwaterhuishouding in beschouwing genomen: respectievelijk een bouwmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van spanningsbemaling en een waarbij gebruik wordt gemaakt van onderwaterbeton. Bij de aanlegwerkzaamheden van de A4 zal een zodanige uitvoeringswijze worden gekozen dat daardoor in combinatie met de bovengenoemde beheersmaatregel geen uitstroom van grondwater uit de stortplaats plaatsvindt en verontreinigingen dus niet worden verspreid.

3.2 Waterhuishoudkundige maatregelen

Ingevolge de Startovereenkomst Waterbeleid 21-ste eeuw van 14 februari 2001 dient onder meer de Rijksoverheid voor nieuwe ruimtelijke projecten (zoals infrastructurele projecten), die vanuit waterhuishoudkundig oogpunt relevant zijn, een zogenaamde watertoets toe te passen. In de bestuurlijke notitie "Watertoets: waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten", is deze nader uitgewerkt. De watertoets omvat alle relevante waterhuishoudkundige aspecten (naast veiligheid en wateroverlast ook waterkwaliteit en verdroging). De toets is gebaseerd op vigerend beleid en is van toepassing op alle grond- en oppervlaktewateren. Nieuwe projecten worden geacht te zijn de projecten die per 14 februari 2001 nog niet voor inspraak ter inzage zijn gelegd of in het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 aan medeoverheden zijn aangeboden. Dit tracébesluit is geen nieuw project in genoemde zin. Ten behoeve van dit tracébesluit is evenwel een aantal wateraspecten onderzocht. Het betreft waterhuishouding en waterkwaliteit. In het voortraject van dit tracébesluit zijn deze aspecten besproken met de betreffende waterbeheerders.

Als gevolg van de verbreding treden er effecten op voor wateroppervlakten in het tracégebied. Het betreft een versmalling van de Meerburgerwatering, een verlenging van de Vrouwenvaart, een vergroting van het Papemeer, het aanbrengen van een ringsloot bij de Europaweg, vermeerdering van wateroppervlak in de Oude Rijn door de aanleg van het aquaduct, een polderwaterverbinding naast de Oude Rijn, een verkleining van de Jachthaven, een vergroting van water in de Munnikenspolder, een kleine versmalling van de Dwarswatering en de aanleg van een poldersloot langs de Dwarswatering. Het te realiseren aquaduct in de Oude Rijn voegt wateroppervlak toe, mede omdat de pijlers van de huidige brug zullen verdwijnen. De bestaande breedte tussen de pijlers van de brug is aan de ene kant 10,5 m en aan de andere kant 11,5 m. In totaal is er in de huidige situatie dus een breedte van 22 m op de waterlijn ter plaatse van de brug. Als het aquaduct is uitgevoerd, is er op de waterlijn een breedte van 25 meter.

Polder- en boezemwater dat verdwijnt als gevolg van de verbreding,

dient op basis van de keuren van de betrokken waterbeheerders volledig te worden gecompenseerd. Uitbreidingen aan verhard oppervlak met afwatering op polder- en boezemwater zullen worden gecompenseerd met 8 % open water. Voor dit tracé watert alleen de oostelijke rijbaan ten zuiden van kilometer 35,1 af op het boezemwater. Oppervlakte polderwater dat verdwijnt, wordt in dezelfde polder gecompenseerd als waar het water wordt gedempt of waar de oppervlakte aan verharding toeneemt. Wat betreft boezemwater, vindt compensatie plaats voor demping. Verder vindt voor twee soorten verharding, te weten de bak in de Oude Rijn en de toename van asfalt, de compensatie van 8 % plaats. De te nemen waterhuishoudkundige maatregelen staan vermeld in artikel 18 van de besluittekst.

In onderstaande tabel worden de locaties en oppervlakten aangegeven, die corresponderen met de in artikel 18 van de besluittekst aangegeven compensatieverplichting en de voorziene uitvoering van het tracébesluit. Het is mogelijk dat de oppervlakten die in de tabel staan genoemd, tijdens de uitvoering blijken af te wijken en/of niet geheel op de in de tabel aangegeven locaties kunnen plaatsvinden. In dat geval biedt het tracébesluit een basis hiervoor via de opgenomen flexibiliteitsbepalingen.

Locaties en oppervlakten watercompensatiemaatregelen ingevolge de keuren van het Hoogheemraadschap Rijnland en de voormalige waterschappen De Oude Rijnstromen en Wilck en Wiericke

Tabel 7:

Watercompensatiemaatregelen ingevolge de keuren van het Hoogheemraadschap Rijnland en de waterschappen De Oude Rijnstromen en Wilck en Wiericke

Polderwater	
De volgende oppervlakten polderwater worden in dezelfde polder gecompenseerd waar water wordt gedempt of verharding toeneemt ter uitvoering van het tracé	
	m2 te compenseren
Knotterpolder	10.200
Oostvlietpolder	9.800
Munnikenpolder	8.400
Kalkpolder	3.900
Meerburgerpolder	5.300
Totaal polderwater	37.600
Boezemwater	
De volgende oppervlakten boezemwater worden gecompenseerd	
	m2 te compenseren
compensatie als gevolg van het maken van de bak in de Oude Rijn	7.600
compensatie als gevolg van de toename asfalt	130
compensatie als gevolg van dempen boezem	12.290
Totaal boezemwater	20.020

In de huidige situatie staan de polders aan weerszijden van de A4 veelal met elkaar in verbinding via duikers. Bij de verbreding van de A4 acht het Hoogheemraadschap van Rijnland de lengte van de duikers te groot om de betrouwbaarheid van de doorstroming van de polders en het onderhoud van de duikers te kunnen waarborgen. In overleg met de waterbeheerder is gekozen voor een reconstructie van de waterhuishouding in het betreffende gebied. Het houdt voor het plangebied binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland de volgende wijzigingen in. Parallel aan (ten zuiden van) de Dwarswatering wordt door middel van een open polderwaterverbinding de Munnikenpolder gekoppeld aan de Zijllaan- en Meijepolder. Deze wijziging is als mitigerende maatregel in tabel 5 van de besluittekst opgenomen.

De bestaande duikerverbinding ter hoogte van km 30,2 vervalt, alsmede de huidige duikerverbinding onder de A4 ten noorden van de Ericalaan

(km 31,33). Parallel aan (ten noorden van) de Hoofdstraat wordt door middel van een open polderwaterverbinding over de A4 een verbinding gemaakt tussen de Kalkpolder ten westen van de A4 en de Kalkpolder ten oosten van de A4. Ook deze wijziging staat als mitigerende maatregel genoemd in tabel 5.

Binnen het beheersgebied van het voormalige Waterschap Wilck en Wiericke vervalt een duikerverbinding onder de A4. Het water in de Room- en Meerburgerpolder aan de westzijde van de A4 wordt momenteel via een duiker onder de A4 ter hoogte van km 32.9 afgevoerd in oostelijke richting. Na de reconstructie van de A4 en het vervallen van de duiker zal het gedeelte van de Room- en Meerburgerpolder ten westen van de A4 via een nieuw te plaatsen gemaal gaan uitslaan op het Rijn Schiekanaal. Deze aanpassing zal door de gemeente Leiden en het Hoogheemraadschap bij de aanleg van de woonwijk Roomburg worden gerealiseerd.

Voor de belangrijkste kruisende (boezem)waterwegen geldt:
de Dwarswatering wordt met een brug gekruist (km 29,83);
de Oude Rijn wordt met een aquaduct gekruist (km 32,0);
de Vrouwenvaart wordt met een brug gekruist (km 34,5).

De Munnikenwetering wordt ter plaatse van de A4 gedempt. Het dempen van de Munnikenwetering is in overeenstemming met de plannen van het Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente Leiderdorp. Bij de planvorming rond de A4 hebben bovengenoemde partijen indertijd besloten deze verbinding te laten vervallen. Een goede doorstroming, in het bijzonder die van de watergangen rond de begraafplaats, zal worden gewaarborgd door aanpassingen in het peilbeheer. De hoofdwatergangen hebben vanwege hun betekenis voor de waterhuishouding op de tracékaarten de bestemming 'Water' gekregen.

4 Te amoveren bebouwing

In de tabellen 7, 8 en 9 staat de bebouwing vermeld die geamoveerd moet worden omdat op die plaatsen het tracé wordt gebouwd en aangelegd, dan wel omdat de locatie nodig is om het (bouw)werk uit te voeren.

5 Minnelijke aankoop van bebouwing wegens bouwhinder

In de tabellen 10 en 11 staan de woningen vermeld waarbij de belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden de woningen wegens bouwhinder te verkopen aan Rijkswaterstaat. Daartoe zijn de rechthebbenden op de woningen passende vergoedingen aangeboden zodat zij in staat zijn tot beëindiging van het gebruik over te gaan en de woningen te verkopen.

6 Beperking hinder ten gevolge van de aanleg en bouw van het tracé

Er zullen binnen de bestemming 'Verkeerszone' en binnen de bestemming 'Bouwzone' tal van werkzaamheden worden uitgevoerd die in meer of mindere mate invloed op de omgeving zullen hebben. De bouw en aanleg van het grote kunstwerk, de bak/aquaduct onder en over de Oude Rijn (aangegeven op kaartblad 5 van de tracékaarten) zal een grote invloed op

de omgeving hebben. De bouw- en aanlegactiviteiten (incl. sloop) zijn divers van karakter en zijn onder bepaalde omstandigheden vergunningplichtig. Aan de voorwaarden die bij de vergunning worden gesteld zal worden voldaan, evenals aan de algemene regels die gelden bij de uitvoering van bouw- en sloopwerken.

Bij de verbreding van de A4 zullen twee beschermingsniveaus voor het (woon- en leef)milieu worden onderscheiden, te weten een basisbeschermingsniveau en een bijzonder beschermingsniveau. Voor het basisbeschermingsniveau zullen algemeen gangbare (bouw)technieken worden toegepast voor bouw- en aanlegwerkzaamheden. De bouw zal in hoofdzaak overdag plaatsvinden, maar werkzaamheden in de nacht zijn echter niet uitgesloten. Bij de keuze van de in te zetten techniek zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de invloed daarvan op het (woon- en leef)milieu. Het materieel dat bij de bouw en aanleg zal worden ingezet, zal voldoen aan de daaraan gestelde eisen in het kader van EU-richtlijnen. Indien werkzaamheden 's nachts plaatsvinden worden waar nodig extra maatregelen genomen om overlast te beperken. Op plaatsen waar bijzondere bescherming nodig is, zullen aanvullende beschermingsmaatregelen worden getroffen. De uitvoering moet dit toelaten.

Als uitgangspunt geldt dat de geluidsbelasting in de bouw- en aanlegfase beslist niet hoger mag zijn dan de milieubelasting in de gebruiksfase. Locaties die extra bescherming behoeven zijn bebouwingsconcentraties, de gebiedscategorieën uit het Structuurschema Groene Ruimte, evenals milieubeschermingsgebieden voor stilte en drinkwaterwinning. De omvang van de werkzaamheden en de benodigde bouwtijd zijn bepalend voor de mogelijk aanvullende maatregelen die daarbij worden getroffen. Zo zal in de hiervoor genoemde gebieden materieel worden ingezet dat voldoet aan de verzwaarde eisen zoals aangegeven in de Circulaire Bouwlawaaier.

De bouw- en aanleg zullen hinder voor het verkeer opleveren. Wegomleggingen, tijdelijke wegen en andere voorzieningen ten behoeve van de uitvoering van het werk zullen onvermijdelijk zijn. Bij de keuze van de verschillende tijdelijke maatregelen waaronder het nemen van verkeersmaatregelen zullen de belangen van de weggebruikers nadrukkelijk worden meegenomen bij het maken van keuzes uit de mogelijke maatregelen. Zo nodig zal terzake overleg worden gevoerd met het lokale bestuur, hulpdiensten en andere belanghebbenden.

Geluid tijdens de aanlegfase

Ter beperking van de geluidsoverlast voor de omgeving gedurende de bouwperiode worden in verstoringsgevoelige gebieden maatregelen getroffen om de geluidshinder tot een minimum te beperken.

Voor het basisbeschermingsniveau houdt dit in dat gangbare technieken kunnen worden ingezet. Hinder voor de omgeving zal echter zeker aandacht zal krijgen. In bijzondere situaties zal vervolgens het bijzondere beschermingsniveau worden toegepast, waarbij aanvullende eisen worden gesteld aan de geluidsproductie van de in te zetten bouwmaschinen, de te gebruiken technieken en het tijdstip waarop die worden ingezet.

Bij het basisbeschermingsniveau wordt gestreefd naar het beperken van de geluidsbelasting bij woningen overdag tot 60 dB(A) in het algemeen en tot 65 dB(A) gedurende kortere perioden bij bijzondere activiteiten. Voor het bijzondere beschermingsniveau zullen, naar gelang de specifieke situatie, van geval tot geval verschillende eisen aan de te treffen maatregelen worden gesteld.

7 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Op grond van de Wet Milieubeheer dient de tracering onderzocht te worden die geen gevolgen of zo weinig mogelijk gevolgen voor het milieu meebrengt. Hierbij dienen de nieuwste ter beschikking staande mitigerende maatregelen op optimale wijze te worden toegepast.

Op basis van de werkwijze, die verantwoord is in de Trajectnota/MER, is tot het volgende alternatief gekomen.

In de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden wordt voor het deel van het tracé waarop dit besluit betrekking heeft als het meest milieuvriendelijk alternatief het verbredingsalternatief genoemd met een aquaduct voor de kruising met de Oude Rijn in Leiderdorp met een gedeeltelijk overkapte verdiepte lange passage door Leiderdorp, tussen de Oude Rijn en de Ericalaan.

Wat betreft de effecten op het landschap, heeft deze uitvoering een positievere werking op de samenhang van de gebieden aan weerszijden van de weg en heeft dit alternatief een positief effect op de kleinschaligheid. Aangaande de effecten op de natuur, heeft deze uitvoering evenals de andere varianten een negatief effect op enkele weinig of matig waardevolle biotopen.

De in dit tracébesluit opgenomen zogenaamde W4 variant, dat wil zeggen verdiepte aanleg in een lange bak met geluidwerende voorzieningen, kan gezien worden als een invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief uit de Trajectnota/MER.

8 Wijzigingen in effecten als gevolg van nieuwe verkeersprognoses

Voor het ontwerp van de verbreding van de A4 zijn de nieuwe verkeersprognoses voor 2010 gebruikt.

Omdat verwacht wordt dat na de verbreding de A4 voor het traject De Hoek (in Noord-Holland) tot het Prins Clausplein (in Zuid-Holland) niet in 2020 aan de doorstromingsdoelstellingen voor het verkeer zal voldoen, is na het uitbrengen van een startnotitie een onderzoek begonnen ten behoeve van een uit te brengen Trajectnota/MER A4 De Hoek – Prins Clausplein, waarin de mogelijkheden zullen worden geschetst om te komen tot een capaciteitsuitbreiding voor het traject. Deze studie is nog niet afgerond en er is nog geen Standpunt ingenomen als bedoeld in artikel 9, lid 1 van de Tracéwet.

De studie heeft al wel indicaties opgeleverd over de verkeerscijfers in 2020 voor het traject, waarvan het tracédeel Leiderdorp, Leiden, Zoeterwoude deel uitmaakt. Op grond daarvan is het niet onaannemelijk dat de verkeerscijfers hoger zijn dan de prognoses die berekend zouden kunnen worden indien de uitgangspunten van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) in acht zouden worden genomen.

De oorzaken daarvan zijn onder meer dat vanwege het tijdsverloop een later referentie- of toetsingsjaar kan worden gebruikt – 1995 in plaats van 1993 – en dat van nieuwere sociaal-economische gegevens voor de regio kan worden uitgegaan met inbegrip van de besluitvorming inzake de groei van Schiphol.

Voor de toetsing van de effecten van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 op het milieu, de natuur en het landschap is uitgegaan van de hogere verkeersprognosecijfers die gebruikt worden voor de Trajectnota/MER A4 De Hoek – Prins Clausplein. Deze wijzigingen hebben geen extra vernietigend effect. Er zijn enige, zeer beperkte, versturende effecten.

Voor groen/recreatie betreft het een kleine extra verstoring in de vorm van geluidsoverlast. De grotere verstoring is zodanig beperkt, dat deze niet tot verdergaande of andere maatregelen dient te leiden, naast die maatregelen die beschreven worden in dit ontwerp-tracébesluit.

Wat betreft water en bodem, liggen de effecten op het gebied van milieuvervuiling door uitstoot van vervuilende stoffen.

De hogere verkeersintensiteit heeft een grotere uitstoot tot gevolg.

De toename van de verspreiding van de vervuilende stoffen in het milieu is echter beperkt. Een groot deel van de uitstoot komt namelijk in het wegdek (Zeer Open Asfalt Beton) terecht. Dit wegdek wordt periodiek gereinigd. Ter plaatse van het aquaduct over de Oude Rijn wordt de verontreiniging met het hemelwater naar een pompenkelder afgevoerd, van waaruit het water volgens de voorschriften van de vergunning op grond van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren gecontroleerd wordt afgevoerd. Dit geringe extra effect rechtvaardigt geen verdergaande of nieuwe maatregelen, naast de maatregelen zoals deze beschreven worden in dit tracébesluit.

9 Externe veiligheid

Over de A4 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats dat risico's oplevert door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading kan vrijkomen. Het risico voor mensen nabij de weg wordt gevat onder het begrip externe veiligheid.

Nagegaan is of de volgens dit ontwerp-tracébesluit te verbreden A4 in overeenstemming is met de geldende normen voor externe veiligheid.

De normering gaat uit van twee begrippen: plaatsgebonden risico en groepsrisico. Beide risico's zijn berekend. De verbreding van de A4 en de aanleg van de hoofd- en parallelbanen leveren ten aanzien van de bestaande situatie noch ten aanzien van de volgens de geldende bestemmingsplannen toegestane situatie een overschrijding op van de grenswaarden voor plaatsgebonden of groepsrisico.

10 Luchtkwaliteit

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit bij wegen zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) maatgevend.

Ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel van TNO en zijn dwarsprofielen voor de luchtkwaliteit bepaald.

Gelet op de complexe situatie (verdiepte ligging met horizontale geluidsschermen) ter plaatse is destijds besloten om de weg en zijn omgeving bovendien door te meten met behulp van een windtunnel-onderzoek. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in het TNO-rapport (R2001/608) uit 2001.

In verband met de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het Besluit luchtkwaliteit 2001 en de wijze waarop daaraan in het verleden werd getoetst heeft TNO ten behoeve van de vaststelling van het tracébesluit het onderzoek uit 2001 geactualiseerd. De resultaten van deze actualisatie zijn neergelegd in het rapport Luchtkwaliteit voor het A4-traject Burgerveen-Leiden (2012 en 2020), B&O-A R 2005/071 van mei 2005.

In het kader van de actualisatie is de dubbeltelling van de verkeersbijdrage in de berekende concentraties voor stikstofdioxide geëlimineerd en zijn lacunes in het eerdere luchtonderzoek, zoals het ontbreken van de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide en de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof, hersteld. Verder is het effect van de geluidschermen ook buiten de windtunnelzone meegenomen in de berekeningen.

Voor de volgende situaties zijn berekeningen uitgevoerd:

- 2003 – huidige situatie
- 2012 – 2 x 2 rijstroken – autonome ontwikkeling
(geen verdiepte ligging van de A4)
- 2012 – 2 x 3 rijstroken ((O)TB)
- 2012 – 2 x 3 rijstroken ((O)TB) (maximum snelheid: 80 km/uur
(handhaving en/of verlagen van de congestie)
- 2020 – 2 x 3 rijstroken ((O)TB)
- 2020 – 2 x 3 rijstroken ((O)TB) (maximum snelheid: 80 km/uur
(handhaving en/of verlagen van de congestie)

Voor alle alternatieven is het totale aantal hectares overschrijding stikstofdioxide en fijn stof in het rapportagegebied berekend (overschrijdingsoppervlakte).

De overschrijdingen zijn behalve in aantallen hectares ook uitgedrukt in contouren. Deze zogenoemde grenswaardecontouren zijn geprojecteerd op luchtfoto's van het wegvak zodat duidelijk wordt of en zo ja waar de overschrijding tot op welke afstand van het asfalt plaatsvindt. Alleen voor de grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide zijn geen contouren bepaald omdat binnen het rekengebied van het model geen overschrijdingen zijn geconstateerd.

De berekende concentraties zijn getoetst aan:

- de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties voor NO₂ (40 µg/m³);
- de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentraties van NO₂ (18 keer per jaar een overschrijding van 200 µg/m³);
- de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ (40 µg/m³);
- de grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentraties van PM₁₀ (35 maal per jaar een overschrijding van 50 µg/m³).

Voor wat betreft etmaalgemiddelde concentraties fijn stof blijkt dat de autonome situatie het slechtst scoort. Qua overschrijdingsoppervlak is de volgorde van de onderzochte situaties in 2012 van groot naar klein: autonome situatie > 2 x 3 > 2 x 3 80 km/uur. Voor 2020 geldt dat 2 x 3 80 km/uur beter scoort dan 2 x 3 zonder lagere maximum snelheid. Voor wat betreft de jaargemiddelde concentraties fijn stof geldt dat de grenswaarde alleen in het basisjaar 2003 nog wordt overschreden.

Bij de bepaling van de concentraties fijn stof is nog geen rekening gehouden met de correctie voor het aandeel zeezout als bedoeld in artikel 5 van het Blk 2005 en artikel 12 van de Meetregeling luchtkwaliteit 2005. Rekeninghoudend met deze correctie komen de concentraties fijn stof substantieel lager uit dan is berekend.

Met betrekking tot stikstofdioxide geldt dat van de onderzochte situaties voor 2012 de variant 2 x 3 het slechtst scoort. De variant 2 x 3 80 km/uur scoort beter dan de autonome situatie. Voor 2020 geldt net als voor fijn stof dat de variant 2 x 3 80 km/uur beter scoort dan de variant 2 x 3. Voor wat betreft de uurgemiddelde concentraties stikstofdioxide geldt

dat de grenswaarde voor geen van de onderzochte situaties wordt overschreden.

Voor de overige Blk-stoffen (koolmonoxide, zwaveldioxide, lood, en benzeen) geldt dat de grenswaarden in 2012 en 2020 (en ook in de tussenliggende jaren) niet worden overschreden.

Het onderzoek wijst dus uit dat in de situatie 2 x 3 80 km/uur de luchtkwaliteit verbetert ten opzichte van de autonome situatie. Het overschrijdingsoppervlak voor de etmaalgemiddelde concentraties fijn stof bedraagt 79 ha in plaats van 106 in 2012 en 75 in 2020. Voor de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide bedraagt het overschrijdingsoppervlak 26 ha in plaats van 29 in 2012 en 8 in 2020.

De actualisatie door TNO van mei 2005 is gebaseerd op de kennis en inzichten zoals die begin mei 2005 beschikbaar waren. Sedertdien is in verband met de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het in werking treden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 een aantal aanpassingen doorgevoerd in de werkwijze voor het bepalen van de luchtkwaliteit. TNO is nagegaan wat het effect is van die aanpassingen in relatie tot de diverse in de actualisatie gerapporteerde grootheden. Dat effect bleek, met uitzondering van de zeezoutcorrectie, klein. Bovendien is het effect voor alle onderzochte situaties hetzelfde. De onderlinge verhouding tussen de onderzochte situaties wordt niet beïnvloed. De variant 2x3 80 scoort dus nog steeds beter dan de autonome situatie. Dit blijkt uit de brief van TNO van 2 februari 2006.

Het rijk heeft inmiddels een omvangrijk pakket aan maatregelen vastgesteld ter verbetering van de luchtkwaliteit. Deze maatregelen, die deels een aanvulling vormen op het Nationaal luchtkwaliteitsplan 2004, zijn beschreven in de brief van 20 september 2005 van de Minister en de Staatssecretaris van VROM aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30 175, nr. 10). De effecten van het rijkspakket zijn niet meegenomen in het TNO-onderzoek. Dit komt doordat door het RIVM nog geen nieuwe scenario's voor emissiefactoren in achtergrondconcentraties zijn vastgesteld. Het rijkspakket vormt onderdeel van een integrale aanpak door het kabinet van het luchtkwaliteitsprobleem. In totaal heeft het kabinet € 900 miljoen extra beschikbaar gesteld in de periode 2005-2015 voor het realiseren van een omvangrijk pakket aan maatregelen van alle overheden ter verbetering van de luchtkwaliteit, hoofdzakelijk gericht op verkeer maar ook op landbouw en industrie. Alleen al het pakket rijksmaatregelen kan leiden tot een algehele reductie van 15% van de fijn stof-emissies in 2010 en een reductie van 20% in 2020. De reductie in dieselroetdeeltjes, die juist extra schadelijk zijn voor de gezondheid, zal aanzienlijk zijn en mogelijk oplopen tot 50% in 2020. Het rijkspakket zal daarmee voor fijn stof leiden tot een vermindering van het aantal knelpunten in steden met 20-50% en langs snelwegen met 5-10% tussen 2010 en 2020. Voor stikstofdioxide zullen de knelpunten verminderen met 25-90% in steden en met 25-80% langs snelwegen. Daarnaast leidt het pakket tot een NO_x-reductie van 8 kiloton in de verkeerssector in 2010, oplopend tot 17 kiloton in 2020. Voor stikstofdioxide zijn er met het rijkspakket aan maatregelen in 2020 nog circa 10-20% van de knelpunten over, die in principe met maximaal aanvullend lokaal beleid in steden en op snelwegen oplosbaar zijn. Voor een beschrijving van de effecten van de te nemen maatregelen zij tevens verwezen naar het rapport "Beoordeling van het prinsjesdag-effect Aanpak Luchtkwaliteit 2005 van 20 september 2005 van het Milieu- en

Natuurplanbureau (rapportnr. 500037010/2005). De effecten van het "septemberpakket" zijn niet meegenomen in het TNO-onderzoek.

Gelet op het voorgaande is de verwachting gerechtvaardigd dat ten tijde van de openstelling van de gewijzigde A4 in 2012 geen overschrijdingen van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide meer resteren.

Voorafgaand aan de openstelling zal daarom worden onderzocht waartoe de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit hebben geleid en of nog sprake is van overschrijding van de grenswaarden. Indien dat het geval is zal een verkeersbesluit worden genomen inhoudende dat de toegestane maximumsnelheid wordt teruggebracht tot 80 km/uur.

In dat geval is verzekerd dat de luchtkwaliteit ten gevolge van het besluit niet verslechtert. Aldus is voldaan aan het bepaalde in artikel 7, lid 3 sub a van het Blk 2005. Dat betekent dat de luchtkwaliteit niet aan het tracébesluit in de weg staat. Is geen sprake van overschrijding van de grenswaarden dan zal de in het standpunt van de Minister van Verkeer en Waterstaat voorziene maximum snelheid van 100 km/uur worden gehandhaafd

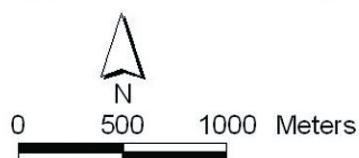
Kaart 8:

Luchtkwaliteit omgeving verdiepte
ligging A4 Leiden-Leiderdorp
(PM10-2012-2x3-80km/uur)



PM₁₀ jaargemiddelde contour (31,3 µg/m³) in 2012

-  2x2-autonoom
-  2x3
-  2x3-80 km/uur



E: Overige bepalingen

1 Milieu-evaluatie programma

De ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zullen, conform paragraaf 7.9 jo artikel 7.37 van de Wet milieubeheer, een evaluatie uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de in de trajectnota/MER voorspelde milieugevolgen. Het evaluatieonderzoek is gericht op het meten en waarnemen van de werkelijk optredende effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. In de evaluatie wordt ook nagegaan of aan de verplichting tot natuurcompensatie is voldaan. De termijn van de evaluatie loopt van de start van de uitvoering van de verbreding tot 3 jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen.

2 Schade

Voor schade die rechtstreeks voortvloeit uit het tracébesluit, en uit daaruit rechtstreeks voortvloeiende besluiten en maatregelen behandelt het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 (het Schap) verzoeken om schadevergoeding, en beslist daarop. Dit is mogelijk omdat zowel de minister als deelnemende gemeenten hun bevoegdheden inzake schadevergoeding hebben overgedragen aan het Schap.

Op deze beslissingen staat apart bezwaar en beroep open.

Omdat door het tracébesluit zelf schade kan worden veroorzaakt, kunnen belanghebbenden reeds na vaststelling van het tracébesluit verzoeken om schadevergoeding indienen, bij het Schap, ongeacht of zij te herleiden zijn tot planschade of tot nadeelcompensatie. De verzoeken worden in behandeling genomen door het Schap. Een beslissing van het Schap valt nadat het tracébesluit over de A4 onherroepelijk is geworden (als in geval van beroep de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State daarover een definitieve uitspraak heeft gedaan).

Bij het beoordelen van de verzoeken om schadevergoeding zal het Schap bezien, of er recht is op schadevergoeding.

Schade die redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van degene die om schadevergoeding verzoekt behoort te blijven, en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd, zal worden vergoed op basis van de nadeelcompensatieverordening HSL-Zuid, A16 en A4, zoals door het Schadevergoedingsschap toe te passen. De hoogte van de vergoeding wordt naar billijkheid bepaald.

Het Schadevergoedingsschap is gevestigd te Rotterdam. Verzoeken kunnen gericht worden aan de secretaris van het Schadevergoedingsschap, postbus 556, 3000 AN Rotterdam.

Voor schade die voortvloeit uit de feitelijke aanleg (bouw) als zodanig van de HSL-Zuid, A4 en A16 geldt dat de burgerlijke rechter bevoegd is om te beslissen op schadeverzoeken.

Voor schade door verlegging van kabels en leidingen is de nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatwerken en spoorwerken (NKL 1999) van toepassing naast de Overeenkomst inzake verleggen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en EnergieNed, VELIN en VEWIN.

Deze beide regelingen zijn op 26 mei 1999 in de Staatscourant gepubliceerd. Verder is op 15 december 1998 artikel 5.7 van de Telecommunicatiewet in werking getreden.

Dit artikel bevat een aparte schaderegeling voor kabels die onder de Telecommunicatiewet vallen.

3 Rechtsbescherming en inspraak

Op grond van de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden gedurende zes weken beginnend op de dag na de bekendmaking in de Staatscourant tegen dit tracébesluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

Het ondertekende beroepschrift bevat tenminste:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- en opgave van redenen van het beroep.

Tevens bestaat de mogelijkheid voor belanghebbenden om - gelijktijdig met of na de indiening van het beroepschrift - een verzoek te doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Een zodanig verzoek dient te worden gericht tot de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Zowel in verband met de behandeling van het beroep als in verband met het verzoek om voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. Omtrent de hoogte daarvan, de wijze waarop en de termijn waarbinnen dit betaald moet worden krijgt de indiener van het beroep of de indiener van het verzoek om voorlopige voorziening, bericht van de griffie.

Bijlagen

- Bijlage 3:** Standpunt Minister van Verkeer en Waterstaat (23 september 1997)
- Bijlage 4:** Inspraakreacties op OTB A4 en WVTB Burgerveen-Leiden
- Bijlage 5:** Adviezen van de Commissie-m.e.r., de provincies, gemeenten, waterschappen en het OVI
- Bijlage 6:** Rijksweg A4 Burgerveen-Leiden Natuurtoets km 36,2-29,8 en km 22-16,33 (afzonderlijk rapport)
- Bijlage 7:** Akoestisch Onderzoek Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 (afzonderlijk rapport)
- Bijlage 8:** Aanvullend akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 2004 (afzonderlijk rapport)
- Bijlage 9:** Luchtkwaliteitsonderzoek voor het A4-traject Burgerveen-Leiden (2012 en 2020) (afzonderlijk rapport)
- Bijlage 10:** Inspraakreacties op Ontwerp Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004
- Bijlage 11:** Inspraakreacties op Wijzigingen Voorgenomen Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004

Bijlage 3
Standpunt Minister van Verkeer en Waterstaat
(23 september 1997)



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
Voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 21-23
2513 AA Den Haag

Contactpersoon

Doorkiesnummer

+ 31 70 351.7637

Datum

23 september 1997

Bijlage(n)

div

Ons kenmerk

DGP/IB/724230

Uw kenmerk

Onderwerp

standpunt A4 Burgerveen-Leiden

Geachte Voorzitter,

Overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 9 en 11, eerste lid van de Tracéwet informeer ik u hierbij mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), over het standpunt inzake de trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden.

Bij de bepaling van het standpunt is de samenhang van een deel van het tracé met het toekomstig tracé van de HSL-zuid een belangrijk aandachtspunt geweest. Een deel van het tracé van de A4 loopt namelijk parallel met het toekomstige tracé van de HSL-zuid. Vanwege die samenhang is een parallelle opstelling van de ontwerp tracébesluiten (otb) voor zowel de HSL-zuid als de A4 van groot belang. Op basis van het onderhavige standpunt wordt een otb voor de A4 opgesteld waarbij het streven er op is gericht om dit otb en het otb voor de HSL zuid gelijktijdig en zo mogelijk al in oktober as ter inzage te leggen. Op deze wijze kan niet alleen tot een zo optimaal mogelijke inpassing van beide projecten worden gekomen maar worden burgers en besturen ook in de gelegenheid gesteld om te reageren op een zo volledig mogelijk beeld van de consequenties van de inpassing van beide infrastructuurprojecten daar waar er sprake van samenhang is.

1. Inleiding.

De trajectnota/MER beschrijft de problemen en de mogelijke oplossingen op het wegvak van de A4 tussen Burgerveen en Leiden. De trajectnota doorloopt de procedure van de Tracéwet waarin de procedure van de milieu-effectrapportage is geïntegreerd. Op grond van deze procedure heeft de trajectnota ter inzage gelegen en hebben burgers kunnen reageren. Tevens is de nota om advies aangeboden aan de wettelijke adviseurs, waaronder de betrokken gemeenten, de provincie Zuid-Holland en de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) is om een rapport van bevindingen gevraagd. Voor een kaart van het studiegebied, een overzichtskaart van het noordelijk deel van het HSL-tracé alsmede een overzicht van de binnengekomen adviezen

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon + 31 70 351.6171
Telefax + 31 70 351.6591



verwijs ik u naar de bijlagen (bijlage 1, 2 en 3). Daarin is tevens een samenvatting van het rapport van het OVI opgenomen.

2. Probleemanalyse en alternatieven.

In de trajectnota worden op het wegvak Burgerveen-Leiden problemen op het gebied van het verkeer en vervoer en de leefbaarheid geconstateerd. Voor wat betreft het verkeer en vervoer gaat het in 2010 om een congestiekans tussen de 24% en 38% terwijl in SVV-2 voor een achterlandverbinding 2% de norm is. Bovendien is de vormgeving niet in overeenstemming met de eisen die vanuit verkeersveiligheid worden gesteld. Op het gebied van het leefmilieu zijn er, met name in Leiderdorp, problemen op het gebied van de luchtverontreiniging, geluidshinder en barrière-werking. Tenslotte doorsnijdt de verbinding een gebied ten noorden van Leiden dat als ecologische hoofdstructuur geldt.

Op basis van de geconstateerde problemen zijn in de trajectnota vier alternatieven uitgewerkt, het nul-alternatief, het combinatie-alternatief, het verbredingsalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief.

In het nul-alternatief is er, evenals in de andere alternatieven, van uit gegaan dat het SVV-II beleid in 2010 volledig is uitgevoerd, dus inclusief de invoering van rekening rijden en andere maatregelen die het autorijden minder aantrekkelijk moeten maken en inclusief investeringen in het openbaar vervoer waaronder de aanleg van de HSL.

In het combinatie-alternatief is onderzocht of aanvullende maatregelen in de sfeer van het openbaar vervoer en het parkeerbeleid, dus verdergaand dan het SVV-2 beleid, en doorstromingsmaatregelen in 2010 het bereikbaarheidsprobleem kunnen oplossen.

In het verbredingsalternatief zijn de effecten van een verbreding tot 2 maal 3 rijstroken onderzocht. Wat de ruimtelijke inpassing van de verbreding betreft zijn varianten in hoogteligging onderzocht bij Nieuwe Wetering, bij Hoogmade en in Leiderdorp.

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) bestaat uit het verbredingsalternatief met toevoeging van enkele generieke maatregelen zoals een maximumsnelheid van 100 km/uur. Voor de inpassing bij Nieuwe Wetering, Hoogmade en Leiderdorp zijn in het MMA de voor de leefbaarheid meest gunstige varianten in hoogteligging uit het verbredingsalternatief opgenomen.

In de trajectnota is ook aandacht besteed aan mogelijkheden om te komen tot oplossingsmogelijkheden in de vorm van doelgroepenstroken. Omdat in deze studie alleen verbredingsvarianten met maximaal een rijstrook zijn meegenomen, ik ga daar in 4.1 nader op in, blijkt de toepassing van doelgroepenstroken meer nadelen dan voordelen op te leveren. Indien immers een rijstrook voor doelgroepen wordt gereserveerd, zoals bijvoorbeeld voor het vrachtverkeer, moet het overige verkeer zich over twee rijstroken afwikkelen hetgeen tot congestiepercentages van 40% leidt. Indien daarentegen twee rijstroken voor doelgroepen bestemd worden moet het overige verkeer zich over een rijstrook afwikkelen hetgeen weer filevorming op die ene rijstrook betekent en tot sluipverkeer op het onderliggende wegennet leidt. Om die reden hebben varianten met doelgroepen oplossingen in geval van een verbreding tot 2x3 rijstroken geen oplossend vermogen en zijn hier daarom niet verder uitgewerkt.

