

Dr.ir G. J. Alaerts
Thierenskade 27
2282 XS Rijswijk

Gemeenteraad Rijswijk
per adres Griffie

2 juli 2020

Onderwerp: A4 Haaglanden-N14: Ontwerptractébesluit/milieueffectrapport
Aanvullende inbreng Bomenbuurt - Hoornwijck

Geachte Raad,

Op dinsdag 23 juni heb ik gebruik gemaakt van de mogelijkheid om in te spreken in het Forum Stad. Daarbij heb ik de breed ondersteunde opinie van de Bomenbuurt en Hoornwijck verwoord.

Voor uw behandeling van onze bezwaren in de Raad stuur ik u hierbij de volgende aanvulling.

In bijlage stuur ik de Zienswijze zoals wij die op 18 juni bij Rijkswaterstaat hebben ingediend vergezeld van ongeveer 200 machtigingen. Een tiental andere bewoners hebben dezelfde of enigszins aangepaste Zienswijze zelf ingediend.

Ik wil hierbij ook op de volgende vier aanvullende zorgen en bezwaren wijzen die ook breed worden gedeeld in de buurten, en die relevant zijn voor de Raadsbrief en andere stappen die de Raad voorbereidt.

1. Er is te weinig rekening gehouden met de inpassing in de regio. Tijdens de laatste twee weken is gebleken dat ook in naburige gemeenten (met name Leidschendam-Voorburg en Den Haag, maar ook in Delft) en bij de Provincie zorgen en bezwaren bestaan aangaande de regionale inpassing van het Ontwerptracté. Het Ontwerptracté is teveel gebaseerd op aannames die intussen verouderd zijn. Het houdt te weinig rekening met de huidige plannen en beleid op regionaal vlak inzake ruimtelijke ordening, bereikbaarheid en verkeersstromen.
2. De mogelijkheden tot inspraak waren te beperkt. Wij hebben dit ook aangestipt in onze Zienswijze. Bij het huisbezoek dat wij in onze buurten hebben afgelegd is gebleken dat ruim driekwart van de burens niet op de hoogte waren van het feit dat de termijn voor het indienen van hun zienswijze afliep op 18 juni, en dat meer dan de helft van de huishoudens niet eens op de hoogte waren van de plannen tot uitbreiding. De burens die op de hoogte waren hadden dit vernomen via de aankondiging geplaatst door Rijkswaterstaat in *Groot Rijswijk* op 7 mei en 28 mei. In veel straten wordt dit blad echter tegenwoordig zeer onregelmatig of zelfs bijna nooit bezorgd. De

Omgevingsmanager van Rijkswaterstaat die verantwoordelijk is voor het houden van consultaties had hiermee rekening moeten houden.

Bovendien gold in deze periode een gedeeltelijke lock-down als gevolg van de covid-19 pandemie. Dit heeft het overleg in de buurten en tussen buurten in verschillende gemeenten zeer bemoeilijkt en vertraagd. Dat dit een uitzonderlijke situatie veroorzaakte blijkt uit het feit dat Rijkswaterstaat geen openbare informatievergaderingen heeft gehouden maar webinars. In het tweede webinar van Rijkswaterstaat (26 mei) werd door een spreker daarom verzocht meer tijd te gunnen voor het voorbereiden van zienswijzen. De woordvoerder van Rijkswaterstaat antwoordde daarop dat dit wettelijk niet mogelijk is. Dit categorieke antwoord heeft verdere discussie onmogelijk gemaakt maar is o.i. niet correct. Onder Artikel 6.22 van de Algemene bestuurswet kan volgens onze informatie een bestuursorgaan een verlenging van de inspraaktermijn onder uitzonderlijke omstandigheden toestaan. Gegeven de grote schaal en diepe ingreep van dit project in de betrokken gemeenten had dit proces in deze uitzonderlijke periode zorgvuldiger moeten plaatsvinden.

Daarom verzoeken wij de Raad in zijn Brief aan de Minister haar hierop te wijzen.

3. Rijswijk heeft een bijzondere verantwoordelijkheid inzake het terugdringen van luchtverontreiniging. De gemeente Rijswijk hoort bij de meest vervuilde gemeenten in Nederland inzake fijnstof en NO₂. Onze buurtbewoners ervaren nu reeds overlast en grote zorg over de huidige verontreinigingsbelasting van de A4. Het RIVM geeft aan dat de belangrijkste oorzaak voor de verontreiniging in Rijswijk het verkeer is en met name de autosnelwegen A4 en A13 (GGD Gezondheidsmonitor, Luchtkwaliteit, op 14 mei 2020 <https://gezondheidsmonitor.ggdhaaglanden.nl/gemeenten/Rijswijk/themas/leefomgeving/luchtkwaliteit/>). De gemeente heeft een Actieplan luchtkwaliteit 2020 – 2024 opgesteld om de omgeving gezonder te maken. Onze buurten verwachten daarom dat de gemeente zich bijzonder zal inspannen in de positionering naar de Minister toe en zal aandringen op maatregelen om de huidige luchtverontreiniging door de A4 terug te dringen en in de toekomst te voorkomen.
4. Het huidige voorstel tot uitbreiding van de A4 is niet effectief, verouderd en duur. Het voorgestelde Ontwerptracébesluit en de MER geven aan dat de uitbreiding met name vereist is om huidige filevorming deels op te lossen en bereikbaarheid te vergroten. Deze rapporten besluiten echter ook dat het verkeersaanzuigend effect van de uitbreiding binnen enkele jaren na oplevering zal leiden tot hernieuwde filevorming. Op 30 juni 2020 hebben het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) de studie Kansrijk Mobiliteitsbeleid gepubliceerd. Deze concludeert dat mobiliteitsbeleid zich moet richten op stedelijke bereikbaarheid, (...) luchtkwaliteit en de klimaatopgave, en dat voor het aanpakken van de drukte in de spits “spitsheffingen” een effectief instrument zijn. Alleen het aanleggen van extra rijstroken is daarom te beschouwen als een verouderde en dure aanpak.

2 juli 2020

Pagina 3

Wij vertrouwen erop u met het bovenstaande van dienst te zijn.

Met vriendelijke groet,



Prof.dr.ir G.J. Alaerts

Mede namens buren in de Bomenbuurt en Hoornwijck

Bijlage: Zienswijze inzake Ontwerptractébesluit A4 Haaglanden – N14

Zienswijze inzake Ontwerp-tracébesluit A4 Haaglanden – N14

Betreffende het tracé tussen knooppunten Drievliet/Ypenburg en Plaspoelpolder

Ingediend door belanghebbenden/ inwoners van Rijswijk, in het gebied langs de Vliet, de Prunuskade en omliggende straten, gelegen tussen het A4 viaduct over de Vliet en de Hoornbrug/ Haagweg

Onze zienswijze heeft betrekking op:

- A. het voorgenomen besluit als geheel
- B. het Ontwerp-Tracé-besluit en op
- C. het MER en achterliggende onderzoeksrapporten.

In zijn algemeenheid vinden wij dat er onvoldoende rekening is gehouden met ons belang als omwonenden én er heeft geen zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden. Ondanks het intensief gevoerde participatieproces was de meerderheid van de indieners van deze zienswijze niet op de hoogte van het voorgenomen project. Het onregelmatig bezorgen van de lokale krant Groot Rijswijk is hier mede debet aan. Een belangenafweging is ook door ons niet in de stukken terug te vinden, terwijl dit de basis is voor een zorgvuldig besluit.

