

Zienswijze project-MER Tracébesluit A4 Haaglanden-N14

AAN:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
Directie Participatie,
Postbus 20901,
2500 EX Den Haag

Betreft: Zienswijze op het ontwerp tracébesluit A4 Haaglanden-N14

Delft, 15 juni 2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga,

Hierbij geeft Milieudefensie Delft haar zienswijze op het ontwerp tracébesluit A4 Haaglanden-N14, dat op 8 mei 2020 is gepubliceerd in de Delftse Post.

In de eerste plaats onderschrijven wij de zienswijze die door de Stichting Batavier (Bewaking Afspraken Tracébesluit/Bestuursovereenkomst A4 Delft-Schiedam) is ingediend over dit ontwerp-Tracébesluit en deze vormt daarmee een integraal onderdeel van onze zienswijze.

1 Inleiding

Op 6 juni 2018 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage A4 Haaglanden-N14 gepubliceerd. Daarop hebben wij op 3 juli 2018 een zienswijze ingediend. In onze zienswijze (bijlage) daarop hebben we aangegeven veel bedenkingen te hebben tegen uitvoering van het voorgenomen project, met name vanwege de negatieve invloed op milieu en gezondheid. Rijkswaterstaat heeft daarna in oktober 2018 de Reactienota zienswijzen Kennisgeving project-MER uitgebracht, waarover daarna met ons ambtelijk overleg gevoerd is.

In de Reactienota van Rijkswaterstaat is niet specifiek op de door ons naar voren gebrachte punten over de uit te voeren milieueffectrapportage en de inhoud van het MER ingegaan. Onze punten zijn, samen met die van andere indieners van zienswijzen, in die Reactienota samenvattend weergegeven. We hebben onze reactie zelf maar naast de antwoorden nota van beantwoording gelegd. (bijlage) Daarbij is onze conclusie, dat de door ons naar voren gebrachte suggesties grotendeels niet of niet adequaat zijn beantwoord. Vervolgoverleg met ambtenaren van Rijkswaterstaat (o.m. op 15 januari 2019) heeft onvoldoende bijgedragen aan de bij ons levende vragen en bezwaren.

In onderdeel 2 van deze zienswijze zullen we nader ingaan op de uitgevoerde milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage is bedoeld als instrument om milieueffecten in de besluitvorming serieus te betrekken en betrokkenen te laten participeren bij besluitvorming. Het traject van de besluitvorming tot aan het uitbrengen van dit ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende MER vinden wij niet voldoen aan de doelstelling van goede (burger)participatie. Dit gebrek werkt ook door naar het thans voorgelegde MER. Hoofdstuk 1.4 van de Toelichting op het ontwerp-Tracébesluit (pag 18)

bevestigt het beeld, dat bij de hier gekozen participatie het hoofdzakelijk gaat om bestuurlijk overleg.

In onderdeel 3 van deze zienswijze gaan wij nader in op de bedenkingen die we hebben bij de uitgevoerde Passende beoordeling stikstofdepositie. Dat gaat over de Europeesrechtelijk beschermde Natura 2000-natuur. Dat neemt niet weg dat we ook grote zorgen hebben over de aantasting van natuur in Midden-Delfland, die niet op die wijze beschermd is.

De motivering om tot het voorgelegde ontwerp-Tracébesluit te komen is in de Toelichting van het ontwerp-Tracébesluit opgenomen. Deze baseert zich weer in belangrijke mate op het MER, de Passende beoordeling stikstofdepositie en onderliggende rapporten.

2 De uitgevoerde milieueffectrapportage.

Aansluitend op onze zienswijze op de Notitie Reikwijdte en detailniveau signaleren we de volgende tekortkomingen op de uitgevoerde milieueffectrapportage.

- A. We verzochten een helder onderscheid te maken tussen het proces van het opstellen van het milieueffectrapport enerzijds en de beoordeling van het MER anderzijds, waarbij met name de beoordeling onafhankelijk van Rijkswaterstaat zou geschieden. We zien dat niet terug in de thans overgelegde stukken. In zoverre wordt ook niet voldaan aan Artikel 9 bis van de Europese Richtlijn 2014/52/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (*De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde instantie of instanties hun uit deze richtlijn voortvloeiende taken op objectieve wijze vervullen en zich niet bevinden in een situatie die tot een belangenconflict aanleiding geeft. Indien de bevoegde instantie tevens de opdrachtgever is, brengen de lidstaten in elk geval binnen hun organisatie van administratieve bevoegdheden een passende scheiding aan tussen conflicterende functies bij het uitvoeren van de uit deze richtlijn voortvloeiende taken.*”).
- B. We hebben aangedrongen op het goed in beeld brengen van de gezondheidseffecten van dit project, met name ten gevolge van slechte luchtkwaliteit. Dat is in dit MER niet gebeurd. Er is slechts aangegeven, dat aan grenswaarden zou worden voldaan. Nog afgezien van de vraag of dat het geval is, moet een MER, wil het een volwaardig hulpmiddel in de besluitvorming kunnen zijn alle milieueffecten inclusief gezondheid goed in beeld brengen. We hebben verwezen naar diverse rapporten daarover en het Schone Lucht Akkoord, dat gezondheid als waarde ook heeft erkend. Dat is in dit MER niet opgepakt.

