



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

A4 Haaglanden-N14

Reactienota zienswijzen Kennisgeving project-MER

Reactie op de zienswijzen naar aanleiding van het voornemen tot het opstellen van het project-MER

Inleiding

De Rijksweg A4 is één van de belangrijkste landelijke noord-zuidroutes door de Randstad en vormt de verbindingsschakel tussen de stedelijke regio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam en de luchthavens Schiphol en Rotterdam. Een goede verkeersdoorstroming op deze Rijksweg is van (inter)nationaal belang. Deze verkeersdoorstroming staat onder druk.



In 2011 is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en de regionale partners een MIRT-Verkenning uitgevoerd naar mogelijke oplossingen voor de gesignaleerde verkeersproblemen, waaronder de verkeersdruk op de A4 ter hoogte van Den Haag. Dit heeft geleid tot de 'Rijksstructuurvisie A4 Passage Den Haag en Poorten & Inprikkers', inclusief de daarin verwoorde Voorkeursbeslissing.

De combinatie van problemen op de A4 en de poorten en inprikkers veroorzaakt een kettingreactie van problemen. In eerste instantie op deze wegen zelf, maar vanwege hun functie vervolgens ook op grote delen van het netwerk in de regio Haaglanden en zelfs de wijdere omgeving. Door de A4 Passage aan te pakken, in combinatie met het verbeteren van de doorstroming via de zogenoemde 'Poorten en Inprikkers', verbetert de ontsluiting. De robuustheid van het netwerk en de samenhang in de regio Haaglanden en daarbuiten neemt toe.

Voornemen

Voor de maatregelen aan de A4 en de N14 is in het Bestuursakkoord eind 2012 vastgelegd dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat (destijds de minister van Infrastructuur en Milieu) de Planuitwerking en de realisatie op zich zal nemen. Op 19 juni 2017 heeft de minister opdracht verstrekt voor de Planuitwerking A4 Haaglanden-N14. In de Planuitwerking A4 Haaglanden-N14 wordt de in 2012 genomen Voorkeursbeslissing uitgewerkt naar (het detailniveau van) een Tracébesluit.

Van donderdag 7 juni tot en met woensdag 4 juli 2018 bestond er de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het voornemen een project-MER te starten voor het project A4 Haaglanden-N14.

Over de zienswijzen

Er zijn 29 zienswijzen ingediend op het Voornemen tot op opstellen van het project-MER. Inhoudelijk geven de zienswijzen een gevarieerd beeld. Niet alleen komen veel onderwerpen aan de orde (zoals wegontwerp, geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing, bereikbaarheid). Ook hebben de zienswijzen betrekking op verschillende projectfasen (planuitwerking, realisatie).

In dit document vindt u een samenvatting van de binnengekomen zienswijzen en een reactie daarop. De thema's zijn geclusterd in Algemeen, Mobiliteit, Leefbaarheid en Natuur & Milieu.

Vervolgproces

In 2018 en 2019 worden het ontwerp-tracébesluit en het project-MER opgesteld. Deze worden ter vaststelling aangeboden aan de minister van IenW en na vaststelling door de minister van IenW ter inzage gelegd. Eenieder kan ook hierop een zienswijze naar voren brengen. Heeft u een zienswijze ingediend op het voornemen een project-MER te starten, dan wordt u door de directie Participatie over het zienswijze proces rondom het ontwerp-tracébesluit geïnformeerd. Daarna wordt het Tracébesluit vastgesteld door de minister van IenW. Voor de termijnen zie de planning op www.a4haaglanden-n14.nl

Participatie

Naast het zienswijze proces rondom het (ontwerp)tracébesluit wordt de omgeving bij de totstandkoming van het ontwerp-tracébesluit betrokken. Wilt u ook graag actief meedenken? Meldt u zich dan hiervoor aan via A4-Haaglanden-N14@rws.nl

¹ In de Haagsche agglomeratie zijn dat vooral de N14, de Beatrixlaan (Rijswijk), de Utrechtsebaan en de N211".

Thema: Algemeen

Nut en Noodzaak, nieuwe ontwikkelingen, scope-uitbreiding Den Hoorn-Ketheltunnel, uitgangspunten Rijksstructuurvisie, commissie m.e.r., IODS-afspraken.

Nut en Noodzaak

Zienswijze

- Ga na of nut en noodzaak van de A4 Haaglanden-N14 nog steeds geldt, gelet op de aanleg en verbreding van wegen in de omgeving, onder andere A13/A16, de Blankenburgverbinding, de A4 Delft-Schiedam en de verbreding van de N211, N222 en de N223.
- Onderzoek wat effecten zouden zijn als het Rijk de 453 miljoen zou investeren in andere vormen van mobiliteit.
- Kijk voor oplossingen ook naar het onderliggende wegennet.
- Kijk ook naar openbaarvervoeroplossingen.

Antwoord

De Rijksstructuurvisie 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' dient als basis voor de planuitwerking van de A4 Haaglanden-N14. