

Zienswijze “Te verwachten impact op de fysieke leefomgeving”

A4 Haaglanden-N14: Ontwerp tracé besluit/milieueffectrapport

Auteurs:

Inleiding

In dit document geven wij, in de hoedanigheid van leden van “Werkgroep Pasgeld”, handelend namens de bewonersorganisatie “Contactgroep Rijswijk-Zuid”, onze zienswijze op het ontwerp tracé besluit/milieueffectrapport A4 Haaglanden – N14. Deze zienswijze spitst zich toe op de gemeente Rijswijk, het tracé tussen de brug over de Vliet en het nieuwe spoorwegviaduct Rijswijk.

Aanleiding

Werkgroep Pasgeld bestaat uit vijftien betrokken bewoners en ondernemers die sinds anderhalf jaar de bewonersorganisatie Contactgroep Rijswijk-Zuid (opgericht in 1974) vertegenwoordigen top het gebied van ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De werkgroep is in gesprek met partijen zoals gemeente Rijswijk (ambtenarij, College van B&W en alle gemeenteraadspartijen), provincie Zuid-Holland (Toekomstbeelden Vlietzone), Hoogheemraadschap van Delfland (HHD). Onze inspanningen zijn gericht op een participatieproces waarin wij als gebiedspartner gezamenlijk optrekken met de gemeente en provincie.

Door onze betrokkenheid bij onze leefomgeving kwamen wij dit project op het spoor. Bij bestudering van het geheel aan documentatie wordt de indruk gewekt van een zorgvuldig en weloverwogen proces. Effecten op verkeer, natuur, milieu, water, bodem, erfgoed, ecologie etc. lijken alle in kaart gebracht, waarbij gemiddelde effecten in het uiteindelijk voorkeursbesluit zijn meegewogen. Dat het proces een aantal jaren in beslag heeft genomen wordt hierin zichtbaar. Het tekent niet alleen de beoogde zorgvuldigheid, maar bij langjarige projecten is er ook het risico van ingehaald worden door de actualiteit. Een deel van de data waarop studies en besluiten zijn gebaseerd, is anno 2020 achterhaald. **Het gevolg van de voorgenomen uitvoering -op basis van achterhaalde gegevens- is een onaanvaardbare impact op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.**

Doel

Deze zienswijze heeft tot doel dat, beleidsvoorbereiders c.q. -makers en -uitvoerders van Rijkswaterstaat erkennen dat zij een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid dragen ten aanzien van de volksgezondheid. En dat de erkenning van die verantwoordelijkheid leidt tot het bijsturen van de besluitvorming. Wij zijn van mening dat bij besluitvorming op grond van achterhaalde gegevens het **zorgvuldigheidsbeginsel** wordt geschonden. Op grond van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is de overheid verplicht om de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Rijkswaterstaat kan haar taakstelling niet slechts reduceren tot een uitvoerder van infrastructurele projecten.

Wij als bewonersorganisatie, die het deelgebied Pasgeld/Rijswijk-Zuid vertegenwoordigen, vragen Rijkswaterstaat om een holistische visie op de impact. Nu staat te lezen in de flyer met publieksinformatie over het voorgenomen project: *“Inwoners moeten hier prettig kunnen wonen. Om dat te realiseren, is het belangrijk dat de regio goed bereikbaar blijft.”* Louter inzoomen op bereikbaarheid doet het begrip “prettig wonen” tekort. Het **gelijkheidsbeginsel** verplicht de overheid om gelijke gevallen gelijk te behandelen. Uw voornemen is om ter hoogte van Rijswijk minder maatregelen te treffen ten aanzien van onder andere geluidsreductie dan bij andere gemeenten

binnen het tracé. Het is voor ons onaanvaardbaar dat ons woongenot en de kwaliteit van onze leefomgeving zodanig wordt aangetast.

Opdat Rijswijk een plezierige gemeente kan blijven voor inwoners, bedrijven en flora & fauna doen wij, met het benoemen van onderstaande punten een dringende oproep de planvorming vanuit een breder, holistisch kader te benaderen.

Dit is noodzakelijk om een realistisch beeld te krijgen van de gezondheidsrisico's ten gevolge van een stapeling van vervuilingseffecten, welke groter zal zijn dan uit de diverse deelrapporten, onderbouwd met gemiddelden en berekeningen op basis van computersimulaties, naar voren komt.

We nodigen u uit om uw besluitvorming te herzien, uw verantwoordelijk ten aanzien van uw zorgplicht voor ingezetenen te nemen en dit te beschouwen als een pilot om de besluitvorming in de geest van de Omgevingswet op te pakken.

Afwegingskader OTB en MER

Gezien de MER gebaseerd lijkt op data uit 2012 is het naar ons idee noodzakelijk dat er een herziening van het afwegingskader moet volgen voor het ontwerptracébesluit (OTB) en de milieueffectrapportage (MER), omdat ten aanzien van milieueffecten toetsing op basis van de situatie in 2012 geen pas heeft in het licht van de huidige ontwikkelingen, noch op lokaal niveau, noch op nationaal niveau. Denk hierbij aan ontwikkelingen zoals:

Specifiek voor Rijswijk:

- **Cumulerende effecten van andere infrastructurele ontwikkelingen in de omgeving:** zoals de verdubbeling van het spoor tussen Rijswijk en Rotterdam binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), de vaarwegverbreding van de Schie waardoor grotere en zwaardere beroepsvaart/binnenschepen zich nog sneller over het water kunnen verplaatsen (met een hogere uitstoot van verbrandingsresten en meer geluid als gevolg) en de onderhavige verbreding van de A4, zorgen ervoor dat (gezond) leven en recreëren in Rijswijk in toenemende mate onder druk staan. **De Milieu Effect Rapportage (MER) die is opgenomen in het ontwerptracébesluit A4 belicht de afzonderlijke effecten van de verbreding, maar neemt de optelsom van effecten niet mee.** Het gevolg is mogelijk onherstelbare schade door een verdere toename van onder andere luchtvervuiling, lichtvervuiling en geluidshinder, een afname van bestaande ecologische structuren en onherstelbare schade aan cultuur-historisch landschap.
- **European Patent Office (EPO):** dit gebouw is in 2018 opgeleverd en weerkaatst omgevingsgeluid. Hierbij onze dringende oproep om dit in de scope van de MER op te nemen.
- **Rijswijk is de snelst groeiende gemeente van Nederland:** in de omgeving van het plangebied zijn ruimtelijke ontwikkelingen aanwezig welke een fysieke en/of verkeerskundige relatie hebben met de uitbreiding van de A4 en/of de N14. Het gaat voornamelijk om **toenemende verstedelijking en verdichting:** uitbreiding van woningbouwgebieden, kantoren en bedrijventerreinen. De ontwikkeling van een groot aantal nieuwe woningen en toename van aantal inwoners is niet meegenomen in de MER die voorligt: bij de planvorming is in Rijswijk uitgegaan van beperkte woningbouwontwikkeling binnen Rijswijk in de omgeving van het tracé (122 eengezinswoningen in 'de Tuinen van Sion' en 41 in 'buitenplaats Syon'). Dit geeft geenszins een beeld van de schaal waarop werd en wordt gebouwd in Rijswijk. **In 2012 was heel Rijswijk Buiten nog niet ontwikkeld. Thans zijn daar tussen 2013 en 2019 zo'n 3.500 woningen gerealiseerd, en de ambitie van de gemeente is om daar nog eens**

1.600 woningen aan toe te voegen. Daarnaast zijn ook andere delen van Rijswijk, zoals Plaspoelpolder, in beeld om omgevormd te worden tot woningbouwlocatie met circa 5.000 woningen, alle in de directe omgeving van de A4. Actualisatie van het aantal huizen dat hinder zal ondervinden van de uitbreidingen is hierin noodzakelijk. Dit alles is niet meegenomen in uw MER.

- De verwachte **bevolkingsgroei** tot 2035 is 29,9% (bovengrens prognose 39%). In velerlei opzichten is Rijswijk een uitschieter. Niet alleen in haar ongekend snelle groei van woningaantallen en inwoners, maar helaas ook met een slechte luchtkwaliteit en toenemende verstedelijking door verstedelijking en meer asfalt. Hetgeen niet verenigbaar is met het behouden en verbeteren van een prettig woonmilieu.

Algemene ontwikkelingen op nationaal en EU-niveau:

- **Stikstofproblematiek:** de wetgeving wordt steeds strenger. Onder mitigerende maatregelen wordt door u een 100% compensatie gegarandeerd. Graag zien wij toelichting en onderbouwing bij deze bewering. Daarnaast werd recent bekend dat een adviescommissie van wetenschappers onder leiding van Leen Hordijk (emeritus hoogleraar milieusysteemanalyse) heeft geconcludeerd dat het rekenmodel voor stikstofdepositie in haar huidige vorm überhaupt niet geschikt is om het verlenen van vergunningen op te baseren. Met name het afkappen van verkeersemissies op 5 km is niet verdedigbaar geacht, omdat het grootste deel van de ammoniak en stikstofdeposities op grotere afstand plaatsvindt. (Volkskrant "Rekensysteem stikstof te onnauwkeurig voor vergunningen" 17 juni 2020)
- **Klimaatakkoord Parijs** dateert uit 2015. Inpassing van maatregelen in het Nederlandse beleid is niet betrokken in de voorliggende MER uit 2012/2018.
- **Klimaatadaptief en natuurinclusief** bouwen heeft zijn intrede gedaan in Nederland. We zien ook graag dat deze uitgangspunten worden meegenomen de planvorming en realisatie bij wegaanleg. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het compenseren van toegenomen hittestress door meer asfalt. Welke innovatieve toepassingen kan Rijkswaterstaat in het project meenemen als "mitigerende maatregelen"? Dit overstijgt de "klassieke aspecten" van de MER, maar klimaatadaptie en integraal benaderen is wenselijk om alvast in de geest van de Omgevingswet te gaan handelen en het project toekomstbestendig uit te voeren.
- **Ontwikkeling in wet- en regelgeving:** onder andere de gewijzigde richtlijn geluid van de WHO is aanleiding om de geluidsnormen op Europees niveau te herzien en daarmee ligt er ook een taakstelling voor de EU-lidstaten. Het RIVM heeft al een advies uitgewerkt naar aanleiding hiervan.

Samenwerking en afstemming met lagere overheden:

Onder dit kopje benoemen wij een aantal thema's die naar onze mening, en die van lagere overheden, onderbelicht blijven. Deze thema's vormen integraal onderdeel van onze zienswijze tegen de MER en tevens op de daarvoor relevante aspecten van het OTB.

Ruimtelijke inpassing

Provincie Staten provincie Zuid-Holland: meekoppelkansen

Wij hebben onze vraagtekens bij de ruimtelijke inpassing. Gezien er een verschil bestaat tussen absolute minimumeisen en daadwerkelijke kwaliteit. Ten aanzien van de ruimtelijke inpassing verwijzen wij u graag naar *"Standpunt en spelregels lenW t.a.v. "meekoppelkansen" van het Tracébesluit A4 Haaglanden-N14"* van de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

Korthedshalve verwijzen we u ook naar het standpunt van de Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland. Zij onderschrijven dat u meer moet doen: *“(...) het ministerie wel degelijk verantwoordelijkheid draagt voor een goede ruimtelijke inpassing van de A4-N14 die verder gaat dan functioneel herstel”*

Provincie Zuid-Holland: meekoppelkansen in samenhang met Toekomstbeelden Vlietzone

In het document “Komen tot gezamenlijke, integrale toekomstbeelden voor de Vlietzone, Startdocument” staat te lezen, onder punt 6: “Opgave en kans: De verbreding van de A4 over de gehele lengte van dit plangebied (en verder), welke ruimte kost, maar ook mogelijkheid biedt voor meekoppelkansen.”

Graag zien wij wat u concreet gaat doen met provinciale opgaven en hoe uw planvorming anticipeert op, rekening houdt met en ruimte geeft voor ontwikkeling van de toekomstbeelden waar de provincie aan werkt. Het is onwenselijk wanneer hier geen afstemming plaatsvindt. Thans werkt de provincie aan een eerste opzet voor deze toekomstbeelden, waar wij als werkgroep nauw bij betrokken zijn.

“De kwaliteit van de verbindingen vermindert op allerlei gebied (sociaal, ecologie, instandhouding doelsoorten) en vraagt in onze ogen een betere compensatie. (...)” De provincie uit eveneens haar zorgen. Wij zien graag hoe en met welke aanpassingen u hieraan tegemoet gaat komen.

Gemeente Rijswijk: Luchtkwaliteit

Rijswijk is, na Rotterdam, de gemeente met de slechtste luchtkwaliteit van Nederland. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) staat: *“gerichte aanpak voor dichtbevolkte locaties met hoge concentraties luchtverontreiniging.”*

Rijswijk heeft zich daarnaast aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord (SLA) en daaruit voorvloeiend heeft zij het Actieplan Luchtkwaliteit 2020-2024 geformuleerd: *“De belangrijkste lokale oorzaken van vervuiling in Rijswijk zijn het doorgaande verkeer op de snelwegen en doorgaande wegen”*

“Situatie in Rijswijk: Uit berekeningen blijkt dat de lucht in Rijswijk ernstig vervuild is, vooral in gebieden rondom de A4 en drukke lokale wegen (...)”

Het is bekend dat meer asfalt een aanzuigende werking heeft. Hoe gaat dat gecompenseerd worden? Op welke manier draagt Rijkswaterstaat bij aan de doelstellingen uit het NSL? In de directe omgeving, de Oostkant van de A4 is de compensatie zo goed als nul. Zou hier niet meer compensatie moeten komen om de luchtkwaliteit nog enigszins op orde te houden? Dit gebied fungeert als ‘groene long’ voor een aanzienlijk deel van Rijswijk.

Bij uw uitleg dat het effect op de luchtkwaliteit te verwaarlozen is, wordt een opmerkelijke redenering gevolgd; dit zou komen door verlaging van de maximumsnelheid. Maar die maximumsnelheid was al 100km/u, dus er is geen sprake van een verlaging. Het aantal bewegingen gaat toenemen (want meer asfalt), auto's gaan niet langzamer rijden dan ze nu al doen, dus er is enkel een hogere uitstoot en geen compensatie naar lagere uitstoot. Wij zien graag welke concrete maatregelen u gaat nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Geluidbelasting

Geluid heeft een directe invloed op de woon- en leefomgeving van mens en dier. Het continue horen van teveel geluid is niet alleen onprettig, het is ook schadelijk voor de gezondheid. Slecht slapen, een verhoogde bloeddruk waardoor de kans op hart- en vaatziekten toeneemt, gehoorschade, het zijn allemaal directe gevolgen van teveel geluid.

De geldende geluidsrichtlijnen in Nederland zijn achterhaald, zo concludeert het RIVM dat adviseert de geluidsrichtlijnen over te nemen die de Wereld Gezondheids Organisatie (WHO) op 10 oktober 2018 heeft gepubliceerd. De WHO stelt de maximale geluidbelasting door wegverkeer op 53dB overdag, en 45dB in de nacht.

De nieuwe richtlijnen zijn ontwikkeld door het Regional Office for Europe van de WHO, zijn geldig voor de Europese regio en bedoeld om onderzoekers, adviseurs en beleidsmakers te ondersteunen bij het maken van regels, beleid of advies op het gebied van geluid en gezondheid. Het Ministerie van Infrastructuur heeft het RIVM gevraagd duiding te geven aan deze richtlijnen voor de Nederlandse situatie en op basis van de recente persberichten concluderen wij dat ze dat inmiddels heeft gedaan. (Ref: Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018), Het doel heiligt de middelen, RIVM-rapport 2019-0227)

Hoewel het ontwerp tracébesluit A4 melding maakt van een afname van geluid in het door ons beschreven gebied, zijn er geluidsversterkende effecten die bij het bepalen daarvan niet zijn meegenomen, zoals de kap van hoge bomen die nu nog een natuurlijke geluidsbarrière vormen, het geluid-dragende effect van het water van de Vliet richting de woonwijken en het effect van geluidsweerkaatsing door het European Patent Office (EPO). Daarnaast, de toename van verkeer op lokale wegen en het slechts beperkt gebruik van geluidsreducerend asfalt, want niet op toe-en afritten en ook niet op de nieuw te creëren parallelle rijstrook langs het Elsenburgerbos en over de Vliet waar hetzelfde ZOAB wordt gepland dat er nu ook ligt.

Ook wordt hier weer een irreëel positief effect meegerekend door verlaging van de maximum snelheid, want op het bewuste tracé is die snelheid al jaren 100km/u en is er dus geen sprake van een verlaging.

Resumé; De weg komt door de verbreding dichter bij woningen te liggen, de rijstroken nabij die woningen (de parallelrijbanen) krijgen hetzelfde type wegdek als dat er nu ligt (ZOAB), er gaan meer auto's overheen rijden, met dezelfde snelheid en toch neemt het geluidsniveau volgens de berekeningen af. We durven deze uitkomst ernstig te betwijfelen en zetten onze vraagtekens bij het gebruikte model. We pleiten dan ook voor betere geluidsreducerende maatregelen in dit gebied om recht te doen aan het "prettig blijven wonen" principe.

