

Zienswijze project-MER Tracébesluit A4 Haaglanden-N14

AAN:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Digitaal ingediend via

www.platformparticipatie.nl/A4haaglanden-n14

Betreft: Zienswijze bij het voornemen een project-MER op te stellen voor het (ontwerp) tracébesluit A4 Haaglanden-N14

Delft, 3 juli 2018

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga, Geachte mevrouw van Veldhoven - Van der Meer,

Ondergetekenden, te weten:

- 1) Milieudefensie Delft
- 2) Stichting Groenkracht
- 3) KNNV, Vereniging Veldbiologie, Afdeling Delfland en
- 4) Luchtwachters van Delft, een groep burgers, die zich zorgen maakt over de te slechte luchtkwaliteit in onze gemeente,

geven hierbij hun zienswijze op het voornemen een project MER op te stellen voor het (ontwerp) tracébesluit A4 Haaglanden-N14, dat op 6 juni 2018 is gepubliceerd in de Stadskrant Delft. Wij reageren met name op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. A4 Haaglanden-N14.

In de eerste plaats onderschrijven wij de zienswijzen die door de Stichting Batavier (Bewaking Afspraken Tracébesluit/Bestuursovereenkomst A4 Delft-Schiedam) en de Zuid-Hollandse Natuur- en Milieu Federatie zijn ingediend over dit voornemen.

A. Algemeen

In deze zienswijze zullen we voornamelijk ingaan op onze zorg over de luchtkwaliteit en de gezondheid van de burgers. Maar eerst willen we toch onze verbazing uitspreken, dat in een tijd waarin een Klimaatakkoord van Parijs tot stand is gekomen en de daarmee samenhangende transitie in Nederland in gang is gezet, Rijkswaterstaat met dit initiatief komt. Een initiatief, dat veeleer doet denken aan de wijze waarop mobiliteit in de vorige eeuw werd aangepakt. Het lijkt erop, dat Rijkswaterstaat hier de afslag naar de duurzame toekomst heeft gemist.

Uit de bekendmaking in de Stadskrant, en de door een aantal van ons bezochte inloopbijeenkomst in Den Hoorn, is ons niet duidelijk geworden wie bestuurlijk verantwoordelijk is voor deze milieueffectrapportage. Vandaar dat we ons tot u beiden richten. Op Uw Ministerie worden ook activiteiten ondernomen, die wel wijzen op voorsorteren naar een duurzame toekomst. We denken bijvoorbeeld aan het recente plan van de Staatssecretaris om fietsen aantrekkelijker te maken, waarbij nog in deze kabinetsperiode 200.000 forensen uit de file gehaald worden en naar hun werk gaan fietsen.

Dit lijken dus tegenstrijdige ontwikkelingen binnen het Ministerie.

Mede tegen deze achtergrond verzoeken we u om het proces van de milieueffectrapportage zo in te richten, dat de aan het milieueffectrapport te stellen eisen en de beoordeling van het Milieueffectrapport, onafhankelijk van Rijkswaterstaat zullen geschieden.

B. Advieswaarden WHO

We verzoeken u aan te geven, dat in het MER de fijn stof concentraties niet alleen worden gerelateerd aan Europese en Nederlandse wettelijke normen. Maar ook aan de advieswaarden die de Wereld Gezondheidsorganisatie¹ daarvoor heeft aangegeven.

Zowel in de ogen van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO)² als van de Gezondheidsraad³ zijn deze Europese en Nederlandse wettelijke grenswaarden immers nog veel te ruim. U gaf aan in het concept kabinetsbesluit inzake de aanpassing van het Nationaal Samenwerkingsprogramma 2018 (NSL 2018) dat in de toekomst gezondheid voorop zal staan. Wij citeren:

"Het kabinet werkt momenteel aan het Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit waarmee wordt ingezet op permanente verbetering van de luchtkwaliteit. De maatregelen die nu in het kader van het aangepaste NSL 2018 worden opgenomen zijn de opmaat voor het beleid in de toekomst waarin gezondheid meer centraal zal staan. Het Gezondheidsraadadvies dient als basis voor het Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit."⁴

In de Nota van Antwoord concept-kabinetsbesluit Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018 refereerde u aan het Schone Lucht Akkoord:

"Luchtverontreiniging leidt jaarlijks tot 12.000 vroegtijdige sterfgevallen. Daarom zet ik met het Schone Lucht Akkoord in op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, zo werken we toe naar de streefwaarden van de Wereld gezondheidsorganisatie en verminderen we het aantal vroegtijdige sterfgevallen door luchtverontreiniging. Daarbij

¹ WHO air quality guidelines, update 2005. Hierin worden de bij de WHO aangesloten Staten op basis van uitgebreid wetenschappelijk onderzoek aanbevolen ervoor te zorgen dat het gehalte PM₁₀ in de lucht niet hoger zal zijn dan 20 µg/m³ en het gehalte NO₂ niet hoger dan 40 µg/m³. Omdat elk nieuw wetenschappelijk onderzoek op dit gebied stevast laat zien dat de gezondheidseffecten van verontreinigde lucht ernstiger zijn dan in voorgaande onderzoeken werd gevonden is de verwachting dat de met deze guidelines geadviseerde waarden binnen afzienbare tijd zullen worden bijgesteld in neerwaartse richting; dat laatste geldt in elk geval voor NO₂.