Ten aanzien van het Ontwerp-Tracébesluit vinden wij dat de te nemen maatregelen onvoldoende zijn om het belang van een gezonde fysieke leefomgeving voor ons als omwonenden te waarborgen. Wij stellen een aantal aanvullende maatregelen voor, met name voor geluid en luchtkwaliteit (artikel 7 van het besluit). De benodigde aanvullende maatregelen zijn:

- Uitvoeren van feitelijke metingen in de Vlietzone voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging, en dan met name gedurende perioden met de overheersende zuidelijke winden.
- Aanbrengen van tweelaags ZOAB-fijn of een gelijkwaardig of beter wegooppervlak op het traject Drievliet/Ypenburg – Plaspoelpolder – Rijswijk om contactgeluid tussen banden en wegdek maximaal te dempen, met name voor, op en na het viaduct over de Vliet.
- Aanbrengen van een geluidswal langs de westelijke zijde van het traject Drievliet/Ypenburg – Plaspoelpolder – Rijswijk, inclusief het viaduct over de Vliet.
- Terugbrengen van de maximale snelheid op het traject Drievliet/Ypenburg – Plaspoelpolder – Rijswijk tot 80 km/uur tussen 19.00 en 6.00 uur samen met het installeren van trajectcontrole voor het handhaven van de snelheid, zoals op veel rijkswegen rond andere grote steden.

Ten aanzien van het MER vinden wij de kwaliteit van het uitgevoerde geluidsonderzoek en onderzoek luchtkwaliteit onvoldoende, onder andere door onjuiste aannames voor de berekeningen over o.a. windrichtingen, ontbrekende geluidsbronnen en het gebruik van niet representatieve meetpunten om de gebruikte modelberekeningen te ijken. Wij verzoeken u de modelberekeningen aan te passen en bij voorkeur als kwaliteitsborging een onafhankelijk deskundige de resultaten te laten beoordelen.

Een nadere toelichting is hieronder opgenomen. Om voor u een zorgvuldige behandeling van onze zienswijzen mogelijk te maken hebben wij onze zienswijzen genummerd.

A Toelichting op onze algemene zienswijzen

1. **Zorgvuldige belangenafweging ontbreekt** in de stukken; ons belang als omwonenden vinden wij onvoldoende behandeld, zie de punten B en C.
2. **Beperkte toegankelijkheid van de geboden informatie** over het voorgenomen besluit. Er is heel veel informatie, verspreid over meerdere documenten. De samenhang tussen de documenten is ons niet duidelijk. Ook is de beschikbare informatie niet compleet (zie punt C). En er is veel technische informatie (o.a. de kaarten) welke voor belanghebbenden niet direct duidelijk zijn. Zo is de beschrijving van het project opgenomen in artikel 1 met veel detail zonder een duidelijke figuur waar wat gaat gebeuren en waarom. De beschikbare filmpjes op internet gaan niet over het hele traject of over de inpassing en niet over wat er nu gaat gebeuren (het project).
3. **Aanpassingen aan bestaande infrastructuur zijn niet toekomstgericht.** De verbreding van de A4 vraagt de nodige **aanpassingen van bestaande infrastructuur**, zoals bijvoorbeeld een spoorviaduct. Niet duidelijk is of ook autonome ontwikkelingen en voorgenomen plannen om bijvoorbeeld het railverkeer uit te breiden zijn meegenomen bij het aanpassen van deze bestaande spoorviaduct. Het is gewenst om gelijktijdig met de aanpassing aan de verbreding van de A4 ook toekomstige aanpassingen aan het spoornet mee te nemen of tenminste voor te bereiden
4. **Invulling wateropgave van 6,3 ha is niet duidelijk.** Met welke maatregelen de wateropgave van 6,3 ha vanwege de toename van het verhard oppervlak wordt ingevuld is niet duidelijk. Niet herkenbaar is welke maatregelen waar worden genomen. In de beschrijving van te nemen waterhuishoudingsmaatregelen (artikel 9 in OTB) wordt waar mogelijk verbreding van sloten genoemd. Voor ons is niet terug te vinden met welke maatregelen deze wateropgave wordt ingevuld en met hoeveel. Klimaat adaptief, duurzaam en toekomstgericht bouwen is wat nodig is volgens het Klimaatakkoord en andere door het kabinet gemaakte afspraken. De in te vullen wateropgave moet kunnen worden gecontroleerd. Met de op dit moment beschikbare informatie is dat niet mogelijk.

B Toelichting zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit (OTB)

5. Milieueffecten van het voorgenomen project zijn groter dan het MER laat zien

Doel van de voorgestelde verbreding van het bestaande tracé is de huidige filevorming en congestie significant te verminderen (gebaseerd op gegevens voor de situatie 2018-2020) en voor de geraamde verkeerstoename (situatie 2030) de doorstromingscapaciteit te garanderen?

Op het Wegvak Ypenburg – Plaspoelpolder wordt een verkeerstoename geraamd van 9% (situatie autonome groei, zonder project) en 22% (situatie met project) in een periode van slechts 10 jaar (Bron: Rapportage Verkeer, Tabellen 4.1, 4.2 en 4.3, p. 37 – 41 – 52).

Op het Wegvak Plaspoelpolder - Rijswijk wordt een verkeerstoename geraamd van 12% (situatie autonome groei, zonder project) en 29% (situatie met project) in een periode van slechts 10 jaar. (Rapportage Verkeer, Tabellen 4.1, 4.2 en 4.3, p. 37 – 41 – 52). Door het project zal het verkeer in dit gebied met bijna een derde groeien.

Het voorgestelde project heeft dus een uitgesproken verkeersaanzuigend effect, in lijn met het doel gesteld in het OTB (Deelrapport Verkeer t.b.v. MER en OTB, p.4).

De Milieueffectrapportage (MER) suggereert echter dat dit leidt tot slechts een beperkt milieueffect, zelf zonder het nemen van extra maatregelen. Dat betwijfelen we. Ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit komen wij daar bij punt C op terug.

6. Aanvullende maatregelen voor geluid en luchtkwaliteit zijn nodig

Rijswijk behoort nu reeds tot de twee gemeenten in Nederland met de meest vervuilde lucht. Deze vervuiling wordt vooral door verkeer veroorzaakt. De voorgestelde uitbreiding van de A4 zal deze verontreiniging meer verhogen dan berekeningen in het MER laten zien (zie punt C). De in artikel 7 van het besluit te nemen maatregelen zijn volgens ons dan ook onvoldoende. Wij stellen de volgende aanvullende maatregelen voor om zo voor ons de extra geluidsoverlast van de voorgenomen verbreding te voorkomen en/of te beperken en de luchtkwaliteit te verbeteren.

De benodigde aanvullende maatregelen zijn:

- Uitvoeren van feitelijke metingen in de Vlietzone voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging, en dan met name gedurende perioden met de overheersende zuidelijke winden.
- Aanbrengen van tweelaags ZOAB-fijn of een gelijkwaardig of beter wegoppervlak op het traject Drievliet/Ypenburg – Plaspoelpolder – Rijswijk om contactgeluid tussen banden en wegdek maximaal te dempen, met name voor, op en na het viaduct over de Vliet.
- Aanbrengen van een geluidswal langs de westelijke zijde van het traject Drievliet/Ypenburg – Plaspoelpolder – Rijswijk, inclusief het viaduct over de Vliet.
- Terugbrengen van de maximale snelheid op het traject Drievliet/Ypenburg – Plaspoelpolder – Rijswijk tot 80 km/uur tussen 19.00 en 6.00 uur samen met het installeren van trajectcontrole voor het handhaven van de snelheid, zoals op veel rijkswegen rond andere grote steden.