Geluidbelasting en volksgezondheid

In de geluidseffectrapportage worden enkel woningen waarvoor het geluidsniveau (volgens berekening) 65dB< wordt, meegenomen in een saneringsplan. Geluidsreducerende maatregelen met een breder bereik, zoals geluidswal of -scherm, of beter geluidsreducerend asfalt, worden niet kosteneffectief geacht. In het planrapport wordt een norm van 65< dB erkend als ernstige overschrijding: de WHO hanteert een bovengrens van 53dB om geen gezondheidsschade te berokkenen. In Nederland is het beleid er vooralsnog op gericht enkel te voorkomen dat de maximale norm wordt overschreden, dus voor een relatief klein aantal woningen worden saneringsmaatregelen voorgesteld, terwijl een hele grote groep mensen wordt blootgesteld aan een geluidsniveau 53 – 65dB zonder dat daartegen iets gedaan hoeft te worden, hoewel dat niveau door de WHO als (zeer) schadelijk voor de volksgezondheid wordt geclassificeerd.

Het RIVM stelt in haar advies dat het grootste gezondheidseffect kan worden behaald door geringere geluidbelasting op een grote groep mensen te verminderen, zonder daarbij de **ernstige overlast (53dB<)** uit het oog te verliezen. Wanneer ook het RIVM 53dB < classificeert als 'ernstige overlast', hoe kan het dan dat Rijkswaterstaat de hele groep mensen die binnen een gezondheids-schadende geluidscontour van 55dB – 65dB woont, negeert en voorhanden zijnde geluidsreducerende middelen verzuimd toe te passen op gronden van kosteneffectiviteit, en daarnaast de woorden 'prettig wonen' gebruikt? Meer en betere geluidwerende maatregelen zijn nodig, niet alleen om 'prettig te kunnen

wonen', maar vooral vanuit het oogpunt van de zorgplicht die de Rijksoverheid heeft voor haar burgers. (grondwet; Artikel 22)

Een plot van de door wegverkeer veroorzaakte geluidsniveaus die volgens RIVM model/Atlas Leefomgeving, van toepassing zijn op het gebied van de Werkgroep, is bijgevoegd in de Bijlage geluid; "Bijlage I: Geluidsniveau wegverkeer".

Geluidscumulatie

Tot slot nog het cumulatieve effect van geluid op de omgeving, omdat langs het gebied ook een spoorlijn loopt die momenteel wordt klaargemaakt binnen **het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer**. De kaarten die cumulatief geluid weergeven binnen het gebied zijn te vinden in de Bijlagen geluid; "Bijlage II; cumulatief geluidsniveau". Deze laten zien dat dit niveau momenteel, dus nog zonder spoorverdubbeling en hoogfrequent gebruik, binnen het hele gebied structureel als 'slecht 61-65dB' gemarkeerd staat. In de nabije toekomst zal het geluidsniveau alleen maar toenemen. Voor behoud van de leefbaarheid zou daarom bij elke infrastructurele ingreep het geluidsniveau zo ver als mogelijk teruggedrongen moeten worden, en we als inwoners blij mogen zijn wanneer het huidige geluidsniveau behouden blijft.

In Artikel 14 (Monitoring) staat dat effecten op luchtkwaliteit gemonitord worden, en ook geluidproductieplafonds. Maar we kunnen nu al wel stellen dat de luchtkwaliteitseffecten onvoldoende zijn ingepast en uitgewerkt. Met monitoring is er altijd een reactie op iets dat al gebeurd is, waarbij afgevraagd kan worden wat er dan nog gedaan kan worden. Er wordt heel veel geld geïnvesteerd. Doe dit van te voren.

En dan de verhoging geluidsproductieplafonds. Hoe kan dat zomaar? Wanneer je binnen de in uw documenten terug te vinden gele zone woont, heb je dan gewoon pech? Er zijn toch normen bepaald om e.e.a leefbaar te houden? (En die normen blijken al te ruim om het ook nog gezond te houden.) Wie besluit nu dat die bewoners gewoon pech hebben en extra gezondheidsrisico's opgelegd krijgen? Wat is de compensatie hiervoor?

Geluidsreductie

Volgens de berekeningen op geluid zal door het aanbrengen van geluidsreducerend ZOAB een dermate geluidsreductie worden bereikt dat ondanks een toename van voertuigbewegingen het geluidsniveau binnen het traject omlaag zal gaan met 1,5 – 2,5 dB. Dit maakt het volgens plan niet nodig verdere geluidsreducerende maatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen, te nemen. Los van de in voorgaande paragrafen benoemde argumenten om dat wel te doen, blijkt ook volgens tekening dat de parallelle rijbanen niet voorzien worden van dit geluidsreducerend asfalt, en ook de toe- en afritten niet. Beide grenzen direct aan ons woon- en leefgebied.