Bij deze gezondheidseffecten door onvoldoende luchtkwaliteit komt dan nog dat ook de gezondheidseffecten door geluid totnutoe onderschat zijn. Hoofdboodschap van een recent RIVM – rapport is dat het geluidbeleid versterkt kan worden door het aan te passen aan de nieuwe inzichten van de WHO en nadrukkelijker te richten op vermindering van gezondheidseffecten van geluid. Dit inzicht zien we in dit MER onvoldoende terug.

- C. We hebben verzocht ook de jaargemiddelde concentraties PM 2,5 en PM 0,1 toe te voegen aan de maatstaf voor beoordeling en aan te geven wat deze concentraties doen met de gezondheid van de bewoners van de woningen en de gevoelige bestemmingen. We verzochten u daarbij in het bijzonder in te gaan op de gevolgen voor mensen die aan longziekten en hart- en vaatziekten lijden. Ons verzoek is ten onrechte niet gehonoreerd.
- D. We hebben verzocht in het MER ook te toetsen aan de GGD-richtlijn medische milieukunde. Die vraagt aandacht voor de gezondheidsaspecten ook "onder de norm". Ons verzoek is ten onrechte niet gehonoreerd.
- E. De in het MER aangegeven referentiesituatie (huidige situatie plus autonome ontwikkelingen) is in hoofdstuk 3 van het MER in algemene zin aangegeven. Daarbij wordt uitgegaan van toenemende auto-intensiteit maar wel 100 km/uur als snelheidslimiet aangehouden. Of de thans geldende grenswaarden voor PM 10, PM 2,5 en NO2 in de referentiesituatie worden overschreden, wordt uit het deelrapport Luchtkwaliteit van het MER niet duidelijk, wel duidelijk is dat bij uitvoering van het project op diverse locaties sprake is van toename van de concentratie van deze stoffen (o.m. op de Woudseweg). We vinden evenwel dat u verder moet kijken dan de huidige grenswaarden. Zo gaat de Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, enerzijds over de aanpak van situaties boven de grenswaarden. Anderzijds is bepaald, dat - voor zover de luchtkwaliteit daar net aan voldoet in zones en agglomeraties waar de niveaus van stikstofdioxide, PM10, PM2,5 in de lucht lager zijn dan die grenswaarden - de lidstaten de niveaus van die stoffen beneden de grenswaarden moeten houden en ernaar moeten streven de beste met duurzame ontwikkeling verenigbare luchtkwaliteit te beschermen. In het MER had dan ook ten minste aangegeven moeten worden hoe initiatiefnemer aankijkt tegen de bescherming op het niveau van de beste met duurzame ontwikkeling verenigbare luchtkwaliteit.

In het Green Deal-voorstel van de Europese Commissie is aangegeven dat Europa beter wil aansluiten op de WHO-normen. Ook het Nederlandse SLA geeft dat aan. Verwacht mag dan ook worden dat op z'n minst de WHO-advieswaarden in de komende jaren zullen worden gevolgd. In het MER zouden de luchtkwaliteitsnormen en de gezondheidsgevolgen daarvan dan ook mede daaraan moeten zijn gerelateerd, hetgeen niet gebeurd is.

- F. We hebben verzocht dat in ieder geval luchtkwaliteit en het effect daarvan op de gezondheid van mensen die rond de A4 wonen, zullen worden gemonitord. In het MER, maar ook niet annex daaraan in of naast het ontwerp-Tracébesluit, is daarover ten onrechte geen nadere maatregel voorzien. Slechts is (art 14 van het ontwerp-Tracébesluit) aangegeven dat er monitoring van de luchtkwaliteit in NSL-verband plaatsvindt.
- G. We hebben aangegeven, dat bij dit project, een bredere blik nodig is dan waar Rijkswaterstaat blijkt van geeft. Daarbij hebben we in onze reactie op de Notitie

Reikwijdte en Detailniveau aangegeven, dat automobilititeit in het licht van een duurzamer toekomst moet worden gezien en dat ook alternatieven met elektrische auto's en inzichten uit de wetenschap betrokken moeten worden. In het MER is dat niet gebeurd. Er wordt verwezen naar de oudere plan-MER en er is een beperkte validatie daarvan in het project milieueffectrapport opgenomen. Maar die nemen nieuwe ontwikkelingen, zoals het Schone Lucht Akkoord en het klimaatakkoord, niet of onvoldoende mee.

Daarbij komt, dat het onderdeel van het project bestaande uit verbreding ten noorden van de Ketheltunnel geen onderdeel van het plan MER was en via een scope uitbreiding in dit project-MER terecht is gekomen, hetgeen in strijd is met de milieueffectrapportageregeling.