C Toelichting zienswijzen op het MER

7. *Verkeersaanzuigende werking voorgenumen project niet meegenomen in conclusies geluidsoverlast*

Het MER evalueert de invloed van het voorgestelde project door twee situaties te vergelijken: de situatie in 2038 zonder project (autonome verkeersgroei) en met het project (Achtergrondrapport – Aspect Geluid). Het verschil in de impact tussen beide situaties wordt gehanteerd om de impact van het project te beschrijven. Deze twee situaties zijn echter niet vergelijkbaar. Zoals hierboven aangegeven, heeft het project in zichzelf een sterke verkeersaanzuigende werking. Zonder het project wordt verkeer ontmoedigd en kan de verkeersintensiteit veel minder groeien. Daarmee is voor ons de conclusie dat de impact van het project positief is niet juist.

8. *Vliegverkeer naar Schiphol onterecht niet meegenomen in cumulatieve geluidsbelasting*

In het MER dient het bijkomende effect van vliegverkeer mee te nemen in het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting. In het MER is hiervoor de belasting door vliegverkeer naar Rotterdam – The Hague Airport onderzocht. (Achtergrondrapport – Aspect Geluid).

Voor Rijswijk zijn de vliegbewegingen naar en van Rotterdam – The Hague Airport minder relevant. Een groot deel van de Vlietzone in Rijswijk ligt pal onder één van de belangrijkste aanvliegroutes van Schiphol (“Kaagbaan”). Indicatieve metingen geven aan dat elk vliegtuig in landingsmodus boven dit deel van de Vlietzone in Rijswijk een extra geluidsniveau variërend tussen 5 en 12 dB genereert (afhankelijk van het achtergrondgeluid). Ook (de toename van) het vliegverkeer van en naar Schiphol dient meegenomen te worden bij het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting.

9. *Modelberekeningen zijn op basis van verkeerde aannames, ontbrekende bronnen en piekbelastingen niet meegenomen.*

Alle prognoses van geluidsoverlast in het OTB en MER zijn berekend op basis van modellen¹.

Volgens de Wet Milieubeheer Hfst 11 Geluid Wm, Afdeling 11.3.3 Wm, heeft de feitelijke geluidsbelasting op een bepaald punt een voorkeursgrenswaarde (buiten) van 50 dB (waar bebouwing reeds bestaat) en mag de Europese norm van 65 dB niet worden overschreden. Het gebied langs de Vliet, Prunuskade en omliggende straten is druk bevolkt met vele honderden woningen.

In het MER (Deelrapport akoestisch onderzoek onderliggend wegennet, Bijlage B, Kaartset B1, B2 en B3) worden geluidscontouren berekend voor de “huidige situatie” langs de Vliet. Deze suggereren een geluidsbelasting die beperkt is tot belastingen tussen 50 en 55 dB tot

¹ “Voor geluid wordt niet gemeten. De redenen waarom niet gemeten wordt hebben te maken met het feit dat de verbreding van de weg nog moet plaatsvinden; er valt dus nog niet te meten hoe dat uitpakt.” (Reactienota Zienswijzen Kennisgeving project-MER, p. 7)

een afstand van minder dan 150 meter ten noorden van de A4 (richting Hoornbrug/ Haagweg).

Metingen op drie werkdagen in de periode November 2019- Februari 2020 op drie representatieve ogenblikken gedurende de werkuren langs de Vliet (kruispunt van Huis te Hoornkade en Thierenskade) bij zuidelijke en zuidoostelijke wind gaven echter geluidsvolumes aan van 63 tot 69 dB met langdurige gemiddelden van boven de 65 dB. Voor deze metingen is gebruik gemaakt van apps op een mobiele telefoon.