De geluidsrichtlijn van de WHO is in 2018 geactualiseerd. In reactie daarop wordt de Geluidsrichtlijn in Europees verband ook herzien.

"De Europese Geluidrichtlijn beschrijft de gemeenschappelijke aanpak om de schadelijke effecten van omgevingslawaai te voorkomen, vermijden of te verminderen."

Voorgestelde bovengrenzen zijn 53 dB overdag en 45 dB 's nachts.

Bron: <https://www.rivm.nl/nieuws/handreiking-gezondheidseffecten-omgevingsgeluid>

Verwachting door verbreding naar 5 rijstroken is dat de doorstroming verbetert, en er dus hogere snelheden gereden zullen worden. Dit zonder geluidbeperkende maatregelen. Wij verwachten dat u deze beslissing zult herzien, geluidbelasting wordt bij voorkeur aangepakt bij de bron door geluidsreducerend (fijn) dubbellaags ZOAB te plaatsen en verdere maatregelen te nemen. De Richtlijn Tweelaags ZOAB maakt naar ons idee duidelijk waarom dit onbetwist de beste keuze is:

- Heeft een beter waterbergend vermogen
- Geluidsbestrijding aan de bron (geluidsreducerend asfalt) is de aantrekkelijkste optie vanuit kosten, ruimtebeslag en inpasbaarheid
- De mogelijkheid om bij einde levensduur (rafeling) alleen de top laag te vervangen, wat een besparing in materiaal, tijd en dus kosten oplevert. Tweelaags ZOAB wordt voornamelijk toegepast op locaties waar met enkellaags ZOAB niet aan de geluidseisen kan worden voldaan

Omdat de brug over de Vliet wordt verbreed, heeft u ook de mogelijkheid om het brugdek zodanig aan te passen dat deze het gewicht van (fijn) dubbellaags ZOAB kan dragen. Een investering die zichzelf uiteindelijk terugbetaalt zowel in kosten van het wegbeheer als in gezondheidswinst voor omwonenden.

Al (minimaal) sinds de jaren '90 houdt u ons voor dat "het wegverkeer steeds stiller zal worden, doordat auto's steeds stiller worden". Echter, dit is een onjuiste redenering. In de toekomst zal het percentage elektrische auto's toenemen. Deze zijn gemiddeld genomen zwaarder dan een benzineauto en maken daardoor juist meer lawaai. Bovendien komt het meeste geluid van de interactie tussen banden en wegdek, met name vanaf snelheden >90 km/u. Hetgeen weer een extra argument vormt om voor nu en in de toekomst de maximumsnelheid te verlagen naar 80 km/u.

In Rijswijk is sowieso geen aanvullend onderzoek uitgevoerd naar geluidbelasting, er is m.n. gefocust op 'de verdiepte ligging' van een ander wegdeel, waardoor (?) ons gebied, dat een grote ecologische en recreatieve waarde heeft, compleet is genegeerd. Daar waar onderzoek uitgevoerd gaat worden is Schipluiden, Delft, Den Haag, Voorburg,... Niet Rijswijk. Temeer omdat we ook A13 geluid hebben en vaarwegverbredingsgeluid, en spoorverdubbelingsgeluid is een echte meting op zijn plaats.. **Op grond van het gelijkheidsbeginsel verwachten wij dat ook gemeente Rijswijk wordt meegenomen in dit onderzoek.**

Licht

Duisternis is een normale natuurlijke kwaliteit die mens en natuur nodig hebben om gezond te kunnen leven. Deze kwaliteit staat in de randstad, en in het bijzonder in Rijswijk, sterk onder druk. Een verdere afname door extra verlichting werkt met zekerheid niet positief voor natuur en een gezonde leefomgeving voor de directe omwonenden en inwoners van Rijswijk in het algemeen. Verlichting zorgt altijd voor aantasting van de bestaande natuurlijke condities. De voorziene extra verlichting op dit tracé zorgt dan ook voor extra verstoring van het direct omliggende historisch-ecologisch leefgebied.

Onder het kopje "Veiligheid" (pagina 23 van 44), staat dat er verlichting wordt toegepast: in de middenberm (tussen de hoofdrijbanen) van de A4, de buitenste zijberm bij de parallelstructuren en langs toe- en afritten in de linker berm (deze accentueert de boogstraal en wordt standaard afgeschermd door bermbeveiliging).

