

Betreft: Zienswijze op het ontwerp tracébesluit en het milieueffectrapport van het project A4 Haaglanden-N14.

Geachte heer/mevrouw,

We willen graag dat de regio Haaglanden, met daarin de gemeente Rijswijk, aangenaam is en blijft voor inwoners en bedrijven om zich hier te vestigen. Bij infrastructurele projecten zouden daarom de effecten op de luchtkwaliteit, op de woonomgeving en op de leefbaarheid voorop moeten staan. Met alleen redeneren vanuit de doorstroming van het verkeer, doen we onszelf tekort. De groei van het autoverkeer wordt als een natuurwet gezien die we moeten faciliteren. Maar we lopen letterlijk tegen de grenzen aan. Het project A4 Haaglanden-N14 is ingegeven vanuit dat faciliteren van het autoverkeer en maakt andere waarden daaraan ondergeschikt. Vandaar deze zienswijze op het ontwerp tracébesluit en het milieueffectrapport.

### **Ruimtecompensatie**

De A4 gaat dwars door de gemeente Rijswijk, over een afstand van ruim 3 km, en vormt daarmee een grote barrière tussen het oudere Rijswijk aan de noordzijde en bijvoorbeeld de nieuwbouwwijk RijswijkBuiten aan de zuidzijde. In de *Reactienota zienswijzen Kennisgeving project-MER* wordt aangegeven dat er geen nieuwe barrière zal ontstaan. Echter, de in het ontwerp tracébesluit voorgestelde verbreding voegt bijna 15 duizend m<sup>2</sup> verharding toe aan de bestaande barrière. Dat maakt het oppervlak in de gemeente kleiner en is nadelig voor de verbinding en bereikbaarheid binnen Rijswijk. De in het ontwerp tracébesluit voorgestelde overkluizing van de snelweg is onvoldoende om dit nadeel op te heffen. In het definitieve tracébesluit dient een sluitende ruimtecompensatie op te worden genomen door o.a. een (groene) overkluizing die ruim breder is dan in de huidige concept bestuursovereenkomst.

### **Houtopstanden**

Het toevoegen van verharding en het kappen van bomen maakt minder klimaatbestendig. In Rijswijk zullen er volgens Tabel 5.1 in het *Deelrapport Natuur* meer dan 23 duizend m<sup>2</sup> bomen gekapt worden, waaronder een strook van het Elsenburgerbos, terwijl er slechts 19 duizend worden herplant. Het verschil daartussen elders compenseren is geen oplossing. In het op te stellen tracébesluit zullen er minder bomen in Rijswijk moeten worden gekapt en/of meer compensatiemogelijkheden binnen de gemeentegrenzen gevonden moeten worden.

### **Waterberging**

Watercompensatie zou niet moeten plaatsvinden op locaties die nu een belangrijke natuurwaarde en/of cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen. De watercompensatie zoals ingetekend in *Figuur 4-20: Inpassing watersysteem Plaspoel-, Schaapweipolder en Hoekpolder* van het *Deelrapport Waterhuishoudingsplan* ligt op een dergelijke waardevolle locatie. In het *Deelrapport Ruimtegebruik* onderkent u dat dit gebied door inpassing van watercompensatie van bijna 5 duizend m<sup>2</sup> wordt aangetast. Wij verzoeken u in het definitieve tracébesluit daar een andere locatie voor te vinden, zodat de waarde van dit gebied niet verloren gaat.

### **Verkeersveiligheid**

Het ontwerp tracébesluit, zo begrepen we uit het webinar van Rijkswaterstaat op 26 mei 2020, voldoet niet aan richtlijn ontwerp autosnelwegen. Met een maximumsnelheid van 80 km/uur zou het daar wel aan kunnen voldoen, neemt de verkeersveiligheid toe en geeft u invulling aan uw eigen doelstelling om het aantal verkeersdoden naar nul te brengen. In het tracébesluit dient deze grens daarom te worden vastgelegd.

Een verlaging van de maximumsnelheid heeft daarnaast een positief effect op de luchtkwaliteit en het zorgt voor minder geluidsoverlast (zeker in de nacht waar nu nog 130 km/uur is toegestaan).

Bovendien is de afstand die voertuigen ten opzichte van elkaar houden kleiner waardoor er meer voertuigen op de weg passen. Dit komt de doorstroming ten goede.

### **Geluid**

Zoals blijkt uit Tabel 3.1 van het *Rapport Geluid* ondervindt een significant deel van de inwoners (ernstige) geluidshinder ook als die nog (ruim) onder de grenswaarde van 65 dB blijft. Door de A4 te verbreden zal de geluidshinder toenemen en groeien richting het plafond. Dit doet de maatregelen die in 2017 zijn genomen om geluidshinder tegen te gaan door stiller asfalt aan te leggen teniet. Op lange termijn geldt dat voor elke procent aan wegverbreding die je doet, het verkeer uiteindelijk met één procent toeneemt. Het milieueffectrapport onderschat deze aantrekkende werking van het autoverkeer die door de verbreding zal ontstaan.