3. Besluit

Op basis van de informatie uit de trajectnota, de ontvangen adviezen en reacties en na afweging van alle belangen kom ik tot de conclusie dat het verbredingsalternatief, aangevuld met maatregelen uit het meest milieuvriendelijk alternatief, de voorkeur verdient. Dit leidt tot een verbreding tot 2x3 rijstroken, een maximum snelheid van 100 kilometer per uur en extra maatregelen uit het MMA ter compensatie en mitigatie. Deze keuze zorgt niet alleen voor een verbetering uit oogpunt van verkeer en vervoer maar betekent ten



opzichte van de huidige situatie ook een verbetering van de leefbaarheid. Maatregelen die moeten leiden tot herstel van ecologische relaties doen bovendien recht doen aan de status van het gebied als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Bij de uitwerking tot ontwerp-tracébesluit is het pakket aan geluidwerende maatregelen zoals dat bij het verbredingsalternatief uitgangspunt was, en derhalve uitgaat van 120 kilometer per uur, uitgangspunt ondanks de keuze voor de lagere maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Voor de wegverharding wordt vooralsnog uitgegaan van zeer open asfaltbeton. Voorzover de geluidssituatie daartoe aanleiding geeft zal bezien worden of aanvullende maatregelen nodig zijn.

Ten aanzien van de varianten in hoogteligging kom ik tot de volgende keuzes:

- de A4 bij Nieuwe Wetering verhoogd
- de A4 bij Hoogmade op maaiveld en
- de A4 bij Leiderdorp in de vorm van een korte bakconstructie.

Ten aanzien van de varianten in horizontale ligging kom ik tot een keuze voor het verbredingsalternatief hetgeen over vrijwel de gehele lengte een oostelijke verbreding inhoudt behoudens ter hoogte van Leiderdorp waar de verbreding overeenkomstig het MMA aan de westkant zal plaatsvinden.

Het verbredingsalternatief bevat een pakket compenserende en mitigerende maatregelen. Daaraan worden de maatregelen uit het MMA toegevoegd voorzover zij binnen de tracékeuze vallen. Voor een overzicht van de compenserende en mitigerende maatregelen verwijs ik u naar bijlage 4.

4. Overwegingen.

4.1. Nut en noodzaak van de verbreding tot 2x3 rijstroken.

De A4 is een achterlandverbinding en bovendien de enige verbinding via het hoofdwegenet tussen de beide mainports en de grote steden in de randstad. In de situatie waarin het volledige SVV-2 beleid gericht op de beperking van de groei van de automobiliteit is geslaagd, zal de congestiekans in 2010 nog steeds tot onaanvaardbare hoogten zijn opgelopen ondanks een toename van het gebruik van het openbaar vervoer met ca 75%. Ook op het gebied van het leefmilieu en de verkeersveiligheid nemen de problemen op en langs de A4 alleen maar toe. Om die reden is het nul-alternatief alleen als referentiealternatief in beschouwing genomen. In het combinatiealternatief is eveneens geen verbreding van de A4 tussen Burgerveen en Leiden voorzien maar wordt de oplossing gezocht in een combinatie van extra openbaar vervoersvoorzieningen boven op datgene wat reeds op basis van SVV-2 zal worden gerealiseerd, aanvullende flankerende maatregelen en extra maatregelen voor de doorstroming. Zelfs indien een dergelijk pakket, dat aanzienlijk verder gaat dan het beleid zoals dat in SVV-2 is neergelegd, slaagt, is er nog steeds een congestiekans van 20%. Om die reden is ook dit alternatief niet aan te merken als een reële oplossing. Bij een verbreding tot 2x3 rijstroken, aangevuld met enkele verkeersbeheersingsmaatregelen, ontstaat er in 2010 een situatie waarin de congestienorm van 2% vrijwel gehaald wordt en kan een verbetering ten opzichte van de huidige situatie op het gebied van het leefmilieu worden bereikt. Voor een overzicht van de te treffen verkeersbeheersingsmaatregelen verwijs ik u naar bijlage 5.

In de studie zijn geen varianten met verbredingen tot 4 rijstroken of meer per rijrichting onderzocht. De voornaamste reden is dat een eventuele verdergaande verbreding moet worden bezien in relatie tot de capaciteit van de aansluitende wegvakken. Het aansluitende wegvak Leiden-Den Haag wordt thans verbreed tot 2x3 rijstroken. Indien tussen Burgerveen en Leiden nu gekozen zou worden voor een verdergaande verbreding dan drie rijstroken per richting leidt dat niet alleen tot problemen op de aansluitende wegvakken



maar wordt ook vooruitgelopen op en richting gegeven aan vervolgprocedures voor die aansluitende wegvakken. Om die reden geef ik er de voorkeur aan om de besluitvorming thans te richten op het oplossen van de huidige knelpunten alsmede de fysieke samenhang met de HSL-zuid. Indien in de toekomst een verdergaande verbreding noodzakelijk is kan dit bezien worden in samenhang met de aansluitende wegvakken waarbij een doelgroepen-oplossing een belangrijke rol kan spelen. Het ontwerp voor de verbreding tot 2x3 rijstroken is, vooral vanwege de vele in het traject voorkomende kunstwerken, zodanig dat in de toekomst een uitbreiding tot maximaal 4x2 rijstroken mogelijk is. Uiteraard wordt een dergelijk verbredingsbesluit genomen in het kader van een volledige tracé/m.e.r.-procedure.

In de afweging is ook de status van het gebied als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur betrokken. Omdat de verbinding als gezegd de enige verbinding tussen de beide mainports is, deels parallel loopt aan het gekozen tracé voor de HSL-zuid en niet een nieuwe doorsnijding oplevert terwijl voorzieningen worden getroffen die ecologische relaties moeten herstellen zijn er voldoende zwaarwegende belangen om tot de onderhavige verbreding te besluiten. Er zijn immers voor deze verbreding geen alternatieven voorhanden.

4.2. Hoogteligging bij Nieuwe Wetering.

Tijdens de behandeling van het tracé voor de HSL-zuid is onder meer aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing bij Nieuwe Wetering. Ik heb daarbij toegezegd te bezien in hoeverre een verbetering mogelijk is maar onder de conditie dat er geen extra geld en tijd mee gemoeid zijn. Uit de trajectnota/MER voor de A4 zijn, naast het HSL-besluit dat uitgaat van een ligging van weg en spoor op een dijklichaam, een tweetal verbeteringsmogelijkheden uitgewerkt, een halfverdiepte ligging van de weg in het MMA en een maaiveldligging van de HSL-zuid en de weg.

De meerkosten van de halfverdiepte ligging van de A4 bedragen 225 miljoen gulden waar vooral visuele voordelen tegenover staan. Deze meerkosten zijn echter dermate substantieel dat deze niet opwegen tegen de voordelen. De meerkosten van een ligging op maaiveld bedragen 20 miljoen gulden welk bedrag betrekking heeft op het maken van een (ondiepe) bak voor de HSL. Voor de weg blijven de kosten gelijk. Met een ligging op maaiveld wordt de kruisende infrastructuur hoog over de infrabundel gevoerd terwijl bij de voorgestane ligging op een dijklichaam het verkeer tussen Nieuwe Wetering en Roelofarendsveen zich afwikkelt via een doorgang met een totale lengte van 115 meter, uiteraard onderbroken door open gedeeltes. Een hoge kruising heeft voordelen vanuit oogpunt van sociale veiligheid maar betekent voor fietser en voetganger wel een overbrugging van een hoogte van bijna 7 meter. Gelet op mijn toezegging, de beperkte voordelen van een ligging op maaiveld, de daarmee gepaard gaande meerkosten van 20 miljoen en het gegeven dat het huidige weglichaam ook al op een dijklichaam ligt, acht ik de extra investering niet verantwoord en kies ik voor een nieuw weglichaam naast het bestaande weglichaam.

4.3. Hoogteligging Hoogmade.

Bij de besluitvorming over de HSL-zuid is de kruising met de A4 bij Hoogmade een belangrijk punt van aandacht geweest waarbij uiteindelijk is gekozen voor een hoge kruising van de A4 in de vorm van een zogenaamde pergola-constructie. Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer heb ik toegezegd dat in geval van een bij de aanbesteding optredend kostenvoordeel de verbetering van deze situatie de hoogste prioriteit heeft. In de trajectnota A4 is een dergelijke verbetering reeds onderzocht in de vorm van een verdiepte ligging van de A4 met de HSL-zuid er op maaiveld overheen. Deze variant blijkt voordelen te hebben uit oogpunt van visuele hinder maar daar staan meerkosten tegenover van ca 160 miljoen gulden, namelijk 65 miljoen gulden voor de A4 en 95 miljoen voor de HSL. Die



meerkosten zijn nog steeds van dien aard dat er tegen de achtergrond van mijn toezegging aan de Kamer op dit moment geen aanleiding is om de gekozen kruisingsvariant, waarbij de weg op maaiveld wordt uitgevoerd, te wijzigen. Dit standpunt heb ik ook reeds ingenomen in de voortgangsrapportage HSL-zuid. Uiteraard laat dit mijn toezegging inzake de aanwending van een eventueel aanbestedingsvoordeel onverlet. Overigens wijst de provincie Zuid-Holland er in haar advies op dat er bij een verdiepte ligging van de A4 problemen ontstaan om met behulp van faunapassages een ecologische structuur te realiseren.

4.4. Hoogteligging Leiderdorp.

De A4 ligt ter hoogte van Leiderdorp op een dijklichaam, de Oude Rijn wordt gekruist met een beweegbare, lage brug. In de huidige situatie doen zich problemen voor op het gebied van de luchtverontreiniging, de geluidshinder en de barrièrewerking. In de trajectnota zijn ter oplossing van de problemen verschillende verbredings- en verbeteringsmogelijkheden geïnventariseerd. Daarbij is geconcludeerd dat een passage in de vorm van een tunnel tot dermate grote problemen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zou leiden dat deze variant om die reden buiten beschouwing is gebleven. Ook een verbreding van het bestaande dijklichaam is niet in beschouwing genomen omdat daarmee de barrièrewerking in Leiderdorp alleen maar verder zou worden versterkt. Bovendien zou in deze uitvoeringsvariant de huidige lage brug over de Oude Rijn gehandhaafd blijven met alle gevolgen voor de continuïteit in deze achterlandverbinding van dien. Op basis hiervan is besloten ter plaatse van Leiderdorp de volgende varianten in de trajectnota/MER gedetailleerd uit te werken: een hoge brug, een korte bakconstructie, een lange bakconstructie en een lange bak met kap. Deze varianten voldoen uiteraard aan de eisen die vanuit de wet- en regelgeving aan de uitbreiding en inpassing van de infrastructuur worden gesteld.

De varianten scoren ten opzichte van de huidige situatie alle positief op het gebied van het verkeer en vervoer en negatief op het punt van het ruimtebeslag. De negatieve score op het gebied van het ruimtebeslag wordt veroorzaakt door het feit dat alle varianten een verbreding, en dus een groter ruimtebeslag, inhouden zij het dat het ruimtebeslag bij een deels overkapte bak minder is omdat een deel van de ruimte boven de bak voor andere functies kan worden benut. Verschillen zijn er ook bij de waardering van de aspecten woon- en leefmilieu, natuurlijk milieu en kosten.

De verbredingsalternatieven betekenen ten opzichte van de huidige situatie een verbetering van de luchtkwaliteit op de aspecten verzuring en verspreiding. Wat het geluid betreft leiden alle verbredingen tot een verbetering van de huidige situatie. De onderlinge verschillen zijn marginaal, met uitzondering van de lange bak met kap vanwege de overkapping en de geluidswerende roosters.

Wat de barrièrewerking betreft scoort de hoge ligging slecht. Het lange viaduct is nadelig voor de sociale veiligheid, levert veel visuele hinder op en het cultuurhistorisch waardevolle kerkje in de Oranjewijk komt nog verder in de verdrukking. De korte bak geeft al een verbetering in de zin van een reductie van het aantal onderdoorgangen, een vermindering van de visuele hinder en een grotere vrije ruimte voor het kerkje. De lange bak voegt daar niet zo veel aan toe, de lange bak met kap levert echter wel een substantiële verbetering op. Naast het verdwijnen van alle onderdoorgangen, het herstel van de relaties tussen de gebieden aan weerszijden van de weg betekent een lange bak met kap bovendien een belangrijke vermindering van de geluidshinder.

De kosten voor de uitvoering van het tracégedeelte Hoogmade-Zoeterwoude zijn als volgt:

- met brug 520 miljoen,
- met korte bak 590 miljoen,
- met lange bak 690 miljoen,



DGP/ZB/724230

- met lange bak en kap 740 miljoen,

Een goede inpassing acht ik van groot belang, ook in Leiderdorp. Het besluit daarover is het resultaat van een afweging waarin vooral de vraag naar de voor- en nadelen van de verschillende varianten ten opzichte van elkaar centraal staat en in samenhang daarmee of de eventuele voordelen van dien aard zijn dat deze tot een verantwoorde besteding van de eventuele meerkosten leiden. Soms blijkt dat het geval te zijn, ik verwijs naar mijn besluiten inzake rijksweg 14 bij Voorburg, rijksweg 73 bij Roermond en rijksweg 2 bij Utrecht. In andere gevallen blijken de voordelen of marginaal of gepaard te gaan met dermate grote bedragen aan meerkosten dat daar naar mijn mening in redelijkheid niet toe besloten kan worden. Ook hier moet nu een dergelijke afweging gemaakt worden. Mijn vertrekpunt is dat alle varianten voldoen aan de gestelde eisen en normen en dankzij de keuze voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur ook in meer of mindere mate tot een verbetering van de huidige situatie voor de inwoners van Leiderdorp leiden. Ik hecht er aan dit te benadrukken omdat ik de indruk wil vermijden dat de afweging gaat tussen slechte en goede varianten. De afweging gaat hier tussen goede en betere varianten mede omdat zelfs de goedkoopste variant al een verbetering is ten opzichte van de niet verder in beschouwing genomen mogelijkheid om het huidige weglichaam te verbreden.

Hoewel de brug als zodanig al acceptabel is, heb ik gezien of en welke verbeteringen mogelijk zijn en tegen welke meerkosten. De genoemde nadelen kunnen voor een belangrijk deel worden ondervangen met een keuze voor een van de bakconstructies. De korte bak is ten opzichte van de brug 70 miljoen duurder, de lange bak 170 miljoen en met kap zelfs 220 miljoen duurder. Ik constateer dan dat een belangrijke verbetering op het visuele vlak en het herstel van de relaties in Leiderdorp alsmede een verbetering van de leefbaarheid in elk geval te bereiken zijn tegen meerkosten van 70 miljoen gulden. Juist omdat ik naast de aanpak van het verkeers- en vervoersprobleem ook de aanpak van het leefbaarheidsprobleem in dit gebied van groot belang acht ben ik van mening dat in dit geval de meerkosten van enige tientallen miljoenen guldens een verantwoorde uitgave zijn.

Vervolgens heb ik gezien wat de meerwaarde van de duurdere lange bak zou kunnen zijn ten opzichte van de korte bak. Ik constateer daarbij dat de verschillen tussen een korte en een lange bak vrij beperkt zijn maar dat een lange bak wel tot 100 miljoen gulden duurder is dan de korte bak. De lange bak met kap leidt ten opzichte van de korte bak wel tot een verbetering op verschillende onderdelen maar tegen meerkosten van 150 miljoen gulden. De verbetering betreft dan de barrièrewerking, geluid en landschap. Bij elk van deze aspecten heb ik gezien wat de verbetering precies inhoudt.

Een lange bak heeft tot gevolg dat de Ericaleaan niet onder, zoals bij de korte bak, maar over de snelweg wordt geleid. De kapconstructie betekent bovendien een sterke reductie van de geluidshinder terwijl daardoor ook een betere inpassing ontstaat. In de huidige situatie is echter ook al sprake van verschillende onderdoorgangen waarvan er bij de korte bakconstructie al een tweetal wordt opgeheven. Ten aanzien van de geluidshinder is het streven er bij de aanleg van de korte bak op gericht om de geluidsbelasting van de gevel niet boven de wettelijke voorkeurswaarden uit te laten komen zodat van de wettelijke mogelijkheden om ontheffing te verkrijgen in beginsel niet of nauwelijks gebruik behoeft te worden gemaakt. De korte bak voldoet derhalve niet alleen al aan de normen van de Wet Geluidshinder maar betekent een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Ook ten aanzien van het aspect inpassing moet ik constateren dat met een korte bak al een deel van de barrièrewerking wordt opgeheven. Ik concludeer dat een lange bak met kap voordelen heeft boven een korte bak. Deze voordelen betreffen een geringe extra vermindering van de barrièrewerking en de visuele hinder alsmede een forse verbetering van de geluidhindersituatie omdat er ook



DGP/IB/724230

bij een korte bak altijd nog sprake van enige geluidhinder is. Het streven is er echter al op gericht om met een aanzienlijke inspanning en een maximum snelheid van 100 km/u geen gebruik te maken van de wettelijke ontheffingsmogelijkheden en te blijven binnen de voorkeurswaarden van de Wet Geluidhinder. Om die reden acht ik de voordelen niet zodanig dat zij een extra investering van nog eens 150 miljoen gulden verantwoord maken.

5. Kosten.

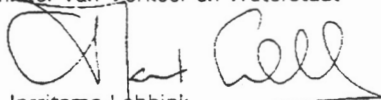
De totale kosten van het gekozen alternatief bedragen 1.175 miljoen gulden inclusief BTW (prijspeil 1996). De kosten van het weglichaam als zodanig worden berekend op 515 miljoen gulden. Substantiële bedragen worden uitgegeven aan de kunstwerken zoals de korte bak waarvan de totale kosten 230 miljoen gulden bedragen en het aquaduct onder de Ringvaart 70 miljoen. Het pakket mitigerende en compenserende maatregelen alsmede geluidsschermen komt op circa 75 miljoen gulden.

6. Verdere procedure.

Het standpunt zal worden uitgewerkt tot een ontwerp-tracébesluit dat zo mogelijk gelijktijdig met het ontwerp-tracébesluit voor de HSL-zuid ter inzage gelegd zal worden. Indien beide otb's in oktober ter inzage kunnen worden gelegd kan het tracé begin 1998 worden vastgesteld.

Hoogachtend,

Minister van Verkeer en Waterstaat


A. Jorritsma-Lebbink

Bijlage 4

Inspraakreacties op Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden, samenvatting reacties en antwoorden

Algemeen

Onderstaand is een verkorte weergave opgenomen van de schriftelijke en mondelinge inspraakreacties op de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden, voor zo ver deze betrekking hebben op het gedeelte van de A4 tussen km 29.8 en km 36.2. De reacties zijn voorzien van een kort antwoord. Voor zover in deze reacties de voorkeur voor een bepaalde variant of alternatief is aangegeven, wordt verwezen naar het standpunt over de wegverbreding A4 Burgerveen-Leiden van de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. In dit standpunt van 23 september 1997 is namelijk de motivatie opgenomen voor de door de ministers uitgesproken voorkeur (zie bijlage 3).

Van de adviezen van gemeentebesturen, waterschappen en de provincies Noord en Zuid Holland is in bijlage 3 zonder commentaar een samenvatting opgenomen. Genoemde besturen zijn overeenkomstig de Tracéwet rechtstreeks verzocht hun mening op de Trajectnota/MER te geven. Tevens zijn de adviezen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage en het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur daarin verkort opgenomen. Op basis van deze adviezen, de inspraak en de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden is het standpunt bepaald en het Ontwerp-Tracébesluit uitgewerkt.

Schriftelijke inspraakreacties

Inspraakreactie

Antwoord

Inspraakreactie 2

A.F. Willemsen heeft een voorkeur voor een aquaduct onder de Oude Rijn en een lange verlaagde ligging van de A4. Heeft ook een voorkeur voor geheel of gedeeltelijk overkapping van de A4 vanaf 50 m voor de Hoge Rijndijk tot aan de Acacialaan. Heeft een voorkeur voor de oostelijke verbreding omdat daardoor minder mensen hinder ondervinden.

Zie standpunt (bijlage 3).

Betwijfelt of de westelijke verbreding ten zuiden van de Acacialaan het MMA is. Vermoedt hier andere belangen.

In de Trajectnota/MER zijn twee varianten uitgewerkt met een lange verdiepte ligging in Leiderdorp: een oostelijke en een westelijke verbreding. In het MMA is aan de westelijke verbreding een overkapping toegevoegd. Met deze overkapping is een betere inpassing in en versterking van de stedelijke structuur in oost-westrichting beoogd. De bebouwing aan de oostzijde van de rijksweg

(Marijkestraat, Margrietstraat en het Frederik Hendrikplantsoen) loopt al in deze richting, terwijl de noord-zuidlopende bebouwing aan de westzijde een dergelijke ontwikkeling blokkeert. Omdat de oostelijke bebouwing meer aanknopingspunten biedt voor herstel van de stedelijke structuur, is in het MMA de bebouwing aan de oostzijde ongemoeid gelaten.

Stelt verder dat in een tunnel niet harder dan 100 km/u mag worden gereden en dat er geen licht ontvlambare stoffen door mogen worden vervoerd.

In de Trajectnota/MER is aangegeven, dat ruimschoots wordt voldaan aan de normen voor externe veiligheid (veiligheid voor de omgeving) bij transport van alle stoffen. In het standpunt is bepaald, dat de maximumsnelheid op het gehele wegvak 100 km/u zal bedragen.

Wil graag een verbod voor bouwverkeer in de Hoogmadese weg en de Hoofdstraat.

Er wordt naar gestreefd de overlast voor de omgeving door de bouw en het bouwverkeer te beperken. In een latere fase wordt de wijze van aanleg en de ontsluiting voor bouwverkeer bepaald. Hieraan kunnen door de gemeente in de te verlenen bouwvergunning randvoorwaarden en eisen worden gesteld. In dat kader kan een afzonderlijk plan voor de tijdelijke verkeerscirculatie worden opgesteld.

Inspiraakreactie 3

Dhr. J. van der Veen stelt voor om Leidschendam-Burgervveen 2x5 rijstroken en Burgervveen-Schiphol 4x4/4x6 rijstroken uit te voeren en de groene-weilanden-groene-hart-route aan te leggen (doortrekken A16 richting HSL en bundelend met HSL richting A4 voorbij Leiderdorp). Rekening houdend met de toekomst stelt de heer van der Veen voor de A4 niet te bundelen met HSL.

De Trajectnota/MER, die in het kader van deze Tracéwetprocedure is opgesteld, beoogt het oplossen van het grootste doorstromingsknelpunt op de A4 tussen Hoofddorp en Leidschendam. Uit berekeningen blijkt dat de capaciteit tussen knooppunt Burgervveen en Leiden in 2010 na verbreding tot 2x3 (incl. enkele aanvullende doorstromingsmaatregelen) voldoende is om het verkeer af te wikkelen, waarbij voldaan wordt aan de maximale congestiekans (2%) zoals die geformuleerd is in het Tweede Structuurschema Verkeer & Vervoer (SVV-II). Voor een verdere capaciteitsuitbreiding is een planstudie nodig van de totale verbinding tussen Hoofddorp en Leidschendam. In deze studie zal de door inspreker

voorgestelde groene-weilanden-groene-hart route niet voorkomen, omdat deze in strijd is met het Groene Hart-beleid, waarbij wordt gestreefd om in het open gebied in de Randstad geen nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook het SVV-II voorziet niet in een dergelijke verbinding.

Voelt zich niet voldoende serieus genomen met betrekking tot aangedragen alternatieven bij eerdere inspraakmogelijkheden en stelt voor de PKB-procedure te wijzigen zodat voldoende afweging van ingebrachte alternatieven wordt gewaarborgd.

De inspraakreactie vindt plaats in het kader van de inspraak op de Trajectnota/MER Rijksweg 4, gedeelte Burgerveen-Leiden. Deze Trajectstudie/m.e.r. is verricht op grond van de Tracéwet en het besluit MER. In dit kader heeft de afweging van de alternatieven plaats gevonden.

De bezwaren richten zich tegen de behandeling van de ingediende bezwaren in het kader van de PKB-procedure van de HSL-Zuid. Aangezien er voor de wegverbreding geen sprake is van een PKB-procedure en onderhavige inspraakreactie voor het overige geen betrekking heeft op de alternatieven zoals behandeld in de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden, is kennis genomen van deze reactie maar wordt deze niet meegenomen in de procedure.

Inspraakreactie 5

Vennootschap Kamsteeg Onroerend Goed B.V. vraagt aandacht voor een perceel (kadastraal B2473 te Leiderdorp) in hun bezit ten westen van de A4 waarvoor een bouwvergunning is afgegeven voor een autoshowroom. Dit perceel zal aangesneden worden bij een westelijke uitbreiding.

Ter hoogte van dit perceel vindt de verbreding naar de oostzijde plaats. De aansnijding van dit perceel wordt bij alle varianten overigens veroorzaakt door reconstructie van de toerit in de A4 richting Den Haag.

Maakt bezwaar tegen elke uitbreiding op haar perceel vanwege het onmogelijk maken van bovengenoemde bouwplannen.

Het karakter van de inspraak is een ieder de mogelijkheid te geven een mening kenbaar te maken omtrent de Trajectnota/MER. Het bezwaar tegen de aansnijding van betreffend perceel en het verzoek geen enkele aansnijding toe te staan is op dit moment nog niet aan de orde. Deze bezwaren kunnen in een later stadium gemaakt worden.

Dit bezwaar omtrent een verbreding is bij het bevoegd gezag bekend en is bij de belangenafweging in het kader van de standpuntsbepaling meegenomen.

Zie verder: het algemene gedeelte betreffende de procedure op grond van de Tracéwet, de schadevergoedings- en onteigeningsregeling en het voornemen één loket in te richten.

Inspraakreactie 9

Algemene Woningbouwvereniging Leiderdorp geeft aan dat de westelijke uitbreiding grote gevolgen (sloop) heeft voor haar woningen aan de B.G. Cortslaan en de Resedastraat.

Erkend wordt dat de westelijke verbreding grote gevolgen heeft voor de woningen aan de B.G. Cortslaan en de Resedastraat.

Stelt dat vervangende nieuwbouw nodig is voor aanvang sloop en dat deze nieuwbouw ook uit goedkope sociale huurwoningen moet kunnen bestaan.

In het bestuurlijk overleg dat regelmatig met Leiderdorp heeft plaatsgevonden, heeft het gemeentebestuur van Leiderdorp eveneens deze eis bij het Rijk neergelegd. In overleg tussen gemeente, provincie en de Inspectie Ruimtelijke Ordening wordt nader gezocht naar mogelijke locaties voor vervangende nieuwbouw.

Vraagt goed betrokken te worden bij de uitvoering van de plannen.

In vervolg op het (ontwerp-) Tracébesluit wordt de uitvoering nader voorbereid. In deze en volgende fasen worden direct betrokkenen nader geïnformeerd en wordt in samenspraak met de gemeente overleg gevoerd met direct betrokkenen.

Inspraakreactie 11

Ministerie van LNV vraagt aandacht voor het feit dat in het Groene Hart gestreefd dient te worden naar openheid en ontwikkeling van natuurwaarden.

Bij de aanleg van de HSL en verbreding van rijksweg 4 ten noorden van Leiderdorp wordt rekening gehouden met dit beleidsuitgangspunt. Dit houdt in: lage ligging in open gebieden, beperking van het aantal obstakels. Bij het ontwerp van de pergolaconstructie van de kruising van A4 en HSL ten westen van Hoogmade is gestreefd naar een zo groot mogelijke transparantie.

Vraagt ook aandacht voor het verbeteren van de ecologische verbinding tussen de Braassemermeer en de Kagerplassen.

Tevens wordt gewezen op de compensatiemaatregelen die zullen worden genomen in samenspraak met de HSL (daar waar bundeling plaats vindt). De compensatiemethodiek voor cumulatieve effecten ontbreekt en een acceptabel geluidsniveau voor compensatieplichtige gebieden is niet duidelijk aangegeven.

Hiervoor wordt naast kleinere passages onder A4 (en HSL) een ecologische verbinding gerealiseerd ter plaatse van de Noord Aa.

Aanleg van HSL en verbreding van de A4 hebben gevolgen voor compensatieplichtige gebieden. In het kader van de SGR-compensatie is een integraal compensatie-ontwerp opgesteld. In overleg met inspreker en de provincie Zuid-Holland zijn afspraken gemaakt voor de cumulatie van spoor- en weggeluid en de te hanteren methodiek voor compensatie.

Inspraakreactie 12

Firma Klein vreest voor het optreden van verzilting en zoute wellen als gevolg van de verbreding van de A4 en graafwerkzaamheden bij het aquaduct.

In het ontwerp-Tracébesluit voor de HSL en A4 is op hoofdlijnen weergegeven welke maatregelen worden voorzien om optredende verzilting te voorkomen of te beperken.

In bestuurlijk overleg met hoogheemraadschap en betreffende waterschappen zijn afspraken gemaakt over monitoring van de uitgangssituatie en onderzoek naar de verziltingsproblematiek en uitwerking van de mogelijke maatregelen.

Inspraakreactie 13

B. Schoutsen spreekt een voorkeur uit voor de niet in de Trajectnota/MER besproken tunnelvariant. Indien deze variant niet wordt gekozen geniet het MMA de voorkeur.

Is tegen de lawaaïge en milieuhygiënisch onaantrekkelijke open bak en tegen de korte verdiepte ligging en de monsterlijke brug.

Zie standpunt (bijlage 3).

Vraagt aandacht voor eventuele bouw hinder en vraagt om maatregelen ter beperking.

Er wordt naar gestreefd de overlast voor de omgeving door de bouw te beperken. Dit heeft ondermeer betrekking de inzet van materieel, waarvan de productie van hinder beperkt is en de tijdstippen, waarop hinderlijke werkzaamheden worden uitgevoerd.

In een latere fase wordt de wijze van aanleg nader bepaald. Hieraan

kunnen door de gemeenten in de te verlenen bouwvergunning randvoorwaarden en eisen worden gesteld ter beperking van de overlast. Eveneens worden maatregelen genomen, die de algemene wettelijke bepalingen voorschrijven.

Maakt bezwaar tegen het om stedenbouwkundige redenen slopen van ca. 30 huizen in de Resedastraat en eist een schadevergoeding voor kosten voortvloeiend uit een eventuele verplichte verhuizing.

Voor de verbreding van de A4 is sloop van een deel van de woningen aan de Resedastraat nodig (oneven nrs). 49 t/m 57; even nrs. 70, 70a, 72 t/m 78 en 78a). Een eventuele sloop van huizen om stedenbouwkundige redenen is een besluit dat buiten de procedure van de Tracéwet valt. Het is een besluit dat de gemeente eventueel neemt. Rijkswaterstaat zal alleen huizen amoveren indien deze gesitueerd zijn op gronden die direct nodig zijn ten behoeve van een verbreding. Omtrent de procedure in deze wordt verwezen naar het algemene gedeelte betreffende de schadevergoedings- en onteigeningsregeling. Bezwaren tegen de sloop van huizen om stedenbouwkundige redenen moeten het gemeentebestuur ingediend worden naar aanleiding van het daartoe te nemen besluit door de gemeente.

Inspraakreactie 15

Prof. Dr. E. den Tex spreekt sterke voorkeur uit voor het MMA met 2x4 rijstroken vooruitlopend op de toekomst.

Zie standpunt (bijlage 3).

Schaart zich achter het standpunt van de gemeente Leiderdorp voor de westelijke verbredingsvariant maar eist wel dat zijn woning, in tegenstelling tot wat de nota aangeeft, geamoveerd dient te worden als gevolg van onvermijdelijke bouwschade en schade aan de fundamente van het huis Rhijnvreugd 9 te Zoeterwoude-Rijndijk als gevolg van zettingen.

De bakconstructie ten behoeve van de A4 wordt op circa 25 m vanuit de gevellijn van de woningen aan de Rhijnvreugd aangelegd. Er zal een zodanige uitvoeringswijze gekozen worden dat de invloed op de bouwkundige staat van de woningen aan de Rhijnvreugd wordt geminimaliseerd. Voordat met de uitvoering wordt begonnen zal de bouwkundige staat van de woningen door een onafhankelijke instantie in kaart worden gebracht. Aan de hand daarvan kan bouwschade, die desondanks toch zou kunnen zijn ontstaan, worden bepaald. Hiervoor

wordt verder verwezen naar het algemene gedeelte betreffende de procedure op grond van de Tracéwet, de schadevergoedings- en onteigeningsregeling.

Inspraakreactie 16

De bewoners van de van der Geerstraat, namens deze J.T.O. Bresters, willen een keuze voor het MMA (zeker als symmetrische verbreding onmogelijk blijkt) waarbij het ruimtebeslag beperkt dient te worden door weglating van onnodige vluchtstroken.

Voor wat betreft de voorkeur voor het MMA wordt verwezen naar het standpunt (zie bijlage 1). De brede middenberm is primair gevolg van de benodigde fasering bij uitvoering, de weinig draagkrachtige bodemgesteldheid en de vereiste veiligheid van wegwerkers bij uitvoering en onderhoud. Tevens biedt de brede middenberm een toekomstvast ontwerp (evt. verbreding naar 4x2 rijstroken). Het weglaten van vluchtstroken is uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet aanvaardbaar.

Vragen een zorgvuldige argumentatie met betrekking tot de handhaving van hun woningen in relatie tot geluids- en milieuoverlast, bouwhinder en ruimtebeslag waarbij gevraagd wordt om een ruime onderschrijding van de normen voor geluid en lucht bij handhaving.

Ten aanzien van de permanente effecten kan worden opgemerkt, dat in de toekomstige situatie na de verbreding tot 2x3 rijstroken de luchtverontreiniging langs geen van de wegvakken van rijksweg 4 grenswaarden overschrijdt. Met het plaatsen van 6 m hoge schermen tussen Oranjewijk en Kerkwijk (beginnend ten noorden van de Ericaleaan en eindigend ten zuiden van de Oude Rijn) blijft de geluidbelasting op de begane grond op een enkele woning na (ruim) beneden de voorkeursgrenswaarde. In het OTB is aangegeven voor welke woningen, dit leidt tot een verzoek tot vaststelling van een hogere grenswaarde en welke woningen vanwege een te hoge geluidbelasting aangekocht moeten worden.

Vragen een zo kort mogelijke overlastperiode tijdens de bouwfase en vragen de hinder zoveel mogelijk te beperken (geen bouwverkeer door wijk, geluid- en stofwerende voorzieningen).
Willen informatie over de voortgang en een aanspreekpunt tijdens de bouwfase voor eventuele klachten.
Willen gedetailleerde voorlichting

De tijdelijke effecten tijdens de bouw zijn momenteel niet exact bekend. In een latere fase wordt de wijze van aanleg uitgewerkt. Er wordt naar gestreefd de bouwoverlast voor de omgeving te beperken. Dit heeft onder meer betrekking de inzet van materieel, waarvan de productie van hinder beperkt is en de tijdstippen, waarop hinderlijke

over de uitvoering en fasering bouw. Willen bovendien inspraak bij herinrichting van het gebied.

werkzaamheden worden uitgevoerd. Hieraan kunnen door de gemeente in de te verlenen bouwvergunning randvoorwaarden en eisen worden gesteld ter beperking van de overlast. Eveneens worden maatregelen genomen, die de algemene wettelijke bepalingen voorschrijven. In dat kader kan een afzonderlijk plan voor de tijdelijke verkeerscirculatie worden opgesteld. Voor de (voorbereiding van de) bouwfase wordt een daarvoor geëigend communicatieplan opgezet, waar de genoemde onderwerpen deel van uitmaken.

Bovendien vragen ze om onderzoek en voorlichting over de gevolgen van de bouw op de bouwtechnische staat van hun woningen waarbij aangetekend wordt dat de bouwtechnische staat van de woningen door een onafhankelijke instantie zal moeten worden vastgelegd. Willen overleg en inspraak bij de vaststelling van de planschaderegelingen.

Voordat met de uitvoering wordt begonnen zal de bouwkundige staat van de woningen door een onafhankelijke instantie in kaart worden gebracht. Aan de hand daarvan kan bouwschade, die desondanks toch zou kunnen zijn ontstaan, worden bepaald. Voor informatie over bouw- en planschade wordt verwezen naar het algemene gedeelte betreffende de procedure op grond van de Tracéwet, de schadevergoedings- en onteigeningsregeling.

Inspiraakreactie 17

De Gereformeerde gemeente Leiderdorp geeft aan dat bij de oostelijke verbredingsvarianten ernstig rekening moet worden gehouden met amovering van het kerkgebouw en vraagt amovering als uitgangspunt te nemen bij elke oostelijk verbreding. Bij amovering wordt een alternatieve locatie geëist en vergoeding van alle door haar te leiden schade (dit laatste geldt ook bij handhaving). Stelt dat ook de brugvariant met de benodigde steile taluds onoverkomelijke bezwaren oplevert voor hun kerkgebouw vanwege de optredende zettingsdruk en de daaruit voortvloeiende instabiliteit van het kerkgebouw. Bovendien zou het markante beeld van de kerk aangetast worden en zal de parkeerplaats, die al een te

Voor de gekozen variant wordt verwezen naar het standpunt (bijlage 3). Verder wordt verwezen naar het algemene gedeelte betreffende de procedure op grond van de Tracéwet, de schadevergoedings- en onteigeningsregeling.

beperkte capaciteit heeft, moeten verdwijnen. Pleit derhalve voor westelijke verbreding. Indien de oostelijke verbreding toch wordt gekozen met instandhouding van de kerk dan wordt gepleit voor de overkappingsvariant.

Inspiraakreactie 19

A.H. van Dijk spreekt zijn voorkeur uit voor het MMA omdat deze minder schade aan zijn huis en erf (Rhijnvreugd 1) zal opleveren.

Zie standpunt (bijlage 3).

Is bovendien bang dat bij de uitvoering onherstelbare schade ontstaat aan zijn huis en zal indien dit optreedt onteigening eisen.

Zie inspraakreactie nr. 15.

Wil bovendien aandacht vragen voor de geluidshinder bij zijn woning. Bij vorige ronde was plaatsing van schermen te duur. Bovendien was de informatievoorziening hierover minimaal.

Ten zuiden van de Oude Rijn worden geluidsschermen geplaatst met een hoogte van 6 m. Hiermee wordt voldaan aan de door de Wet Geluidhinder gestelde grenswaarden.

Inspiraakreactie 22

Dr.J. W. Hekkelman, namens de watersportvereniging Doeshaven, stelt dat door het verloren gaan van een strook van 40 meter aan de westzijde van de haven herinrichting noodzakelijk is. Dit om de huidige capaciteit en voorzieningenniveau te garanderen.

Aan de westzijde van de jachthaven ter plaatse van de wegverbreding wordt een nieuwe steiger geplaatst ter ontsluiting van de haaks daarop lopende aanleg steigers. In overleg met betrokken vereniging wordt bepaald op welke wijze het verlies aan aanleg plaatsen wordt gecompenseerd.