Wat gaat al die verlichting betekenen voor deze omgeving? Het Elsenburgerbos is nog zeldzaam donker, en trekt daardoor veel verschillende dieren aan. Die zijn überhaupt niet in kaart gebracht.

Water: waterberging en -huishouding

In lijn met eerdere opmerkingen zien wij graag onderbouwing hoe u klimaatadaptief ontwerpt. Hoe is in het ontwerp voorzien in de gevolgen van langdurige neerslag en daaruit voortvloeiende wateroverlast? In algemene zin schrijft u op uw website over sloten en vijvers creëren. Maar op welke specifieke wijze is er op dit tracé rekening gehouden met een goede waterhuishouding die bijdraagt aan de verkeersveiligheid en de omgeving?

Verder vragen wij ons af welke andere mogelijkheden zijn verkend voor het realiseren van een waterberging en het compenseren van groen, binnen dezelfde ecologische zone? Extra waterberging graven in een Slagenlandschap dat daarmee haar historische en ecologische waarde verliest zou geen optie mogen zijn.

Wij stellen voor om de waterberging, welke u heeft ingetekend in een prachtig stuk cultuurhistorisch Slagenlandschap, te verplaatsen. En wel naar het gebied "Pasgeld-Oost". In de andere zienswijze van onze werkgroep vindt u een nadere toelichting en onderbouwing bij dit voorstel. Wij stellen ons op het standpunt dat het voor de omwonenden gunstiger is om de waterberging op een grotere afstand van de weg te situeren. In het huidige ontwerp ligt er een waterberging tussen de weg en woningen. Dan heeft dat effect op het geluidsniveau. Water zorgt ervoor dat geluid verder 'gedragen' wordt.' Dit onderschrijft u zelf ook: <https://www.a4haaglanden-n14.nl/1440088.aspx?t=Onderzoek-naar-geluid-in-volle-gang>

Natuur/ecologie

Ecologische waarde Elsenburgerbos ('Elsenburgerbos' in de planvorming);

Om de verbreding van de A4 te realiseren moet bestaand water worden verplaatst en extra capaciteit aan berging worden toegevoegd ter compensatie voor de toegenomen verharding. Volgens het ontwerp-tracébesluit A4 is dit voorzien binnen het unieke Slagenlandschap dat niet alleen een cultuurhistorische waarde heeft, zoals hiervoor beschreven, maar ook samen met het aansluitende Elsenburgerbos een bijzondere ecologische zone vormt die t.b.v. soortendiversiteit, aanwezigheid rode lijstsoorten en het algemeen belang behouden moet blijven. De Gemeente Rijswijk is ermee bezig een groen-bestemming op dit gebied te krijgen zodat het gevrijwaard blijft van ingrepen die dit unieke stukje natuur verder kunnen verstoren.

Uit het ontwerp-tracébesluit A4 maken wij op dat de ecologische waarde van het Elsenburgerbos en het aanpalende Slagenlandschap en Pasgeld onvoldoende tot niet in kaart zijn gebracht. Binnen het rapport ligt de focus op het Wilhelminapark en Haaglanden, en blijft de waarde die de driehoek ten Zuid-Oosten van de A4 invult ongenoemd.

Afgaand op informatie die door de Atlas leefomgeving ter beschikking staat (www.atlasleefomgeving.nl) bevinden zich binnen het genoemde gebied tussen de 30 en 50 Rode lijstsoorten, iets dat onvermeld blijft in de rapportage. Er wordt over gesproken dat ecologen uit de gemeenten zijn betrokken bij het in kaart brengen van ecologische waarden, maar ten tijde van het opstellen van de MER had Rijswijk nog geen ecooloog. De ecooloog van de gemeente Rijswijk, dhr. Barendse, is per september 2018 door de gemeente aangesteld. Mogelijk is dit een verklaring voor het ontbreken van enige ecologische informatie m.b.t. het Elsenburgerbos en omgeving. **De MER moet op dit punt worden geactualiseerd.**

Wij zouden graag zien dat de versterkende werking van dit gebied wordt meegenomen in het concept ontwerp-tracébesluit A4. In de huidige plannen worden er in het gebied tussen Vliet en Spoorviaduct geen compenserende maatregelen genomen voor geluidsreductie of inpassing in natuur of ecologie, terwijl dit als belangrijke doelstellingen worden benoemd in het rapport. Zie ook onze opmerkingen bij samenwerking en afstemming met lagere overheden.