Uitvoering van dit project is niet nodig om de doelen van het klimaatakkoord en het schone luchtakkoord te behalen, sterker nog: uitvoering van dit project rijdt dergelijk beleid in de wielen.

Dat het MER geen analyse bevat van de gevolgen van de corona-crisis is gelet op het tijdstraject begrijpelijk. We suggereren hieromtrent een aanvulling op het MER op te stellen.

3 Passende beoordeling stikstofdepositie

1. Wij achten het project onvoldoende passend beoordeeld en kunnen ons niet vinden in de conclusies van de passende beoordeling (PB) dat het project geen (significant) negatief effect zal hebben op de omliggende Natura 2000-gebieden, o.a. om de hier navolgende redenen.
2. In de PB zijn de stikstofeffecten ten gevolge de aanleg ten onrechte niet nader beoordeeld. Inzet van mobiele werktuigen en aankomend en vertrekkend bouwverkeer zullen leiden tot een relevante toename van emissies, die passend beoordeeld hadden moeten worden. Wij achten deze deposities (op voorhand) niet verwaarloosbaar ten opzichte van deposities in de gebruiksfase. Ook de verwachting dat er geen netwerkeffecten zullen optreden t.g.v. de werkzaamheden, bijv. door tijdelijke omleidingen of afsluitingen, achten we niet reëel of in ieder geval onvoldoende onderbouwd. De effecten tijdens de aanlegfase hadden tevens in cumulatie met andere projecten beschouwd moeten worden.
3. Het studiegebied heeft zich ten onrechte beperkt tot een schil van 5 km rondom het plangebied en wegen waar effecten van het tracébesluit te verwachten zijn. Ook buiten de schil van 5 km kunnen nog relevante deposities optreden. Ook zijn ten onrechte wegen waar sprake is van een kleinere toename dan 500 mvt/etm t.g.v. het tracébesluit niet nader beschouwd.
4. Ten onrechte is gerekend met het zgn. SRM model voor wegen. Inmiddels is bekend dat SRM tot (aanzienlijk) lagere deposities leidt dan het OPS model dat binnen Aerius wordt gebruikt voor doorrekening van andere bronnen. Tevens berekent SRM ten onrechte geen deposities die verder dan 5 km vanaf de bron plaatsvinden.
5. Ten onrechte is de gebruiksfase doorgerekend voor de jaren 2029 en 2030. De ingebruikname is echter eerder voorzien (2026-2028). Door uit te gaan van latere jaren wordt er gerekend met een te schoon wagenpark en te lage achtergronddeposities verondersteld. Tevens zitten er in het model verschillende

veronderstellingen over het schoner worden van het verkeer en andere bronmaatregelen, waarvan nog onvoldoende zeker is dat die worden uitgevoerd en waarvan nog onvoldoende zeker is wat de effecten hiervan zijn. Daarmee wordt niet voldoen aan het zekerheidsvereiste van de Habitatrictlijn.

6. Verschillende habitattypen en leefgebieden in de omliggende Natura 2000-gebieden bevinden zich in een (zeer) ongunstige staat van instandhouding (mede) door de veelal (veel) te hoge stikstofdeposities. Veelal is niet of onvoldoende zicht op herstel om een gunstige staat van instandhouding te bereiken. De conclusie dat toename van depositie t.g.v. het tracébesluit niet leidt tot negatieve effecten (al dan niet in cumulatie) kan daarom niet door ons worden gedeeld en trekken we in twijfel.
7. De zgn. cumulatieve effecten zijn door u niet of onvoldoende in uw beoordeling betrokken. U heeft o.a. nagelaten de stikstofgevolgen van het project in cumulatie met andere projecten, nader te kwantificeren. Zonder kwantificering is een goede beoordeling ons inziens niet mogelijk.
8. De enige juiste weg is de effecten van het tracébesluit middels een zgn. ADC toets nader te beoordelen. Op grond van deze toets zal de conclusie moeten luiden dat er dit project geen doorgang kan vinden, omdat er wel degelijk passende(re) alternatieven zijn (dan wel dat deze onvoldoende zijn onderzocht) en er tevens geen sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang.

4. Conclusie

Zoals hierboven aangegeven, vertonen de uitgevoerde milieueffectrapportage en de opgestelde passende beoordeling stikstofdepositie belangrijke tekortkomingen. Deze kunnen daarom niet dienen als basis voor het voorgenomen Tracébesluit.

In het licht van ontwikkelingen als het Schone Lucht Akkoord, het akkoord van Parijs en het landelijke klimaatakkoord, en ook tegen de achtergrond van de noodzaak de stikstofbelasting in Nederland terug te dringen is uitvoering van dit project contraproductief.

We verzoeken u af te zien van uitvoering van dit project en het vaststellen van een Tracébesluit daarvoor.

Met vriendelijke groet,

Namens Vereniging Milieudefensie, daartoe gemachtigd door Directeur A.D. Pols bij machtigingsbesluit van 8 mei 2020,

Ria van Oostveen (mede namens Ronald Groen en Chris Smitskamp)