² WHO air quality guidelines, update 2005. Hierin worden de bij de WHO aangesloten Staten op basis van uitgebreid wetenschappelijk onderzoek aanbevolen ervoor te zorgen dat het gehalte PM₁₀ in de lucht niet hoger zal zijn dan 20 µg/m³ en het gehalte NO₂ niet hoger dan 40 µg/m³. Omdat elk nieuw wetenschappelijk onderzoek op dit gebied stevast laat zien dat de gezondheidseffecten van verontreinigde lucht ernstiger zijn dan in voorgaande onderzoeken werd gevonden is de verwachting dat de met deze guidelines geadviseerde waarden binnen afzienbare tijd zullen worden bijgesteld in neerwaartse richting; dat laatste geldt in elk geval voor NO₂.

³ Advies Gezondheidsraad, 'Gezondheidswinst door schonere lucht', 23 januari 2018, zie:

https://www.gezondheidsraad.nl/sites/default/files/grpublication/gezondheidswinst_door_schonere_lucht_0.pdf.

⁴ Concept kabinets-besluit inzake de aanpassing van het Nationaal Samenwerkingsprogramma 2018 (NSL 2018), pg

wordt gekeken naar alle mogelijke bronnen en maatregelen op zowel internationaal, nationaal als lokaal niveau."⁵

We verzoeken u derhalve dit voornemen in dit MER te laten concretiseren.

C. Fijn stof en ultrafijnstof

Over de luchtkwaliteit staat in het beoordelingskader van tabel 4.2. in de notitie Reikwijdte, dat bij het projecteffect het criterium is de wijzigingen in jaargemiddeld NO₂, PM 10 en PM_{2,5} concentraties binnen het studiegebied.

*Wij verzoeken U daaraan toe te voegen de concentraties van PM 0,1 daar er aanwijzingen zijn dat het ultrafijne stof het deel van het fijn stof is, dat het meest schadelijk is voor de gezondheid*⁶

Bij het aspect "blootstelling" in dezelfde tabel is aangegeven, dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM 10 als maatstaf zullen worden gehanteerd.

We verzoeken U daaraan de jaargemiddelde concentraties PM 2,5 en PM 0,1 toe te voegen en aan te geven wat deze concentraties doen met de gezondheid van de bewoners van de woningen en de gevoelige bestemmingen waar u het over heeft. We verzoeken u daarbij in het bijzonder in te gaan op de gevolgen voor mensen die aan longziekten en hart- en vaatziekten lijden.

D. GGD richtlijn medische milieukunde

Uit bovengenoemd rapport van de Gezondheidsraad blijkt, dat het nu nog lang niet goed gesteld is met de luchtkwaliteit; te vrezan valt dat uitvoering van onderhavig project hier verder negatief op zal uitwerken. In de GGD richtlijn medische milieukunde "luchtkwaliteit en gezondheid"⁷ (pag 69) wordt benadrukt dat ook "onder de norm" verbeteringen moeten worden nagestreefd. Tevens adviseert dit rapport (pag 73) om – nog onafhankelijk van grenswaarden – een afstand van 300 meter tussen snelweg en woningen aan te houden. Binnen die afstand staan in de huidige situatie al woningen, dus zeker bij verbreding van die snelweg.

We verzoeken u in het MER ook te laten toetsen aan deze aspecten uit de GGD richtlijn medische milieukunde

E. Referentiesituatie

In paragraaf 3.4. van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft Rijkswaterstaat aan, dat de milieugevolgen van het genoemde voorkeursalternatief zullen worden vergeleken met de referentiesituatie. Dat wil zeggen: naar de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen.

Uit een door Witteveen en Bos in opdracht van Vereniging Milieudefensie uitgevoerde analyse⁸ van de modelberekeningen van RIVM blijkt, dat de huidige situatie voor NO₂ afgezet tegen de wettelijke normen al zeer problematisch is op dit traject. Op een groot deel van het traject bestaat al een kans tot 10% op overschrijding van de jaargemiddelde norm. Op onderdelen een kans tot 40% en op enkele punten is die kans 50%. Ook ten aanzien van de huidige situatie moeten dus

⁵ Nota van Antwoord concept-kabinetsbesluit Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018, pag 8.