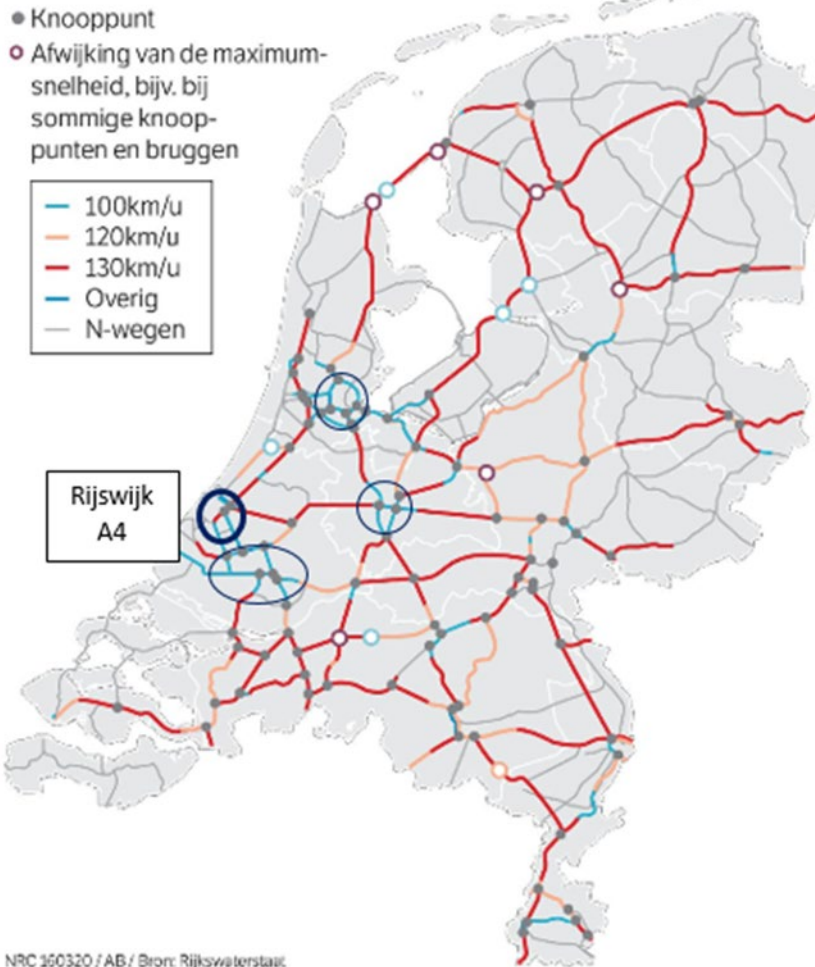
De modelberekeningen in het MER houden geen rekening met de windrichting. Met name vaak voorkomende winden uit het zuiden en zuidoosten (en in mindere mate uit het zuidwesten) leiden tot een lange en brede "pluim" van geluidsoverlast op een groot gebied rondom de Vliet.

Ook het A4 viaduct over de Vliet is een geluidsbron. Deze geluidsbron is niet opgenomen in de gebruikte modelberekeningen. Eenvoudige observatie ter plaatse leert dat de ruimte onder het viaduct als een klankkast voor geluid werkt. Geluid voor het viaduct is aanmerkelijk luider (5-15 dB) dan 50 meter verder naast de berm waarover de weg loopt. Het geluid onder het viaduct weerkaatst over de Vliet in met name noordelijke richting (Hoornbrug/ Haagweg) als gevolg van de bebouwing aan weerszijden van de recht doorlopende watergang. Dit effect treedt op bij elke windrichting en vooral bij zuidelijke windrichtingen. Zowel de geluidsbron als de werking van de geluidsbron is niet opgenomen in de modelberekeningen en daarmee niet compleet.

Tenslotte is waargenomen dat in de avond (19.00-21.00) en vroege ochtend (5.00-6.30) extra hoge geluidsbelastingen worden gecreëerd als gevolg van het op het traject Rijswijk-Ypenburg toestaan van een snelheid van 130 km/uur tussen 19.00 en 6.00 uur (zie bijlage: Maximumsnelheden tussen 19.00 en 6.00, na 16 maart 2020). Dit naast een bebouwde kom gelegen traject is in Nederland het enige traject rondom de grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag) waar de Rijksoverheid nog toestaat dat 's avonds sneller dan 80 km/uur of 100 km/uur wordt gereden, ook na de beperkingen afgekondigd op 16 maart 2020 vanwege de aanpak van de stikstofproblematiek (zie figuur 1). Deze pieken in geluidsbelasting worden met name veroorzaakt door vrachtwagens, en door zware motoren die na 19.00 met de momenteel nog toegestane hoge snelheid over de snelweg en door de bochten van op- en afritten scheuren.