### **Luchtkwaliteit**

De GES-score van het jaargemiddelde 2018 concentratie elementair koolstof, oftewel roet, is onvoldoende tot zeer onvoldoende rondom de A4 en de Prinses Beatrixlaan. De concentraties stikstofdioxide en fijn stof liggen op veel locaties in Rijkswijk dicht bij de wettelijke grenswaarde. Door onzekerheden in de metingen en berekeningen die zijn gebruikt in de modellering, zullen waarschijnlijk vele van deze locaties in werkelijkheid wel boven de grenswaarde zijn. Zeker is dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen rondom de A4 en de Prinses Beatrixlaan niet voldoen aan de normen van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) voor gezonde lucht.

De slechte luchtkwaliteit heeft een negatieve invloed op de gezondheid en de levensverwachting van de inwoners. Met name kinderen en oudere mensen zijn gevoelig voor luchtvervuiling. In onze regio zijn het de verbrandingsmotoren van voertuigen die in grote mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Het extra faciliteren van deze voertuigen zorgt voor meer uitstoot, vervuiling en geluidshinder. De effecten daarvan verdienen bijzondere aandacht in de besluitvorming over aanpassingen aan de A4.

### **Uitspraken en afspraken**

In de klimaatzaak aangespannen door Urgenda heeft de Hoge Raad in december 2019 bepaald dat de uitstoot van broeikasgassen eind 2020 met tenminste 25 procent verminderd moet worden ten opzichte van 1990. In het Schone Lucht Akkoord heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in januari 2020 afgesproken om “te streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.” In het Klimaatakkoord is afgesproken om 49% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten in 2030 ten opzichte van 1990. En de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) heeft als doelstelling om in 2025 de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het verkeer met 30 % te verminderen. Het tracébesluit dient bij te dragen aan deze al deze uitspraken, afspraken en doelstellingen.

### **Mobiliteitskeuzes**

Er is 453 miljoen euro gereserveerd voor de A4 Haaglanden-N14. Wat zouden de effecten zijn als het Rijk deze 453 miljoen zou investeren in andere vormen van mobiliteit, bijvoorbeeld in rails voor tram, trein of lightrail of in fietssnelwegen? Op deze vraag is in de *Reactienota zienswijzen Kennisgeving project-MER* onvoldoende op ingegaan. Het verzoek is om de Voorkeursbeslissing van 2012 te heroverwegen en dan niet sec vanuit het destijds uitgevoerde verkeerskundig onderzoek. Nut en noodzaak van het uitvoeren van de Voorkeursbeslissing staat onvoldoende vast als het gehele palet van mobiliteitskeuzes in ogenschouw genomen wordt.

De tot nu toe uitgevoerde verkeersanalyses en –modellen die verbreding van de A4 zouden moeten rechtvaardigen, richten zich namelijk vooral op doorstroming van het autoverkeer. De effecten van de toekomstige viersporigheid van het treinspoor tussen Den Haag en Rotterdam zijn bijvoorbeeld niet meegenomen. Voordat overgegaan wordt op een definitief tracébesluit zou er een integrale mobiliteitsanalyse moeten komen waarin alle aspecten van leefbaarheid, bereikbaarheid (te voet,

met de fiets, het openbaar vervoer en de auto) en verschillende investeringskeuzes aan bod komen. Daarbij zouden ook de effecten van de coronamaatregelen meegenomen moeten worden. Mogelijk dat er blijvend minder mensen in de spits reizen en meer thuis werken.

### **Besluitvorming**

Het ontwerp-tracébesluit is alleen ondertekend door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Echter is dit besluit van invloed op o.a. klimaat, natuur en volksgezondheid. De ministeries van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Economische Zaken en Klimaat dienen bij het tracébesluit te worden betrokken en het dient getekend te worden door de betreffende ministers.

Ook bij de lagere overheden dient er in de aanloop naar het definitieve trajectbesluit zorgvuldige besluitvorming plaats te vinden met zo groot mogelijk draagvlak.

Ik verzoek u om mijn zienswijze mee te nemen in het op te stellen tracébesluit en in alle mogelijke vervolgfases van het project A4 Haaglanden-N14.

Tenslotte behoud ik mij het recht voor om mijn zienswijze verder aan te vullen.

Hoogachtend,  
Marieke Alberts  
Fractievoorzitter GroenLinks Rijswijk