Stelt bovendien dat een onbelemmerde doorvaart door de Does ook tijdens de werkzaamheden van doorslaggevend belang is.

Verbredingswerkzaamheden van rijksweg 4 hebben geen invloed op de doorvaart door de Does. In het Ontwerp-Tracébesluit voor de HSL wordt aangegeven welke maatregelen tijdens de bouw van de HSL voor de Does worden voorzien.

Inspiraakreactie 23

A. van Duin stelt, namens de bewoners aan de westzijde van de A4, grenzend aan de noordzijde van de provinciale weg tussen Hoogmade en Oud Ade, voor om de verbrede A4 ten noorden van

Een verdiepte ligging ten noorden van Leiderdorp is gezien het standpunt (zie bijlage 1) niet aan de orde.

de geplande tunnel door Leiderdorp verdiept aan te leggen, zodat verdere toename van geluidsoverlast en verval van landschap en natuurgebied kunnen worden voorkomen en de leefbaarheid en recreatiewaarde voor komende generaties kan worden verbeterd.

Inspraakreactie 24

Mevrouw E.C.L. Noorman heeft last van stof en vuil en, in mindere mate, van verkeerslawaaï van de A4. Haar dochter heeft klachten gekregen aan haar luchtwegen, wat zij deels toeschrijft aan de A4. Dringt in dit kader aan op het onderzoeken van de variant om Leiderdorp heen.

Stelt ook dat met betrekking tot het aspect luchtvervuiling bepaalde zaken in de TN\MER onjuist zijn weergegeven.

De Trajectnota/MER geeft over de omleidingsvariant aan, dat met de keuze voor een HSL-boortunnel onder het Groene Hart verstoring en aantasting ten oosten van Leiderdorp nagenoeg wordt voorkomen. Het rijkswegalternatief, dat ten oosten van Leiderdorp door het Groene Hart wordt omgeleid, doet de voordelen van de HSL-boortunnel teniet. Daarom is dit alternatief vervallen.

Door schonere motoren en betere doorstroming van het verkeer wordt de uitstoot van verontreinigende stoffen terug gedrongen, hoewel niet voor alle stoffen de beleidsdoelstelling wordt gehaald. De vermindering betreft de verzurende componenten en stoffen, die lokaal (langs de wegen) voor problemen (onder meer aan luchtwegen) zorgen. Voor deze laatste stoffen worden langs de A4 geen van de grenswaarden overschreden.

Inspraakreactie 26

Amsterdam Airport Schiphol (AAS) dat in het kader van door AAS gevoerd beleid en opgestelde speerpunten een sterke voorkeur is voor het MMA alternatief en daarna zij het in mindere mate voor het verbredingsalternatief, omdat deze alternatieven leiden tot een reductie van congestiekansen tot maximaal 2%, een gelijke mate van positief effect op de economie en een verbetering van de verkeersveiligheid. Bovendien leidt het MMA tot een lagere geluidsbelasting op de omgeving.

Zie standpunt (bijlage 3).

Mondelinge inspraakreacties

Openbare hoorzitting gehouden op 20 mei te Nieuwe Wetering

03 De heer K. Uit den Boogaard,
Nieuwe Wetering

Zie standpunt (bijlage 3).

De heer Uit den Boogaard geeft
de voorkeur aan het Meest
Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).
De heer Uit den Boogaard pleit ervoor
dat de kruisende wegen over de A4
en HSL heen worden aangelegd.

Openbare hoorzitting gehouden op 22 mei te Leiderdorp

13 Belangenvereniging A4-HSL, de
heer J.T.O. Bresters, Leiderdorp
De heer Bresters meent dat er niet aan
de voorkeurswaarde van 50 dB(A)
mag worden getornd.

Primair dient de geluidbelasting
te voldoen aan de vastgestelde
saneringswaarden.
Voorts wordt -binnen de criteria
voor de doelmatigheid van de
afschermende voorzieningen
(effectiviteit vs. kosten)- er met
een extra inspanning naar
gestreefd te voldoen aan de
voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A),
die voor wegreconstructies van
toepassing is.

Spreker vindt dat de
verzorgingsplaats aan de oostzijde
van de A4 beter in het landschap
ingepast moet worden.

Om een goede inpassing van de
wegverbreding en de HSL-aanleg
te realiseren is als onderdeel van
beide tracé-besluiten een integraal
inpassingsplan opgesteld. Op basis
daarvan is ervoor gekozen de
verzorgingsplaats aan de oostzijde
van de A4 te integreren in de
aansluiting Hoogmade (evenals
de verzorgingsplaats aan de
westzijde) in plaats van de locatie
in de Munnikenpolder, die in de
Trajectnota/MER was opgenomen.

14 College van burgemeester en
wethouders van de gemeente
Leiderdorp, mevrouw C.A. Huigen-
van Boven, wethouder, Leiderdorp

Zie advies gemeente Leiderdorp.

15 Stichting Meerburg, de heer
Flippo, Leiden
De heer Flippo meent dat er
onvoldoende rekening is gehouden
met de toekomstige aanleg van de
VINEX-locatie "Roomburg".

De afstemming van diverse ruimtelijke
ontwikkelingen vindt plaats op basis
van het vigerend ruimtelijk beleid.
Voor betreffende bouwlocatie dient
nog een stedenbouwkundig plan
en bestemmingsplan ontwikkeld en

	vastgesteld te worden. Op deze ontwikkeling is dan ook nog niet geanticipeerd.
Tevens bepleit spreker adequate maatregelen met betrekking tot de voormalige vuilstortplaats.	Aan de hand van onderzoek wordt bepaald of deze locatie binnen de invloedssfeer van de wegreconstructie ligt. Zo nodig zullen bij de uitvoering maatregelen worden getroffen.
<i>16 Ouderen Unie 55+ (OU55+) afdeling Leiderdorp, de heer A. Roeberding, Leiderdorp</i> De heer Roeberding spreekt de voorkeur uit voor het lange verdiepte tracé met overkapping.	Zie standpunt (bijlage 3).
<i>17 De heer C.M. Kooter, Leiderdorp</i> De heer Kooter is voorstander van een oostelijke verbreding van de A4 en van verdiepte ligging met een tunnel tot de kruising met de HSL.	Zie standpunt (bijlage 3).
<i>18 Comité Doesburg, mevrouw C. Thunnissen, Leiderdorp</i> Mevrouw Thunnissen meent dat de gevolgen van luchtverontreiniging op de gezondheid onderschat worden.	Bij de bepaling van de luchtverontreiniging is getoetst op de in wet- en regelgeving vastgestelde streef- en grenswaarden. Daarbij zijn de daartoe geëigende rekenmethoden gehanteerd. (zie schriftelijke inspraakreactie nr. 24).
Spreker pleit voor de aanleg van een tunnel.	Zie standpunt (bijlage 3).
Spreker meent voorts dat gevaarlijke stoffen ook door een tunnel kunnen.	Het beleid aangaande het transport van gevaarlijke stoffen staat het transport van explosie gevaarlijke stoffen door tunnels niet toe.
Bovendien pleit spreker voor invoering van een maximumsnelheid van 100 km/uur.	Zie standpunt (bijlage 3).
<i>19 Mevrouw M.H. Prins, Leiderdorp</i> Mevrouw Prins vraagt hoe men de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden in kaart denkt te brengen.	Zie schriftelijke inspraakreacties nr. 2, 13 en 16.

20 De heer J.M. van Engelenburg, Leiderdorp

De heer Van Engelenburg merkt op dat nergens in de TN/MER gesproken wordt van de combinatie van geluidshinder van de A4, HSL, Persant Snoepweg en vliegverkeer.

Bij de beoordeling van de geluidssituatie en de bepaling van de geluidswerende voorzieningen is tevens de cumulatieve milieukwaliteit beoordeelt als gevolg van de wegverbreding en aanleg van de HSL-Zuid. Hoewel sprake kan zijn van geluid van vliegverkeer ligt het onderhavige gebied van de A4 buiten de geluidscontouren van Schiphol en daarom niet in de cumulatieve beoordeling meegenomen.

Spreker pleit voor de aanleg van een tunnel.

Zie standpunt (bijlage 3).

22 Mevrouw J.J.M. van den Berg, Leiderdorp

Mevrouw van der Berg vraagt waar de variant om Leiderdorp heen gebleven is. Voor het overige sluit spreker zich aan bij het betoog van mevrouw Thunnissen.

Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 24.

24 De heer H. van Paridon, Leiderdorp

De heer van Paridon is voorstander van een verdiepte ligging van de verbrede A4.

Zie standpunt (bijlage 3).

28 De heer A. Castel, Leiderdorp

De heer Castel wil zekerheid of zijn huis aangekocht moet worden voor de verbreding van de A4.

Op de tracékaarten van het ontwerp-tracébesluit is de te amoveren bebouwing weergegeven, die geheel of gedeeltelijk buiten de A4-zone ligt. Bebouwing , die geheel binnen de A4-zone ligt dient eveneens geamoveerd te worden. (zie schriftelijke inspraakreactie nr. 13).

Bijlage 5

Adviezen van de Commissie-m.e.r., de provincies, gemeenten, waterschappen/hoogheemraadschap en het OVI n.a.v. de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden

Commissie m.e.r.

- De Commissie komt tot de conclusie dat in het m.e.r. de milieueffecten voldoende in beeld zijn gebracht.
- De Commissie beveelt aan bij de komende besluitvorming rekening te houden met de verschillen in potenties van de diverse uitvoeringsvarianten om de geluidhindersituatie door nadere maatregelen verder te kunnen verbeteren.
- De Commissie beveelt aan in samenhang met de HSL-Zuid voor de uitwerking in de OTB-fase een nadere studie te verrichten naar maatregelen om het verlies in het stiltegebied Polder Achthoven zo veel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door de hoogteligging van de kruising.
- De Commissie beveelt aan in de OTB-fase de (uitgangspunten voor de) te treffen milieubeschermende maatregelen ten aanzien van bodem, grond- en oppervlaktewater duidelijk aan te geven, in het bijzonder ten aanzien van bovengenoemde twee aandachtspunten.
- De Commissie beveelt aan in de OTB-fase de visueel-ruimtelijke in samenhang met de akoestische inpassing nader uit te werken en daarbij, waar relevant, de A4 en de HSL in onderlinge samenhang te bezien.
- De Commissie beveelt aan mitigerende, natuurbeschermende maatregelen in de OTB-fase nader uit te werken. Ook dient een systematisch plan te worden ontwikkeld voor compensatie van niet te vermijden verliezen aan natuur en landschap door verbreding van de A4, dit zo mogelijk in samenhang met het betreffende plan voor de HSL.
- De Commissie beveelt aan in de OTB-fase de effecten in de aanlegfase nader in kaart te brengen en (uitgangspunten voor) te treffen milieubeschermende maatregelen duidelijk aan te geven.
- De Commissie beveelt aan bij de nadere ontwikkeling en uitvoering van het monitoring- en evaluatieprogramma voor de A4 waar mogelijk aan te sluiten bij het betreffende programma voor de HSL-Zuid.

O.V.I. (op basis van conceptrapport)

- Openhouden mogelijkheid selectief aanbod van wegcapaciteit.
- Trajectdeel Nieuwe Wetering: voorkeur halfverdiepte ligging HSL&A4. Indien te duur: beiden maaiveldligging.
- Trajectdeel Hoogmade: Voorkeur verlengde HSL-tunnel. Indien dit onmogelijk is: A4 verdiept; HSL kruist op maaiveldhoogte.
- Voorkeur deels westelijk gelegen MMA-variant (hoge kosten evt. te reduceren door overkappingen pas later aan te brengen).
- Indien meerkosten voor veiligheidsvoorzieningen m.b.t. gevaarlijk vervoer meevallen voorkeur voor tunnelvariant Ouderijn-Ericasingel/Mauritssingel.
- Op het hele traject R'dam-A'dam een zelfde maximumsnelheid hanteren.
- Compensatie verlies van gras- en akkerland zoveel mogelijk met nabijgelegen vervangende gronden.
- Monitoringsysteem waterhuishouding
- Verbetering ecologische verbindingzone tussen Braassemermeer en Kagerplassen.
- Geluidsbelasting natuurgebieden: aangeven compensatiemethodiek voor de cumulatieve effecten HSL&A4 en het acceptabele geluidsniveau in deze gebieden.

Provincie Noord-Holland

- Voorkeur 2x3
- Eventuele verdringing van verkeer naar het onderliggend wegennet door toeritdosering op de aansluiting Burgerveen is inacceptabel. Dit dient daarom goed in beeld gebracht te worden.
- Ondanks verkeersbegeleidingsmaatregelen dient rekening gehouden te worden met mogelijke in de toekomst noodzakelijke verbredingen tot meer dan 2x3 rijstroken. De Provincie wil de mogelijkheid tot het inrichten van doelgroepstro(o)k(en) open houden.
- Er wordt aandacht gevraagd voor het belang van een goed verkavelingsplan voor het gebied tussen de ringvaart van de Haarlemmermeer en de Venneperweg.

Provincie Zuid-Holland

- Algemeen: verbredingsalternatief of MMA.
- Trajectdeel Nieuwe Wetering: HSL en A4 half verdiept. Anders beiden op maaiveldniveau.
- Trajectdeel Hoogmade: A4 op huidig niveau en HSL verhoogd. Speciale aandacht gevraagd voor de inpassing van de HSL-A4 passage Hoogmade. Aandacht voor problemen bij herstel ecologische structuur in geval van verdiepte ligging HSL.
- Trajectdeel Leiderdorp: "tunnelvariant" met uitbreiding aan westzijde volgens "slingervariant". Indien te duur: aanleg conform MMA. Geluidsbelasting groter dan 55 dB(A) bij bebouwing noordzijde Ericaalaan/Mauritssingel voorkomen. Munikkenpolder 5 dB(A) minder dan in ontwerp aanhouden.
- Ondertunneling Oude Rijn.
- Verzorgingsplaats plannen in gebied met minder natuur- en landschapswaarde.
- Mogelijkheid voor doelgroepstroken openhouden.
- Max. snelheid: zowel optie 100 als 120 Km/u open laten.

Waterschap De Oude Rijnstromen

- Door de verbreding zal de A4/HSL een waterstaatkundige scheiding van diverse beheersgebieden gaan vormen. De noodzakelijke maatregelen voor waarborging van de water aan- en afvoer zijn weergegeven in een bijlage.
- De dempingen van polderwater dienen voor 100% gecompenseerd te worden. De toename van verhard oppervlak dient met 8% open polderwater te worden gecompenseerd.
- Tijdige betrokkenheid van het waterschap bij de planvorming en de voorbereiding is een vereiste gezien haar verantwoordelijkheden en de vanwege de vergunningsplichtigheid van de noodzakelijke waterstaatkundige werken.

Waterschap Meer en Woude

- Geen bedenkingen.

Waterschap Groot-Haarlemmermeer

- Er is bij de beschrijving van de milieueffecten geen rekening gehouden met de effecten op de waterhuishouding in o.a. de Haarlemmermeerpolder.
- De voorziene sloten voor berging van het regenwater zijn 5 meter breed. 7m zou echter conform het beleid van het waterschap zijn. Dit buiten de reeds bestaande watergangen.

- In tegenstelling tot het in de nota gestelde verwacht het waterschap -gezien de mogelijk gekoppelde aanleg met de HSL- een negatief effect op het functioneren van het waterhuishoudkundig systeem in de Haarlemmermeerpolder.
- In tegenstelling tot het gestelde in de nota verwacht het waterschap dat bij de aanleg van de aquaducten (veel) relatief sterk verontreinigde kwel zal optreden. Dit ondanks het gebruik van onderwaterbeton. Maatregelen voor de verwerking van dit water zullen noodzakelijk blijken.

Hoogheemraadschap van Rijnland

- Voorkeur voor MMA
- Weinig bedenkingen tegen andere alternatieven mits voldoende maatregelen genomen worden om de waterkwaliteit en -kwantiteit en de ecologische verbindingen te garanderen
- Door eventuele toekomstige wijzigingen in inzicht of techniek kan het noodzakelijk blijken te zijn dat er alsnog adequate maatregelen nodig zullen zijn om milieubelasting door vervuiling van de weg zelf aan te pakken.
- Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de afvalwaterpersleidingen Leiderdorp/Kalkpolder -Leiden-Noord en Zoeterwoude-dorp- Leiden-Zuidwest. Over een mogelijke nieuw aan te leggen kruisende leiding neemt het waterschap tijdig contact op.
- Om de A4 tot waterscheiding te maken dient eerst een bestuurlijk draagvlak te worden gevonden bij de betrokken waterschappen.
- Er dient gezorgd te worden voor handhaving van de nodige waterstaatkundige scheidingen, waterkerende- en dijkhoogten. Daarbij wordt gewezen op de noodzaak van kanteldijken, afsluitmiddelen en risicoanalyses.
- Er dient bij de werken rekening gehouden te worden met vergunningsplichtigheid, aanvullende voorwaarden en voorzorgsmaatregelen.
- Teneinde het goed functioneren van het boezemwatersysteem te garanderen dienen de nodige maatregelen te worden genomen w.o. compensatie van het verloren wateroppervlak in de directe omgeving.
- De Zuidzijdervaart dient ter hoogte van de kruising met de A4/HSL een ruimer doorstroombrofiel te hebben (10 m² bij een waterdiepte van 1,50 meter).
- Twee correcties zijn van belang:
 - 1 De waterstaatkundige situatie bij de begraafplaats bij Leiderdorp (kaartje bijgevoegd),
 - 2 "Niets" moet "Brand" zijn in deelrapport "Externe veiligheid", blz. 23, figuur 2.

Gemeente Leiderdorp

- Verbreding tot 2x3 met openhouden van ruimte voor 2x4 of 4x2.
- Voorkeur voor westelijke verbreding tussen de Oude Rijn en de Ericalaan.
- Voorkeur voor een oostelijke verbreding met extra geluidsafscherming aan weerszijden ten noorden van de Ericalaan, zodanig dat de geluidsbelasting op geplande en bestaande geluidsgevoelige bestemmingen teruggebracht wordt tot max. 55 dB(A).
- Indien voornoemde geluidsreductie niet mogelijk is dan verdiepte ligging.
- Geluidsbelasting Munikkenpolder 5 dB(A) lager dan in ontwerp.
- Voorkeur voor een tunnel met extra geluidwerende voorzieningen aan de tunnelmonden.

- Dat deze tunnelvariant zou leiden tot onaanvaardbare risico's is volgens de Gemeente niet aangetoond.
- Als deze tunnelvariant onmogelijk zal blijken dan voorkeur voor gedeeltelijke overkapping ("dodo-variant") met horizontale geluidsroosters in de openingen en geluidswerende maatregelen bij de ingangen.
- Max. snelheid van 100 Km/u ter hoogte van Leiderdorp plus strikte handhaving.
- Kruising met HSL conform aan MMA.

Gemeente Zoeterwoude

- Voorkeur "tunnelalternatief Leiderdorp" mits tunnel wordt doorgetrokken tot voorbij woonbebouwing Zoeterwoude-Rijndijk.
- Anders MMA.
- M.b.t. verbredingen voorkeur voor de "slingervariant" met verbreding aan de westkant ten zuiden van de Leiderdorpse Ericalaan en ter hoogte van Zoeterwoude-Rijndijk.
- Max. snelheid 100 Km/u i.v.m. luchtverontreiniging.
- Ruimte openhouden voor 50 nieuw te bouwen woningen ten oosten van de Stadhouderslaan ter hoogte van de huidige plantenkwekerij.
- Handhaving bestaande woonbebouwing en sportcomplex "De Meerburg" in de huidige omvang.
- Handhaving fietsrelatie Zoeterwoude/Rijndijk-Leiderdorp op ongeveer dezelfde plek.
- Ruimte laten voor fietspad langs N11 met doorsteek richting polderpark Cronesteijn en fietsrelatie Leiderdorp/Zoeterwoude-Rijndijk/Zoeterwoude-Dorp.
- Ten aanzien van het poldertje met Meerburgmolen ten oosten v/d A4 aandacht voor de inpassing: verkaveling, fietspad, behoud van het zicht op de polder.
- Aandacht voor herstructurering bedrijventerrein "Grote Polder" (zichtlocatie).
- Ruimte openhouden voor een vrije busbaan Leiden-bedrijventerrein Grote Polder.

Gemeente Jacobswoude

- Algemeen: verdiepte ligging volgens MMA-variant.
- Uitzoeken of verbreding aan de noordwestzijde gunstiger is dan z.o.-zijde.
- Door verdiepte ligging verstoorde ecologische verbindingen elders in het gebied tot stand brengen.
- Akkoord met 120 Km/u.
- Handhaving van de onderdoorgang bij Zuidzijdervaart-Boskade.
- Compensatie agrarisch bedrijven in de nabijheid.
- Nieuwe onderdoorgang nabij de vervallende onderdoorgang Noordeinde.
- De gemeente vraagt aandacht voor evt. zetting-schade, evt. verplaatsing van 2 monumenten, detaillering van de geluidscontouren en het overzicht van te saneren bebouwing.

Gemeente Leiden

- De gemeente had, i.v.m. voorgenomen O.V.-verbeteringen, verwacht dat de congestiekansprognoses lager uit zouden vallen.
- De gemeente had n.a.v. de nota Samenwerken Aan Bereikbaarheid verwacht een doelgroepenreservering verwacht bij aanleg van een extra strook.
- Een hoge brug over de Oude Rijn is onaanvaardbaar.

-
- Voorkeur voor een oostelijke ligging van de uitbreiding van de A4 (indien de noodzaak van capaciteitsvergroting voldoende kan worden aangetoond). Verder een verlaagde ligging in de vorm van een gedeeltelijk overdekte bakconstructie. In het verlengde van aquaduct Oude Rijn dient de bakconstructie zo ver mogelijk doorgetrokken te worden ter ontlasting van bouwlocatie Roomburg.
 - Kruising A4/HSL: De beoogde lange en hoge pergolaconstructie verstoort het veenweidegebied te veel. Voor een oplossing met de HSL op maaiveld en de A4 verdiept wordt daarom gepleit. Voorgesteld wordt om deze variant ook in andere dan alleen het MMA op te nemen. De meest wenselijke variant is een verlenging (en rechte trekking) van de boortunnel tot voorbij de kruising met de A4. Door de boortunnel aan de zuidzijde van het Groene Hart noordelijker te laten beginnen kan het grootste deel van de meerkosten worden gecompenseerd.
 - I.v.m. de mogelijke bebouwing van de Grote Polder en de ontwikkeling van de Oostvlietpolder zouden ook andere inpassingsvoorstellen uitgewerkt dienen te worden, die vergelijkbaar zijn met de gekozen oplossing voor de A2 bij de ontwikkeling van de Leidse Rijn, tussen Vleuten en Utrecht. ook oplossingen in de vorm van geboorde tunnels zijn daar aan de orde.
 - Planschaderegelingen voor belanghebbenden dienen ook voor woningen nabij Rhijnvreugd van toepassing te zijn.
 - De geohydrologische consequenties van de alternatieven voor stortplaats "De Bult" dienen nader te worden onderzocht.

Gemeente Alkemade

- De gemeente pleit voor aandacht voor de "relatie" tussen Nieuwe Wetering en Roelofsarendsveen. Het langzaam verkeer dient veilig en volgens korte routes de HSL/A4 te kunnen kruisen.
- Een goede situering van op- en afritten en een goede aansluiting op het plaatselijk wegennet.
- De gemeente is zeer te spreken over de aanleg van rotondes.
- De gemeente is verbaasd over dat het Groene Hart in de gemeente geschonden wordt.
- De gemeente concludeert dat voor Nieuwe Wetering de halfverdiepte aanleg van de A4 de beste keuze is en voor Hoogmade de verdiepte aanleg van de A4.
- De gemeente geeft de voorkeur aan geluidswallen in plaats van geluidsschermen.
- De gemeente wenst een onderzoek naar de ruimtelijke gevolgen van de verbreding van de A4 ter hoogte van het bedrijfsterrein De Lasso Noord.
- De gemeente pleit voor aandacht voor de tuinders in de Gogerpolder en het probleem van de verzilting.
- De gemeente wil een grotere verkeersveiligheid bij de aquaducten.
- De gemeente wenst aandacht voor lichthinder, vervuild regenwater en compensatie.
- De gemeente vindt de aanleg van een verzorgingsplaats slechts acceptabel als een goede landschappelijke inpassing komt.
- De gemeente verzoekt aanpassing van de boogstralen van A4 en/of HSL om ruimtebeslag te verminderen.
- De gemeente doet het voorstel om de geluidshinder te monitoren.

Bijlage 10
Reacties op ingekomen bedenkingen bij ontwerp-
Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004

Volgnummer:	1	Afzender:	Gastransport Services
Kenmerk:	AIB 04.B.164		Postbus 19
Gedateerd:	29 maart 2004		9700 MA Groningen
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bij de aanpassing van het gedeelte van de A4 zijn gastransportleidingen van Gastransport Services betrokken: diverse leidingen kruisen of gaan evenwijdig aan het desbetreffende weggedeelte. Inspreker gaat er van uit dat bij de verdere besluitvorming rekening zal worden gehouden met de belangen van het bedrijf opdat de veilige ligging van de aanwezige leidingen gewaarborgd blijft.		De ligging van bestaande leidingen is geïnventariseerd. Bij de verdere besluitvorming zal hiermee rekening worden gehouden.	
		Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	2	Afzender:	B. van der Linden
Kenmerk:	-		Haaghuishof 12
Gedateerd:	2 april 2004		2352 SV Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker spreekt namens de eigenaren van 11 percelen haaks op de A4 in de gemeente Leiderdorp. Deze eigenaren hebben bij de gemeente Leiderdorp plannen ingediend voor de bouw van 11 geschakelde semi-bungalows. Uitvoering van deze bouwplannen vereist ophoging van het geluidsscherm van 4 meter tot 6 meter, vanaf km 31,32 tot aan de begraafplaats. Indien toch een geluidsscherm van 4 meter wordt aangebracht moet het daarom technisch mogelijk zijn dit te verhogen tot 6 meter.		Bij vaststelling van een (ontwerp)tracébesluit wordt rekening gehouden met gevestigde rechten zoals die onder meer voortvloeien uit geldende bestemmingsplannen en met nog niet gevestigde rechten waarvan redelijkerwijze te verwachten is dat zij zullen ontstaan. Het door de inspreker genoemde plan valt daar niet onder. De situatie waarmee rekening wordt gehouden is bepalend voor de vaststelling van de grenswaarden en de te treffen geluidwerende voorzieningen om die waarden te bereiken.	
Voorts maakt inspreker er bezwaar tegen dat geen rekening wordt gehouden met plannen die de gemeente Leiderdorp in afwachting van de beslissing op het ontwerp-tracébesluit nog niet in behandeling wil nemen.		Indien de gemeente een plan wil vaststellen ten behoeve van de bouwplannen voor nieuwe woningen is de gemeente verantwoordelijk voor de toepassing van de Wet geluidhinder. Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dat voorziet in de bouw van bungalows zal de gemeente dan ook een akoestisch onderzoek uitvoeren. In dit onderzoek zal rekening worden gehouden met de voorzieningen die in het tracébesluit zijn opgenomen. Wanneer blijkt dat met deze voorzieningen bij de nieuwe bebouwing niet aan de grenswaarde kan worden voldaan, zal de gemeente (aanvullende) maatregelen in het plan moeten opnemen en treffen om de overschrijdingen teniet te doen.	

	Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.
--	---

Volgnummer:	3	Afzender:	Anoniem
Kenmerk:			
Gedateerd:	13 april 2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Voor de woning Bernhardstraat 8 Leiderdorp is een hogere geluidswaarde vastgesteld; niet voor de direct aangrenzende buurwoningen nrs. 2,4,6,10 en 12. Ook voor de niet bestaande woning Bernhardstraat nr. 7 is een hogere geluidswaarde vastgesteld. De geloofwaardigheid van het geluidsonderzoek is daarmee nihil geworden.		In het akoestisch onderzoek zijn de woningen Frederik Hendrikplantsoen 1-2, 3-4 en 5-6, 7-8 abusievelijk aangeduid met Bernhardstraat. Dit heeft als consequentie dat niet voor Bernhardstraat 7 en 8 maar voor Frederik Hendrikplantsoen 7 en 8 een hogere waarde zal worden vastgesteld. Naar aanleiding van deze bedenking is het tracébesluit aangepast ten opzichte van het ontwerp: de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit heeft ter inzage gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005.	
Inspreker wil graag de resultaten weten van een milieuonderzoek, met name: het effect van een verbreding op de gezondheid;		Door de verbreding is er sprake van een toename van het verkeer waardoor de concentraties aan stoffen zullen toenemen. Uit het onderzoek is gebleken dat niet overal kan worden voldaan aan de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Door invoering en handhaving van een maximum snelheid van 80 km/h zal de luchtkwaliteit bij openstelling van de weg niet verslechteren ten opzichte van de situatie zonder verbreding.	
de normen nu en in de toekomst;		De geldende normen uit de Wet geluidhinder en het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn beschreven in het akoestisch onderzoek en het luchtonderzoek die als bijlage bij het TB zijn gevoegd. Er is geen inzicht in eventuele toekomstige normen.	
is er gekozen voor een "boom besparende operatie";		Alleen die bomen die een obstakel vormen voor de uitvoering van de werkzaamheden worden geveld. Er is gekeken naar de mogelijkheden van het verplanten van bomen; gezien de boomsoort, leeftijd en vitaliteit zijn de bomen niet geschikt voor verplanten. Voor de te kappen bomen zullen één op één nieuwe bomen worden geplant.	

Waarom wordt niet gekozen voor een tunnel (gevaarlijke stoffen? Hoe doen ze dat dan in Zwitserland?) maar gewoon voor een verbreding door woonwijken met scholen.	Er is niet gekozen voor een tunnel om financiële en veiligheidsredenen. Naast de extra bouwkosten zouden er vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen door de tunnel kostbare extra veiligheids-voorzieningen moeten worden aangebracht. Ook met extra veiligheidsmaatregelen is een gesloten tunnel bij calamiteiten minder veilig voor weggebruikers dan een open bak.
	Naar aanleiding van deze bedenking is geluidstabel 7 van bijlage 2 van het Tracé Besluit aangepast t.o.v. het ontwerp. Dit is opgenomen in de wijziging van het voorgenomen tracébesluit die ter inzage heeft gelegen van 23 juni t/m 13 juli 2005.

Volgnummer:	4	Afzender:	D. Halfwerk
Kenmerk:	-		Korenbloem 16
Gedateerd:	13 april 2004		2317 KW Leiden
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Enige jaren geleden was het W4 concept een duidelijke verbetering t.o.v. het oude tracébesluit. Voortschrijdend inzicht heeft geleerd dat o.a. ontvlechting van nationale/randstedelijke en regionale/lokale verkeersstromen gewenst is om van de Randstad een Deltametropool te maken. Het tracébesluit is het juiste moment om de gewenste ontvlechting een formele basis te geven. Inspreker acht de volgende aanpassingen gewenst: • De huidige 3 aansluitingen op de A4 (mogelijk in de toekomst 4 als gekozen wordt voor het tracé N11 west door Voorschoten) moeten worden teruggebracht tot 2; • Dit is mogelijk door de nu geprojecteerde rangeerbanen aan weerszijden te vervangen door een regionale verbinding evenwijdig aan de A4, die alleen bij de geprojecteerde aansluiting N11 west en bij de N446 aansluiting op de A4 krijgt. De regionale verkeersbewegingen zijn dan minder van invloed op de doorgaande verkeersstroom op de A4 en de nieuwe regionale verbinding kan het regionale en lokale verkeer beter verdelen over het stedelijk gebied. Voor de oostzijde van de Leidse regio betekent dit een beter gespreide economische ontwikkeling dan de nu versnipperde ontwikkeling bij W4. De nieuw regionale verbinding kan de oost-tangent in de Leidse regio vervangen, daarmee kan het extra aquaduct onder de Oude Rijn worden gefinancierd.		Op basis van een Trajectnota/MER heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op 23 september 1997 een standpunt ingenomen waarbij is gekozen voor verbreding van de A4. Dit standpunt wordt uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit, waarop inspraak mogelijk is. De gekozen oplossing staat niet meer open voor inspraak.	
		Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	5	Afzender:	H.T.M. Dijkshoorn-van Driel
Kenmerk:	-		Groenendijkstraat 10
Gedateerd:	20 april 2004		2351 PK Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker protesteert tegen de overschrijding van de grenswaarde van de geluidsbelasting. Inspreker is van oordeel dat de woning Groenendijkstraat 10 meer geluidsoverlast ondervindt dan de belendende huizen vanwege een opening in de bebouwing van de achtergelegen Geerstraat. De woning Groenendijkstraat 12 wordt niet genoemd in de tabel.		Voor de situatie 1986 is de geluidbelasting op het blok Groenendijk 1-11 inderdaad ca. 1 dB(A) hoger dan voor het iets dichterbij de weg gelegen blok Groenendijk 2-12. Het verschil wordt verklaard doordat dit laatste bouwblok zowel aan de west- en oostzijde op korte afstand wordt afgeschermd door naastliggende bouwblokken. Het afschermend effect hiervan is groter dan bij het bouwblok 1-11 waar de naastliggende bebouwing op grotere afstand staat. De woning Groenendijkstraat 12 wordt vermeld op bladzijde 3 van bijlage 7 van het rapport akoestisch onderzoek	
		Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	6	Afzender:	Naktuinbouw A.G. van Zonneveld
Kenmerk:	-		Sotaweg 22, Postbus 40
Gedateerd:	22 april 2004		2370 AA Roelofarendsveen
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker verzoekt opname in het tracébesluit en plaatsing van een geluidsscherm langs percelen in Roelofarendsveen gelegen aan de oostzijde van de A4, nabij het ringvaartaquaduct.		Dit valt buiten de begrenzing van het tracégebied. Dit gedeelte van de A4 is opgenomen in het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2000. Hierin is een geluidsscherm voorzien aan de oostzijde van de A4.	
		Deze bedenking geeft geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	7	Afzender:	R.J. Sperna Weiland Stichting Comité Doesburg
Kenmerk:	-		Doeslaan 14
Gedateerd:	20 april 2004		2351 SR Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker verzoekt voor de locatie Vierzicht in kaart te brengen wat het verschil is tussen geluidsschermen en geluidwerende bebouwing, qua reflectie en lichtuitstraling richting Munniken- en Achthovenerpolder.		Bij bouwplannen is de gemeente verantwoordelijk voor de toepassing van de Wet geluidhinder. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan dat zal voorzien in de invulling van het plan Vierzicht zal de gemeente dan ook een akoestisch onderzoek dienen uit te voeren waarin ook aandacht zal moeten worden geschonken aan de invloed van de inrichting van het gebied op de overzijde van de A4. In het tracébesluit is bij Vierzicht een absorberend geluidsscherm opgenomen van 4 meter hoog. Wanneer deze voorziening in het kader van de W4-plannen wordt vervangen door een afschermdende voorziening geldt conform art. 9 lid 2 van het tracébesluit dat er geen sprake mag zijn van een verslechterde geluidssituatie en er overigens ook verder geen sprake is van negatieve gevolgen voor de omgeving.	
Ook verzoekt hij in de tekst op pag. 79 van het ontwerp-tracébesluit duidelijk te maken dat de polders ook behoren tot de geluidsgevoelige objecten. Inspreker is het niet eens met de constatering op pag. 100/101 van het ontwerp-tracébesluit dat voor de Munnikenpolder geldt dat vanwege de ligging van de gebieden in de huidige verstoringzone van de A4, extra verstoring als gevolg van de verbreding niet aan de orde is. Dit kan niet worden gesteld zonder verdere eisen te stellen aan de reflecterende werking en de lichtuitstraling van de locatie Vierzicht en zonder hiernaar onderzoek te doen.		De geluidsschermen in het tracé zijn ontworpen omdat op grond van de Wet geluidhinder geluidsgevoelige objecten moeten worden beschermd. Daartoe behoren geen groene of natuurgebieden. De mogelijkheid die aan gemeenten wordt geboden om zelf geluidwerende bebouwing of voorzieningen te realiseren, houdt in dat die tenminste aan dezelfde eisen zullen moeten voldoen. Aan de gemeenten worden geen zwaardere geluidwerende eisen gesteld.	
In het ontwerp-tracébesluit wordt een periode van 3 jaar na oplevering van de verbrede A4 aangehouden voor de oplevering van de compensatie, die is overgedragen aan de HSL-Zuid, in de Munnikenpolder. Dit strookt niet met de compensatieverplichting van de HSL-Zuid in de Munnikenpolder. De natuur, de omwonenden en de recreatieve gebruikers van de Munnikenpolder dreigen hier tussen wal en schip te komen. In plaats van een oplevering rond 2006/2007 dreigt nu een (gedeeltelijke?) oplevering 2013/2014 uit de bus te rollen. Voorgesteld wordt de periode waarbinnen de compensatie moet plaatsvinden gelijk te stellen met het beëindigen van de werkzaamheden aan de A4.		Voor zover mogelijk zal de compensatie in de Munnikenpolder van de HSL en de A4 gelijktijdig plaatsvinden. De compensatie voor de A4 zal volgens het tracébesluit binnen 3 jaar na de oplevering van de A4 gereed zijn. Doordat de compensatie van HSL en A4 in de Munnikenpolder gelijktijdig wordt uitgevoerd zal de compensatie daar naar verwachting al binnen 1 jaar na oplevering van dit gedeelte van de A4 gereed zijn. Schade ten gevolge van de verbreding van de A4 in de Munnikenpolder wordt (door de HSL-organisatie) gecompenseerd in de Munnikenpolder.	

	Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.
--	---

Volgnummer:	8	Afzender:	Blenheim Attorneys, namens JVC Nederland B.V.
Kenmerk:	-		Postbus 40
Gedateerd:	21 april 2004		1013 AE Amsterdam
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker formuleert namens JVC Nederland BV de volgende bedenkingen: 1. Er is sprake van een cumulatie van overheidsmaatregelen, waarvan de strekking en gevolgen onduidelijkheid zijn. Dit geldt ook voor de concept plannen van de gemeente Leiden om de direct omliggende en aansluitende wegen bij de A4 om het perceel van cliënte aan te passen. Er is een onoverzichtelijke situatie ontstaan, die aanzienlijke rechtsonzekerheid met zich meebrengt. Cliënte is nimmer geraadpleegd in het kader van het ontwerp-tracébesluit. Bij de plannen is op geen enkele wijze enige vorm van compensatie aangeboden aan cliënte.		Bij vaststelling van een (ontwerp)tracébesluit wordt rekening gehouden met gevestigde rechten zoals die onder meer voortvloeien uit geldende bestemmingsplannen en met nog niet gevestigde rechten waarvan redelijkerwijze te verwachten is dat zij zullen ontstaan. Indien de gemeente het bestemmingsplan wil wijzigen, zal zij daartoe de benodigde procedure doorlopen en de bijbehorende inspraakmogelijkheid bieden. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden waarover een tracébesluit is genomen, zal op grond van artikel 15, lid 9 van de Tracéwet in ieder geval uitvoering conform het tracébesluit mogelijk moeten maken. Indien het bestemmingsplan daarnaast een andere ontsluiting of andere infrastructuur bij het terrein van JVC mogelijk zou maken en van kracht is, zal daarvan gebruik kunnen worden gemaakt bij de aanleg van de ontsluiting of die infrastructuur. De begrenzing van het tracébesluit is inmiddels aangepast (zie kaart 4 WVTB A4) waardoor <u>grondaankoop van JVC niet meer nodig is.</u>	
2. De A4 wordt ter hoogte van de vestiging van cliënte verhoogd (zo'n 1,5m) en komt daardoor dicht bij het perceel van cliënte te liggen. Dit heeft toename van geluidsoverlast tot gevolg in de vorm van lawaai en trillingen. Cliënte heeft er belang bij dat zoveel mogelijk geluidsmaatregelen worden genomen, waaronder gebruik van geluidsarm asfalt.		In de Wet geluidhinder is een limitatieve opsomming gegeven van gebouwen en objecten die als geluidsgevoelig dienen te worden aangemerkt. Het betreft woningen, woonwagenterreinen, scholen en gebouwen voor gezondheidszorg. Bedrijven worden derhalve niet als geluidsgevoelig aangemerkt. Hoewel het bedrijf niet in het onderzoek is betrokken, kan echter worden aangenomen dat de geluidssituatie niet zal verslechteren gezien het geluidsscherm dat ter hoogte van km 33.0 is voorzien. Dit scherm scherm niet het gehele terrein af maar heeft wel een positieve invloed op de geluidbelasting. Bij de verbreding van de A4 zal ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton) worden aangebracht.	

3. De verbreding van de weg brengt de verontreiniging die door het verkeer wordt veroorzaakt dicht bij cliënte. Cliënte vreest dan ook een toename van luchtverontreiniging, aanslag en neerslag van vuil op het terrein en bebouwing. Die schade zal zich in ieder geval uiten in het vaker schoon moeten maken van het pand en het vervangen van luchtfilters e.d., alsmede nemen de gezondheidsrisico's voor het personeel toe.	Door invoering en handhaving van een maximum snelheid van 80 km/h zal de luchtkwaliteit bij openstelling van de weg niet verslechteren ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hiermee is voldaan aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Voorzover de indiener doelt op arbeidsplaatsen als bedoeld in artikel 1, derde lid, onder g, van de Arbeidsomstandigheden wet 1998, geldt daarvoor overigens dat het Besluit Luchtkwaliteit gelet op artikel 2, lid1, niet van toepassing is. Voor schade die rechtstreeks voortvloeit uit het tracébesluit en uit daaruit rechtstreeks voortvloeiende besluiten en maatregelen behandelt het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 verzoeken om schadevergoeding en beslist daarop. Verwezen wordt naar artikel 25 van het tracébesluit en de toelichting op pag. 111.
4. Door de verbreding van de A4 komt het talud van de weg dicht tegen het perceel aan van cliënte. De combinatie met de door de gemeente Leiden geplande maatregelen hebben cliënte belemmerd in haar logistieke bewegingen, haar parkeermogelijkheden en bouw mogelijkheden. Zo zal de bouw van een dienstwoning niet meer mogelijk zijn. Derhalve wordt cliënte niet alleen beperkt in gebruiksmogelijkheden van haar perceel, doch eveneens wordt de waarde van het perceel aangetast	De begrenzing van het tracébesluit is inmiddels aangepast (kaart 4 WVTB A4) waardoor grondaankoop van JVC niet meer nodig is. Voor schade die rechtstreeks voortvloeit uit het tracébesluit, en uit daaruit rechtstreeks voortvloeiende besluiten en maatregelen behandelt het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 verzoeken om schadevergoeding en beslist daarop. Verwezen wordt naar artikel 25 van het tracébesluit en de toelichting op pag. 111.
5. De status van de locatie van cliënte wordt in zijn algemeenheid aangetast. De zichtbaarheid en de herkenbaarheid van de locatie wordt grotendeels weggenomen door schermen, die weliswaar ophouden op zekere afstand van het perceel van cliënte. Cliënte heeft deze locatie in het verleden juist gekozen om door middel van haar naamsaanduiding "JVC" prominent aanwezig te zijn. Het heeft de voorkeur dat de te plaatsen schermen doorzichtig zijn teneinde het zicht op de locatie enigszins mogelijk te maken.	Het tracébesluit biedt de mogelijkheid om transparante schermen te bouwen, maar het is op basis van de nu beschikbare technieken en mogelijkheden niet waarschijnlijk dat daarvan gebruik zal worden gemaakt. Bij de berekening van de hoogte van de te plaatsen schermen is namelijk uitgegaan van absorberend materiaal. Absorberend materiaal is niet transparant. Door transparante schermen onder een bepaalde hoek te plaatsen kan hetzelfde effect worden bereikt als bij absorberende schermen, maar gezien de hoogte van het bedoelde scherm is dit hier technisch praktisch onhaalbaar. Tevens zijn de kosten ervan hoog en kan er nadelige lichtreflectie optreden. Indien door nieuwe technieken of mogelijkheden de genoemde bezwaren ten tijde van het bepalen van de uitvoering zijn weggenomen, kunnen transparante schermen worden gebouwd. Het tracébesluit biedt na in werking treden dus geen zekerheid over de transparantie van de schermen. Die zekerheid bestaat wel bij het verlenen van de bouwvergunning voor de schermen waarbij ook de vormgeving van de schermen is bepaald.

6. Door het verhogen van het talud en het plaatsen van het talud richting het perceel van cliënte zal water en vochtoverlast toenemen. Blijkens tekening TB4 loopt het afschot van de westzijde van de A4 richting het perceel van cliënte. Dit probleem dient gezien te worden met het dichterbij het perceel aanleggen van wegen door de gemeente. Het perceel van cliënte wordt daarmee opvangreservoir van water dat van de A4 afstroomt. Cliënte vreest eveneens dat de constructieve maatregelen voor wegaanleg in combinatie met het aanpassen van overige infrastructuur de grondwaterstand zullen beïnvloeden. Verhoging van de grondwaterstand is nadelig voor cliënte in verband met zwaar transport op het terrein, en zou ook kunnen leiden tot verontreiniging van de bodem via de nabijgelegen (gewezen) vuilstort Romberg. Hieraan wordt in het ontwerp-tracébesluit geen aandacht besteed.	Er zal geen toename zijn van wateroverlast op het terrein van JVC. Het regenwater dat op de A4 en de W. v/d Madeweg valt wordt opgevangen door middel van een riolering. Vervolgens wordt het water afgevoerd via of het bestaande rioolstelsel van de gemeente Leiden of de bestaande open waterhuishouding in het gebied.
7. Het tracébesluit maakt geen melding van dergelijke zaken, andere dan het gestelde in par. 3.1 en 3.2. Er is geen grondwateronderzoek gedaan en evenmin is onderzoek gedaan naar regenwater dat afstroomt van de weg c.q. wegen op het perceel van cliënte. Cliënte wijst in dat verband op het bepaalde in art.5.52 BW.	Bij de aanlegwerkzaamheden van de A4 zal een zodanige uitvoeringswijze worden gekozen dat daardoor in combinatie met de reeds genomen beheersmaatregel geen uitstroom van grondwater uit de stortplaats plaatsvindt en verontreinigingen dus niet worden verspreid. (zie ook pag. 105/106 van het tracébesluit) Er bestaat geen gevaar dat de grondwaterstand beïnvloed wordt of dat de bodem verontreinigd wordt door de aanleg van de A4. Er is een geohydrologische modelstudie uitgevoerd waarin de effecten van bemaling tijdens de aanleg van de aquaducten Oude Rijn op de beheersmaatregel in de voormalige vuilstort Roomburg zijn onderzocht Er is geen aanleiding te veronderstellen dat de in artikel 5:52 BW, bedoelde afwatering van het werk of de weg, zal gaan plaatsvinden op het erf van de indiener van de zienswijze.

8. Uit het ontwerp-tracébesluit blijkt niet in hoeverre het tracé zich verdraagt met de voorschriften uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Het gehele tracé ligt op de hoogte van de provinciale beschermingszone 46 (Meyendal en Berkheide). De bepalingen van art.6, lid 3 van de Habitatrichtlijn betreft eveneens ontwikkelingen die significante gevolgen hebben voor een beschermd gebied, hoewel zij zich daar buiten afspelen (vide Europese Commissie, Beheer van "Natura 2000 -gebieden", pag. 31). Het ontwerp-tracébesluit volstaat ten onrechte met het gestelde op pag.102,103 en 104. De (cumulatieve) effecten van de in het ontwerp-tracébesluit genoemde toenemende verkeersdruk zijn bijvoorbeeld niet onderzocht en er blijkt niet welke beheersmaatregelen worden getroffen om (toekomstige) natuurwaarden en het voortbestaan daarvan te waarborgen. Het rapport van Arcadis waarnaar wordt verwezen is niet aangetroffen bij het ontwerp-tracébesluit. Wel is als bijlage een onderzoek naar vleermuizen gevoegd, dat is echter onvoldoende motivering. Op pag. 102 van het ontwerp-tracébesluit wordt vermeld dat de behandeling van een ontheffingsverzoek in het kader van de Flora- en faunawet tezamen geschiedt met de voorbereiding en vaststelling van het tracébesluit. Cliënte heeft dat echter niet kunnen constateren. Voor zover nodig zijn deze bedenkingen eveneens als bedenkingen tegen de aangevraagde ontheffing aan te merken. Om die reden zal de onderhavige brief ook naar de minister van LNV gestuurd worden.	De afstand tussen het tracé en de gebieden Meyendal en Berkheide is zodanig dat hier geen externe werking als gevolg van de ingreep is te verwachten. Uit het uitgevoerde natuuronderzoek blijkt dat er géén significante gevolgen zijn te verwachten voor andere dan de onderzochte gebieden. De Flora – en faunawet is van toepassing bij vernietiging en verstoring ten gevolge van de aanleg van infrastructuur. De gevolgen van het gebruik van de weg voor beschermde planten en dieren (met name als gevolg van verstoring door het wegverkeer) vallen overigens buiten de werking van de Flora-en faunawet omdat dit wordt aangemerkt als een onopzettelijke verstoring. In het tracébesluit is een groot aantal maatregelen opgenomen die de kwaliteit en samenhang van de natuur rond de A4 vergroten. Er is een uitgebreid natuuronderzoek uitgevoerd. (Rijksweg A4 Burgerveen-Leiden, Natuurtoets, maart 2005). De resultaten van het natuuronderzoek zijn opgenomen in het tracébesluit. Het natuuronderzoek maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit, maar is als onderliggend rapport in te zien of op te vragen. Het natuuronderzoek is de basis voor het ontheffingsverzoek in het kader van de Flora-en faunawet. Op 7 oktober 2005 heeft de minister van LNV ontheffing verleend i.h.k.v. de Flora- en Faunawet. In deze ontheffing zijn voorwaarden opgenomen teneinde schade aan planten- en diersoorten zoveel mogelijk te voorkomen.
9. Bezwaar in verband met uitvoering werk. Uit het ontwerp blijkt niet op welke wijze de werkzaamheden uitgevoerd worden. Cliënte is volledig afhankelijk in haar bedrijfsvoering van transport met vrachtwagens en haar kantoor dient te allen tijde bereikbaar te zijn voor personenvervoer. Bij uitvoering van werkzaamheden dient de bereikbaarheid van de locatie dan ook altijd gewaarborgd te zijn.	De uitvoering van de werkzaamheden vormt geen onderdeel van het tracébesluit. Voor aanvang van de werkzaamheden zullen afspraken worden gemaakt met de uitvoerders, in overleg met de omwonenden waartoe ook JVC behoort. Verwezen wordt naar art. 22 van het tracébesluit en naar het in de Toelichting vermelde onder D6.
Verzocht wordt met bovengenoemde bedenkingen rekening te houden en het tracébesluit zonedig aan te passen teneinde aan de belangen van cliënte tegemoet te komen. Voorts maakt cliënte aanspraak op vergoeding van schade welke zij zal lijden als gevolg van uitvoering van het tracébesluit.	Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.

Volgnummer:	9	Afzender:	SLS Wonen N.G. Stikkelorum, Hoofd vastgoed
Kenmerk:			Postbus 11275
Gedateerd:	26 april 2004		2301 EG Leiden
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
SLS Wonen is voornemens naast de bestaande bebouwing aan de Vrouwenweg 1 te Leiden additionele bouw van studenteneenheden te realiseren. In de concept plannen was rekening gehouden met een uitbreiding van de A4 met een strook van 16 m. De thans door RWS verlangde strook van 36 m maakt realisering van deze plannen onmogelijk, SLS wordt hierdoor gedupeerd. Om toch aan de maatschappelijke opgave van het oplossen van het tekort aan studenteneenheden en de door RWS beoogde uitbreiding van de A4 te kunnen voldoen wordt het volgende ter overweging voorgesteld: SLS Wonen ontwikkelt een geluidsafschermdere bebouwing overeenkomstig de locatie "Vierzicht" zoals genoemd op pag. 79/80 van het ontwerp-tracébesluit. Als alternatief kan een grondcompensatie op een andere locatie binnen de gemeente Leiden in overweging worden genomen, waarop een voor SLS Wonen acceptabel aantal woningen is te ontwikkelen.		Bij vaststelling van een (ontwerp)tracébesluit wordt rekening gehouden met gevestigde rechten zoals die onder meer voortvloeien uit geldende bestemmingsplannen en met nog niet gevestigde rechten waarvan redelijkerwijze te verwachten is dat zij zullen ontstaan nog voordat het tracébesluit is vastgesteld. Omdat de plannen van SLS wonen niet zijn opgenomen in het bestemmingsplan is met het voornemen van inspreker geen rekening gehouden. Mocht het zo zijn dat het voornemen zijn weerslag zal krijgen in een nieuw bestemmingsplan, dan zal de gemeente bij die gelegenheid de Wet geluidhinder toepassen en na een akoestisch onderzoek in het plan voldoende geluidwerende voorzieningen doen opnemen en treffen. Of er in dat kader grondcompensatie moet plaatsvinden, is niet ter beoordeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat	
Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de juiste rekenmethoden en binnen de wettelijke kaders. Inspreker is het niet eens met de keuze voor een scherm met een hoogte van 4 meter, met als argument dat een verhoging tot 5 meter een beperkte akoestische meerwaarde heeft. Gezien de toekomstige geluidsbelasting op de (kop)gevel van het woongebouw van SLS Wonen met waarden tot 63 dB(A) verwacht inspreker een afweging voor een te plaatsen schermhoogte met meer zorgvuldigheid om te waarborgen dat de 103 bewoners niet meer overlast ondervinden dan noodzakelijk. Het doelmatigheidscriterium zoals gehanteerd in de Spoorwet biedt mogelijkheden tot een objectieve afweging tussen akoestische en financiële aspecten. Verzocht wordt derhalve een herziene afweging voor de toe te passen schermhoogte te maken op basis van dit doelmatigheidscriterium. Inspreker verzoekt de aangegeven mogelijkheden te onderzoeken om met SLS Wonen een oplossing te vinden voor deze locatie.		Met een scherm van 5 meter zou de geluidbelasting op de bovenste bouwlaag van het woongebouw aan de Vrouwenweg met minder dan 1 dB(A) extra worden gereduceerd terwijl op de lagere verdiepingen een extra reductie van 2 dB(A) wordt bereikt. Deze beperkte reductie is samen met de meerkosten van de voorziening, aanleiding om een scherm van 4 meter hoog in het tracébesluit op te nemen. Het doelmatigheidscriterium dat in het kader van de Spoorwet wegverbreding wordt gebruikt zou hier overigens niet tot een hogere voorziening hebben geleid. Een van de voorwaarden in dit criterium is namelijk dat de voorziening ten opzichte van de lagere variant tenminste 1 dB(A) extra reductie oplevert. Dit blijkt zich bij zodanig weinig woningen voor te doen dat het 5 meter hoge scherm niet als doelmatig moet worden beoordeeld.	
		Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	10	Afzender:	Mevr. J.M.A. Klepper
Kenmerk:			Mauritssingel 51
Gedateerd:	22 april 2004		2351 EC Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker stelt Verkeer en Waterstaat aansprakelijk voor eventuele financiële en/of materiële schade die ontstaat omtrent de werkzaamheden aan de rijksweg A4, verwachte start 2006.		Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt geïnventariseerd wat de staat is van de objecten die mogelijk schade zouden kunnen ondervinden. Binnen redelijke grenzen wordt die uitvoeringsmethode gekozen die de minste schade veroorzaakt. Voor overblijvende schade die rechtstreeks voortvloeit uit het tracébesluit, en uit daaruit rechtstreeks voortvloeiende besluiten en maatregelen behandelt het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 verzoeken om schadevergoeding en beslist daarop. Verwezen wordt naar artikel 25 van het tracébesluit (pag. 25) en de toelichting op pag. 111.	
		Deze bedenking geeft geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	11	Afzender:	R. Eisses
Kenmerk:	-		Margrietstraat 14
Gedateerd:	26 april 2004		NL 2351 GN Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker is geïnformeerd over de voorgenomen overschrijding van de toelaatbare geluidshinder bij zijn woning, na verbreding van de A4. Door het welhaast eindeloze uitstel van de reconstructie verslechterde het woon-en leefklimaat in toenemende mate over een reeks van jaren. Inspreker vindt het niet acceptabel dat bij de start van de nieuwe situatie nu reeds en overschrijding van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting wordt vastgesteld.		In het akoestisch onderzoek is de huidige geluidssituatie van de woning Margrietstraat 14 in beeld gebracht. Deze bedraagt op de hoogste bouwlaag 64 dB(A). Tevens is komen vast te staan dat het hier een saneringswoning betreft omdat de geluidbelasting in 1986 meer bedroeg dan 55 dB(A). Dit laatste heeft tot gevolg dat de voorkeursgrenswaarde van deze woning 50 dB(A) bedraagt. Het betreft hier een voorkeursgrenswaarde die alleen voor projecten geldt die onder de Tracéwet vallen (bij projecten buiten de Tracéwet geldt voor saneringssituaties een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A)). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met de geluidsbeperkende maatregelen die in het tracébesluit zijn opgenomen, de geluidbelasting van de woning wordt beperkt tot 55 dB(A). Daarmee wordt ten opzichte van de huidige situatie een reductie bereikt van 9 dB(A). Voor de begane grond wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en op de tweede verdieping is er nog een overschrijding van deze voorkeursgrenswaarde van 5 dB(A). Verdergaande maatregelen om ook hier de geluidbelasting tot 50 dB(A) terug te brengen zijn te kostbaar en niet doelmatig. Samenvattend kan worden gesteld dat met deze maatregelen de geluidbelasting van de woning wordt terug gebracht tot niveaus die veel lager zijn dan zelfs de situatie 1986. Er zal dan ook een sterke verbetering optreden van het akoestisch klimaat. Voor de eerste en tweede verdieping dient een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting te worden vastgesteld omdat de resulterende geluidbelasting hoger is dan 50dB(A).	

Tijdens de ledenvergadering van de Belangenvereniging A4 HSL op 19 april jl. werd door medewerkers van Verkeer en Waterstaat een beeld geschetst van de tijdelijke bouwwegen. Langs woning van inspreker is een tijdelijke bouwweg van ten minste 6 jaar voorgesteld. De gebruikelijke meer-assige transportwagens veroorzaken gemiddeld ca. 72 dB(A) geluid. Bij één wagen gedurende 10% van de tijd bedraagt de geluidsbelasting 62 dB(A), bij 20% 65dB(A). Per wagen binnen hetzelfde tijdsbestek komt er steeds 3 dB(A) bij. In de avond geldt een toeslag van +5 dB(A); in de nacht is dat +10 dB(A). Deze bouwweg zou het al vele jaren geteisterde gebied nog eens 6 jaar extra belasten.	Uitgangspunt in het tracébesluit is dat de geluidbelasting in de bouw- en aanlegfase niet hoger mag zijn dan de milieubelasting in de gebruiksfase (p.108). In afwijking hiervan staat op pag. 109 dat gestreefd wordt naar beperking van de geluidbelasting overdag tot 60 dB(A) en kortstondig maximaal tot 65 dB(A). De verschil De verschillende fasen van de bouw zullen qua geluidhinder worden getoetst aan deze grenswaarden. Bovendien zullen met de gemeente afspraken worden gemaakt om hinder tijdens de bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te voorkomen. Wanneer daartoe aanleiding bestaat zullen er beperkingen worden gesteld aan de perioden van het etmaal waarin de bouwactiviteiten plaatsvinden. Ook tijdelijke geluidsbeperkende maatregelen worden niet uitgesloten.
Inspreker ziet niet in waarom deze (oostelijke) bouwweg reeds de eerste 3 jaar van het werk in bedrijf moet zijn omdat dan de werkzaamheden aan de andere (west) zijde plaatsvinden. Wellicht is er een andere oplossing.	De wijze van uitvoering van de werkzaamheden vormt geen onderdeel van het tracébesluit. Voor aanvang van de werkzaamheden zullen afspraken worden gemaakt met de uitvoerders, in overleg met de omwonenden. Verwezen wordt naar art. 22 van het tracébesluit en naar het in de Toelichting vermelde onder D6.
	Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.

Volgnummer:	12	Afzender:	Stichting Grote polder Groene hart Dr. Th. A. Pleij, voorzitter
Kenmerk:	-		Loethe 5
Gedateerd:	25 april 2004/28 april 2004		2381 BK Zoeterwoude
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker verzoekt de geluidsschermen gelegen tussen Zoeterwoude-Dorp en de overgang over de spoorlijn Alphen-Leiden volledig transparant te maken. Daardoor blijft De Grote Polder zichtbaar, wat leidt tot meer waardering.		Het tracébesluit biedt de mogelijkheid om transparante schermen te bouwen, maar het is op basis van de nu beschikbare technieken en mogelijkheden niet waarschijnlijk dat daarvan gebruik zal worden gemaakt. Bij de berekening van de hoogte van de te plaatsen schermen is namelijk uitgegaan van absorberend materiaal. Absorberend materiaal is niet transparant. Door transparante schermen onder een bepaalde hoek te plaatsen kan hetzelfde effect worden bereikt als bij absorberende schermen, maar de kosten ervan zijn hoog en er kan nadelige lichtreflectie optreden. Indien door nieuwe technieken of mogelijkheden de genoemde bezwaren ten tijde van het bepalen van de uitvoering zijn weggenomen, kunnen transparante schermen worden gebouwd. Het tracébesluit biedt na in werking treden dus geen zekerheid over de transparantie van de schermen. Die zekerheid bestaat wel bij het verlenen van de bouwvergunning voor de schermen waarbij ook de vormgeving van de schermen is bepaald.	
Ook wordt verzocht de bomen tussen de Meerburgerwetering en de A4 zoveel mogelijk te behouden maar te ontdoen van ondergroei, zodat het zicht op de polder maximaal is.		Het tracébesluit heeft geen betrekking op de hier genoemde strook.	
Ter bescherming van vogels kunnen er wellicht vogels op de transparante schermen geschilderd worden. Ter hoogte van de bebouwing kunnen de geluidsschermen ondoorzichtig blijven in overeenstemming met het verzoek van de daar wonende inwoners van Zoeterwoude-Dorp.		Het schilderen en/of plakken van vogelsilhouetten is geen effectief middel om vogelslachtoffers te voorkomen. Het aanbrengen van strepen blijkt wel voldoende effectief.	
		Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	13	Afzender:	J.G.J. van Iterson
Kenmerk:	-		Irenestraat 36
Gedateerd:	23 april 2004		2351 GL Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker stelt het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij voorbaat aansprakelijk voor de eventuele schade aan de woning Irenestraat 36. Omdat de woning niet is onderheid is de kans op schade groot.		Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden zal worden bepaald welke woningen in de kritieke zone staan en vervolgens zal van deze woningen een zogenaamde nulopname gemaakt worden. Over dit onderwerp wordt de Belangenvereniging geïnformeerd. Binnen redelijke grenzen wordt die uitvoeringsmethode gekozen die de minste schade veroorzaakt Voor overblijvende schade die rechtstreeks voortvloeit uit het tracébesluit, en uit daaruit rechtstreeks voortvloeiende besluiten en maatregelen behandelt het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 verzoeken om schadevergoeding en beslist daarop. Verwezen wordt naar artikel 25 van het tracébesluit (pag. 25) en de toelichting op pag. 111.	
		Deze bedenking geeft geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	14	Afzender:	J.F. Hoiting
Kenmerk:	-		Hoogmadeseweg 19
Gedateerd:	26 april 2004		2351 CN Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker heeft bedenkingen bij: De invloed van de W4 overeenkomst. Inspreker verzoekt in het tracébesluit te bepalen dat zal worden volstaan met de bouw van geluidsschermen door RWS zelf en de gemeenten op dit punt geen bevoegdheden toe te kennen. Voor de bouw van geluidsafschermende bebouwing of de aanleg van een geluidswal zullen gronden moeten worden verworven waaronder eigendom van inspreker.		De gemeente Leiderdorp heeft het voornemen zelf geluidwerende voorzieningen te treffen waardoor de A4 nadat hij verbreed is, aan de normen van de Wet geluidhinder zal voldoen. Indien de gemeente daartoe overgaat, zal het niet nodig zijn dat Rijkswaterstaat ter plaatse geluidsschermen realiseert. Er worden geen bevoegdheden overgedragen van Rijkswaterstaat aan de gemeenten. Mocht de gemeente op basis van een gemeentelijk bestemmingsplan of daarop vooruitlopend een geluidwerende voorziening willen treffen, dan zal eventuele grondverwerving door de gemeente in dat kader plaats vinden en niet ter uitvoering van het tracébesluit.	

2. De eenduidigheid van het begrip bebouwing. De omschrijving in de toelichting van het begrip bebouwing is onduidelijk. Een eventueel door de gemeente aan te leggen geluidswal kan niet onder het begrip bebouwing vallen.	Artikel 9, Afwijkingsbepalingen in verband met innovatieve uitvoeringswijzen, is gewijzigd in verband met de gebleken wens om een andere geluidwerende voorziening aan te kunnen leggen dan slechts in de vorm van bebouwing. In het tracébesluit is het begrip "bouwwerk" vervangen door "voorziening". Ook de Toelichting bij artikel 9 is gewijzigd. Deze wijziging is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005.
3. Inspreker wil bezwaar maken tegen een mogelijke geluidswal buiten het tracégebied; geluidwerende voorzieningen moeten worden aangelegd binnen de grenzen van het tracébesluit.	Rijkswaterstaat is als aanlegger van de weg verantwoordelijk voor het treffen van voldoende geluidwerende voorzieningen. Aan die verantwoordelijkheid wordt invulling gegeven door het mogelijk te maken dat de gemeente de voorziening treft op een wijze die past bij de gemeentelijke stedenbouwkundige opvattingen. Mocht de gemeente daarvan geen gebruik maken, dan zorgt Rijkswaterstaat voor de benodigde geluidsschermen. De gemeente kan ervoor kiezen een geluidwering aan te leggen in de vorm van een aarden wal. Dit moet worden geregeld in een bestemmingsplan, waartegen inspreker bezwaar kan maken.
4. De hoogte van het scherm. Bij het bepalen van de noodzaak van geluidwerende voorzieningen beperkt het ontwerp-tracébesluit zich tot de bestaande situatie en de gemeentelijke plannen. In het ontwerp-tracébesluit wordt geen rekening gehouden met de plannen van 11 eigenaren (waaronder inspreker) voor woningbouw op gronden aan de zuidkant van de begraafplaats Leiderdorp en plannen van inspreker voor gronden aan de oostkant van Tuincentrum Ranzijn. Bij de geluidwerende voorzieningen in het ontwerp-tracébesluit moet rekening worden gehouden met deze plannen. Inspreker geeft in overweging na te (laten) gaan of een schermhoogte van 4 m. aan de westkant van km 31.100 tot km 31.350 voldoende is of dat een scherm van 6 m. noodzakelijk is.	Bij vaststelling van een (ontwerp)tracébesluit wordt rekening gehouden met gevestigde rechten zoals die onder meer voortvloeien uit geldende bestemmingsplannen en met nog niet gevestigde rechten waarvan redelijkerwijze te verwachten is dat zij zullen ontstaan. Daaronder vallen niet de initiatieven die gemeenten nog niet voor een beoordeling in behandeling hebben genomen en waarvoor de planvorming nog niet is begonnen. De hoogte van geluidsschermen wordt afgestemd op de plannen waarmee rekening moet worden gehouden. Bij bouwplannen voor nieuwe woningen is de gemeente verantwoordelijk voor de toepassing van de Wet geluidhinder. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan dat zal voorzien in de bouw van bedoelde woningen zal de gemeente dan ook een akoestisch onderzoek dienen uit te voeren.

5. De gevolgen voor de natuur en eigendommen van inspreker door demping van wateren. Door het dempen van de Munnikenwetering ter plaatse van de A4 wordt de bestaande open verbinding met de Does, de Oude Rijn enz. geblokkeerd en wordt het water rond de begraafplaats polderwater met een eigen NAP. Inspreker is eigenaar van een stuk boezemwater en gebruikt de watergangen o.a. voor transport; er zijn geen andere mogelijkheden. Afsluiting van de transportmogelijkheden betekent een belemmering in het gebruik van de gronden van inspreker en schending van zijn eigendomsrechten. Daarnaast zijn in het water in eigendom van inspreker een kamsalamander en een zoetwaterkreeft aangetroffen en is het water een kraamkamer voor nagenoeg alle zoetwatervissoorten. Veranderingen ten gevolge van het dempen van de Munnikenwetering zal ook verstoring van het foerageergebied van o.a. aalscholver, ijsvogel en visdiefje betekenen. Inspreker verzoekt het vereiste onderzoek te verrichten naar de flora- en faunawaarden van dit gebied.	Tot het dempen van de Munnikenwetering is besloten om financiële redenen, in overeenstemming met de plannen van waterschap, Hoogheemraadschap en gemeente. Een goede doorstroming zal worden gewaarborgd door aanpassingen in het peilbeheer. Indien door de demping nadeel wordt ondervonden, kan bij het in artikel 25 van het tracébesluit genoemde schadevergoedingsschap een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. Er is uitgebreid natuuronderzoek uitgevoerd tot ca. 500 m buiten het tracé. De kamsalamander en zoetwaterkreeft zijn daarbij niet aangetroffen. Uit het natuuronderzoek blijkt dat bij de aanleg van de A4 dermate zorgvuldig gehandeld kan worden dat veel gevolgen voor de al dan niet beschermde soorten kunnen worden voorkomen. De resultaten van het natuuronderzoek zijn opgenomen in het tracébesluit. Zie bijlage 6 van het tracébesluit.
	Naar aanleiding van deze en andere bedenkingen is het tracébesluit aangepast ten opzichte van het ontwerp. De term "bebouwing" in art. 9 lid 2 van het ontwerp-tracébesluit is vervangen door "voorziening". Dit is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005.

Volgnummer:	15	Afzender:	Fam. J.T.O. Bresters
Kenmerk:	-		Van Geerstraat 7
Gedateerd:	25 april 2004		2351 PL Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Uit het ontwerp-tracébesluit blijkt niet waar exact de A4 komt te liggen, op hoeveel meter van de voorgevels van de woningen in onze straat (dit geldt ook voor andere straten, zoals de Resedastraat); in het tracébesluit dient dit exact te worden vermeld.		De afstand van de weg tot de woningen bedraagt ca. 25 tot 32 m. Dit is niet exact aan te geven omdat de gevels van de woningen niet in één lijn staan en de dikte van de wand van de verdiepte ligging nog niet bekend is. Uit het tracébesluit blijkt precies waar zich de grens van het tracébesluitgebied bevindt en ook tot welke mate in horizontale of verticale richting kan worden afgeweken van de in het tracébesluit en op de bijbehorende tracékaarten vermelde situering en hoogteligging.	
2. In het ontwerp-tracébesluit is sprake van "inpassingmaatregelen met betrekking tot mitigatie en compensatie van natuurwaarden" maar over compensatie van bomen op het gedeelte Ercalaan-aquaduct wordt niet gerept. Er wordt in het vooruitzicht gesteld dat de visuele verbinding met de andere kant van de snelweg hersteld wordt. De bewoners kijken liever uit op bomen dan op woningen met daartussen de A4 met horizontale schermen die tot 1.50 m. boven maaiveld uitsteken. Hoe het uitzicht gaat worden is uit het ontwerp-tracébesluit niet af te leiden, ook een visuele impressie voor de Van Geerstraat ontbreekt. Ten behoeve van de energievoorziening van objecten in de buurt kunnen misschien zonnepanelen worden geïnstalleerd op de geluidspanelen.		Na de ter inzage legging van het ontwerp tracébesluit is gebleken dat het niet mogelijk is om in dit stadium van het project voor alle boomaanplantmaatregelen exact aan te geven waar uitvoering plaatsvindt omdat ook aanplant op andere tracégedeelten nodig kan zijn of aanplant op aangegeven tracégedeelten niet mogelijk blijken. Voor de aan- en herplant van bomen is daarom een globale locatieaanduiding gekozen. Tabel 5 en de Toelichting D zijn zodanig aangepast dat aan- en herplant kan worden gerealiseerd langs het gehele tracé, binnen de bestemming Inpassingszone. Dit is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005. Het tracébesluit maakt de plaatsing van zonnepanelen niet onmogelijk. Thans zijn nog geen concrete toepassingen gepland.	

3. De aan de bewoners gezonden brief over de nieuwe grenswaarden is niet of nauwelijks te begrijpen. Bovendien bevatten de bijgevoegde tabellen slechts de grenswaarden, maar niet de waarden die voor deze woningen zijn vastgesteld, zoals die wel in het ontwerp-tracébesluit en het akoestisch onderzoek zijn opgenomen. Daaruit, met name uit de tabel 7-8/10, blijkt een overschrijding van 3 en 1 dB(A) voor de 1^e verdieping, en 6 en 4 d(B)A voor de 2^e verdieping, afhankelijk van uitvoering B of C. Of er voor uitvoering C wordt gekozen is niet duidelijk. De bewoners maken aanspraak op de beste oplossing. Verzocht wordt in het algemeen duidelijkheid te verschaffen over de nationaal en internationaal vastgestelde normen, nu en in de toekomst, ook volgens de wetgeving in voorbereiding. Leidt de toekomstige regelgeving in combinatie met de voorgenomen verbreding naar 2x4 er niet toe dat de weg beter geheel overkapt kan worden? De passage van het gebied Kerkwijk/Oranjewijk is waarschijnlijk uit oogpunt van geluid en emissies de meest kritische van het gehele tracé. Is het argument dat een overkapping niet mogelijk is vanwege het transport van gevaarlijke stoffen nog steeds van kracht op het moment van gereedkomen van de weg?	In de brief wordt voor de geluidbelastingen per pand verwezen naar het ontwerp-tracébesluit en het bijbehorende akoestisch onderzoek. In het akoestisch onderzoek zijn deze waarden in de bijlagen opgenomen (voor Leiderdorp bijlagen 7, 8 en 9). Hierin zijn onder andere de geluidbelastingen voor de verschillende onderzochte varianten weergegeven. In de hoofdttekst wordt steeds naar deze bijlagen verwezen en in hoofdstuk 4 is steeds gemotiveerd aangegeven voor welke variant is gekozen. Uit artikel 13 van het tracébesluit blijkt dat gekozen is voor de uitvoering conform de vermelde kolommen B. Bij die uitvoering is zoals gebruikelijk en voorgeschreven, rekening gehouden met de verwachte verkeersbelasting 10 jaren na openstelling van de weg. Het tracébesluit voldoet aan de geldende EU Richtlijnen en de daaruit voortvloeiende normen voor geluid. Bij een eventuele uitbreiding van de weg naar 2x4 rijstroken, zal opnieuw een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Wanneer blijkt dat de grenswaarden zouden worden overschreden, zal worden gezocht naar de mogelijkheden om extra geluidsbeperkende maatregelen te treffen. Dit kunnen ook andere maatregelen zijn dan een algehele overkapping van de weg. Er is niet gekozen voor een overkapping om financiële en veiligheidsredenen. Naast de extra bouwkosten zouden er vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen kostbare extra veiligheidsvoorzieningen moeten worden aangebracht. Ook met extra veiligheidsmaatregelen is een gesloten tunnel bij calamiteiten minder veilig voor weggebruikers dan een open bak.
--	---

De geluidseffecten van W4, met name de Parallelweg westelijk langs de A4, dienen te worden meegenomen in het tracébesluit. Dit geldt ook voor de emissies.	In het akoestisch onderzoek is aandacht geschonken aan de cumulatie van geluid, waarvan mogelijk relevante gevolgen kunnen optreden. In dit geval worden deze gevolgen niet verwacht, omdat het een parallelweg met een lage intensiteit betreft en een rijksweg met veel afschermende voorzieningen. Verder geldt dat bij dit tracébesluit een oplossing wordt geboden voor de geluidhinder ten gevolge van de verbreding van de A4. Voor geluidhinder ten gevolge van andere plannen, bijvoorbeeld ter realisering van gemeentelijke W4-projecten, zal in het kader van de desbetreffende planvorming een oplossing moeten worden gevonden.
4. In het tracébesluit dient duidelijk te worden vermeld welke NO- en fijn stofwaarden worden bereikt bij verbreding tot 2x3, en hoever deze waarden verwijderd liggen van de maximale grenswaarden nu en in de toekomst. Wat zal het milieueffect zijn van de waarschijnlijke verbreding naar 2x4?	In het onderzoek zijn alle NO₂ en fijn stof waarden bepaald voor 2012 en 2020 bij een verbreding naar 2x3 waaraan conform het Besluit Luchtkwaliteit 2005 moet worden getoetst. Daarnaast is voor de jaargemiddelde normen ook een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar een verbreding van 2x4. Het tracébesluit gaat niet verder dan de uitbreiding naar 2x3; verbreding naar 2x4 is in dit tracébesluit niet aan de orde.
5. Uitgangspunt in het ontwerp-tracébesluit is dat de geluidsbelasting in de bouw- en aanlegfase niet hoger mag zijn dan de milieubelasting in de gebruiksfase (p.108). In afwijking hiervan staat op pag. 109 dat gestreefd wordt naar beperking van de geluidsbelasting overdag tot 60 dB(A) en kortstondig maximaal tot 65 dB(A). In een presentatie van RWS is aangegeven dat het bouwverkeer door de Van Geerstraat zou voeren. Dit is voor de bewoners niet acceptabel; er dient een alternatief te worden uitgewerkt. Het tracébesluit zal duidelijkheid moeten geven over de bouwzone. De minimeisen voor de uitvoering die in het bestek worden opgenomen dienen duidelijk te worden geformuleerd, op ook voor de omgeving transparante wijze.	De verschillende fasen van de bouw zullen qua geluidhinder worden getoetst aan de waarden vermeld in de Circulaire Bouwlawaaai. Bovendien zullen met de gemeente afspraken worden gemaakt om hinder tijdens de bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te voorkomen. Wanneer daartoe aanleiding bestaat zullen er beperkingen worden gesteld aan de perioden van het etmaal waarin de bouwactiviteiten plaatsvinden. Ook tijdelijke geluidsbeperkende maatregelen worden niet uitgesloten.