Dit maakt dat wij aan het OTB een aantal extra maatregelen willen toevoegen, zoals een geluidswal en het verlagen van de snelheid.

Maximumsnelheid tussen 19.00 en 6.00 uur, per 16 maart



NRC.next 16 maart 2020, p.10

Figuur 1: Traject Rijswijk-Ypenburg enige traject rondom grote steden met 130 km/uur

10. Modelberekeningen luchtkwaliteit op basis van onjuiste aannames en een niet representatief meetpunt voor de ijking van de modellen

Rijswijk is de Nederlandse gemeente met de op één na meest verontreinigde lucht, met name voor fijnstof. De aanwezigheid van fijnstof en NO₂ leidt tot ademhalingsaandoeningen (zoals astma) en hart- en vaatziekten.

Het RIVM geeft aan dat de belangrijkste oorzaak voor de verontreiniging in Rijswijk het verkeer is en met name de autosnelwegen A4 en A13 (GGD Gezondheidsmonitor, Luchtkwaliteit, op 14 mei 2020

<https://gezondheidsmonitor.ggdhaaglanden.nl/gemeenten/Rijswijk/themas/leefomgeving/luchtkwaliteit/>).

Het MER berekent de huidige en de verwachte neerslag van fijnstof en NO₂ slechts op basis van simulatiemodellen. De modelberekeningen voor fijnstof en NO₂ suggereren dat de toename van het verkeer niet leidt tot een noemenswaardige extra neerslag van deze stoffen.

Voor de berekeningen wordt gebruik gemaakt van een ijkpunt in de vorm van een vast continu meetpunt. Dit meetpunt bevindt zich in Ypenburg, achter de hoge geluidswal aan de oostkant van de A4 en buiten de dominante “pluim” met hoge concentraties van deze stoffen in de lucht, veroorzaakt door de overwegende windrichtingen en de emissies vanaf de A4 (gemeten op 12 mei 2020 op de RIVM website <https://www.samenmetenaanluchtkwaliteit.nl>). Dit meetpunt is niet representatief voor het meten van de luchtkwaliteit als gevolg van het verkeer op de A4. Het is, zeker bij zuidoostelijke wind, meer aannemelijk dat fijnstof en NO₂ afkomstig van de A4 juist in de omgeving van het gebied rondom de Vliet terecht komt.

11. Verlaging maximumsnelheid heeft WEL effect op luchtkwaliteit en geluidsbelasting

Uit de veelheid aan informatie blijkt dat volgens u Verlaging van de maximumsnelheid tussen 19.00 en 6.00 uur tot 80 km/uur geen of weinig effect heeft op de verkeersdoorstroming omdat het geen piekperioden zijn.

Onderzoek in Rotterdam heeft aangetoond dat verlaging van de maximale snelheid tot 80 km/uur gecombineerd met handhaving door trajectcontrole heeft geleid tot een betere doorstroming van het verkeer en een groot gunstig effect heeft op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. De neerslag van fijnstof PM₁₀ en NO_x is met een kwart tot een derde verminderd (*Onderzoek naar de effecten van de 80 km/u-maatregel voor de A13 op de luchtkwaliteit in Overschie*, TNO Rapport R2003/258). Dit maakt dat wij mede vanwege het beperken van de piekbelasting met geluid het verlagen van de maximumsnelheid in de avonduren als extra aanvullende maatregel in het besluit voorstellen.