Er wordt volgens plan aan de rand van het Elsenburgerbos (Oostkant tracé) een hoge bomenrij gekapt. Binnen het ontwerp-tracébesluit A4 wordt deze kap gecompenseerd door nieuwe aanplant ('bos') aan de andere zijde van de A4, en midden op de op-afrit Plaspoelpolder (berkjes). Hierdoor

wordt er weliswaar nieuw groen aangeplant, wat 'optisch' in het Elsenburgerbos kan opgaan, maar ecologisch doet het dat natuurlijk niet. Het nieuwe groen is niet verbonden met de bestaande ecologische zone Elsenburgerbos – Pasgeld, en is daarmee allerm minst gelijkwaardig, laat staan compenserend. Compenserend groen kan zo genoemd worden wanneer het daadwerkelijk dezelfde natuur- en belevingswaarde gaat vervullen die de te kappen bomen op dit moment hebben, hetgeen met voorgestelde onsamenvhangende oplossingen niet zo is.

Verder stellen wij voor dat wanneer de plannen in het definitieve besluit niet wijzigen, en u inderdaad een groot aantal grote bomen van het Elsenburgerbos kapt, dat het vervangende groen ten goede moet komen aan de bewoners en recreanten in dit gebied. U zou dit kunnen realiseren in Pasgeld-Oost, op de door ons voorgestelde locatie voor waterberging.

Het door u voorgestelde plan om de bomen te compenseren in de Plaspoelpolder geeft geen pas aan de impact die het heeft op ons gebied. Bovendien is dergelijke jonge aanplant in natuur- en belevingswaarde ongelijkwaardig. Het credo is niet voor niets: "boompje groot, planter dood". De bomen die u verwijdt dragen thans in belangrijke mate bij aan het opvangen van weggekluid. Terugplanten op dezelfde locatie lijkt niet mogelijk, maar wel verwachten wij dat u maatregelen neemt tegen het weggekluid.

[Integrale verzoeken \(overstijgen de diverse aspecten van deze zienswijze\)](#)

Beschouw de projecten integraal. Nu is het met een tunnelvisie geschreven en wordt er duidelijk door de ogen van de weggebruiker (passant) gekeken. Er wordt bijvoorbeeld geschreven dat er onder andere daarom vrij zicht is op het water van de Vliet. Naar onze mening is de belevingswereld van de hoofdgebruikers zoals bewoners, recreanten en forenzen vele malen belangrijker. Vanuit ons perspectief als feitelijke belanghebbenden zien wij graag dat er een correcte afweging wordt gemaakt tussen **de belangen van de belanghebbenden in ons gebied**. Wij wensen dat het landschap zo min mogelijk wordt verstoord en dat wij als hoofdgebruikers van dit gebied de autobewegingen en verlichting niet of zo min mogelijk kunnen zien en horen. Samengevat: **het zou geen nastrevenswaardig doel mogen zijn om de omgeving zichtbaar te maken voor de weggebruikers, maar het zou juist een doel moeten zijn om hen onzichtbaar te maken voor de omgeving die zij doorkruisen. Zeker wanneer dit een dichtbevolkt gebied betreft.**

Aanpassing wegontwerp naar 80-km weg

Verder stellen wij voor dat u een snelheidsverlaging op het traject meeneemt in het ontwerp van de weg. Omvormen naar een 80 km/u zone heeft een groot effect op de luchtkwaliteit en geluidbelasting, en kan zonder al te hoge kosten worden ingevoerd.

Doe onderzoek naar de effecten van de verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/h.

Ten tijde van het opstellen van de voorliggende MER vond u het verdedigbaar om hier niet in mee te gaan, want *"Het beleid van het ministerie van IenW voor wat betreft de maximumsnelheid op het Hoofdwegennet is 130 km/h, mits dit op een verkeersveilige wijze en **binnen de wettelijke milieunormen kan.**"*

Inmiddels is de landelijke maximumsnelheid verlaagd naar 100 km/u. Voortschrijdend inzicht, wat ook een logische samenhang zou moeten hebben op de reactie op zienswijzen op dit onderwerp in de project MER in 2018.

Uiteraard zijn wij desgevraagd zeer bereid om onze zienswijze nader toe te lichten.

Rijswijk, 18 juni 2020

Werkgroep Pasgeld

www.facebook.com/pasgeldnatuurlijk

Instagram #pasgeldnatuurlijk

*Wij zijn onderdeel van **Contactgroep Rijswijk-Zuid**, het initiatief voor én door bewoners sinds 1974.*

Bijlagen (1): Kaartenboek