6. De bewoners van de Van Geerstraat kunnen te maken krijgen met schade zowel ten gevolge van de verbreding van de A4 als W4. Verzocht wordt schade ten gevolge van W4 ook te laten behandelen door het Schadeschap.	Het bestuursorgaan dat een besluit neemt zal onevenredige nadelen die daardoor ontstaan, moeten vergoeden. Het Schadevergoedingsschap is bevoegd de verzoeken te behandelen ter zake van het tracébesluit op basis van de geldende nadeelcompensatieregeling Rijkswaterstaat. Gemeenten zijn bevoegd te beslissen omtrent planschadeverzoeken ter zake van gemeentelijke ruimtelijke besluiten. Indien verzoeken om schadevergoeding duidelijk betrekking hebben op besluiten van zowel het Rijk als een gemeente, zal vanuit het Rijk worden gestreefd naar afstemming.
7. De nieuwe verbinding Ericalaan/Mauritssingel is op dezelfde plaats geprojecteerd als de bestaande. Door dit viaduct op te schuiven in noordelijke richting ontstaat qua geluid en emissies een betere situatie voor de bewoners van Mauritssingel, Ericalaan en Van Geerstraat, en wellicht ook voor de brede school. Mogelijk is hiervoor een iets langere verdiepte ligging noodzakelijk. De bewoners verzoeken om deze suggestie positief op te pakken en een duidelijk en volledig antwoord te geven.	De gemaakte keuzen zijn beschreven op pag. 87 van het tracébesluit. Een langere verdiepte ligging wordt niet overwogen omdat dat leidt tot te hoge kosten.
8. De lange planprocedure (bij gereedkomen van het project ruim 55 jaar) maakt inspreker tot een gevangene van een falende overheid. Dit aspect zal worden meegenomen in de schadeclaims.	Voor kennisgeving aangenomen
	Naar aanleiding van deze en andere bedenkingen is het tracébesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerp. Tabel 5 en de Toelichting D zijn zodanig aangepast dat aan- en herplant kan worden gerealiseerd langs het gehele tracé, binnen de bestemming Inpassingszone. Dit is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005.

Volgnummer:	16	Afzender:	Vereniging Bewoners Vrouwenweg
Kenmerk:	-		Vrouwenweg 32
Gedateerd:	21 april 2004		2322 LL Leiden
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In het ontwerp-tracébesluit is vermeld dat bij Park Cronesteyn in Leiden een compensatieoppervlak van 4,2 ha. wordt gezocht. In het ontwerp bestemmingsplan Oostvlietpolder wordt het gebied tussen Vrouwenweg en Europaweg, ongeveer 4,2 ha. en aansluitend op Park Cronesteyn, bestemd voor recreatie. Insprekers geven in overweging ter uitvoering van de compensatie dit perceel aan te kopen en te voegen bij Park Cronesteyn. Ook de Boswet compensatie zou in dit gebied kunnen worden gerealiseerd.		Rijkswaterstaat garandeert de compensatie door middel van een overeenkomst met de gemeente Leiden die de SGR-compensatieopgave park Cronesteyn overneemt van Rijkswaterstaat. De daadwerkelijke invulling qua aantallen en oppervlakte wordt zichtbaar in het inrichtingsplan voor de Oostvlietpolder en de inventarisatie van verdichting van de beplanting in park Cronesteyn, die beide door de gemeente Leiden worden opgesteld. Voor de Boswetcompensatie is met de gemeenten Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude een overeenkomst aangegaan dat zij de afgesproken compensatieopgave in het kader van W4 ieder voor 1/3 deel te zullen realiseren. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de planvorming en de realisatie van deze compensatieopgave.	
In het akoestisch onderzoek staat op pag. 31: "Bij geen van deze objecten is er sprake van een relevant cumulatief effect als gevolg van de aanwezigheid van andere geluidsbronnen". Volgens de bewoners van de Vrouwenweg gaat er wel een cumulatief effect optreden door de verdubbeling van de Europaweg. De door de gemeente Leiden in het bestemmingsplan Oostvlietpolder gehanteerde cijfers voor de verkeersintensiteit van de Europaweg zijn verouderd. De bewoners van de Vrouwenweg verzoeken nader onderzoek naar de cumulatieve effecten van beide reconstructies.		Bij de afweging van de maatregelen ten behoeve van de woningen aan de Vrouwenweg heeft de geluidbelasting van de Europaweg geen rol gespeeld. Gezien de afstand van de woningen tot de Vrouwenweg (ca. 130 meter) is de geluidbelasting van deze weg zo laag dat het in beschouwing nemen van deze weg niet tot andere maatregelen langs de A4 zou leiden. De A4 en de Europaweg hebben beide een eigen grenswaardenregime. Wanneer er een verdubbeling van de Europaweg aan de orde is, zal de wegbeheerder van de Europaweg een akoestisch onderzoek moeten instellen naar de effecten hiervan. Daarbij wordt een toets uitgevoerd aan de grenswaarden die voor de Europaweg gelden.	
		Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	17	Afzender:	Algemene Woningstichting Leiderdorp
Kenmerk:	-		Postbus 21
Gedateerd:	26 april 2004		2350 AA Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Inspreker heeft bedenkingen bij het moment van sloop van de woningen in de B.G. Cortslaan, Hoofdstraat en Resedastraat te Leiderdorp. Deze woningen zijn inmiddels verkocht aan V&W en worden beheerd door de AWL. In het verleden zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over het aanbieden van vervangend woonruimte aan de bewoners op de locatie Hoogmadeseweg in Leiderdorp. Het laat zich aanzien dat de planning van sloop en oplevering van vervangende nieuwbouw niet aansluit, waardoor bewoners 2x moeten verhuizen. Verzocht dit te voorkomen en bij de planning van de sloopwerkzaamheden rekening te houden met de belangen van de huurders van de te slopen woningen.		De inhoud van de bedenking heeft geen betrekking op het tracébesluit: de noodzaak van amovering wordt niet betwist. De amovering heeft inmiddels plaatsgevonden; het tijdstip van amovering is destijds na overleg bepaald.	
		Deze bedenking geeft geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	18	Afzender:	J.W.D. Hiel en C.J.A.M. Hiel-Piët
Kenmerk:	-		Noordbuurtseweg 36
Gedateerd:	27 april 2004		2381 EV Zoeterwoude
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Insprekers maken bezwaar tegen het op één dag houden van informatiebijeenkomst en hoorzitting; het verkrijgen van informatie staat niet gelijk met het kunnen formuleren van bezwaren.		Van 3 maart tot 28 april 2004 is gelegenheid geboden tot het indienen van schriftelijke bedenkingen tegen het ontwerp-tracébesluit. Na de informatiebijeenkomst op 31 maart 2004 waren insprekers nog ruim 4 weken in de gelegenheid hun bezwaren op schrift te zetten en in te dienen. Slechts het mondeling indienen van bedenkingen diende op 31 maart 2004 bij de hoorzitting na afloop van de informatiebijeenkomst plaats te vinden. Een informatiebijeenkomst direct voorafgaand aan de gelegenheid om mondeling bedenkingen in te dienen, kan indieners goed in staat stellen na te gaan of en zo ja welke bedenkingen moeten worden ingediend. Verder is op eerdere momenten in verschillende vormen informatie gegeven.	

Insprekers maken bezwaar tegen de manier waarop zij zijn behandeld door de geluidsdeskundige van RWS; hij was niet bereikbaar en belde niet terug.	Omdat een deel van de ingediende bedenking aangemerkt zou kunnen worden als een klacht in de zin van artikel 9.1 Algemene wet bestuursrecht is de brief ter afhandeling van dit onderdeel gegeven aan de Coördinator klachtrecht bij de Rijkswaterstaat Zuid-Holland.
Insprekers verzoeken in verband met geluidsbelasting en luchtvervuiling de maximum snelheid vast te stellen op 100 km per uur met handhaving d.m.v. controle.	In het Standpunt van de minister van V&W d.d. 23 september 1997 (bijlage 3 van het ontwerp-tracébesluit) is aangegeven dat de maximum snelheid 100 km per uur zal bedragen. Dit is ook opgenomen in het ontwerp-tracébesluit. In verband met de luchtkwaliteit wordt de maximale snelheid vooralsnog teruggebracht naar 80 km/h. In de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005, is in art. 15a aangegeven dat een max. snelheid van 80 km/uur wordt ingesteld om te bereiken dat de luchtkwaliteit ten gevolge van het tracébesluit niet verslechtert. Handhaving van de maximum snelheid zal op de gebruikelijke wijze plaatsvinden.
Insprekers verzoeken de doorvaarhoogte van de Vrouwenvaart te handhaven op de huidige hoogte. Als dit de in het ontwerp-tracébesluit vermelde 1.70 m is gaan zij akkoord.	De bestaande doorvaarhoogte op de Vrouwenvaart is 1,70 m. Deze doorvaarhoogte wordt gehandhaafd.
Insprekers verzoeken de minst geluidsbelastende toplaag van asfalt aan te leggen op de A4.	Op bladzijde 21 van het akoestisch onderzoek is de verhardingskeuze gemotiveerd. De geluidbelastingen en de bijbehorende afschermende maatregelen zijn gebaseerd op een verharding van zeer open asfaltbeton (ZOAB).
Insprekers verzoeken de natuurcompensatie voor Park Cronesteijn te zoeken in de tegenoverliggende Grote Polder en/of het Land van Wijk en Wouden.	Rijkswaterstaat garandeert de compensatie door middel van een overeenkomst met de gemeente Leiden die de SGR-compensatieopgave park Cronesteijn overneemt van Rijkswaterstaat. De invulling van de benodigde compensatie (aantallen en oppervlakte en detail) zal te vinden zijn in het inrichtingsplan voor de Oostvlietpolder en het plan inzake de (inventarisatie van verdichting van) de beplanting in park Cronesteijn, die beide door de gemeente Leiden worden opgesteld.

Insprekers tekenen bezwaar aan tegen berekening van de geluidsbelasting van de woningen op basis van de heersende waarde in 2003. De huidige heersende waarde is al te hoog, maar wordt als nulpunt gebruikt voor de toegestane belasting in de toekomst. Er wordt pas actie ondernomen als de heersende waarde 2dB(A) wordt overschreden. Dit betekent dat schermen niet of te laag worden aangelegd. De in 1998 gemeten heersende waarde is gelijk aan de heersende waarde in 2003. Volgens V&W is dit het gevolg van ZOAB en stiller wordende auto's. Volgens insprekers leidt de toename van het verkeer en met name van vrachtverkeer (meer dan 50%) tot een hogere geluidsbelasting.	De grenswaarden die voor de A4 dienen te worden aangehouden zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder en de betreffende uitvoeringsbesluiten. Voor niet saneringswoningen dient de grenswaarde te worden afgeleid van de "heersende geluidbelasting". Hierbij gaat het om de geluidbelasting in het jaar vóór de start van de uitvoering. Hiervoor is "veiligheidshalve" het jaar 2004 genomen. De verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de geluidbelasting in 2004 zijn op zorgvuldige wijze bepaald. Hierin is de groei van het verkeer tussen 1998 en 2004 meegenomen.
Insprekers verzoeken om een uitgebreide schriftelijke toelichting op het geluidsonderzoek. Zij plaatsen o.a. vraagtekens bij een verlaging van de geluidsbelasting voor de woning Noordbuurtseweg 35B te Zoeterwoude dorp in 2003 t.o.v 1998. Ook zijn er verschillen in de vermelde huisnummers van de Noordbuurtseweg in het ontwerp-tracébesluit 1998 en het ontwerp-tracébesluit 2004, waardoor vergelijking slecht mogelijk is. De nrs. 36 en 36A zijn in 1998 niet opgenomen. In de tabel op pag. 40 van het akoestisch onderzoek zijn minder huizen opgenomen met een te hoge geluidsbelasting, terwijl de geluidsbelasting tussen 1998 en 2003 moet zijn toegenomen. Het stiller worden van auto's kan dit verschil in zo'n korte periode niet verklaren.	Het akoestisch onderzoek dient ter onderbouwing van de geluidsmaatregelen die zijn opgenomen in het ontwerp Tracébesluit A4 Burgerveen – Leiden 2004. Het is een op zichzelf staand onderzoek dat geen formele relatie heeft met het akoestisch onderzoek bij het TB 1998. Er is opnieuw een inventarisatie van de geluidgevoelige objecten uitgevoerd, de ligging van de gebouwen is opnieuw bepaald en ontwikkelingen als het stiller worden van auto's zijn meegenomen. Detailverschillen met het onderzoek uit 1998 zijn dus mogelijk. In algemene zin, zo blijkt uit de tabel op pagina 40 van het akoestisch onderzoek, zijn er in Zoeterwoude-Dorp 2 woningen meer met een hogere geluidbelasting dan 50 dB(A) dan in het onderzoek uit 1998. Het is bekend dat de invloed van de windrichting op de hoogte van de geluidsbelastingen aanzienlijk kunnen zijn. Bij de geluidsberekeningen, die worden uitgevoerd conform het gestelde in het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï, ex. Art. 102 van de Wet geluidhinder, wordt uitgegaan van een gemiddelde (mee)-windsituatie over een geheel jaar. De grenswaarden van de Wet geluidhinder zijn gebaseerd op deze gemiddelde situatie.
Insprekers verzoeken de schermen van 4 m. naar een minimale hoogte van 5 á 6 m. te brengen, waardoor in Zoeterwoude minder geluidsbelasting optreedt. Insprekers verzoeken ook geluidsmetingen aan de gevel uit te voeren bij verschillende weersomstandigheden i.v.m. de invloed van de windrichting op de geluidsbelasting.	In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat met een 4 meter hoog scherm bij vrijwel alle woningen in Zoeterwoude Dorp aan de grenswaarde wordt voldaan. Er is slechts één woning waar de grenswaarde wordt overschreden. Het betreft de saneringswoning Europaweg 1 waarvoor een grenswaarde geldt van 50 dB(A). Met het gekozen 4 meter hoge scherm neemt de geluidbelasting af met 1 dB(A). Een verdere verhoging van het scherm wordt gezien het geringe akoestische effect als niet doelmatig beschouwd.

De verkeersprognoses voor de A4 houden rekening met nieuwe maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, wegverkeer en ruimtelijke ordening (vermeld in Aanvulling Alternatievennota A4 De Hoek-Prins Clausplein par. 3.3). Veel van deze maatregelen zijn nu nog in discussie. De etmaalintensiteit in 2020 zou dan ook aanzienlijk hoger kunnen zijn dan nu verondersteld. Om die reden zouden geluidsschermen zo moeten worden gebouwd dat ze ook na 2020 (binnen 8 jaar) nog voldoen. Door de toename van het vrachtverkeer (verdubbeling) op de A4 zal zich verplaatsen naar de avond en de nacht waardoor het equivalente geluidsniveau flink zal stijgen.	Bij de berekening van geluidwerende maatregelen is ook gekeken naar de situatie 10 jaar na openstelling Ook het effect van een verschuiving van het verkeer naar de nachtelijke periode is in deze verkeersprognoses verdisconteerd.
Insprekers verzoeken transparante schermen te plaatsen om zicht op de Grote Polder te houden tussen Zoeterwoude-dorp en de spoorlijn Leiden-Alphen. Om die reden wordt ook verzocht de ondergroei onder de bomen aan de Meerburgzijde te beperken of te verwijderen. Ter hoogte van Zoeterwoude-dorp kunnen de schermen ondoorzichtig zijn, mede op verzoek van de bewoners.	Het tracébesluit biedt de mogelijkheid om transparante schermen te bouwen, maar het is op basis van de nu beschikbare technieken en mogelijkheden niet waarschijnlijk dat daarvan gebruik zal worden gemaakt. Bij de berekening van de hoogte van de te plaatsen schermen is namelijk uitgegaan van absorberend materiaal. Absorberend materiaal is niet transparant. Door transparante schermen onder een bepaalde hoek te plaatsen kan hetzelfde effect worden bereikt als bij absorberende schermen, maar de kosten ervan zijn hoog en er kan nadelige lichtreflectie optreden. Indien door nieuwe technieken of mogelijkheden de genoemde bezwaren ten tijde van het bepalen van de uitvoering zijn weggenomen, kunnen transparante schermen worden gebouwd. Het tracébesluit biedt na in werking treden dus geen zekerheid over de transparantie van de schermen. Die zekerheid bestaat wel bij het verlenen van de bouwvergunning voor de schermen waarbij ook de vormgeving van de schermen is bepaald.
Insprekers verzoeken om een verhoging van de schermen zodat het geluid op de noordgevel van het huis aan de Noordbuurtseweg op hoge waarneemhoogte (7,5 m) aan de gevel afneemt en daardoor ook minder kan weerkaatsen naar hun woning. Uit een meegezonden krantenartikel blijkt dat geluidsschermen weinig effectief zijn i.v.m. luchtstromingen die het geluid meenemen. Insprekers denken dat dit rondom Zoeterwoude-dorp ook van toepassing is.	Gezien het feit dat bij de woning aan de grenswaarde wordt voldaan, is een verhoging van het scherm niet nodig. In april 2002, dus na het verschijnen van het bedoelde artikel, is het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002 van kracht geworden. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op dit voorschrift. TNO is bij de totstandkoming van dit voorschrift betrokken. Derhalve moet worden aangenomen dat de geluidsschermen die in het tracébesluit zijn opgenomen, het beoogde effect zullen hebben.

	Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.
--	---

Volgnummer:	19	Afzender:	Belangenvereniging A4-HSL Leiderdorp
Kenmerk:	-		Frederik Hendrikplantsoen 17
Gedateerd:	27 april 2004		2351 GJ Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het betreft een aanscherping van de tijdens de hoorzitting ingebrachte bedenkingen. 1. Geluid Doordat in 1998 de geluidsbelasting voor woningen aan de Groenedijkstraat, Koningstraat en Resedastraat niet is gemeten en voor woningen in de Oranjewijk de voorkeursgrenswaarde gelijk is gesteld aan de heersende waarde is naar de mening van insprekers de mogelijkheid van ontheffing van de bepaling in de Wet geluidhinder te gemakkelijk gehanteerd. Inspreker verzoekt het hiermee bespaarde geld (par. 4.7 en 4.8 akoestisch onderzoek) te besteden aan geluidsisolatievoorzieningen bij de zwaarst belaste woningen.		De grenswaarden van de woningen in de geluidzone van de A4 zijn ontleend aan de Wet geluidhinder. In deze Wet wordt voor een "wijziging van een bestaande weg", zoals hier het geval is, twee situaties onderscheiden: - woningen waarvan de geluidbelasting in 1986 al hoger was dan 55 dB(A) en in het verleden geen hogere grenswaarde zijn vastgesteld (aangeduid met "saneringsgevallen") - overige woningen Voor saneringsgevallen geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Voor de overige situaties geldt in algemene zin de "heersende geluidbelasting" als voorkeursgrenswaarde. Dit kan er toe leiden dat wanneer er zoals in Leiderdorp per saldo een verbetering optreedt van de akoestische situatie, er geen hogere waarden dienen te worden vastgesteld voor de "overige gevallen" maar nog wel voor de saneringsgevallen omdat hier, ondanks de verbetering, nog steeds de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. Het ook nog wegnemen van de overschrijdingen van de grenswaarden bij de saneringsgevallen, zou een onevenredig hoge investering vergen. Er is hier geen sprake van besparing van geld. Overigens zal, conform de Wet geluidhinder, bij alle woningen waar een hogere grenswaarde voor wordt vastgesteld, moeten worden vastgesteld of binnen in de woningen aan de grenswaarden voor de binnenwaarde wordt voldaan. Zo niet, dan zullen aanvullende gevelisolerende maatregelen nodig zijn.	

2. Kruising Ericalaan/Mauritssingel met de A4 Inspreker vraagt waarom de bak niet dieper wordt aangelegd. De meerkosten alleen kunnen hiervoor niet doorslaggevend zijn. Dieper aanleggen betekent dat de geluidsafscherming hoger wordt, dat het viaduct over de Ericalaan niet gelift hoeft te worden en de Ericalaan niet hoger hoeft te worden aangelegd.	Met het ontwerp van de geluidswerende voorzieningen nabij de Ericalaan wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Het verdiepen van de bak is aanzienlijk duurder dan het verhogen van de Ericalaan.
3. Beperking van hinder en luchtverontreiniging tijdens de bouw Inspreker vraagt welke maatregelen worden genomen en welke voorwaarden gesteld ter beperking van schadelijke gevolgen tijdens de bouw. Gepleit wordt voor het aanbrengen van effectieve geluidsschermen tijdens de bouw langs bouwwegen, aangevuld met stringente eisen aan het bouwverkeer met betrekking tot geluid en snelheid, vastgelegd in de vergunningen. Inspreker uit zijn bezorgdheid over schade aan woningen als gevolg van de verbreding en vraagt aandacht voor mogelijke onduidelijkheden in schadekwesties, vanwege de nauwe samenhang met de werkzaamheden voor W4-projecten.	De uitvoering van de werkzaamheden vormt geen onderdeel van het tracébesluit. Bij de door de gemeente te verstrekken vergunningen zullen de wettelijke normen in acht moeten worden genomen. Minimaal zal worden voldaan aan de wettelijke normen. De gemeente zal dat in zijn vergunning tot uitdrukking brengen. Het tracébesluit kan nadelen veroorzaken; door het Rijk en de gemeenten is een Schadeschap A4, A16, HSL-Zuid opgericht om verzoeken tot nadeelcompensatie en planschade ten gevolge van de besluitvorming voor deze werken gecoördineerd af te handelen. Daarbij horen niet de planschade of nadeelcompensatie verzoeken die voortvloeien uit gemeentelijke besluitvorming die daarvan los staat. De gemeentelijke besluiten naar aanleiding van de W4-overeenkomst hebben weliswaar een duidelijke relatie met het tracébesluit maar strekken er niet toe de verbreding mogelijk te maken. Het is daarom niet gewenst het schadeschap ook daarmee te belasten. Omdat het goed mogelijk wordt geacht te onderscheiden welk nadeel veroorzaakt gaat worden door het tracébesluit en welk door gemeentelijke besluitvorming is een gezamenlijke afhandeling niet nodig.
	Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.

Volgnummer:	20	Afzender:	Drs. H. van Paridon/Mw. D.I. van den Enden
Kenmerk:	-		Holtlant 3
Gedateerd:	28 april 2004		2353 GD Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. <i>Grenswaarden/voorkeurgrenswaarden</i> Inspreker vraagt waarom de grenswaarden van Holtlant nrs. 1 t/m 29 zijn gekoppeld aan de heersende waarden en voor de nrs. 30-39 een grenswaarde van 50 dB(A) is aangehouden. Volgens het bestemmingsplan "Elisabethhof" geluidsaspecten (1983) is voor alle 39 woningen in Holtlant overschrijding van de geluidsbelasting vastgesteld. De vastgestelde geluidsbelasting t.g.v. de A4 bedroeg 61 tot 64 dB(A).		Bij de voorbereiding van het akoestisch onderzoek is een inventarisatie uitgevoerd van in het verleden vastgestelde hogere grenswaarden. Daarbij is niets gebleken van hogere waarden voor de woningen aan de Holtlant in relatie tot de A4. Naar aanleiding van deze bedenkingen is toch nog een besluit waarin een hogere waarde voor de woningen aan Holtlant is vastgesteld, beschikbaar gekomen. Het geluidsonderzoek is aangepast op basis van deze informatie en de resultaten zijn opgenomen in tabel 8 van de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit. Het WVTB heeft ter inzage gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005.	

2. <i>De gevolgen van een hogere grenswaarde</i> Voor de woningen Holtlant nrs. 30 t/m 39 is een max. toelaatbare binnenwaarde van 45 dB(A) vastgesteld, uitgaande van de situatie bestaande woning/aanwezige weg. Inspreker bestrijdt dat hier geen sprake is van aanpassing van de weg, omdat de toename van de geluidsdruk t.g.v. de verbreding van de A4 niet meer dan 1 dB(A) zou bedragen. De max. toelaatbare binnenwaarde bij een reconstructie is 35 dB(A). Vaststelling van een max. toelaatbare binnenwaarde voor de woningen Holtlant nrs. 1 t/m 29 lijkt eveneens noodzakelijk, gelet op het gestelde onder 1.	Gebleken is dat voor Holtlant 1-39 eerder hogere waarden zijn vastgesteld. Voor de locatie Holtlant is de waarde van 55 dB(A) voor alle woonlagen vastgesteld door Gedeputeerde Staten bij besluit van 4 oktober 1983. Bij de woningen Holtlant 1 tot en met 29 is er geen verschil; de "heersende geluidbelasting is lager dan de vastgestelde grenswaarde van 55 dB(A) en daarmee blijft de heersende waarde als grenswaarde gelden. Bij de woning Holtlant 30-39 geldt het volgende: in het akoestisch onderzoek bij het OTB is geconstateerd dat de geluidbelasting van deze woningen in 1986 hoger was dan 55 dB(A). Er is dan sprake van een saneringssituatie en gezien het gestelde in paragraaf 2.3.2 en in artikel 87g van de Wet geluidhinder geldt dan niet de heersende geluidbelasting als grenswaarde maar geldt er een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Op basis van deze grenswaarde is in het akoestisch onderzoek geconcludeerd dat er ten aanzien van deze woningen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde. Ook bij de maatregelen die in het tracébesluit in ontwerp zijn opgenomen is bij deze woningen een overschrijding geconstateerd zodat deze woningen in de lijst met hogere waarden zijn opgenomen. Nu is gebleken dat voor deze woningen in het verleden een hogere waarde is vastgesteld, wordt bij deze woningen de grenswaarde op dezelfde wijze bepaald als bij de andere woningen aan de Holtlant. Bij de woningen Holtlant 30-39 is echter de vastgestelde waarde lager dan de heersende waarde en vandaar dat in de kolom "grenswaarde" van de nieuwe tabel 8 Leiderdorp Ziekenhuis e.o. de vastgestelde waarde van 55 dB(A) is vermeld. In de situatie zonder maatregelen zou er sprake zijn van een overschrijding maar met de maatregel van het 4 meter hoge scherm (kolom B) wordt de overschrijding teniet gedaan. Voor de woningen Holtlant 30-39 behoeft daarom in het tracébesluit geen hogere waarde te worden vastgesteld.
---	--

3. <i>Cumulatie</i> Inspreker is van mening dat er door de aanleg van de parallelweg westelijk van de A4 wel degelijk sprake is van een cumulatief effect van geluidsbelastingen van verschillende bronnen. De vraag is of dit alsnog wordt betrokken in de rapportage.	In het akoestisch onderzoek is aandacht geschonken aan cumulatie van geluid waarvan mogelijk relevante gevolgen kunnen optreden. In dit geval worden die gevolgen niet verwacht omdat het een parallelweg met een lage intensiteit betreft en een rijksweg met veel afschermende voorzieningen. Overigens liggen de woningen aan de Holtlant buiten wettelijke geluidzone van de Parallelweg die een breedte zal hebben van 200 meter. Verder geldt dat bij het tracébesluit een oplossing wordt geboden voor de geluidhinder ten gevolge van de verbreding van de A4. Voor de geluidhinder ten gevolge van andere plannen, bijvoorbeeld ter realisering van gemeentelijke W4 projecten, zal in het kader van de desbetreffende planvorming een oplossing moeten worden gevonden.
4. <i>Bestaande geluidsgevoelige objecten waarvoor een hogere waarde is vastgesteld.</i> Uit het ontwerp-tracébesluit blijkt dat in de gemeente Leiderdorp geen locaties zijn waar in het verleden hogere waarden zijn verleend. T.b.v. de bouw van de woningen in het deelplan Holtlant zou destijds op verzoek van de gemeente Leiderdorp door het provinciaal Bestuur van Zuid-Holland een hogere grenswaarde in het kader van de Wet geluidhinder zijn vastgesteld. Inspreker zou graag inzage willen krijgen in het besluit van GS waarin zij ontheffing verlenen voor een hogere grenswaarde t.b.v. de wijk Holtlant.	Inzage in het besluit van GS is mogelijk
5. <i>Grenswaarden bij nieuwbouw</i> Voor het ziekenhuis in Leiderdorp worden hogere waarden bepaald van 55 t/m 64 dB(A). Deze locatie, waar nieuwbouw plaatsvindt, bevindt zich in buitenstedelijk gebied. GS kunnen hier hogere waarden vaststellen tot max. 55dB(A). Voor o.m. ziekenhuizen geldt 55 dB(A) hier als maximum. De toename van het verkeer tussen 2003 en 2020 bedraagt 87%; dit betekent grofweg een toename van 3dB(A). Dit is meer dan 1dB(A) en impliceert volgens inspreker dat er sprake is van "aanpassing van de weg". Inspreker vraagt zich af hoe het mogelijk is dat op de meeste locaties het verschil tussen heersende waarde en toekomstige situatie ondanks een toename van 85% niet meer dan 1dB(A) bedraagt. Volgens inspreker moet ook rekening worden gehouden met de cumulatieve effecten van de geplande parallelweg langs het ziekenhuis, waardoor de grenswaarden mogelijk nog verder worden overschreden.	Bij bouwplannen voor nieuwe geluidsgevoelige gebouwen is de gemeente verantwoordelijk voor de toepassing van de Wet geluidhinder. Bij de eventuele voorbereiding van het bestemmingsplan dat zal voorzien in uitbreiding van het ziekenhuis zal de gemeente dan ook een akoestisch onderzoek dienen uit te voeren. In dit onderzoek zal rekening worden gehouden met de voorzieningen die in het tracébesluit zijn opgenomen. Wanneer blijkt dat met deze voorzieningen bij de nieuwe bebouwing niet aan de grenswaarde kan worden voldaan, zal de gemeente (aanvullende) maatregelen moeten treffen om de overschrijdingen teniet te doen.

6. <i>Luchtkwaliteit</i> Het onderzoek Luchtkwaliteit t.b.v. het ontwerp-tracébesluit geeft geen inzicht in de situatie ter hoogte van ziekenhuis, medisch kleuterdagverblijf, woonwijk Holtlant en verzorgingstehuis. Het rapport Luchtkwaliteit Leiderdorp 2002 geeft dit inzicht wel. Gezien de toename van de intensiteit van het verkeer, zowel lokaal (door de gewijzigde situering van de parallelweg) als van de A4, lijkt het niet reëel er van uit te gaan dat op deze locatie in 2010 zal worden voldaan aan de grenswaarden. De A4 en de geplande parallelweg vormen een aanslag op de kwaliteit van de leefomgeving door geluid, stank en stof. Inspreker vraagt aandacht voor dit aspect, omdat zijn woonomgeving onder grote druk staat en door het realiseren van bepaalde bestemmingen en wegen normoverschrijdingen zullen gaan plaatsvinden.	In de grafische weergave van de resultaten is te zien waar de normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 worden overschreden. Een overschrijding van de normen ter plaatse van de genoemde locaties treedt niet op.
	Naar aanleiding van deze bedenkingen is tabel 8 van het TB aangepast ten opzichte van het ontwerp. Het geluidsonderzoek is aangepast op basis van deze informatie en de resultaten zijn opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005.

Volgnummer:	21	Afzender:	L.W. Theunissen-Havik
Kenmerk:	-		Groenendijkstraat 12
Gedateerd:	20 april 2004		2351 DK Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	

Bedenkingen betrokken bestuursorganen

Volgnummer:	22	Inspreker	Burgemeester en wethouders
Kenmerk:	219		gemeente Leiden
Gedateerd:	1 juni 2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het ontwerp-tracébesluit komt in grote lijnen overeen met de wensen die de gemeente Leiden in de afgelopen jaren naar voren heeft gebracht. De constructieve samenwerking tussen de W4 partners heeft geleid tot een uitstekend resultaat dat de realisatie van de verbrede A4 een stap dichterbij heeft gebracht.		Voor kennisgeving aangenomen.	
Ook op milieutechnisch gebied is het ontwerp-tracébesluit aangepast waardoor de omgeving van de A4 meer ontwikkelingsmogelijkheden behoudt. De Milieudienst West-Holland heeft, op basis van het akoestisch onderzoek behorende bij het "Tracébesluit A4, Burgerveen-Leiden 2002" van 7 oktober 2002, geconstateerd dat de werken die RWS wil uitvoeren in het kader van het ontwerp-tracébesluit binnen de wettelijke normen voor geluid blijven. Ook wat betreft de luchtkwaliteit trekt de Milieudienst deze conclusie, gebaseerd op het definitieve rapport inzake de luchtkwaliteit van 14 mei 2002 (TNO-MEP-R2001/618).		Voor kennisgeving aangenomen.	
Het ontwerp-tracébesluit gaat uit van een tracé van de Willem van der Madeweg over het spoor tussen JVC en de nieuwe A4. Op de plaats van het huidige viaduct van de Willem van der Madeweg over het spoor komt de verbrede A4. In het ontwerp-tracébesluit zit het nieuwe viaduct van de Willem van der Madeweg naast het huidige viaduct. Op het moment onderzoekt Leiden in samenwerking met RWS echter nog een alternatieve oplossing. In plaats van het nieuwe viaduct wordt nagegaan of een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Clos en Leembruggenweg (tussen JVC en H&M) mogelijk is. Indien gekozen wordt voor dit alternatief met een tunnel, moet voorkomen worden dat het uiteindelijke Tracébesluit dat in de weg staat. In het ontwerp-tracébesluit lijkt dat overigens niet het geval te zijn.		Inmiddels is duidelijk dat niet wordt gekozen voor de alternatieve oplossing die Leiden heeft onderzocht.	