⁶ rivm.nl/Onderwerpen/F/Fijn_stof/Ultrafijn_stof

⁷ rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2018/Juni/GGD_richtlijn_medische_milieukunde_Luchtkwaliteit_en_gezondheid

⁸ milieudefensie.nl/recht-op-gezonde-lucht/waar-is-de-lucht-ongezond

alleen op dit aspect al maatregelen genomen worden. Deze moeten dus gezien worden als onderdeel van de autonome ontwikkelingen.

We verzoeken in het MER helder aan te laten geven welke maatregelen om aan de huidige wettelijke normen te gaan voldoen, als onderdeel van de referentiesituatie, worden meegenomen.

F. Monitoring

In de notitie Reikwijdte en Detailniveau staat, dat in het MER zal worden aangegeven welke milieuthema's tijdens en na uitvoering van het voornemen onderwerp van monitoring zullen zijn.

We verzoeken u te bepalen dat in ieder geval luchtkwaliteit en het effect daarvan op de gezondheid van mensen die rond de A4 wonen zullen worden gemonitord.

G. Wegen, asfalt en alternatieven daarvoor

In een recent rapport geeft TNO⁹ aan, dat er een aantal verbeteringen in de lokale luchtkwaliteit tegemoet gezien kunnen worden, maar dat anderzijds (pag 12) veranderingen in het rijkswegennet (die in het rapport niet zijn meegenomen) het risico op verhoging van de zgn. achtergrondconcentraties met zich meebrengen.

In onze zienswijze op de laatste aanpassing van het NSL hebben we dan ook aangegeven het volstrekt onbegrijpelijk te vinden, dat het Rijk blijft investeren in asfalt, nog steeds geen kilometerprijs heeft ingevoerd en dat het terugdraaien van de 130 kilometer per uur maatregel achterwege blijft. Hiermee mist het Rijk namelijk belangrijke maatregelen om luchtvervuiling te doen afnemen waardoor het makkelijker is om met lokale, gemeentelijke maatregelen de luchtkwaliteit aan de norm te laten voldoen. De gemeente Delft doet wel een aantal dingen die gericht zijn op verbetering van de luchtkwaliteit, maar als er vrij baan gegeven wordt aan uitbreiding van het wegennet rond Delft is het dweilen met de kraan open. We hopen uiteraard, dat het onder verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat tot stand te brengen Schone Lucht Akkoord hier meer aan gaat doen.

We verzoeken u in ieder geval een alternatief voor het voorkeursalternatief te onderzoeken waarin uitsluitend de schoonste auto's – met name elektrische – nog de weg op mogen..

Uit het boek *Nieuwe Mobiliteit – na het autotijdperk*¹⁰ van de mobiliteitsexpert Arie Bleijenbergh blijkt, dat meer snelweg niet minder en kortere files oplevert, maar juist meer (bredere) en langer durende files. Nieuwe infrastructuur trekt nieuwe activiteiten aan, met extra verkeer, waardoor de files terugkomen.

We verzoeken u de inzichten uit dit boek bij het MER te betrekken.

Meer speciaal op onderdeel 10 van de voorgenomen activiteit (capaciteitsuitbreiding tussen Den Hoorn en Ketheltunnel) achten we het niet juist dat dit niet eerder in een structuurvisie met bijbehorende plan-MER aan de orde is gekomen.

We verzoeken u onderdeel 10 thans uit de reikwijdte van deze project-mer te halen en dit eerst op het niveau van de structuurvisie uit te werken.

⁹ TNO 2018 R10613, Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO₂-concentratie op knelpunten

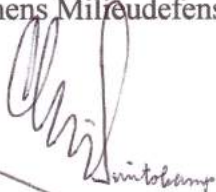
¹⁰ Arie Bleijenbergh, *Nieuwe Mobiliteit – na het autotijdperk*, ISBN 978-90-5972-967-4, Eburon Academic Publishers, Delft

H. Resumerend:

Wij verzoeken u in de milieueffectrapportage aan onze hierboven opgenomen verzoeken gevolg te geven.

Met vriendelijke groet,

Namens Milieudefensie Delft,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Smitskamp'.

Chris Smitskamp (mede namens Ria van Oostveen)

Namens Stichting Groenkracht Delft,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Esmeralda van Tuinen'.

Esmeralda van Tuinen, Directeur

Namens KNNV afdeling Delfland

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Geert van Poelgeest'.

Geert van Poelgeest, voorzitter

Namens Luchtwachters van Delft

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ronald Groen'.

Ronald Groen