

Na het uitstellen van het tracé besluit (TB) A4 Haaglanden - N14, heeft de Vlietzoom Alliantie een position paper *'Infrastructuur op nieuwe leest: geïntegreerd ontwerpen en budgetteren voor verkeer én gezondheid'* (bijlage) onder de aandacht van de Tweede Kamer gebracht. De Vlietzoom Alliantie is een burgerinitiatief van bewoners Leidschendam-Voorburg en Den Haag, bedrijven en sportverenigingen in de directe nabijheid van de plek waar de drukste snelwegen van Nederland, de A4/A12/A13/Prins Clausplein/Knooppunt Ypenburg, samen komen.

De vaste Tweede Kamer Commissie van lenW heeft het op de MIRT agenda gezet met het verzoek aan de minister hier een zienswijze op te geven. De demissionaire minister stuurde kort voor de kerst een reactie. De vervolgstappen zullen uiteraard met de nieuwe minister worden voortgezet.

De kern van onze boodschap is dat gebroken moet worden met de huidige methodiek. In het kort houdt dit in dat bij bestaande snelwegen het geluidsniveau niet véél erger wordt. Slechts bij te hoog belaste woningen gevel isolatie aanbrengt maar verder niets doet aan verbetering in de leefbaarheid voor de omgeving. Alleen bij de aanleg van nieuwe wegen tellen veel strenge normen.

Wij stellen voor om ook bij wijzigingen van bestaande wegen zowel de gezondheidsaspecten als de economische en mobiliteitsaspecten mee te wegen door de strenge normen toe te passen en de daartoe benodigde middelen in het budget op te nemen. Dus niet alleen bij nieuwe wegen, maar ook bij ingrijpende wijzigingen van bestaande wegen zoals in het A4 Haaglanden-N14 project.

Daarbij vragen wij ook extra aandacht voor de cumulatieve milieueffecten effecten van verschillende bronnen en de rol van de verschillende bestuurslagen in het maken van de vijf jaarlijkse geluid actieplannen. Naar onze mening leiden de huidige gescheiden plannen van het rijk, de provincie en gemeenten tot 'blindspots' en belemmeren ze een integrale aanpak van de overlast problemen. Geluid/lucht kwaliteit houdt immers simpelweg niet op bij de grenzen!

Strengere wettelijke milieuregelgeving voor snelwegen is nodig op het gebied van geluid, fijnstof en stikstof, in lijn met het WHO advies, de rapporten van het RIVM en het EU actieplan. Dit zal wellicht tijd kosten en moeten er andere manieren om de problemen op te lossen gevonden worden indien het Ministerie het tracé besluit door wil zetten. Wij erkennen dat er haast geboden is bij het N14 deel in verband met Mall of the Netherlands. Tegelijkertijd, vinden wij het totaal onredelijk als RWS bij het plan blijft om het gedeelte tussen het Prins Clausplein en Knooppunt Ypenburg van 18 naar 22 rijstroken uit te breiden zonder daar extra geluidsmaatregelen, laat staan een integrale aanpak van geluid en luchtvervuiling, in op te nemen.

Terwijl het Tracé Besluit nog niet is genomen, is dit een uitstekende kans om het momentum in de Tweede Kamer te versterken met een duidelijk bevestiging vanuit de Gemeente

Leidschendam-Voorburg dat een fundamenteel andere aanpak nodig is, gebaseerd op het meest recente WHO advies, de RIVM rapporten en de EU ambities, richting het ministerie I&W.

De gemeente zou ook meerdere argumenten naar voren kunnen brengen om een oplossing te zoeken terwijl wetgeving nog in ontwikkeling is. Zoals bijvoorbeeld,

1. Het gebied rond de A4/A12/A13 met de Knooppunten Prins Clausplein en Ypenburg bevindt zich in een uitzonderlijke situatie die om speciale aandacht vraagt. Wat vroeger als een vrij liggend snelweglandschap werd bestempeld is nu een snelwegencomplex dat volledig binnenstedelijk is komen te liggen. De jaarlijkse toename van verkeer en de verdere verstedelijking rondom dit snelwegen complex zet grote druk op de leefbaarheid en daarmee de gezondheid van omwonenden.
2. De hoogte en complexiteit van het Prins Clausplein met de daarnaast gelegen hoge weefvakken zorgen dat het **geluid/vervuilde lucht** ver over de omgeving wordt uitgestraald. Het is een bron van overlast die zich moeilijk laat berekenen laat staan laat valideren. Hoogste tijd dat hier een krachtig signaal vanuit de bestuurlijke omgeving op gegeven wordt. Dit om te voorkomen dat het in een algoritme gesmoord wordt en de cumulatieve hinder effecten van andere bronnen zoals de doorkruising van de spoorlijn Den Haag - Utrecht ook worden meegewogen.
3. In dit gebied, hebben burgers te maken met het Rijk, de Provincie ZH en drie gemeenten. Het **Rijk** nemen alleen de geluid/lucht hinder effecten afkomstig van de snelwegen op in hun geluidsactieplan, terwijl binnen het A4 project het Prins Clausplein complex plus spoorlijn nu juist een groot deel van het probleem ligt. De **Provincie ZH** heeft daarentegen hier geen wegen dus ook geen geluidsactieplan voor dit gebied. Alleen **de Gemeenten** hebben de plicht alle effecten van cumulatieve bronnen binnen hun grenzen, inclusief de snel/provinciale wegen, in het geluidsactieplan op te nemen. Hierdoor belanden de kosten voor te nemen maatregelen al onevenredig snel bij de gemeente. Deze ongelijkheid in behandeling en afschuivende verantwoordelijkheid binnen de bestuurslagen is niet meer van deze tijd.
4. In haar antwoord naar de Kamer, refereerde de demissionaire minister aan de zogenaamde 'bovenwettelijke geluidsmaatregelen' (zoals extra/hogere geluidsscheremen en geluidreducerende asfalt) waarover regelmatig afspraken worden gemaakt op voorstel van partners in de regio en waar het Rijk ook voor betaald. Recent voorbeeld hiervan is de A27 bij Utrecht waar het Ministerie 15 miljoen euro beschikbaar stelde om extra maatregelen te nemen.

Als Vlietzoom Alliantie zetten we ons in voor een toekomstbestendige Vlietzoom, gelegen in het complexe grensgebied tussen Den Haag en Leidschendam-Voorburg. Wij spreken daarom ook alle betrokken gemeentes aan in het belang van alle burgers die hier dagelijks geluid/lucht hinder van ondervinden.

De rapporten van de heer Frans Kets laten ook duidelijk zien hoe slecht de luchtkwaliteit is waaraan de inwoners van Leidschendam-Voorburg (en Den Haag) dag in dag uit worden blootgesteld. Niets doen is geen optie simpelweg om het feit dat het Traject Besluit A4 - N14 dan nog steeds gebaseerd zal worden op de huidige achterhaalde wet en regelgeving zoals die op dit moment gelden waardoor geluid/lucht kwaliteit alleen nog maar verder verergerd.

Vlietzoom Alliantie