In het ontwerp-tracébesluit is het gebied van de oude op- en afrit A4 en het P+R terrein op de hoek van de Willem van der Madeweg opgenomen als bouwzone. In de W4 overeenkomst is opgenomen dat RWS dit terrein tot drie maanden na voltooiing van het werk (naar verwachting in 2012) kan gebruiken als bouwterrein voor de werkzaamheden. Probleem hierbij is echter dat, om de woningen van woongebied Roomburg langs de Willem van der Madeweg te kunnen bouwen, de Willem van der Madeweg moet worden verlegd naar het genoemde terrein. Ten behoeve van de woningbouw in Roomburg moet, op grond van het vigerende bestemmingsplan Roomburg, binnen 3 jaar na de start van de woningbouw (in augustus 2003) afschermende bedrijfsbebouwing zijn gerealiseerd op de plaats waar nu nog de Willem van der Madeweg ligt. Dit betekent dat de eerstelijns bebouwing langs de Willem van der Madeweg uiterlijk juli 2006 is gerealiseerd. Hiertoe dient ter plaatse de hoge druk gasleiding van de Gasunie en de Willem van der Madeweg te zijn verlegd. Voor beide zaken heeft de gemeente Leiden de medewerking nodig van RWS. De geluidsbeperkende voorzieningen langs de A4 dienen zo snel mogelijk, doch in ieder geval binnen vijf jaar na aanvang van de start van de woningbouw te worden gerealiseerd, opdat wordt voldaan aan de door Gedeputeerde Staten maximaal vastgestelde grenswaarde van 55 dB(A). Dit betekent dat de (door RWS te realiseren) geluidswerende voorzieningen langs de A4 uiterlijk in juli 2008 gerealiseerd moeten zijn. Indien dit niet het geval is gaat de gemeente Leiden ervan uit dat RWS voor tijdelijke geluidswerende voorzieningen zorgt, zodat het geluidsniveau in woongebied Roomburg wordt teruggebracht. Daarbij moet duidelijk worden dat het gebied een andere bestemming krijgt na realisatie van de A4. Dit biedt de mogelijkheid om in een bestemmingsplan de toekomstige bestemming op te nemen.	Naar aanleiding van deze bedenking is in overleg met de gemeente Leiden kaart 5 van het TB aangepast ten opzichte van het ontwerp. Deze wijziging is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit. Het WVTB heeft ter inzage gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005. Overleg over de vervroegde verlegging van kabels en leidingen is in volle gang. Het systeem van de Wet geluidhinder is dat de aanlegger van een weg tot de aanleg kan overgaan • als het plan tot aanleg in werking is en • de benodigde voorzieningen bevat ter voorkoming van overschrijding van de grenswaarden en • er voor zorgt dat deze voorzieningen gereed zijn voordat de weg in gebruik wordt genomen. Verder volgt uit het systeem dat de bouwer van woningen tot de bouw kan overgaan • als het plan tot de bouw in werking is en • de benodigde voorzieningen bevat ter voorkoming van overschrijding van de grenswaarden en • er voor zorgt dat deze voorzieningen gereed zijn voordat de woningen in gebruik worden genomen. De afgesloten W4 overeenkomst bepaalt echter geen tijdstip waarop het tracébesluit zou worden genomen, mede vanwege de afhankelijkheid van onzekere factoren. Er bestaat geen aanleiding af te wijken van bovengenoemd systeem. Nu Leiden de woningen wil realiseren voorafgaand aan de aanleg van de weg met de bijbehorende geluidswerende voorzieningen, is Leiden zelf gehouden deze voorzieningen, al dan niet tijdelijk, te treffen.
De gemeenten hebben aangegeven de mogelijkheid te willen benutten om in plaats van geluidsschermen, gebouwen te doen realiseren, die mede de functie van geluidsscherm zullen hebben. Dat geldt ook voor het geluidsscherm van 9 meter hoogte dat langs Roomburg staat geprojecteerd. De gemeente Leiden onderzoekt nog of de vervanging van dit geluidsscherm door bebouwing tot de mogelijkheden behoort en zal hierover nader overleg voeren met RWS.	Voor kennisgeving aangenomen

Het Landschapsplan is als bijlage bij het ontwerp-tracébesluit gevoegd. Er wordt echter geen harde koppeling gemaakt tussen dit Landschapsplan en ontwerp-tracébesluit. Bij het opstellen van het TB is dat wel gewenst. De inhoud van het Landschapsplan komt niet overeen met de uitwerking van de Stadsbouwmeester van Leiden. Compensatie van de 4,2 ha polderpark moet bij voorkeur worden gezocht nabij Polderpark Cronesteyn, bijvoorbeeld in de Oostvlietpolder. Ook ten aanzien van deze opmerkingen is nader overleg met Rijkswaterstaat gewenst.	Rijkswaterstaat garandeert de compensatie door middel van een overeenkomst met de gemeente Leiden die de SGR-compensatieopgave park Cronesteijn overneemt van Rijkswaterstaat. De daadwerkelijke invulling qua aantallen en oppervlakte wordt zichtbaar in het inrichtingsplan voor de Oostvlietpolder en de inventarisatie van verdichting van de beplanting in park Cronesteijn, die beide door de gemeente Leiden worden opgesteld. Voor de Boswetcompensatie is met de gemeenten Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude een overeenkomst aangegaan dat zij de afgesproken compensatieopgave in het kader van W4 ieder voor 1/3 deel te zullen realiseren. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de planvorming en de realisatie van deze compensatieopgave. De landschappelijke inpassing van het tracé is voldoende verzekerd door het tracébesluit zelf; het landschapsplan geldt als richtsnoer en wordt uitgewerkt in een inrichtingsplan.
Het omvangrijke werk moet worden uitgevoerd in stedelijk gebied. Dat betekent dat er sprake zal zijn van overlast. De gemeente vraagt RWS de overlast zoveel als mogelijk te beperken en over de te verwachten overlast ruim van tevoren overleg te voeren met de gemeente en eventueel vertegenwoordigers van bedrijven en burgers. Daarnaast moet voldoende aandacht worden besteed aan voorlichting over de te verwachten overlast.	Het streven naar beperking van de overlast en het goed informeren van bewoners wordt onderschreven. Hierover zullen afspraken worden gemaakt.
Op kaart TB 5 van 7 is bebouwing Rhijnvreugd 1-6 niet aangegeven als te amoveren bebouwing terwijl dit wel is opgenomen in artikel 20 "Minnelijke aankoop" en de bijbehorende tabel 12 van de voorschriften. Andere woningen die in aanmerking komen voor de minnelijke aankoop staan wel als te amoveren op de plankaart. Wellicht zijn deze woningen niet opgenomen omdat Rhijnvreugd 5 en 6 nog moeten worden aangekocht. Wij gaan ervan uit dat deze woningen in het tracébesluit worden opgenomen als te amoveren gebouwen.	Het tracébesluit zelf noopt niet tot amovering van deze woningen en vormt dus geen onteigeningstitel. Getracht wordt ze minnelijk aan te kopen vanwege de overlast voor bewoners tijdens de bouw van het tracé. Indien deze woningen vóór de uitvoering minnelijk aangekocht worden, zullen ze geamoveerd worden.

In het besluit, artikel 3 “verkeerszone”, sub m (p.13) staat dat “de maximum hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, 20 m. is”. Onduidelijk is wat voor bouwwerken hier gerealiseerd kunnen worden: verkeersborden, lichten en verkeersaanduidingen zijn doorgaans lager. Andere, hier denkbare bouwwerken zoals GSM-masten en windmolens zijn doorgaans aanzienlijk hoger. De ratio van de gekozen maximumhoogte is niet geheel duidelijk. Deze maximumhoogte zal door de gemeente Leiden gemotiveerd moeten worden overgenomen in en bestemmingsplan. Wij verwachten van u daarom een nadere onderbouwing van deze hoogte.	Bij nader inzien is het stellen van een hoogtebepaling voor deze bouwwerken in het tracébesluit niet nodig, omdat andere instrumenten voldoende kunnen voorkomen dat niet bij het tracé passende bouwwerken worden opgericht. Het tracébesluit is op dit punt gewijzigd ten opzichte van het ontwerp.
In het ontwerp-tracébesluit wordt op p. 106/107 uitgegaan van 8% compenserend open water voor nieuwe verhardingen. Het Hoogheemraadschap Rijnland gaat bij recente toetsing van bestemmingsplannen uit van 15% compensatie. De gemeente heeft op grond van artikel 11 van de W4-overeenkomst de verantwoordelijkheid voor uitvoering van een vastgesteld aantal vierkante meters aan watercompenserende maatregelen. De in de W4-overeenkomst, bijlage 7b opgenomen hoeveelheden en soort compenserend water zijn overgenomen in het ontwerp-tracébesluit. Als op grond van veranderend beleid van het Hoogheemraadschap onverhoopt aanvullend gecompenseerd moet worden, valt dat onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.	Het is RWS die verantwoordelijk is om in eerste instantie binnen het tracébesluitgebied een te oplossing vinden. Indien dit niet lukt zal RWS, in samenwerking met gemeenten, een oplossing proberen te bereiken. RWS heeft overleg met het Hoogheemraadschap over het percentage.
In tabel 5, artikel 17 van de voorschriften van het ontwerp-tracébesluit is als mitigerende maatregel voor het verlies aan natuurwaarden in het gebied, de aanplant van bomen in de noordwestelijke lus tussen A4, N11 en de Willem van der Madeweg genoemd. In samenhang met de eerder genoemde mogelijkheid tot het verleggen van de Willem van der Madeweg en de aanleg van een halte van de Rijn-GouweLijn in dit gebied, is het niet waarschijnlijk dat deze locatie in aanmerking komt voor de genoemde mitigerende maatregel. Daarnaast roept ook de haalbaarheid van mitigerende maatregelen langs de oostzijde van toekomstig bedrijfsterrein Oostvlietpolder vraagtekens op.	Na de ter inzage legging van het ontwerp tracébesluit is gebleken dat het niet mogelijk is om in dit stadium van het project voor alle boomaanplantmaatregelen exact aan te geven waar uitvoering plaatsvindt, omdat ook aanplant op andere tracégedeelten nodig kan zijn of aanplant op aangegeven tracégedeelten niet mogelijk blijkt. Voor de aan- en herplant van bomen is daarom een globale locatieaanduiding opgenomen in artikel 17 Tabel 5 van het tracébesluit. Deze wijziging is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005. Rijkswaterstaat garandeert de compensatie door middel van een overeenkomst met de gemeente Leiden die de SGR-compensatieopgave park Cronesteijn overneemt van Rijkswaterstaat. De invulling van de benodigde compensatie (aantallen en oppervlakte en detail) zal te vinden zijn in het inrichtingsplan voor de Oostvlietpolder en het plan inzake de (inventarisatie van verdichting van) de beplanting in park Cronesteijn, die beide door de gemeente Leiden worden opgesteld.

Een kanttekening moet voorts worden geplaatst bij artikel 8 Uitmeetbepalingen en artikel 9 Afwijkingsbepaling in verband met innovatieve uitvoeringswijze. Deze artikelen bieden de vrijheid in horizontale en verticale zin af te wijken van de maten in het ontwerp-tracébesluit, waarbij een verschuiving van max. 2 meter in horizontale richting en een verticale verhoging van 0,5 meter mogelijk is. Met name als het gaat om verhoging van de tunnelbak met 0,5 meter moet dit als zeer onwenselijk worden gezien. Benadrukt moet worden dat afwijkingen aan de verticale en horizontale ligging van het tracé alleen mogelijk zijn op grond van een voor onze gemeente deugdelijke argumentatie.	Het nut van de flexibiliteitsbepalingen is bij het tracébesluit gemotiveerd. Deze motivering is ook van toepassing op de tunnelbak. Hoewel vermoed wordt dat bij de tunnelbak gezien de directe nabijheid van de stedelijke omgeving en de nauwe relaties daarmee en de afhankelijkheid daarvan bij de uitvoering minder speelruimte zal bestaan, moet niet bij voorbaat daarvan worden afgezien omdat de voordelen daarvan groot kunnen zijn. Gezien de duidelijke behoefte tot het beperken van de bouwhoogte zal de mogelijkheid tot het hoger bouwen die de bepalingen bevat al snel in strijd komen met de daarbij gestelde voorwaarden in artikel 8 lid 2 onder c en artikel 9 lid 2 onder c: geen onevenredige afbreuk aan omliggende gebruiksmogelijkheden en geen negatieve gevolgen voor de omgeving.
In het ontwerp-tracébesluit is niet voorzien in de aansluiting van het toekomstige bedrijfsterrein Oostvlietpolder op de nieuw aan te leggen rotonde in Hofvlietweg. Het ontwerp-tracébesluit maakt een dergelijke aansluiting onmogelijk door aan de zijde van het geplande bedrijfsterrein een inpassingzone te maken. Een inpassingzone is bestemd voor groenontwikkeling. Aansluiting op de rotonde is wel het uitgangspunt in het bestemmingsplan Oostvlietpolder zoals vastgesteld door de Raad van de gemeente Leiden op 20 januari 2004. Bij het vaststellen van het OTB A4 2004 op 29 januari 2004 heeft U hiermee echter geen rekening gehouden. Het ontwerp-tracébesluit is op dit punt in strijd met een door de Raad vastgesteld bestemmingsplan. Technisch onderzoek naar aansluiting van het bedrijfsterrein op de rotonde in de Hofvlietweg moet uitwijzen of geen onaanvaardbaar risico ontstaat op congestie van de Rijksweg A4. Naar verwachting zal het rapport met de technische onderbouwing rond 20 april 2004 beschikbaar zijn. Het zal als bijlage bij onze bedenking meegezonden worden. In het ontwerp-tracébesluit is aansluiting op voorhand onmogelijk zonder dat de mogelijkheid afdoende is onderzocht. Met RWS zal worden gezocht naar een goede oplossing voor de aansluiting van bedrijventerrein Oostvlietpolder op of nabij de rotonde Hofvlietweg. De gemeente Leiden kan deze bedenking eventueel intrekken als overleg met RWS leidt tot een oplossing.	De in het tracébesluit opgenomen dimensionering van de bedoelde bijkomende infrastructurele voorziening (rotonde en aansluitende verbinding naar de Europaweg N206) voldoet aan de eisen die de verbreding van de A4 er aan stelt. Het is echter van belang dat ook uit het tracébesluit blijkt dat de toekomstige situatie hiervan af kan wijken omdat het gemeentelijk bestemmingsplan Oostvlietpolder een grote kans op realisering heeft. Daarom zal in het tracébesluit tot uitdrukking worden gebracht dat de bedoelde voorziening een indicatief karakter heeft omdat de gemeente Leiden het voornemen heeft uitvoering te geven aan het bestemmingsplan Oostvlietpolder waardoor de situering en dimensionering opzichte van de aanduiding in het tracébesluit kunnen afwijken. De definitieve situering zal worden opgenomen in een door Leiden vast te stellen bestemmingsplan.

Wij gaan ervan dat het W4-Masterplan maatgevend zal zijn bij de verdere uitwerking van het ontwerp-tracébesluit in een tracébesluit. Wij vertrouwen erop dat ons oordeel aangaande het ontwerp-tracébesluit A4 2004 en voortzetting van het overleg in W4 verband zal leiden tot een voor alle partijen aanvaardbaar Tracébesluit A4.	Voor kennisgeving aangenomen.
	Naar aanleiding van deze en andere bedenkingen is kaart 5 van het tracébesluit aangepast ten opzichte van het ontwerp en is voor de aan- en herplant van bomen een globale locatieaanduiding opgenomen in artikel 17 Tabel 5 van het tracébesluit. Deze wijzigingen zijn opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005. De in art. 3 van het ontwerp opgenomen hoogtebepaling vervalt. Het tracébesluit is op dit punt gewijzigd ten opzichte van het ontwerp.

Volgnummer:	23	Afzender:	Gemeente Leiderdorp
Kenmerk:	-		Postbus 35
Gedateerd:	26 mei 2004		2350 AA Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De Milieudienst West-Holland heeft, op basis van het akoestisch onderzoek behorende bij het "Tracébesluit A4, Burgerveen-Leiden 2002" van 7 oktober 2002, geconstateerd dat de werken die RWS wil uitvoeren in het kader van het ontwerp-tracébesluit binnen de wettelijke normen voor geluid blijven. Ook wat betreft de luchtkwaliteit trekt de Milieudienst deze conclusie, gebaseerd op het definitieve rapport inzake de luchtkwaliteit van 14 mei 2002 (TNO-MEP-R2001/618).		Voor kennisgeving aangenomen.	
Leiderdorp acht overleg noodzakelijk over de wijze waarop het ontwerp-tracébesluit en de overeenkomst W4 worden toegepast, waarbij met name de volgende onderwerpen nadere aandacht vragen: 1. Het ontwerp-tracébesluit gaat uit van een tracé van de A4 die bij de brug over de Dwarswatering dient aan te sluiten op het tracébesluit 2000. Leiderdorp gaat er van uit dat die aansluiting zodanig geschiedt dat het tracé ontwerp-tracébesluit 2004 in oostelijke richting opschuift.		In overleg met de Gemeente Leiderdorp is vastgesteld dat de ligging van de A4 nabij de Dwarswatering moet worden geoptimaliseerd. Dat heeft er toe geleid dat de westelijke rijbaan van de A4 (richting Den Haag) meer oostelijk wordt aangelegd. De ontworpen as van de A4 blijft gehandhaafd. Deze bedede Deze bedenking heeft geleid tot wijziging van kaart 7 van het tracébesluit. Deze wijziging is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005.	

2. Vierzicht is een smalle grondstrook van ca. 800 m parallel aan de A4, km 29.870 en 30.730. Dit gebied heeft bedrijven en kantoren bestemming en bebouwing in het gebied tevens de functie van geluidswerende voorziening. Het is noodzakelijk dat de volgende aanpassingen van de tracébesluit-grens wordt gemaakt: a. de tracébesluit-grens aan de noordzijde van het exploitatiegebied Vierzicht loopt door de uitgeefbare kavel heen. Verzocht wordt de grens zodanig aan te passen dat de exploitatiemogelijkheden van dit gebied niet worden beperkt. Door de tracébesluit-grens op een meter van de rooilijn te leggen kan tegemoet worden gekomen aan dit bezwaar. b. het zuidelijk deel van het exploitatiegebied loopt de grens van de weg in de uitvoeringsfase van de oostelijke uitbreiding van de A4 op een afstand van minder dan 8,05 m van de gevel van de te realiseren geluidswerende bebouwing. Na voltooiing zal de grens als gevolg van het opschuiven van de weg van de A4 in oostelijke richting, op ca. 11 m van de gevel liggen. Als gevolg van deze tijdelijke situatie in de uitvoeringsfase worden exploitatiemogelijkheden beperkt, die na voltooiing van het werk niet meer hersteld kunnen worden. Verzocht wordt er mee in te stemmen dat in de uitvoeringsfase de weg tijdelijk op kortere afstand van de gevel loopt.	Naar aanleiding van deze bedenking is kaart 7 van het tracébesluit aangepast ten opzichte van het ontwerp. Ter hoogte van de A4 km 30.300 is de tracébesluitbegrenzing enigszins in zuidoostelijke richting verschoven om een door de gemeente Leiderdorp gewenste ontwikkeling ten behoeve van de geluidwerende bebouwing Vierzicht mogelijk te maken. Deze wijziging is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005. In overleg met de gemeente zal worden gezocht naar de best mogelijke uitvoeringswijze.
3. De gemeente is in overleg met RWS over de uitvoering van de geluidswering aan weerszijden van de A4. Het ontwerp-tracébesluit gaat uit van de huidige situatie en houdt geen rekening met toekomstige ontwikkelingen. Omdat het gebied Kalkhaven is aangewezen als ontwikkelingslocatie bestemd voor woningbouw, zal de geluidswering moeten worden doorgetrokken tot aan de Munnikenwetering. I.p.v. niet transparante schermen van resp. 6 en 4 m van Ericalaan/Mauritssingel tot Simon Smitweg en resp. Mauritssingel tot Munnikenwetering wil de gemeente met het oog op de stedenbouwkundige kwaliteit geluidswallen realiseren.	Artikel 9, Afwijkingsbepalingen in verband met innovatieve uitvoeringswijzen, is gewijzigd in verband met de gebleken wens om een andere geluidwerende voorziening aan te kunnen leggen dan slechts in de vorm van bebouwing. In het tracébesluit is het begrip "bouwwerk" vervangen door "voorziening". Ook de Toelichting bij artikel 9 is gewijzigd. Deze wijziging is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005.

4. Als gemeente en RWS overeenstemming bereiken over de uitvoering van de geluidswallen gaat de voorkeur er naar uit de grens van het ontwerp-tracébesluit te verplaatsen en te leggen op de resp. westelijke en oostelijke grens van het talud van de geluidswallen. In dat geval zal art. 3 van het ontwerp-tracébesluit 2004 “verkeerszones”, sub 3, moeten worden uitgebreid met een omschrijving van deze geluidwerende voorzieningen, te weten: “geluidswerende grondlichamen”	Het tracébesluit voorziet in geluidsschermen die een voldoende reductie van de geluidsbelasting opleveren en zodanig worden vormgegeven dat ze voldoen aan de te stellen landschappelijke en welstandseisen. Ten opzichte van geluidswallen is een kleiner grondoppervlak nodig. Indien de besluitvorming in de gemeente Leiderdorp zover is gevorderd dat de keuze op geluidswallen valt, zou die keuze kunnen worden neergelegd in een bestemmingsplan dat naast de mogelijkheid van het realiseren van geluidsschermen conform het tracébesluit ook de mogelijkheid bevat om geluidswallen te maken. Indien het bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt en tijdig overeenstemming over de uitvoering is verkregen zal die keuze van de gemeente worden uitgevoerd.
5. Het Luchtkwaliteitplan 2003-2010 voor Leiderdorp, opgesteld door de Regionale Milieudienst, is voornamelijk gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit op die locaties waar overschrijdingen in 2002 hebben plaatsgevonden van de plandrempel voor de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide (NO₂). In dit luchtkwaliteitplan wordt als één van de aanvullende maatregelen het introduceren van een 80 Km zone op de A4 genoemd. Deze lagere snelheid heeft een positieve invloed op zowel de luchtkwaliteit als de geluidsoverlast door het verkeer. Het toepassen van een 80 Km zone op de A4 binnen de grenzen van Leiderdorp wordt gezien als een passende bijdrage aan het leefklimaat in de gemeente.	In het Standpunt van de minister van V&W d.d. 23 september 1997 (bijlage 3 van het ontwerp-tracébesluit) is aangegeven dat de maximum snelheid 100 km per uur zal bedragen. Dit is ook opgenomen in het ontwerp-tracébesluit. In verband met de luchtkwaliteit wordt de maximale snelheid vooralsnog teruggebracht naar 80 km/h. In de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005, is in art. 15a aangegeven dat een max. snelheid van 80 km/uur wordt ingesteld om te bereiken dat de luchtkwaliteit ten gevolge van het tracébesluit niet verslechtert. Een lagere snelheid heeft ook een positief effect op de geluidbelasting. Handhaving van de maximum snelheid zal op de gebruikelijke wijze plaatsvinden.
6. Na gereedkomen van het viaduct Eicalaan zal het viaduct op een hoogte van ca 1 m boven het bestaande wegdek van Eicalaan en Mauritssingel worden gebracht. M.b.t. dit viaduct kan geen aanpassing in de hoogte t.o.v. de omgeving kan worden toegestaan. Een hogere inpassing belemmert het beoogde doorzicht, levert extra overlast op voor de woningen in de omgeving (visueel en geluidstechnisch) en leidt tot ongewenste hoogteverschillen bij de aansluiting van het verhoogde wegvlak op het overige wegennet inclusief de Parallelweg. Leiderdorp gaat er van uit dat gezorgd wordt voor een civiel- en verkeerstechnisch verantwoorde aansluiting op de lokale wegen, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de effecten op de alsdan bestaande bebouwing.	Gelet op de duidelijke behoefte tot het beperken van de bouwhoogte zal de mogelijkheid tot het hoger bouwen die de bepalingen bevat al snel in strijd komen met de daarbij gestelde voorwaarden in artikel 8 lid 2 onder c en artikel 9 lid 2 onder c: geen onevenredige afbreuk aan omliggende gebruiksmogelijkheden en geen negatieve gevolgen voor de omgeving.

7. In tabel 1, blz.14 is het kunstwerk in de vorm van een damwand in de jachthaven Doeshaven opgenomen. Voor de bereikbaarheid van de Munnikenpolder en Kalkhaven is het van groot belang dat de damwand voor 2006 wordt aangelegd en de haven gedempt.	De wijze van uitvoering van de werkzaamheden vormt geen onderdeel van het tracébesluit. Met Leiderdorp is afgesproken dat de bereikbaarheid van de Munnikenpolder op een andere wijze wordt gerealiseerd.
8. In de W4 overeenkomst is opgenomen dat RWS het werkterrein langs de A4 tot 3 maanden na voltooiing van het werk (naar verwachting in 2012) kan gebruiken als bouwterrein en aan- en afvoerroute voor bouwverkeer. Van Leiderdorp wordt verwacht dat zij haar bijdragen voor de aanleg van de verdiepte ligging van de A4 tijdig beschikbaar stelt. Probleem is echter dat om de woningen in Kalkhaven te kunnen bouwen voldaan zal moeten worden aan de geluidseisen. Een strikte toepassing van de bepalingen in de W4 overeenkomst dreigt de gemeente te belemmeren in haar verplichting de overeengekomen bijdrage tijdig te genereren.	Over het gebruiken van het bouwterrein en de bijdrage van Leiderdorp zal nader overleg plaats vinden. Over de bereikbaarheid van de Munnikenpolder is een afspraak gemaakt tussen Leiderdorp en RWS. Beide partijen spannen zich in om de Munnikenpolder tijdens de uitvoering van de werkzaamheden bereikbaar te houden dan wel zo kort mogelijk niet of slecht bereikbaar te laten zijn.

Opmerkingen over voorschriften: 1. In het besluit, artikel 3 “verkeerszone”, sub m (p.13) staat dat “de maximum hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, 20 m. is”. Onduidelijk is wat voor bouwwerken hier gerealiseerd kunnen worden: verkeersborden, lichten en verkeersaanduidingen zijn doorgaans lager. Andere, hier denkbare bouwwerken zoals GSM-masten en windmolens zijn doorgaans aanzienlijk hoger. De ratio van de gekozen maximumhoogte is niet geheel duidelijk. 2. In het ontwerp-tracébesluit wordt op p. 106/107 uitgegaan van 8% compenserend open water voor nieuwe verhardingen. Het Hoogheemraadschap Rijnland gaat bij recente toetsing van bestemmingsplannen uit van 15% compensatie. De gemeente heeft op grond van artikel 11 van de W4-overeenkomst de verantwoordelijkheid voor uitvoering van een vastgesteld aantal vierkante meters aan watercompenserende maatregelen. De in de W4-overeenkomst, bijlage 7b opgenomen hoeveelheden en soort compenserend water zijn overgenomen in het ontwerp-tracébesluit. Als op grond van veranderend beleid van het Hoogheemraadschap onverhoopt aanvullend gecompenseerd moet worden, valt dat onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. 3. Een kanttekening moet voorts worden geplaatst bij artikel 8 Uitmeetbepalingen en artikel 9 Afwijkingsbepaling in verband met innovatieve uitvoeringswijze. Deze artikelen bieden de vrijheid in horizontale en verticale zin af te wijken van de maten in het ontwerp-tracébesluit, waarbij een verschuiving van max. 2 meter in horizontale richting en een verticale verhoging van 0,5 meter mogelijk is. Met name als het gaat om verhoging van de tunnelbak met 0,5 meter moet dit als ongewenst worden gezien. Benadrukt moet worden dat afwijkingen aan de verticale en horizontale ligging van het tracé alleen mogelijk zijn op grond van een voor onze gemeente deugdelijke argumentatie, terwijl deze afwijkingen geen gevolgen mogen hebben voor de hoogte van de verlengde bak tussen Oude Rijn en Ericaleaan en daarmee op de horizontale geluidswering en de hoogte van het viaduct Ericaleaan.	Bij nader inzien is het stellen van een hoogtebepaling voor deze bouwwerken in het tracébesluit niet nodig omdat andere instrumenten voldoende kunnen voorkomen dat niet bij het tracé passende bouwwerken worden opgericht. Het tracébesluit is op dit punt gewijzigd ten opzichte van het ontwerp. Het tracébesluit voorziet in artikel 18 in de aanleg van voldoende compenserend water. Via een overeenkomst met de gemeenten zal de realisering daarvan worden gegarandeerd. Er zijn afspraken gemaakt over de te volgen procedure. Op de benodigde aantallen vierkante meters zal worden ingegaan in de reactie op het oordeel van het Hoogheemraadschap. Zie reactie op oordeel Leiden Er is geen risico dat de tunnelbak zal worden verhoogd.
--	--

Bedenking ex. Art. 12 lid 3 Tracéwet: In het ontwerp-tracébesluit is naar het oordeel van B&W geen rekening gehouden met de geluidswerende voorzieningen aan de noordzijde van het viaduct Ercalaan. RWS moet aantonen dat kan worden afgezien van geluidwerende maatregelen en dat dit geen geluidlekken tot gevolg heeft. Totdat dit is aangetoond gaan B&W ervan uit dat de aanvullende voorzieningen worden uitgevoerd. Uit stedenbouwkundig oogpunt wordt een zo breed mogelijk doorzicht over de Ercalaan gewenst geacht. Leiderdorp kan deze zienswijze intrekken als overleg met RWS leidt tot overeenstemming. gevolg heeft. Totdat dit is aangetoond gaan B&W ervan uit dat de aanvullende voorzieningen worden uitgevoerd. Uit stedenbouwkundig oogpunt wordt een zo breed mogelijk doorzicht over de Ercalaan gewenst geacht. Leiderdorp kan deze zienswijze intrekken als overleg met RWS leidt tot overeenstemming.	De geluidsschermen van 6 meter hoog, die aan beide zijden van de A4 zijn opgenomen, zullen aansluiten op de noordoostzijde van het viaduct Ercalaan. - Er zal geen ruimte ontstaan tussen de luifel ten zuiden van het viaduct en het geluidsscherm. De luifel sluit aan op het dek van het viaduct zodat als het ware de luifel wordt doorgetrokken tot aan de noordwestzijde van het viaduct. Het dek van het viaduct is dan eigenlijk een geheel dichte luifel. Met deze vormgeving wordt in ieder geval een vergelijkbaar goed effect bereikt als met schermen van 6 meter die zouden aansluiten op het eigenlijke begin van de luifel op km. 31.55. Dit effect wordt bereikt doordat: - de onderzijde van het viaductdek en zijwanden van het viaduct zodanig worden gerealiseerd dat nadelige reflecties niet via de onderkant van deze constructie bij de ontvanger terechtkomen. - de aansluiting van het scherm op het viaduct op dezelfde wijze geschiedt als de wijze waarop de aansluiting van het scherm op de luifel wordt vormgegeven. Deze bedenkingen hebben geleid tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004. De wijzigingen hebben betrekking op: • de westelijke rijbaan van de A4 nabij de Dwarswatering (richting Den Haag) wordt meer oostelijk wordt aangelegd. De ontworpen as van de A4 blijft gehandhaafd. Kaart 7 van het tracébesluit is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp. • Ter hoogte van de A4 30.300 is de tracébesluit-begrenzing enigszins in zuidoostelijke richting verschoven om een door de gemeente Leiderdorp gewenste ontwikkeling ten behoeve van de geluidwerende bebouwing Vierzicht mogelijk te maken. Kaart 7 van het tracébesluit aangepast ten opzichte van het ontwerp. • In de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005, is in art. 15a aangegeven dat een max. snelheid van 80 km/uur wordt ingesteld om te bereiken dat de luchtkwaliteit ten gevolge van het tracébesluit niet verslechtert. Deze wijzigingen zijn opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005. • De in art. 3 van het ontwerp opgenomen hoogtebepaling vervalt. Het tracébesluit is op dit punt gewijzigd ten opzichte van het ontwerp.
--	--

	• Het verzoek van Leiderdorp om het viaduct Ercalaan uit stedenbouwkundig oogpunt te verbreden van 15.10 m naar 21.80 m is gehonoreerd. Het tracébesluit is op dit punt gewijzigd t.o.v. het ontwerp. • In verband met de aanpassingen aan het waterhuishoudkundig systeem als gevolg van de deelplangebiedsontwikkelingen in Leiderdorp kan de polderwaterverbinding langs de Hoofdstaat vervallen. Het tracébesluit is op dit punt gewijzigd t.o.v. het ontwerp.
--	---

Volgnummer:	24	Afzender:	Gemeente Zoeterwoude
Kenmerk:	Js/04-291		
Gedateerd:	7 juni 2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. <i>Ontwerp tracébesluit grens</i> Zoeterwoude verzoekt de OTB grens aan de oostzijde van de A4 ter hoogte van Zoeterwoude aan te passen aan de stedenbouwkundige visie "Belvédère Oudenrijn", vastgesteld op 11 maart 2004. Gevolg van vaststelling van de stedenbouwkundige visie is gedeeltelijke realisering van kantoorbebouwing binnen de OTB grens. Dit betekent dat de grens enigszins opgeschoven dient te worden. Hierover heeft overleg plaatsgehad met RWS.		Indien de besluitvorming in de gemeente Zoeterwoude zover is gevorderd dat haar keuze valt op uitvoering van genoemde stedenbouwkundige visie, zou die keuze kunnen worden neergelegd in een bestemmingsplan dat na vaststelling van het tracébesluit naast de mogelijkheid van het realiseren van het tracé met het in het ontwerp voorziene talud ook de mogelijkheid bevat om aan de genoemde stedenbouwkundige visie uitvoering te geven. Indien het bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt en tijdig overeenstemming over de uitvoering is verkregen zal die keuze van de gemeente in overleg met Rijkswaterstaat kunnen worden uitgevoerd. Daartoe is geen wijziging ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit nodig behalve dat in de toelichting tot uitdrukking zal worden gebracht dat de mogelijkheid bestaat dat de uiteindelijke situatie, gelet op de voorkeur van de gemeente, kan leiden tot uitvoering van de genoemde stedenbouwkundige visie	
2. <i>Geluidsscherm ten zuiden van dwarsas (Stationssingel)</i> In het ontwerp-tracébesluit is ter hoogte van km 32,7 aan de oostzijde van de A4 een verticaal geluidsscherm geprojecteerd met een hoogte van 4,0 m. Zoeterwoude verzoekt realisatie van dit geluidsscherm te bezien in relatie met de aldaar geplande kantoorbebouwing. Hierdoor ontstaat wellicht de mogelijkheid dit geluidsscherm in omvang te beperken of geheel weg te laten. Bij de uitwerking van de plannen is er nauw contact met RWS.		De gemeente heeft conform artikel 9, lid 3 de mogelijkheid om zelf geluidwerende bebouwing op te richten in plaats van het voorziene geluidsscherm.	

<i>3. Doorzichtige geluidsschermen</i> Op plaatsen waar geen bebouwing langs de rijksweg is zouden de geluidsschermen transparant kunnen worden uitgevoerd. Daardoor wordt de overgang tussen plaatsen met en zonder schermen minder hard. Over de hoogte, de effecten en de vormgeving van de schermen is overleg gewenst	Het tracébesluit biedt de mogelijkheid om transparante schermen te bouwen, maar het is op basis van de nu beschikbare technieken en mogelijkheden niet waarschijnlijk dat daarvan gebruik zal worden gemaakt. Bij de berekening van de hoogte van de te plaatsen schermen is namelijk uitgegaan van absorberend materiaal. Absorberend materiaal is niet transparant. Door transparante schermen onder een bepaalde hoek te plaatsen kan hetzelfde effect worden bereikt als bij absorberende schermen, maar gezien de hoogte van het bedoelde scherm is dit hier technisch praktisch onhaalbaar. Tevens zijn de kosten ervan hoog en kan er nadelige lichtreflectie optreden. Indien door nieuwe technieken of mogelijkheden de genoemde bezwaren ten tijde van het bepalen van de uitvoering zijn weggenomen, kunnen transparante schermen worden gebouwd Het tracébesluit biedt na in werking treden dus geen zekerheid over de transparantie van de schermen. Die zekerheid bestaat wel bij het verlenen van de bouwvergunning voor de schermen waarbij ook de vormgeving van de schermen is bepaald.
<i>4. Fietsverbinding tussen Polderpark Cronesteijn en de Grote Polder</i> Met de verbreding van de A4 gaat 4,2 ha recreatiegebied van het Polderpark Cronesteijn verloren. In art. 17, lid 2, tabel 6 van het OTB is aangegeven dat compensatie wordt gezocht in overleg met het lokale bestuur. Een van de vermelde mogelijkheden is een fietsverbinding tussen Polderpark Cronesteijn en de Grote Polder. Samen met Leiden acht Zoetermeer het van groot belang dat deze fietsverbinding tot stand wordt gebracht en verzoekt om opname in het tracébesluit.	Voor de Boswetcompensatie is met de gemeenten Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude een overeenkomst aangegaan dat zij de afgesproken compensatieopgave in het kader van W4 ieder voor 1/3 deel te zullen realiseren. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de planvorming en de realisatie van deze compensatieopgave.
	Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.

Volgnummer:	25	Afzender:	Hoogheemraadschap Rijnland
Kenmerk:	04.08211		Postbus 156
Gedateerd:	19 mei 2004		2300 AD Leiden
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Voor zover niet behandeld in de brief en voor zover relevant voor het tracé blijven de opmerkingen genoemd in de reacties van 5 augustus 1997 en 5 december 1997 van kracht. <i>Watertoets</i> Geconstateerd wordt dat geen watertoets is uitgevoerd. Ook is een deel van de opmerkingen uit eerdere reacties niet in het plan opgenomen. Het Hoogheemraadschap heeft wederom een aantal opmerkingen op het ontwerp-tracébesluit, zodat geen positief wateradvies kan worden gegeven. Opgemerkt wordt dat de watertoets voor de verbreding naar 2x4 wel goed is opgepakt. <i>Compensatie demping en toename verharding</i> In het ontwerp-tracébesluit staat vermeld dat voor toename van de verharding 8% extra boezemwater wordt gegraven. Rijnlands beleid gaat echter uit van 15% compensatie van de toename van de verharding. Verzocht wordt het ontwerp-tracébesluit hierop aan te passen. De vermelde 100% compensatie voor demping van boezemwater is wel correct. Verzocht wordt de locaties voor het extra te graven boezemwater in het plan vast te leggen en exact inzicht te geven in de compenseren en te graven vierkante meters water. Deze informatie is ook nodig voor de vergunningenprocedures.		Het 15%-beleid is door het hoogheemraadschap bekend gemaakt op 11 november 2003 en staat beschreven in de Nota "Waterneutraal bouwen, vasthouden, bergen of afvoeren bij transformatie van onverhard naar verhard gebied in boezemland". Deze nota geeft aan dat de taakstelling voor het hoogheemraadschap inzake het realiseren van 6 % open water, een vereiste aan het hoogheemraadschap op grond van het Waterbeheersplan 2000 op twee manieren bereikt wordt: enerzijds door het waterschap zelf, nl het (naast het inzetten van extra gemaalcapaciteit) realiseren van een aantal bergingspolders. Anderzijds door het stellen van een percentage-eis tot het maken van extra oppervlaktewater aan degene die verhard oppervlak doet toenemen. (zie paragraaf 3.2) De percentage-eis van 8 % is aan Rijkswaterstaat gesteld bij het opstellen van het tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden van 1998. Uitdrukkelijk plaatst de nota Waterneutraal bouwen de 15%-eis in het kader van de watertoets. Zie daarvoor paragraaf 4.1 Instrumentarium. Deze watertoets gaat ervan uit dat lopende projecten niet onder de nieuwe eis vallen. Pas vanaf februari 2001 (zie paragraaf 3.1 van de Handreiking Watertoets 2 wordt van de medeoverheden verwacht dat zij in de geest van de watertoets handelen. Deze geest impliceert vroegtijdig overleg met de waterbeheerders. Dit vroegtijdig overleg heeft plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat en de verschillende waterbeheerders in het kader van de voorbereiding van het genoemde tracébesluit. In dat overleg werd geadviseerd de 8 % norm toe te passen, waarop het budget werd gebaseerd. Het zuidelijk deel van het tracébesluit is ingetrokken maar het fundament bleef staan: de trajectnota/MER werd gehandhaafd. Gelet op de watertoets moet deze fase als essentieel worden beschouwd: het gaat juist om de vroegtijdigheid van advisering opdat na de planvorming geen verrassingen ontstaan. De eis van vroegtijdig overleg in de trajectnota/MER fase wordt onderstreept in de genoemde handreiking, zie hoofdstuk 8.	

	Hoewel de watertoets nog niet gold, heeft aldus wel het vroegtijdig overleg plaatsgevonden waarbij het hoogheemraadschap schriftelijk adviseerde (d.d. 5 december 1997, kenmerk 9717090, (blz. 2) tot het hanteren van een compensatiepercentage van 8 %. Het advies tot het hanteren van de 15 % norm door het Hoogheemraadschap (vanaf 11 november 2003) is aldus in strijd met het eigen beleid omdat daarvoor verwezen wordt naar de Watertoets. En die is niet van toepassing is op lopende projecten waaronder dit ontwerp-tracébesluit valt. Het ontwerp-tracébesluit is een uitwerking van het Standpunt van de Ministers van Verkeer en Waterstaat van 23 september 1997 en vervangt voor het zuidelijke en ingetrokken gedeelte van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 1998. Er is dus geen sprake van een nieuwe tracé / mer-procedure maar van een voortzetting van de procedure die gebaseerd is op de trajectnota / MER die ten grondslag ligt aan het tracébesluit van 1998.
<i>Doorstroomprofiel Oude Rijn</i> In paragraaf 3.2 is vermeld dat het wateroppervlak van de Oude Rijn afneemt als gevolg van de aanleg van de bak. Dit is voor Rijnland onaanvaardbaar; alle doorstroombreedten c.q. profielen van de belangrijkste kruisende boezemwatergangen dienen gehandhaafd te blijven. Verzocht wordt het ontwerp van de bak hierop aan te passen.	Gebleken is dat abusievelijk in de toelichting is vermeld dat het wateroppervlak van de Oude Rijn afneemt als gevolg van de aanleg van de bak. In de Toelichting wordt daarom op blz. 106 de zinsnede '...vermindering van wateroppervlak in de Oude Rijn door aanleg van de bak,...' vervangen door: '...vermeerdering van het wateroppervlak in de Oude Rijn door aanleg van het aquaduct...'. Na de zin die eindigt met '...de aanleg van een poldersloot langs de Dwarswatering. ', worden de volgende zinnen toegevoegd: "Het te realiseren aquaduct in de Oude Rijn voegt wateroppervlak toe, mede omdat de pijlers van de huidige brug zullen verdwijnen. De bestaande breedte tussen de pijlers van de brug is aan de ene kant 10,5 m en aan de andere kant 11,5 m. In totaal is er in de huidige situatie dus een breedte van 22 m op de waterlijn ter plaatse van de brug. Als het aquaduct is uitgevoerd, is er op de waterlijn een breedte van 25 meter." Deze wijziging is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005.

<i>Veiligheid</i> In het ontwerp-tracébesluit staat niet vermeld hoe wordt omgegaan met verschillende veiligheidsaspecten tijdens en na de aanleg. Voor wat betreft de waterkering en het aan te leggen aquaduct wordt verwezen naar de brief van 5 december 1997 en naar de Waterschappen De Oude Rijnstromen en Wilck en Wiericke. In het plangebied ligt de afvalwaterpersleiding van het gemaal Zoeterwoude naar de AWZI Leiden Zuid West. Verzocht wordt de leiding en de strook van 5 meter rondom deze leiding waar beschermende beperkingen gelden als zodanig te bestemmen op de plankaart. Tevens wordt er op gewezen dat binnen de strook van 5 meter de volgende verboden gelden: • Het uitvoeren van ontgrondingen • Het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen • Het aanbrengen van diepwortelende beplantingen • Het verrichten van graafwerkzaamheden, anders dan normaal spit- en ploegwerk (waartoe niet gerekend diepploegen en de aanleg van drainageleidingen) • Het verrichten van grondophopingen • Het indrijven van voorwerpen Verzocht wordt ruim voor de aanvang van de werkzaamheden hierover contact op te nemen met Rijnland	Bij de uitvoering van het tracébesluit zullen de opmerkingen ter harte worden genomen. Met het Hoogheemraadschap worden afspraken gemaakt omtrent veiligheid tijdens en na de bouw. Omtrent alle Kabels- en Leidingen in het project worden afspraken gemaakt met de eigenaren ervan. Bij de uitvoering van het tracé worden de in de inspraakreactie aangegeven eisen en detail vastgesteld en opgelegd aan de opdrachtnemer.
--	---

<i>Waterkwaliteit</i> Rijnland is een voorstander van toepassing van ZOAB vanwege het beperken van de emissie. In par. 6 van de Toelichting wordt melding gemaakt van zeer stil asfalt (ZSA). Rijnland verzoekt informatie over de emissiebeperkende werking van ZSA in vergelijking tot ZOAB i.v.m. eventueel te treffen aanvullende zuiveringsmaatregelen. Aangegeven wordt dat bij de A4 sprake is van een onderberm van 5 m. Verzocht wordt aan te geven hoe met run off wordt omgegaan waar geen bermbreedte van 5m aanwezig is, zoals bij de verdiepte ligging. Verder wordt er op gewezen dat er een vergunning nodig is voor het oppompen en lozen van water uit het aquaduct onder de Oude Rijn naar de Oude Rijn. Verzocht wordt de eventuele toename van verzilting als gevolg van de werkzaamheden in kaart te brengen en Rijnland hierover te informeren. Tenslotte wordt aandacht gevraagd voor ecologische oeverinrichting, een randvoorwaarde voor biologisch gezond water en een goede ecologische waterkwaliteit. Bij de inrichting van de oevers dient er naar gestreefd te worden min. 50% van de oevers natuurlijk in te richten. In het geval van oeverbeschoeiing is het gebruik van geïmpregneerd hout zonder vergunning verboden.	Zeer Stil Asfalt is in het ontwerp tracébesluit genoemd als mogelijke ontwikkeling; het is nog geen bestaand product waarvan de eigenschappen bekend zijn. Bij de verdiepte ligging wordt vloeistof (o.a. regenwater) opgevangen in een kelder. Het te lozen water dient te voldoen aan de kwaliteitseisen van de waterbeheerder. Opdrachtnemer zal voor het lozen van water een vergunning aanvragen bij de waterbeheerder. Toename van verzilting is nu nog niet aan te geven, aangezien dit afhankelijk is van ontwerp- en uitvoeringsmethode van de aannemer. In het vergunningentrajec kan HHS Rijnland eisen stellen aan de mate van verzilting en/of het zoveel mogelijk voorkomen hiervan. Watergangen met natuurvriendelijke oevers hebben een groter ruimtebeslag dan traditioneel ingerichte oevers. Indien voldoende ruimte aanwezig is zullen zo veel mogelijk natuurvriendelijke oevers worden aangelegd.
Verzocht wordt deze opmerkingen mee te nemen in de verdere uitwerking van het plan en Rijnland op de hoogte te houden van de verdere ontwikkelingen.	Naar aanleiding van deze bedenkingen is het tracébesluit aangepast ten opzichte van het ontwerp. In de Toelichting wordt op blz. 106 de zinsnede '...vermindering van wateroppervlak in de Oude Rijn door aanleg van de bak,...' vervangen door: '...vermeerdering van het wateroppervlak in de Oude Rijn door aanleg van het aquaduct...'. Na de zin die eindigt met '...de aanleg van een poldersloot langs de Dwarswatering. 'worden de volgende zinnen toegevoegd: "Het te realiseren aquaduct in de Oude Rijn voegt wateroppervlak toe, mede omdat de pijlers van de huidige brug zullen verdwijnen. De bestaande breedte tussen de pijlers van de brug is aan de ene kant 10,5 m en aan de andere kant 11,5 m. In totaal is er in de huidige situatie dus een breedte van 22 m op de waterlijn ter plaatse van de brug. Als het aquaduct is uitgevoerd, is er op de waterlijn een breedte van 25 meter." Deze wijziging is opgenomen in de Wijziging van het Voorgenomen Tracébesluit, die ter inzage heeft gelegen van 23 juni tot en met 13 juli 2005.

Volgnummer:	26	Afzender:	Waterschap Wilck en Wiericke
Kenmerk:	040488		Postbus 30
Gedateerd:	29 april 2004		2740 AA Waddinxveen
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Er heeft meerdere keren overleg plaatsgehad tussen het RWS Projectbureau A4 en de waterbeheerders over het gebied van het TB A4 Burgerveen-Leiden. In deze overleggen zijn alle relevante waterhuishoudkundige zaken op een constructieve wijze, in goed overleg besproken. Over de manier van compensatie en de locaties is overeenstemming bereikt; over de te volgen vergunningenprocedures vindt momenteel afstemming plaats.		Voor kennisgeving aangenomen	
Het ontwerp-Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 geeft dan ook geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.		Deze bedenking geeft geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	27	Afzender:	Waterschap De Oude Rijnstromen
Kenmerk:	2004/01105/DvW		Postbus 160
Gedateerd:	19 mei 2004		2350 AD Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In het ontwerp-tracébesluit ontbreekt de wijze waarop de veiligheid in het gebied gegarandeerd wordt tijdens en na realisatie van de verbreding. Over de waterkeringen in het gebied is niets opgenomen of vastgelegd. Verzocht wordt in het tracébesluit hieraan alsnog aandacht te schenken.		De veiligheid in het gebied dient te allen tijde gegarandeerd te worden. In overleg met het Waterschap worden eisen gesteld aan het garanderen van de bedoelde veiligheid. Het waterschap is bevoegd gezag en beoordeelt zelf de uitvoeringsaspecten bij de vergunningaanvraag. Het tracé zelf staat daardoor niet ter discussie.	
De afspraken m.b.t. de waterhuishoudkundige aspecten zijn onvoldoende gewaarborgd middels het tracébesluit. In de besluittekst zijn alleen te compenseren oppervlakten waterberging opgenomen. Met de bestemming "Inpassingszone" is het mogelijk gemaakt om water te realiseren. Hiervoor is in de polder slechts indicatief de ligging aangegeven. Verzocht wordt in het tracébesluit vast te leggen op welke wijze invulling wordt gegeven aan de inrichting van de waterhuishouding. Een beschrijving van het proces of de te volgen procedure met afspraken en te realiseren (tussen)producten zou daarin kunnen volstaan, zoals b.v. convenant, vergunningen.		In het vergunningenoverleg is aangegeven dat de uitwerking van de in het OTB genoemde waterhuishoudkundige aspecten na de gunning van het contract zal plaatsvinden. Dat is in overeenstemming met het karakter van een tracébesluit dat niet een zodanige detaillering moet bevatten dat daardoor de uitvoering in de praktijk onnodig belemmerd wordt of steeds noodzaak ontstaat een tracébesluit te herzien. Met onder andere de indiener van de zienswijze is afgesproken dat in het contract met de opdrachtnemer opgenomen zal worden dat er goed vooroverleg plaatsvindt met het Waterschap over waterhuishoudkundige aspecten alvorens vergunning wordt aangevraagd. Rijkswaterstaat streeft ernaar deze procedure, aangevuld met de gemaakte afspraken, in een schriftelijk convenant vast te leggen.	

In het ontwerp-tracébesluit zijn de te compenseren oppervlakten waterberging opgenomen. De gemeenten en RWS hebben afspraken gemaakt over wie welke delen van deze compensatie gaat realiseren. Deze afspraken zijn niet vastgelegd in de besluittekst. De toelichting op het besluit maakt de gemeenten verantwoordelijk voor de realisatie van de waterberging. Dit is niet in overeenstemming met de bij het waterschap bekende afspraken. Verzocht wordt hierover opheldering te verstrekken en hierover één en ander op te nemen in het tracébesluit.	De afspraken tussen gemeenten en Rijkswaterstaat doen niet af aan de garantie die Rijkswaterstaat geeft dat de benodigde compensatie zal plaatsvinden. De overeenkomst met de gemeenten moet in dat kader worden gezien: de afspraken zijn een middel om de garantie tot stand te brengen. De gemeenten zijn aldus en conform de overeenkomst W4 verantwoordelijk voor een deel van de polder- en boezemwatercompensatie. Het is de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat er op toe te zien, dat de gemeenten op tijd de overeengekomen watercompensatie gerealiseerd hebben. In de watertoets moet rekening gehouden worden met het tijdstip van compenseren door de gemeente zodat het principe van eerst compenseren en dan dempen overeind blijft. Overleg hierover met het Hoogheemraadschap Rijnland heeft inmiddels plaatsgehad.
In het ontwerp-tracébesluit is ruimte gereserveerd voor een aquaduct dat de oost-en westzijde van de Kalkpolder met elkaar verbindt. Het W4 plan biedt de mogelijkheid om deze toekomstige verbinding te laten vervallen door de waterhuishouding op een andere wijze in te passen in het W4 plangebied. Onder enkele strikte voorwaarden heeft het waterschap hier geen bezwaar tegen, mist deze binnen het ontwerp-tracébesluit mogelijk zijn of worden gemaakt. Hiervoor wordt aandacht gevraagd.	Er zijn plannen van Leiderdorp waardoor het mini aquaduct voor polderwater aan de noordzijde van het aquaduct kan komen te vervallen. Het tracébesluit zal realisering van dergelijke plannen niet in de weg staan.
In het ontwerp-tracébesluit is uitgegaan van verticale geluidsschermen langs de A4, die aangelegd worden binnen de zone met de bestemming "Inpassingszone". Binnen deze zone wordt ook de waterstructuur ingepast met (een deel) van de waterberging. Hiervoor zijn slechts indicatief de polderwatergangen aangegeven. Als via het tracébesluit mogelijk wordt gemaakt dat de gemeente Leiderdorp geluidswallen aanlegt i.p.v. enkele geluidsschermen is er binnen de grenzen van het tracébesluit minder ruimte beschikbaar voor de inpassing en de dimensionering van de waterstructuur. Verzocht wordt bij de wijziging van het ontwerp-tracébesluit op dit punt maatregelen in het tracébesluit op te nemen om de nadelige gevolgen voor de waterhuishouding te compenseren en hierover overleg met de waterbeheerder te voeren.	Geluidswallen zullen alleen kunnen worden aangelegd op basis van een bestemmingsplan van Leiderdorp en in overleg met Rijkswaterstaat. Bij de planvorming zal Leiderdorp rekening moeten houden met de benodigde waterstructuur. Daarenboven zal Rijkswaterstaat alleen ermee akkoord gaan als met de waterbeheerder sluitende afspraken ter zake zijn gemaakt.

Op grond van het reglement van het waterschap worden watergangen die binnen het polderwatersysteem een hoofdfunctie vervullen voor de water aan- en afvoer alsmede de waterberging hoofdwatgangen genoemd. In het ontwerp-tracébesluit is de term hoofdwatgang toegepast op die gronden die bestemd worden met de bestemming "water" en betreffen hoofdzakelijk de boezemwatergangen. Het gebruik van de term hoofdwatgang wekt hierdoor verwarring.	Voor zover mogelijk zal de terminologie in het tracébesluit worden aangepast.
Voor het overige geeft het ontwerp-tracébesluit geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Op basis van voorgaande kan geen positief wateradvies worden gegeven over het OTB A4 Burgerveen-Leiden 2004.	Deze bedenkingen geven (met uitzondering van het terminologie-aspect) geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.

**Mondelinge bedenkingen bij ontwerp-Tracébesluit A4
Burgerveen-Leiden 2004 ingebracht tijdens de hoorzitting
d.d. 31 maart te Leiderdorp**

**Bedenkingen die zowel mondeling als schriftelijk zijn
ingebracht zijn beantwoord bij de schriftelijke reacties.**

Volgnummer:	28	Inspreker	Mevr. A. Ates
	Mondeling ingebracht tijdens de hoorzitting d.d.		wethouder gemeente Zoeterwoude
Gedateerd:	31 maart 2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Spreekster geeft namens Zoeterwoude en Leiden een mondelinge reactie; in een later stadium wordt een schriftelijke reactie ingediend van de gemeenteraden.			
Spreekster ziet het verdiepen van de A4 als een enorme vooruitgang; de A4 vormt dan geen barrière meer tussen de verschillende gemeenten. Ze denkt dat het voorliggende ontwerp een verbetering zal zijn voor veel bewoners, met name van de wijk Roomburg die momenteel wordt gebouwd.		De barrièrewerking van de A4 zal inderdaad afnemen bij een verdiepte ligging.	
In Zoeterwoude zullen naar aanleiding van de A4 kantoorgebouwen worden gerealiseerd en een aantal woningen die eerder nog niet gepland konden worden. Spreekster hoopt dat straks de Rijn-Gouwe lijn verdere ontsluitings- en ontwikkelingsmogelijkheden voor het gebied zal betekenen, zoals ontwikkeling van de knoop Leiden-Zoeterwoude.		Dit valt buiten het kader van het ontwerp-Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	
Het ontwerp-tracébesluit bevat weinig verrassingen voor de gemeenten. Door de betrokken instanties is goed samengewerkt; spreekster hoopt dat dit zich de komende jaren zal voortzetten bij de uitwerking van de details. Spreekster geeft tenslotte aan met de grote lijnen in te stemmen en de uitwerking kritisch te zullen blijven volgen.		Voor kennisgeving aangenomen. Ook bij de toekomstige uitwerking wordt gestreefd naar een goede samenwerking.	
		Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	29		Inspreker	Dhr. Molkenboer
	Mondeling ingebracht tijdens de hoorzitting d.d.			wethouder gemeente Leiderdorp
Gedateerd:	31 maart 2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:			Reactie van Bevoegd Gezag:	
Spreker denkt dat uit het verleden de les van samenwerking is geleerd. Infrastructuur vraagt om een integrale benadering: infrastructuur aanpassen aan de omgeving waar het moet en de omgeving aanpassen aan infrastructuur waar het kan. Dit levert een bijdrage aan een duurzame leefomgeving en maakt het mogelijk dat lokale overheden bereid zijn en mogelijkheden hebben om financieel bij te dragen. Dit soort processen zal vaker opgezet moeten worden. Spreker constateert dat betrokkenen boven zichzelf zijn uitgestegen hetgeen men ook verplicht was aan de bewoners rond de A4.			Voor kennisgeving aangenomen. De positieve gevolgen van samenwerking worden onderschreven.	
Vervolgens spreekt hij zijn complimenten uit voor het voorliggende ontwerp-tracébesluit en geeft aan dat de Provincie bij dit proces een belangrijke partner is geweest. Spreker zegt dat een volgende stap gezet kan worden in de realisatie van het W4-proces, water, wonen, wegen, werk, een integrale aanpak van de leefomgeving langs de A4. Voorts wil spreker de Belangenvereniging A4 complimenteren die zich jarenlang heeft ingezet voor een verbeterde inpassing en daarin zo ver is gegaan dat hetgeen zij ontwikkeld hebben, als uitgangspunt voor de tunnelbak is gebruikt.			Voor kennisgeving aangenomen.	
In Leiderdorp zal rond de zomer worden gestart met de uitvoering van de eerste W4 locatie Vierzicht; daarmee begint men ook aan de A4 omdat Vierzicht een geluidswerende functie voor de A4 zal vervullen. Vanaf 2005 zullen op meerdere plaatsen werkzaamheden aanvangen. Burgers zullen overlast ondervinden van de bouw, maar getracht wordt deze overlast zoveel mogelijk te beperken en bewoners ruim van tevoren uitgebreid te informeren over bouwverkeer en bouw hinder. Met de ervaring van de HSL Zuid is veel kennis opgedaan en het is gebleken dat door een goede en tijdige informatievoorziening overlast gemakkelijker te accepteren is.			Voor kennisgeving aangenomen. Het streven naar beperking van de overlast en het goed informeren van bewoners wordt onderschreven. Er zullen afspraken worden gemaakt om een en ander te realiseren.	
Spreker benadrukt dat dit een investering is voor de toekomst van een groot gebied in de regio Leiden: W4 leidt tot een duurzame en kwalitatief hoge woon-, werk-, recreatieomgeving, welke in 2011 bereikt zal zijn.			Voor kennisgeving aangenomen.	
Spreker geeft aan nog op kleine onderdelen schriftelijk te zullen reageren.			Voor kennisgeving aangenomen.	

	Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.
--	---

Volgnummer:	30	Inspreker	Dhr. Noé
	Mondeling ingebracht tijdens de hoorzitting d.d.		Belangenvereniging A4-HSL, Leiderdorp
Gedateerd:	31 maart 2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het ontwerp-tracébesluit wordt door de vereniging in grote lijnen positief beoordeeld; het is helder en consistent geschreven, voorzien van vele cijfers en duidelijke bijlagen en tekeningen. Bovenal is van belang dat het ontwerp-tracébesluit het resultaat is van de gezamenlijke inspanningen van alle betrokkenen, gericht op een kwalitatief hoogwaardige en duurzame uitvoering van de A4.		Voor kennisgeving aangenomen.	
In het ontwerp-tracébesluit is een ruimtereservering opgenomen voor verdere verbreding. De noodzaak tot een volgende capaciteitsuitbreiding zal zich binnen afzienbare tijd aandienen. Spreker verwacht dat dit over enkele jaren opnieuw een omslachtige procedure met hinder en overlast met zich meebrengt en betreurt dat de procedurele obstakels blijkbaar zo groot zijn geweest dat een directe stap naar de twee maal vier verbreding niet mogelijk was. Spreker mist in het ontwerp-tracébesluit enkele passages over de fasering van de twee maal drie aanleg. Hij vraagt zich daarbij af of deze ommissie een gevolg is van de onzekerheid over de haalbare termijnen en de zeer trage besluitvorming tot nu toe.		Voor een verdere capaciteitsuitbreiding moet opnieuw de Tracéwetprocedure worden doorlopen. De Trajectnota/MER hiervoor is in concept gereed; het is nog niet bekend wanneer deze in procedure wordt gebracht. De bouwhinder zal bij eventuele verdere uitbreiding zeer beperkt zijn, doordat nu al rekening wordt gehouden met ruimte voor 2x4, bijvoorbeeld bij de uitvoering van kunstwerken. Een eventuele verdere verbreding vindt plaats in de middenberm en neemt dus niet meer ruimte in beslag. De werkzaamheden duren ca. 6 jaar en de aanvang is voorzien in 2006. Gedurende de eerste 3 jaar zal het verkeer over de bestaande A4 blijven rijden en wordt één helft van de nieuwe A4 gebouwd. In de tweede fase (2009-2012) zal het verkeer over het nieuwe gedeelte van de A4 rijden en wordt de bestaande A4 omgebouwd.	

Een belangrijk element in het ontwerp-tracébesluit is de geluidhinder. Spreker beperkt zich nu tot hetgeen is geschreven op bladzijde 74 en in de geluidstabellen 6 en 7 van het ontwerp-tracébesluit, alsmede in de paragrafen 4.7, 4.8 en 7.2 van het DHV-rapport, betrekking hebbende op de omgeving Resedastraat en de Oranjewijk. Het totaal aantal woningen in deze twee wijken die volgens het ontwerp-tracébesluit 2004 een geluidbelasting van 50 dB(A) zouden hebben is 26% minder dan dat volgens het ontwerp-tracébesluit 1998. Het totaal dat 55 dB(A) zou ondergaan is zelfs 61% minder. Hoewel dit op zich mooie resultaten lijken, hebben in deze wijken 163 woningen een ontheffing nodig, terwijl dat er in heel Leiderdorp 204 zijn. Argumenten als genoemd op bladzijde 19 van het ontwerp-tracébesluit bestaan voor een verzoek om ontheffing, maar een ontheffing mag volgens spreker niet zo ver gaan dat de norm zwaar wordt overschreden, bijvoorbeeld tot boven 55 dB(A). In dat geval is volgens spreker aanvullende en doeltreffende bescherming tegen geluid nodig. Het betreft hier alle zes woningen in het blok Mauritssingel 59 tot en met 71. Gezien de locatie van deze en de schuin aan de overzijde gelegen woningen op de Mauritssingel, vraagt spreker zich af of de in het W4-plan voorgenomen bouw van luxe woningen in de wijk Kalkhaven wel verstandig is.	Na de realisatie van de wegaanpassing, incl. de uitgebreide geluidwerende maatregelen, resulteert er bij een aantal woningen nog een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50dB(A). Voor deze woningen moet, conform het gestelde in de Wet geluidhinder, een hogere waarde worden vastgesteld. Een verdere reductie van de geluidsbelasting vereist nog verdergaande geluidwerende maatregelen aan de weg dan waarin het plan nu voorziet (bijv. een overkapping). Dit is om financiële redenen niet doelmatig. Ter hoogte van de woningen aan de Mauritssingel wordt ten opzichte van huidige situatie een reductie bereikt van ca. 7 á 10 dB(A). De hoogste geluidsbelasting doet zich voor op de hogere verdiepingen van de woningen (slaapkamer en zolder). Verdergaande maatregelen dan opgenomen in het tracébesluit zijn hier, mede gezien het beperkt aantal woningen, niet doelmatig. Voor deze woningen aan de Mauritssingel, zal wel moeten worden voldaan aan de grenswaarden die gelden voor binnen in de woningen. Een gevelisolatieonderzoek zal moeten uitwijzen of en zo ja welke maatregelen er nodig zijn. De realisatie van de wijk Kalkhaven maakt geen deel uit van dit tracébesluit. De gemeente zal bij de voorbereiding van het bestemmingsplan een akoestisch onderzoek instellen waarin de geluidbelastingen van de nieuw te bouwen woningen zullen worden bepaald.
De vereniging heeft in het verleden gepleit voor een oostelijke parallelweg naast de A4, grenzend aan de Kalkhaven. Spreker gaat ervan uit dat het een vergissing is dat in het niet officiële document Landschapsplan op bladzijde 37 ook nog over een oostelijke parallelweg wordt gesproken.	In het Landschapsplan op pag. 37 is een oostelijke parallelweg genoemd als "inrichtingssuggestie buiten de ontwerp-tracébesluit grens". In het tracébesluit is deze parallelweg niet opgenomen.

Aan de genoemde 204 woningen zouden volgens spreker nog 75 moeten worden toegevoegd, namelijk de woningen waarvoor de voorkeursgrenswaarde in plaats van op 50 dB(A) gelijk wordt gesteld aan de heersende geluidbelasting. Zijn argument hierbij is dat volgens het DHV-rapport in paragraaf 2.4.1 in 1986 voor deze woningen de geluidbelasting niet hoger was dan 55 dB(A) en daarom geen voorkeursgrenswaarde was vastgesteld. Spreker vindt dit een kunstmatige scheiding en het bevreemdt hem dat voor één blok woningen de grenswaarde op 50 dB(A) wordt gesteld, en voor een vlak nabijgelegen blok niet.	In het akoestisch onderzoek zijn de geluidbelastingen getoetst aan de grenswaardenregimes van de Wet geluidhinder. In deze wet wordt onderscheid gemaakt in saneringsgevallen (geluidbelasting in 1986 hoger dan 55 dB(A)) en in niet-saneringsgevallen. Hiervoor was het noodzakelijk om de geluidbelastingen te bepalen zoals deze zich in 1986 voordeden en dan is het zonder meer mogelijk dat de ene woning wel als saneringsgeval wordt aangemerkt en een nabijgelegen woning, waar net iets meer afscherming optreedt of de afstand tot de weg iets groter is, de geluidbelasting 55 dB(A) of lager is waardoor de woning niet als saneringswoning wordt aangemerkt.
De bewoners van 18 woningen aan de Irenestraat en 21 woningen aan de Mauritssingel lijken de dupe te worden van het niet formeel vaststellen van de geluidbelasting in 1986. De grenswaarde ligt volgens spreker nu soms ver boven de 50 dB(A) die wel geldt in de haaks op de Irenestraat gelegen Margrietstraat en Marijkestraat. In variant B van geluidstabel 7 is voor deze woningen wel degelijk sprake van een overschrijding van de 50 dB(A) grens. Dat is volgens hem temeer relevant omdat het hier veelal gaat om slaapvertrekken die 20 van de 24 uur per etmaal met geluid worden belast vanwege het intensieve vrachtverkeer op de A4.	De bedoelde woningen zijn geen saneringswoningen omdat de geluidbelasting in 1986 55 dB(A) of lager was. Voor deze woningen geldt de heersende geluidbelasting als voorkeursgrenswaarde. Het enige verschil wordt gevormd door het gevelisolatie-onderzoek waarmee wordt vastgesteld of binnen in de woningen aan de grenswaarde wordt voldaan. Het is overigens de vraag of uit dit onderzoek zou blijken dat er aanvullende maatregelen nodig zijn. Een "gemiddelde" gevel reduceert de geluidbelasting met ca. 20 dB(A). Bij sanering geldt een grenswaarde van 45 dB(A) voor binnen in de woning en met een geluidbelasting van 55 dB(A) zijn dan over het algemeen geen aanvullende voorzieningen nodig.
Voorts merkt spreker op dat in die omgeving het slapen met open ramen helemaal uit den boze is vanwege de luchtverontreiniging.	Door invoering en handhaving van een maximum snelheid van 80 km/h zal de luchtkwaliteit bij openstelling van de weg niet verslechteren ten opzichte van de situatie dat geen verbreding is uitgevoerd.

Men blijft weliswaar binnen het wettelijk kader, maar op bladzijde 31 van het akoestisch onderzoek staat: "Bij geen van deze objecten is sprake van een relevant cumulatief effect als gevolg van de aanwezigheid van andere geluidsbronnen". Spreker zegt dat dit zal gaan over het geluid van de dorpswegen, maar hij denkt dat die vaststelling dateert van 10, 15 jaar geleden toen er nog een heel ander soort economie was. Daarnaast rijden nog dagelijks zo'n 80 tot 100 zwaarbeladen vrachtwagens over de Mauritssingel van en naar het bedrijf Vliko.	Het totale akoestisch klimaat van een situatie wordt met name in de beoordeling betrokken wanneer de geluidbelasting t.o.v. de huidige situatie gaat toenemen. Dan wordt dan onderzocht of als gevolg van deze toename ook het totale (cumulatieve) akoestisch klimaat er op achteruitgaat. Wanneer dit niet het geval is (omdat bijvoorbeeld een andere geluidsbron dominant is) kunnen hier argumenten aan worden ontleend om de hogere geluidbelasting van de mindere bron toe te laten. Wanneer er wel sprake is van een verslechtering van het akoestisch klimaat kan dit juist een argument zijn om juist geen hogere geluidbelasting toe te laten. In onderhavige situatie, waar in alle situaties in Leiderdorp de geluidbelasting vanwege de A4 lager wordt, zou het beschouwen van de cumulatieve geluidbelasting alleen argumenten kunnen opleveren om minder omvangrijke voorzieningen in het tracébesluit op te nemen.
De situatie in zowel de Groenendijkstraat als in de Koningstraat, beide in de omgeving van de Resedastraat, is onbevredigend. In de Groenendijkstraat is voor de even huizen geen waarde vastgesteld hoewel deze dicht bij de A4 ligt dan de oneven zijde waarvoor wel de 50 dB(A) grenswaarde geldt. In de Koningstraat is in 1986 niet gemeten aan de oneven straatkant, hoewel in de B-variant de geluidbelasting daar niet de 50 dB(A) overschrijdt. Ook 19 woningen in de Resedastraat, 9 oneven en 10 even, komen er slecht af met een hogere grenswaarde van 51 tot 60 dB(A). Ook hier vindt overschrijding van de 50 dB(A) grens plaats op enkele verdiepingen.	Voor de situatie 1986 is de geluidbelasting op het blok Groenendijk 1-11 inderdaad ca. 1 dB(A) hoger dan voor het iets dicht bij de weg gelegen blok Groenendijk 2-12. Het verschil wordt verklaard doordat dit laatste bouwblok zowel aan de west- en oostzijde op korte afstand wordt afgeschermd door naastliggende bouwblokken. Het afschermend effect hiervan is groter dan bij het bouwblok 1-11 waar de naastliggende bebouwing op grotere afstand staat. Als gevolg van deze verschillen wordt het blok 1-11 als saneringsgeval gezien en het blok 2-12, met een geluidbelasting in 1986 van 55 dB(A), niet. De geluidbelasting in de kolom "1986" is alleen vermeld als deze hoger is dan 55 dB(A); uit de oorspronkelijke resultaten blijkt dat het blok Groenendijk 2-12 in 1986 een geluidbelasting had van 55 dB(A)). Op bladzijde 20 van het rapport is aangegeven dat de geluidbelastingen voor het jaar 1986 in de tabellen is opgenomen voor zover deze hoger zijn dan 55 dB(A). De woningen waarvoor geen waarde voor het jaar 1986 is vermeld, zijn wel degelijk onderzocht. Ook bij de oneven nummers aan de Koningstraat is de geluidbelasting in 1986 bepaald; deze is echter ook 55 dB(A) of lager.

Spreker pleit ervoor alle woningen aan de Resedastraat, voor zover deze gehandhaafd blijven, op dezelfde wijze te behandelen mede gezien de overweging dat aan de westzijde van de A4 de meeste bouwhinder zal worden ondervonden en het verkeer op de A4 te zijner tijd ongeveer onder de achtertuinen van percelen aan de oneven kant raast.	Bij de woningen aan de Resedastraat doet zich hetzelfde voor: als bij de woningen waar de geluidbelasting in 1986 56 dB(A) of hoger is (saneringswoningen), geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en voor de woningen waar de geluidbelasting in 1986 55 dB(A) of lager is, geldt als voorkeursgrenswaarde "de heersende geluidbelasting". De Wet geluidhinder maakt o.a. onderscheid tussen zgn. sanerings- en niet-saneringswoningen. De geluidsbelasting op de gevels van de woningen in het jaar 1986 is hiervoor bepalend. Voor deze groepen gelden verschillen normen en grenswaarden. Bij een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde moet ingevolge de Wet geluidhinder een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting te worden vastgesteld en dat is bij de saneringswoningen het geval. Dit ondanks het feit dat de geluidbelastingen van deze woningen nauwelijks afwijken van de geluidbelasting van de niet-saneringswoningen. Zo is de geluidbelasting van de woningen Resedastraat 1-9 (saneringswoningen) na maatregelen 56 dB(A) en bij de woningen Resedastraat 19-27 55 dB(A). De verschillende fasen van de bouw zullen qua geluidhinder worden getoetst aan deze grenswaarden. Bovendien zullen met de gemeente afspraken worden gemaakt om hinder tijdens de bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te voorkomen. Wanneer daartoe aanleiding bestaat zullen er beperkingen worden gesteld aan de perioden van het etmaal waarin de bouwactiviteiten plaatsvinden. Ook tijdelijke geluidsbeperkende maatregelen worden niet uitgesloten.
Op bladzijde 74, derde alinea, wordt gesteld dat indien gemeenten in het kader van W4 zelf tot geluidwerende bebouwing overgaan, de geluidsschermen niet worden geplaatst. Op bladzijde 80 wordt vermeld dat eventuele bebouwing gereed moet zijn ten tijde van het openstellen van de A4 of het relevante wegdeel. Spreker vraagt hoe die procedure verloopt. Hij vindt de formulering op bladzijde 80 ruim. Spreker zou graag zien dat in de eerder genoemde afspraken eenduidige voorwaarden worden opgenomen over het tijdig nakomen van eventuele verplichtingen tot bebouwing en dat men niet op elkaar gaat zitten wachten. In dat verband wil spreker graag vernemen of de aanpak van de geluidsproblemen bij de A4 passage Leiderdorp bij bebouwing op dezelfde wijze worden opgelost als wordt voorgenomen op bladzijden 24 en 25 van het akoestisch onderzoek voor Roomburg.	In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan voor de W4-plannen zal de gemeente Leiderdorp akoestisch onderzoek moeten uitvoeren. In dit onderzoek zullen de geluidbelastingen uit het akoestisch onderzoek van het Tracébesluit als grenswaarden worden aangehouden voor zover deze hoger zijn dan 50 dB(A). Als blijkt dat deze waarden met de gekozen vormgeving van de gebouwen worden overschreden, zullen er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.

Spreker vraagt vervolgens wat er op tegen is om het viaduct enkele tientallen meters meer naar het noorden te verplaatsen zodat het lokale verkeer wat verder van de woningen af blijft. Een bocht in de Mauritssingel zou de snelheid van het verkeer al aardig afremmen en het nemen van de scherpe bocht naar de westelijke parallelweg vergemakkelijken. Spreker is niet overtuigd van de noodzaak om de Ericalaan/Mauritssingel te verhogen, en vraagt in welk geval de argumenten daarvoor impliciet zijn in de mindere verdieping van de bak omdat die 3 meter minder diep wordt dan in 1998 is voorgenomen. Hij vraagt of daaraan alleen financiële argumenten ten grondslag liggen, en welke kosten aan deze nieuwe barrièrewerking van het viaduct zijn verbonden en hoe die zich verhouden tot het 1 meter dieper leggen van de verlengde bak. Spreker verwijst naar de kostenbesparing die wordt bereikt doordat het aquaduct 3 meter minder diep komt te liggen, bladzijde 88. De verhoging van de Ericalaan met 1 meter creëert volgens spreker bovendien een extra verkeerstechnisch probleem omdat direct na de daling in een bocht van ongeveer 90 graden de westelijke parallelweg moet worden opgedraaid. Hij verwacht dat het druk zal worden bij de voorrangskruising, zeker tijdens het brengen en halen van kinderen van en naar school.	Dit voorstel leidt tot een enorme kostenverhoging en wordt niet overgenomen.
Spreker wil voorts ingaan op de luchtkwaliteit; de paragraaf op bladzijde 111 d.10 is summier. Waarom zijn niet, zoals bij het geluidsonderzoek, hoofdlijnen en conclusies van het uitgevoerde onderzoek met verkeersmiddelen en modellen inclusief metingen als bijlagen toegevoegd. Vooral nu er overkapte tracédelen zijn lijkt het spreker van belang dat expliciet aandacht wordt besteed aan de concentraties van luchtverontreiniging bij de uiteinden van het aquaduct. Spreker verwijst hierbij naar de richtlijnen voor de Trajectnota/MER A4 De Hoek Prins Clausplein, juli 2000, bladzijde 11. Is het niet realistischer is te verwachten dat de Europese richtlijnen met betrekking tot luchtkwaliteit ten tijde van de ingebruikname van de weg veel stringenter zullen zijn dan het huidige besluit Luchtkwaliteit 2001 dat in het ontwerp-tracébesluit is genoemd. In het ontwerp-tracébesluit wordt een expliciete uiteenzetting van die Europese regelgeving gemist, niet alleen voor nu maar ook voor de toekomst en in hoeverre daaraan wordt voldaan.	In het OTB was er voor gekozen om de eindconclusie van het onderzoek in de vorm van een zonekaart in het tracébesluit op te nemen. In het WVTB is uitgebreider op het luchtonderzoek ingegaan. T.a.v. de overkapte delen moet worden opgemerkt dat de horizontale geluidsschermen minder dan de helft van de weg afdekken, waardoor er geen sprake is van een tunnel. De geëmitteerde stoffen worden weliswaar enige afstand door het verkeer meegevoerd, maar kunnen vrijelijk ontsnappen. Het luchtonderzoek is uitgevoerd op basis van de huidige wetgeving. Er zijn geen aanwijzingen dat de normen naar de toekomst zullen worden aangepast Het in het ontwerp-tracébesluit opgenomen ontwerp van de weg in combinatie met de getroffen maatregelen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van lucht en geluid.

Spreker vraagt hoe op basis van de voor het Rijk geldende Europese richtlijnen, die worden omgezet in nationale wet- en regelgeving op het gebied van geluid en luchtkwaliteit de weg moet worden aangelegd. Moeten de W4-gemeenten nu meebetalen om het Rijk in staat te stellen te voldoen aan haar verplichtingen op dit gebied? Spreker heeft de indruk dat de korte bak constructie, genoemd in de brief van september 1997, gelet op de Europese richtlijnen ten aanzien van lucht en geluid, net zo min als de brug over de Oude Rijn een haalbare kaart was. Toen was er sprake van 100 miljoen gulden meerkosten, hetgeen destijds al onontkoombaar was. Dit is vergelijkbaar met een situatie waarin de buurman van een kroeg moet meebetalen aan maatregelen die de kroeg moet nemen om geen geluidhinder te veroorzaken.	In het W4 contract hebben de betrokken overheden afspraken vastgelegd over de kostenverdeling van de totale W4 ontwikkeling, waar de verdiepte ligging van de A4 onderdeel van uit maakt. Dit valt buiten het kader van dit tracébesluit.
Voorts haalt spreker de fietsverbinding naar de Munnikenpolder aan. Langs de Dwarswetering wordt een verbinding voor langzaam verkeer gemaakt ter ontsluiting van de Munnikenpolder. De tunnel daarvan wordt meer dan 2 maal 38,5 meter lang, bladzijde 14 tabel 1. Spreker is van mening dat dit sociaal onveilig is en vraagt of, gezien de brede middenberm van de A4, het niet mogelijk en verantwoord is in het midden een opening naar het daglicht te maken	In het midden van de onderdoorgang voor fietsers is een opening voorzien. De sociale veiligheid wordt bevorderd door het aanbrengen van verlichting in de tunnel. Parallel aan het fietspad loopt ook de Dwarswetering welke >20m breed is. Hiermee wordt een ruimtelijk effect gecreëerd.
Vervolgens wijst spreker op de maatregelen volgens het compensatiebeginsel van het Structuurschema Groene Ruimte, bladzijden 20, 22, 100, 104, zoals de plicht tot herplant. Hoe en op welke termijn vindt deze herplant plaats en op welke wijze kunnen betrokkenen participeren. In tabel 5, bladzijde 21, worden maatregelen gemist voor de herplant van bomen in het stuk tussen het aquaduct en de Ericaleen, dus voorbij kilometer 31.550.	De gemeente Leiden neemt de SGR-compensatieopgave park Cronesteijn over van Rijkswaterstaat. De daadwerkelijke invulling qua aantallen en oppervlakte wordt zichtbaar in het inrichtingsplan voor de Oostvlietpolder en de inventarisatie van verdichting van de beplanting in park Cronesteijn, die beide door de gemeente Leiden worden opgesteld. Voor de Boswetcompensatie hebben de gemeenten Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude aangegeven de afgesproken compensatieopgave in het kader van W4 ieder voor 1/3 deel te zullen realiseren. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de planvorming en de realisatie van deze compensatieopgave.

Spreker heeft nog een aantal vragen die in het ontwerp-tracébesluit onbeantwoord zijn gebleven: • Wat wordt exact de afstand van de weg tot de huizen in de Resedastraat en de Van Geerstraat, de begrenzing van het tracébesluit. • Waar komen de bouwterreinen en welke verplichte rijroutes worden opgelegd aan het bouwverkeer. Daarover heeft reeds met de gemeente en de Belangenvereniging overleg plaatsgehad. • Spreker pleit voor tijdelijke en effectieve schermen teneinde de geluidbelasting die soms tijdens de bouw kan oplopen tot boven de 65 dB(A), tegen te gaan. De kosten van dergelijke schermen kunnen volgens spreker op een project van enkele honderden miljoenen niet doorslaggevend zijn. Hij geeft als voorbeeld dat binnenkort het flatgebouw aan de B.G. Cortslaan wordt gesloopt en aan Rijkswaterstaat is verzocht tijdelijk schermen te plaatsen ter vervanging van de dan weggenomen geluidsbarrière die de flat was. • Aan B&W van Leiderdorp is door de belangenvereniging gevraagd naar de mogelijkheid om de sloopmaterialen van de flat over water te vervoeren in plaats van met vrachtwagens door de aangrenzende woonwijken. • Voorts vraagt spreker in hoeverre aan weerszijden van de A4 de huidige staat van de woningen wordt vastgelegd. In het contract met de aannemers van sloop- en bouwwerkzaamheden moeten daarover volgens hem eenduidige bepalingen worden opgenomen. In dat verband heeft spreker alvast bij het Hoogheemraadschap Rijnland informatie gevraagd over de invloed van de bouwwerkzaamheden op het grondwaterpeil.	De afstand van de weg tot de woningen bedraagt ca. 25 tot 32 m. Dit is niet exact aan te geven omdat de gevels van de woningen niet in één lijn staan en de dikte van de wand van de verdiepte ligging nog niet bekend is. Ook is volgens het tracébesluit een afwijking van 2 m. mogelijk. De bouwterreinen zijn aangegeven op de kaart van het ontwerp-tracébesluit. De bouwwegen zullen zoveel mogelijk binnen de tracégrenzen parallel aan de A4 lopen. Hierover worden met de betreffende gemeenten nadere afspraken gemaakt. Er is akoestisch onderzoek gedaan naar de effecten van de sloop van de eerstelijns bebouwing. Maatregelen tegen geluidsoverlast tijdens de bouw zijn in voorbereiding. Het bestaande geluidsscherm zal 1.0 m worden verhoogd. Dit valt buiten het kader van dit tracébesluit. Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden wordt bepaald welke woningen in de kritieke zone staan en vervolgens wordt van deze woningen een nulopname gemaakt. Over dit onderwerp wordt de Belangenvereniging geïnformeerd.
---	---

Over de verwachte meerkosten van de aanleg conform het huidige ontwerp-tracébesluit worden geen uitspraken gedaan, anders dan dat naar de eerder genoemde brief van de toenmalige bewindsvrouwe uit 1997 wordt verwezen. Daarin komt een lange bak op 150 miljoen gulden meer dan de korte bakconstructie. De huidige bewindsvrouwe heeft in een brief aan de Tweede Kamer van 5 maart 2004 laten weten dat het zoeken naar extra financiële middelen tot het uitblijven van dit ontwerp-tracébesluit heeft geleid en dat zij 37 miljoen Euro heeft gevonden uit het kwartje van Kok. Spreker vraagt duidelijk te maken hoe die 37 miljoen Euro meerkosten, die klaarblijkelijk ten behoeve van 400 meter en 280 meter aan de andere kant in lengterichting verschoven bak zijn, zich verhouden tot de eerdere raming van de meerkosten, in het bijzonder tot de raming van het ingenieursbureau dat qua orde van grootte de globale schatting van spreker bevestigde. De achtergrond van deze vraag is bepaald door de overtuiging van spreker dat de drie gemeenten, in het bijzonder Leiderdorp, een heel groot aandeel moeten bijdragen aan de meerkosten die door de rijksoverheid zouden moeten worden gedragen. Uitgaande van het beginsel dat de vervuiler betaalt in een economie waar meer wegen, meer verkeer en meer transport beleidskeuzes zijn, dient de rijksoverheid haar verantwoordelijkheid te nemen en de consequenties van rijkswegenaanleg voor de leefbaarheid van bewoners niet af te wentelen op de lagere overheid.	Dit valt buiten het kader van dit ontwerp-tracébesluit. De minister heeft 37 miljoen Euro extra beschikbaar gesteld voor het gehele A4 project, van Leiden tot Burgerveen. De kosten van het gehele project waren hoger dan het budget; er was een verschil tussen budget en raming. Dit staat los van dit tracébesluit en van de W4-ontwikkeling.
Na de algemene ledenvergadering van de Belangenvereniging A4/HSL op 19 april 2004 zal een volledig schriftelijk standpunt worden ingediend.	Voor kennisgeving aangenomen.
	Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.

Volgnummer:	31	Inspreker	Dhr. Bresters
	Mondeling ingebracht tijdens de hoorzitting d.d.		Belangenvereniging A4-HSL, Leiderdorp
Gedateerd:	31 maart 2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Spreker geeft aan dat het hem niet duidelijk is aan welke eisen de nieuwe A4 moet voldoen. Betreffen het de eisen van nu of de eisen van over 5, 10 of 20 jaar. Kan er een garantie worden gegeven dat de weg zoals die aangelegd wordt niet alleen aan de eisen voldoet van 2004 maar ook aan die van 2010 voor zover deze bekend zijn. Hij wijst er in dit verband op dat Nederlandse regels strenger kunnen zijn dan Europese regels. Spreker geeft aan dat in het Handboek Implementatie Milieubeleid Europese Unie in Nederland richtlijnen staan die in ontwikkeling zijn. Spreker vraagt in hoeverre aan dit soort eisen wordt voldaan.		De voor het geluidsonderzoek gehanteerde perioden zijn één jaar voor uitvoering en 10 jaar na uitvoering. Daar mag van worden afgeweken. Uitgaande van het feit dat de uitvoering oorspronkelijk zou starten in 2004 en in 2010 klaar zou zijn is geluidsonderzoek gedaan voor de jaren 2003 en 2020. De geluidsonderzoeken zijn gedaan op basis van de huidige wetgeving. Ook voor het luchtonderzoek geldt dat dit is uitgevoerd op basis van de huidige wetgeving. Er zijn geen aanwijzingen dat de normen naar de toekomst zullen worden aangepast.	
Spreker denkt dat het vertrouwen bij de burgers wekt als bij het tracébesluit een overzicht komt van alle op het besluit van toepassing zijnde wetten en regels, van de al bekende wijzigingen van die regels, alsook een beschouwing over de vraag in hoeverre het Tracébesluit voldoet aan toekomstige eisen op het gebied van lucht en geluid.		Het geven van een overzicht van alle op het besluit van toepassing zijnde regelingen zou een zodanig lange lijst opleveren dat niet aan de verwachtingen zou worden voldaan. De essentiële regelingen met betrekking tot dit tracébesluit zijn de Tracéwet, de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder, het Besluit luchtkwaliteit en de wetgeving op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Ook verdienen vermelding de Flora- en faunawet, de Boswet, de Woningwet, de Wet op de ruimtelijke ordening en de waterhuishoudkundige keuren en verordeningen. Het tracébesluit voldoet aan de regelingen zoals die gewijzigd zijn. De geldende regelingen met betrekking tot lucht en geluid hebben niet alleen betrekking op de situatie ten tijde van het tracébesluit maar ook op de toekomstige situatie.	
Spreker vraagt wanneer de verbreding van de A4 van twee naar vier rijstroken gerealiseerd wordt. Hij vraagt of bij benadering is aan te geven wat het extra nadelige effect van die verbreding zou kunnen zijn voor de omgeving. Voorts vraagt spreker of men voor de situatie van twee maal vier voorziet dat er aanvullende maatregelen genomen moeten worden om binnen de normen te blijven.		De effecten van een eventuele verdere verbreding van de A4 en de vraag of aanvullende maatregelen nodig zijn worden onderzocht in het kader van de tracé/MER studie A4 De Hoek-Prins Clausplein. De Trajectnota/MER hiervoor is in concept gereed; het is nog niet bekend wanneer deze in procedure wordt gebracht.	

Vervolgens brengt spreker de nadeelcompensatie regeling voor de A4 en A16 HSL naar voren waar een schadevergoedingschap voor in het leven is geroepen. Hij zegt dat dit schadevergoedingschap niet bevoegd zou zijn om kennis te nemen van claims die te maken hebben met het zogenaamde W4-project. Hij vraagt of er een mogelijkheid is te bezien in hoeverre dat schadevergoedingschap met claims in het kader van het W4-project uitgebreid kan worden. Er kunnen twee verschillende veroorzakers van schade zijn, waardoor de situatie kan ontstaan dat aangetoond moet worden welke van deze twee projecten de schade heeft veroorzaakt.	Het is juist dat bij het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 alleen claims kunnen worden ingediend die betrekking hebben op schade als gevolg van het Tracébesluit Burgerveen-Leiden 2004. Schade als gevolg van gemeentelijke plannen, waaronder ook de plannen in het kader van het W4-project, kan worden geclaimd bij de betreffende gemeente.
Spreker geeft verder aan dat het in het kader van W4 van belang is dat er een plaatje komt van effecten van W4 en A4 cumulatief op de buurt, zowel qua geluid als qua lucht.	In het kader van het tracébesluit wordt inzicht gegeven in de daardoor veroorzaakte effecten. In het akoestisch onderzoek is aandacht geschonken aan die cumulatie van geluid waarvan mogelijk relevante gevolgen kunnen optreden. Verder geldt dat bij het tracébesluit een oplossing wordt geboden voor de geluidhinder ten gevolge van de verbreding van de A4. Voor geluidhinder tengevolge van andere plannen, bij voorbeeld ter realisering van de gemeentelijke W4-projecten, zal in het kader van de desbetreffende planvorming een oplossing moeten worden gevonden. Bij de berekening van de luchtkwaliteitseffecten is de fysieke omgeving zoals zal ontstaan ten gevolge van de W4 plannen, betrokken.
	Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004

Volgnummer:	32	Inspreker	Dhr. Vink
	Mondeling ingebracht tijdens de hoorzitting d.d.		Stichting Meerburg
Gedateerd:	31 maart 2004		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Spreker geeft aan tegen het vorige ontwerp-tracébesluit beroep te hebben aangetekend omdat de voormalige vuilstort Roomburg niet in de MER was opgenomen. In het nu voorliggende ontwerp-tracébesluit mist hij dit weer; wat erover is vermeld is zeer beperkt. Spreker vraagt derhalve waar het uitgebreide verslag is van alle effecten op het milieu rond Roomburg en dit niet ter inzage is gelegd.		Het onderzoek door het bureau DHV naar uitstroom van grondwater uit de voormalige vuilstort is aan de Stichting Meerburg overgelegd en daarover hebben ook gesprekken plaatsgevonden. In het tracébesluit zijn alleen de mogelijke beheersmaatregelen op basis van de onderzoeksuitkomsten opgenomen. De te nemen maatregelen zijn afhankelijk van de uitvoeringswijze die de aannemer gaat toepassen. Bij het tracébesluit liggen alle stukken ter inzage die voor een goed begrip nodig zijn. In andere gevallen, zoals bij het onderzoek naar de vuilstort, is verwezen naar achterliggende rapporten. Dit rapport is volledig openbaar.	
Volgens één van de artikelen in het ontwerp-tracébesluit mag er geen verhoging van de uitstroom van de stort plaatsvinden. De vraag is hoe men dit wil constateren als de nulsituatie niet geconstateerd is.		Aan de aannemer zal het onderzoek worden meegegeven en de in het tracébesluit geformuleerde randvoorwaarde. Aldus zal de aannemer hieraan voldoen.	
Voorts stelt spreker dat ten aanzien van de aansprakelijkheid terecht wordt geconcludeerd dat de gemeente Leiden aansprakelijk is op het moment dat het mis zou gaan. Spreker vraagt of daar een bevestiging van is omdat dit bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Roomburg veel vertraging heeft opgeleverd.		In het schrijven van 30 oktober 2003 aan St. Meerburg is verwoord dat gezamenlijk met de gemeente Leiden geconcludeerd is dat Leiden verantwoordelijk is. Voor zover er sprake is van schade als gevolg van de werkzaamheden door RWS dan wordt dit met Leiden afgehandeld.	
		Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	33		Inspreker	Dhr. Sperna Weiland,
	Mondeling ingebracht tijdens de hoorzitting d.d.			Leiderdorp
Gedateerd:	31 maart 2004			
Kernpunt(en) van de inspraak:			Reactie van Bevoegd Gezag:	
Spreker zegt dat hem duidelijk is geworden dat natuurcompensatie gedeeltelijk gecombineerd wordt met de compensatie voor de HSL Zuid. Hij zou hierover graag een toelichting willen, met name over de manier waarop de compensatie geregeld is in de Munnikenpolder, omdat er een vrij fors tijdsverschil is tussen het gereedkomen van de HSL Zuid en de A4.			De combinatie van compensatie met de HSL Zuid en de A4 betreft met name de Munnikenpolder. Tijdens de werkzaamheden aan de A4 zal de Munnikenpolder als gronddepot in gebruik zijn. Hierdoor is de verwachting dat de compensatie van de HSL Zuid en A4 gelijktijdig zal worden uitgevoerd	
Er wordt grondig habitatonderzoek gedaan, maar spreker vraagt zich af of onderzoek wordt gedaan naar de uitgebreide cumulatieve effecten. Omdat er nogal veel in de buurt van de A4 gebeurt, verschijnen er allerlei deelrapporten. Per gebied kan de schade relatief meevallen, maar opgeteld zou het een een fors gebied en een grotere schade zijn.			In het kader van de Flora en Faunawet toetst het ministerie van LNV de habitatonderzoeken en verleent, indien noodzakelijk, onder strikte voorwaarden ontheffingen. LNV is daardoor in de gelegenheid de cumulatieve effecten van verschillende ingrepen te beoordelen.	
			Deze bedenkingen geven geen aanleiding tot het ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vaststellen van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004.	

Volgnummer:	n.v.t.		Reactie van	Provincie Zuid-Holland
Gedateerd:	n.v.t.			
Kernpunt(en) van de inspraak:			Reactie van Bevoegd Gezag:	
Verhogen van de doorvaarthoogte van de brug over de Oude Rijn van 2,5m naar 3,0 m.			Dit verzoek is niet gedaan in het kader van de OTB-procedure. In overleg met de provincie is gevolg gegeven aan dit verzoek. Het tracébesluit is op dit punt gewijzigd t.o.v. het ontwerp.	
Verzoek van de prov. ZH/projectorganisatie RGL om de ruimtereservering onder het viaduct van de A4 te vergroten van 28,0 m naar max. 32,0 m, i.v.m. mogelijke aanleg 3 ^e spoor t.b.v. Rijn-Gouwelijn.			Dit verzoek is niet gedaan in het kader van de OTB-procedure. In overleg met genoemde partijen is gevolg gegeven aan dit verzoek. Het tracébesluit is op dit punt gewijzigd t.o.v. het ontwerp.	

Bijlage 11

Reacties op ingekomen bedenkingen bij Wijziging Voorgenomen -Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004 (WVTB A4)

De bedenkingen hebben geen aanleiding gegeven tot het, t.o.v. het WVTB, gewijzigd vaststellen van het tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden 2004

Volgnummer:	1	Afzender:	W. de J
Kenmerk:			Adres onbekend
Gedateerd:	24 juni 2005		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Goed plan		Voor kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer:	2	Afzender:	H. v. Paridon / D.I. v.d. Enden
Kenmerk:			Holtlant 3
Gedateerd:	29 juni 2005		2353 GD Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Bijlage 3. Luchtkwaliteitonderzoek voor A4 traject Burgerveen-Leiden 2012-2020			
1.1 <i>Detailering van de omgeving</i> De luchtfoto's visualiseren niet de effecten op de in het studiegebied K4 gelegen (gevoelige) bestemmingen en toekomstige bestemmingen.		De huidige "gevoelige" bestemmingen, zoals die destijds werden genoemd, zijn op de luchtfoto aanwezig en worden zichtbaar door nader in te zoomen. De toekomstige ontwikkelingen staan niet op de luchtfoto's, maar zijn wel in het onderzoek betrokken.	
1.2 <i>Studiegebied</i> De effecten van de lokale emissies op het studiegebied K4 zijn evident; deze blijken echter niet in het onderzoek te zijn betrokken.		In de gehanteerde achtergrondwaarde zijn alle lokale bronnen opgenomen. De totale concentratie is opgebouwd uit de bijdrage van de weg en de achtergrond.	
1.3 <i>Resultaten in contouren</i> Op de luchtfoto's in de door RWS beschikbaar gestelde rapporten zijn geen gekleurde contouren te zien, waardoor onduidelijk is waar/wanneer grenswaarden/plandrempels worden overschreden. Aanbevolen wordt de resultaten in aparte overzichten weer te geven.		Het originele rapport dat ter inzage heeft gelegen bevat kleurenfoto's waarop de contouren duidelijk zijn aangegeven.	

<i>1.4 Overschrijding van de grenswaarden</i> Hoe is te verklaren dat een uitbreiding van 2x2 naar 2x3 een verbetering tot gevolg heeft. De maatregel van 80 km/uur is hierin niet verdisconteerd. Voor 2020 is duidelijkheid gewenst over de exacte locaties en mate van overschrijding van de grenswaarde PM10 etmaalgemiddelden. In 2012 zijn de overschrijdings-afstanden voor de jaargemiddelde NO2 concentratie voor 2x3 verdiept het grootst. Ook hier is van belang de exacte locaties en mate van overschrijding in kaart te brengen. Bij de overschrijdingen van de etmaal gemiddelde grenswaarde voor PM10 in 2020 is de toekomstige bebouwing in het kader van W4 niet meegenomen.	De verbetering is een gevolg van de verdiepte ligging van de weg, waardoor het verspreidingspatroon van de luchtverontreiniging wordt beïnvloed. Het blijkt dat het positieve effect hiervan groter is dan het effect van het extra verkeer tengevolge van de uitbreiding van het aantal rijstroken. De kleurenfoto's en de beschrijving leveren voldoende informatie. In het kader van het dit tracébesluit worden alleen de effecten van de verbreding van de A4 naar 2x3 in beeld gebracht. In het windtunnelonderzoek zijn wel de fysieke effecten van de toekomstige bebouwing meegenomen .
<i>1.5 Berekeningen luchtkwaliteit op locatie A4/ Rijnlandziekenhuis (studiegebied K4)</i> Volgens het Besluit luchtkwaliteit kunnen extra emissies niet worden toegestaan in situaties waar reeds sprake is van normoverschrijding. De locatie Rijnlandziekenhuis/A4 zal in de toekomst extra worden belast t.g.v. verbreding van de A4 en lokale ontwikkelingen die zullen leiden tot meer verkeer. Er is sprake van een relevant cumulatief effect en op deze locatie worden geen maatregelen getroffen om aan de wettelijke grenswaarden te kunnen voldoen. Het is daarom niet aannemelijk dat de grenswaarden ten tijde van de geplande openstelling niet/ nauwelijks worden overschreden, zoals gesteld in het WVTB A4.	Het WVTB A4 heeft betrekking op het ontwerp-tracébesluit voor de verbreding van de A4. Alle emissies tengevolge van deze verbreding en de achtergrondconcentraties zijn in het onderzoek betrokken. Voorts zijn de effecten van andere relevante ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer op de A4 verdisconteerd in de verkeersprognoses. Ten aanzien van de luchtkwaliteit is de verwachting gerechtvaardigd dat het gekozen tracé waarop het met de effectuering van de in het tracébesluit voorgestelde maatregelen en maatregelen op nationaal niveau er toe zal leiden dat tentijde van de openstelling van de verbrede A4 in 2012 wordt voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving.
<i>1.6 Luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van ZSM/Spedwet-TNO rapport 2004/ 582</i> Dit rapport is ingebracht bij een WAB-beroepsprocedure bij de A27. Naar het oordeel van de Afdeling waren de nieuwe onderzoeken dermate afwijkend van eerdere informatie, dat deze niet alsnog in de procedure konden worden betrokken als onderbouwing.	De desbetreffende uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hield ten aanzien van dit aspect in dat het nieuwe onderzoek niet meer op dat tijdstip kon worden ingebracht in de procedure .

1.7 Verkeersgegevens Gelet op de door DHV aangegeven jaarlijkse groei van 3,75% per jaar, zou op grond van eerder door TNO verstrekte etmaalintensiteiten rekening moeten worden gehouden met een verkeersintensiteit in 2020 van 216.000 m.v.t./etmaal i.p.v. 170.000 m.v.t./etmaal.	De door TNO gebruikte cijfers betroffen werkdagjaargemiddelde cijfers; nu gaat het om weekdaggemiddelde cijfers.
2 Aanvullend akoestisch onderzoek	
2.1 Wijziging geluidsbelasting De wijziging van de Resedastraat en de Parallelweg te Leiderdorp zijn niet meegenomen in het akoestisch onderzoek	In het aanvullend akoestisch onderzoek zijn de consequenties als gevolg van de wijziging van de Resedastraat en Rhijnvreugd onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat deze wijziging tot gevolg heeft dat de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Resedastraat onder de voorkeursgrenswaarde van 50dB(A) blijft. Een wijziging van de Parallelweg is niet in het akoestisch onderzoek betrokken omdat deze wijziging niet het gevolg is van het tracébesluit maar van een gemeentelijk besluit.
2.2 Art. 9 Afwijkingsbepalingen i.v.m. innovatieve uitvoeringswijzen De afwijkingsbepaling die thans is opgenomen heeft tot gevolg dat de geluidsafscherming binnen Vierzicht niet conform eerdere afspraken dient te worden uitgevoerd.	De in het tracébesluit op te nemen geluidsafschermende voorzieningen hebben tot doel de vanwege de verbrede A4 veroorzaakte geluidsbelasting terug te brengen tot de wettelijke norm. Deze voorzieningen zijn schermen. Als de gemeente zelf tijdig een geluidsafschermende voorziening treft die tenminste hetzelfde bereikt als de in het tracébesluit opgenomen schermen, zullen de schermen niet gebouwd worden omdat de noodzaak dan is vervallen. De ontwikkelingen die niet in het tracébesluit zijn opgenomen en die in deze inspraakreactie worden genoemd, zullen bij het ruimtelijke besluit voor de desbetreffende ontwikkeling door het daarvoor bevoegde gezag voorzien worden van de benodigde geluidsafscherming. Deze geluidsafscherming kan samenvallen met de afscherming die voor de verbrede A4 nodig is, maar is de verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag voor die ontwikkeling.

Volgnummer:	3	Afzender:	Dienst Bouwen en Wonen
Kenmerk:	19351		Postbus 9100
Gedateerd:	1 juli 2005		2300 PC Leiden
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
DBW Leiden wil, eventueel samen met Zoeterwoude en Leiderdorp, met RWS en/ of VenW in gesprek over een 80 km/uur maatregel. Inzet daarbij is deze maatregel niet tijdelijk maar definitief en niet bij openstelling maar z.s.m. te nemen.		Deze wens valt buiten het kader van dit tracébesluit.	

Volgnummer:	4	Afzender:	Belangenvereniging A4-HSL
Kenmerk:			Frederik Hendrikplantsoen 17
Gedateerd:	4 juli 2005		2351 GJ Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Zijn de bewoners van Frederik Hendrikplantsoen 7 en 8 op de hoogte gesteld van opname in de geluidstabel 7 Oranjewijk of moeten ze hiervan zelf kennis nemen?		De bewoners van Frederik Hendrikplantsoen 7 en 8 zijn op de hoogte gesteld d.m.v. een brief.	
De tekeningen m.b.t. de begrenzing van het tracébesluit zijn t.a.v. het doortrekken van de Resedastraat naar de Hoofdstraat niet duidelijk genoeg.		Uit mondeling overleg met de Belangenvereniging is gebleken dat inmiddels duidelijkheid is bereikt	
Er wordt gewezen op enkele onduidelijkheden/fouten in de tekst t.a.v. kaartnrs. en plaatsaanduiding van geluidsschermen.		Waar van toepassing wordt dit verwerkt.	
De presentatie van de resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek in verbetering/verslechtering is onduidelijk; aangeven welk gebied het betreft, in meters afstand van de A4. Ook de autonome invloed van het verkeer is niet duidelijk. De invloed van natuurlijke bronnen als zeezout en het weer, en de invloed maatregelen als roetfilters en de doorwerking van meer schone voertuigen op de PM10-waarden is niet aangegeven.		De opgenomen contouren met de beschrijving met overschrijdingsafstanden leveren voldoende informatie. Zowel in de toekomstige achtergrondconcentraties als in de emissiefactoren (uitstoot per type voertuig) is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Op de invloed van de weersomstandigheden is ingegaan in het hoofdstuk uitgangspunten. Ten tijde van het onderzoek was nog niet duidelijk hoe groot het effect van zeezout was. Inmiddels kan geconcludeerd worden dat de concentraties voor PM10 zijn overschat.	
Vragen bij het TNO luchtrapport:		Westeindseweg 5 Zoeterwoude	
Wat is het 2^e adres waar overschrijding is, naast het tankstation?			
Hoe is het mogelijk dat de getallen verkeersprestatie personenauto's lager zijn dan die van vrachtverkeer?		Volgens het rapport variëren de verkeersprestaties van personenauto's tussen 1,1 en 1,8 miljoen km/etmaal en voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer tussen 0,12 en 0,25 miljoen km/etmaal.	

Is rekening gehouden met weergalmend motorgeronk?	In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van het gemiddelde Nederlandse voertuigenpark. In de emissiekentallen is ook het uitlaat- en motorgeluid verdisconteerd. Daarnaast worden de wanden van de tunnelbak en de schermen voorzien van hoogwaardig absorberend materiaal dat weergalmend motorgeronk zal voorkomen.
Er blijft een overschrijdingsoppervlak ; wat houdt dat in en is dat wettelijk toelaatbaar?	In het bedoelde gebied wordt vooralsnog niet voldaan aan de grenswaarde. Volgens het Besluit luchtkwaliteit 2005 moet dit in nieuwe situaties zo veel mogelijk worden voorkomen. In het Besluit wordt ook aangegeven dat dat niet in alle gevallen voorkomen kan worden. Het tracébesluit dat mede het treffen van vele maatregelen inhoudt voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005
Wat betekent t.a.v. van PM10: "in 2012... maximaal 100 meter"?	De genoemde overschrijdingsafstand geldt ten opzichte van de as van de weg. Vanaf de kant van de verharding is het een minder grote afstand.

Volgnummer:	5	Afzender:	C.A.M. van der Schaal
Kenmerk:			Holtlant 30
Gedateerd:	1 juli 2005		2353 GC Leiderdorp
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bij voorbaat wordt bezwaar aangetekend tegen een eventuele verhoging van de thans vastgestelde hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB(A) voor de woning Holtlant 30.		Voor de betreffende woning is op verzoek van de gemeente door Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland bij besluit van 4 oktober 1983 een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 55dB(A) vastgesteld. Ten gevolge van het tracébesluit wordt deze 55dB(A) niet overschreden. Er is dus geen aanleiding om tot een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting te besluiten.	

Volgnummer:	6	Afzender:	Blenheim Attorneys namens JVC Nederland B.V.
Kenmerk:			Postbus 10302
Gedateerd:	4 juli 2005		1001 EH Amsterdam
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
JVC Nederland wenst inspraak in de eventuele plaatsing van bomen aan de Willem van der Madeweg.		Over de uitvoering van het tracébesluit zal overleg met belanghebbenden plaatsvinden.	

Volgnummer:	7	Afzender:	W.J.E. van der Werf
Kenmerk:			Haagplein 83
Gedateerd:	7 juli 2005		2311 AG Leiden
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In het voorgenomen tracébesluit zijn onvoldoende maatregelen voorzien ter bescherming van de luchtkwaliteit en de geluidhinder langs de wijk Roomburg tot aan de afronding van de werkzaamheden, op zijn vroegst medio 2012. Verzocht wordt in het ontwerpbesluit de nodige maatregelen op te nemen die er voor zorgen dat tijdens het gehele bouwproject wordt voldaan aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit en de Wet geluidhinder.		Er is geen reden om te veronderstellen dat de luchtkwaliteit tijdens de bouwwerkzaamheden slechter zal zijn dan na openstelling van de A4. De situatie ten aanzien van de luchtkwaliteit na openstelling zal aan de vigerende wet- en regelgeving voldoen zoals uiteen is gezet in onderdeel D paragraaf 10 van de toelichting bij het tracébesluit. Voor de geluidsbescherming tijdens de bouw wordt verwezen naar de bepalingen in artikel 22 van het tracébesluit. Aldus zal tijdens de bouw voldaan worden aan de eisen inzake luchtkwaliteit en geluidhinder.	
Inspreker verzoekt in de gelegenheid te worden gesteld zijn bedenkingen mondeling toe te lichten.		De tracéwetprocedure voorziet niet in een mondelinge toelichting op bedenkingen bij het WVTB A4. Inspreker kan voor een gesprek desgewenst contact opnemen met het Projectbureau A4, Wolga 5, 2591 BK te Den Haag, tel. 070-3015250	

Volgnummer:	8	Afzender:	Milieudefensie
Kenmerk:			Postbus 19199
Gedateerd:	5 juli 2005		1000 GD Amsterdam
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Er kan niet worden volstaan met de procedure overeenkomstig art. 14, lid 1 van de Tracéwet. Omdat o.m. op het onderdeel luchtkwaliteit nieuwe elementen zijn ingebracht die ingevolge art. 4 moeten worden opgenomen in de trajectnota, had een nieuwe trajectnota moeten worden opgesteld.		In dit geval is er geen sprake van de procedure bedoeld in artikel 14, lid 1 van de Tracéwet maar van de procedure bedoeld in artikel 14, lid 3. Lid 1 heeft betrekking op een gewijzigde voorkeur voor het verloop en de geografische omvang van een aan te leggen of te wijzigen hoofdweg; hier is echter sprake van een ander dan het in lid 1 bedoelde geval dat aanleiding is het tracébesluit vast te stellen in afwijking van het ontwerp-tracébesluit. Het is onnodig om een tracéwetprocedure opnieuw te starten inclusief trajectnota, als de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit van beperkte betekenis zijn zoals de wijzigingen in het WVTB A4. Het luchtonderzoek betreft een nadere detaillering van het onderzoek waarbij geen nieuwe elementen zijn toegevoegd.	
Omdat de aanleg van de wegverbreding bijdraagt aan verhoging van de concentraties van zwevende deeltjes en stikstofdioxide verdraagt het OTB zich nog steeds niet met de art. 12 en 14 van het Besluit luchtkwaliteit.		Het door inspreker genoemde artikel 12 van het Besluit luchtkwaliteit 2001 heeft betrekking op gebieden die niet door dit tracébesluit worden beïnvloed. Artikel 12 van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 heeft betrekking op de grenswaarden van zwaveldioxide, waarvan de grenswaarde niet wordt overschreden. Artikel 14 van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 heeft betrekking op zwaveldioxide; artikel 14 van het Besluit Luchtkwaliteit 2001 heeft betrekking op PM10.	

Er is nog steeds sprake van overschrijding. De uitleg dat nu voldaan zou zijn aan art. 12 en 14 van het Besluit luchtkwaliteit is in strijd met de tekst en strekking van deze artikelen. Bij de voorgenomen vervanging van het Besluit luchtkwaliteit zal dat niet anders zijn; art. 7 van het voorgenomen vervangende besluit bepaalt dat grenswaarden in acht moeten worden genomen. Van beroep op de in art.7 lid 3 beoogde salderingsbepaling kan geen sprake zijn. Gelet op art. 4 en 5 van de richtlijn 1999/30/EG is saldering slechts denkbaar zolang de lidstaat voldoet aan de in de resultaatsverplichting t.a.v. de grenswaarden. Afgezien daarvan bevinden zich in de salderingsaanpak elementen waarvan de daadwerkelijk totstandkoming niet meer dan "aannemelijk" is (p.31 WVTB). Milieudefensie is van mening dat pas concentratieverhogende activiteiten mogen worden ondernomen nadat eerst salderende samenhangende concentratieverlagende maatregelen daadwerkelijk effectief zijn geworden.	Het tracébesluit voldoet aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Ten aanzien van de luchtkwaliteit is de verwachting gerechtvaardigd dat het gekozen tracé waarop het onderhavige tracébesluit betrekking heeft, in combinatie met de effectuering van de in het tracébesluit voorgestelde maatregelen en maatregelen op nationaal niveau, er toe zal leiden dat ten tijde van de openstelling van de verbrede A4 in 2012 wordt voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving. In de toelichting op het Besluit Luchtkwaliteit 2005 staat: "Om aan de grenswaarden te voldoen zijn verdergaande nationale en internationale maatregelen noodzakelijk. Wat de maatregelen betreft die nationaal getroffen kunnen worden in aansluiting op de maatregelen die vermeld zijn in het Nationaal luchtkwaliteitplan 2004, zal in 2005 een aanvulling op het Nationaal luchtkwaliteitplan uitgebracht worden, dat door de bestuursorganen in gezamenlijk overleg tot stand wordt gebracht." Dit in de toelichting vermelde voornemen heeft gestalte gekregen in een pakket maatregelen dat beschreven staat in een brief van de Minister en Staatssecretaris van VROM aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van 20 september 2005, kenmerk KVI 2005160857, onderwerp "Overzicht aanpak luchtkwaliteit". De veronderstelling van inspreker dat een beroep wordt gedaan op de salderingsbepaling is niet juist.
De effecten van de zgn. W4-plannen, die zullen leiden tot verhoging van de concentraties van zwevende deeltjes en stikstofdioxide ter plaatse, zijn ten onrechte buiten beschouwing gelaten.	In het kader van dit tracébesluit worden alleen de effecten van de verbreding van de A4 naar 2x3 in beeld gebracht. In het windtunnelonderzoek zijn wel de fysieke effecten van de toekomstige bebouwing meegenomen. De W4-gemeenten zullen zelf onderzoek verrichten naar de gevolgen van hun eigen plannen.
Onderdeel 3 van de Nota van Toelichting bij het ontwerpbesluit ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit stelt o.m. dat bij saldering overschrijding van de plandrempels zoveel mogelijk moet worden voorkomen, omdat daarmee nieuwe saneringssituaties worden gecreëerd.	Dit is juist.
Een verkeersbesluit tot verlaging van de max. snelheid naar 80 km/uur kan, mede gezien de bepalingen van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, niet worden genomen als onderdeel van een tracébesluit overeenkomstig de Tracéwet.	Het verkeersbesluit tot verlaging van de maximum snelheid naar 80 km/uur zal niet als onderdeel van het tracébesluit worden genomen maar (evenals vele andere besluiten) als uitvoeringsbesluit overeenkomstig artikel 20 van de Tracéwet

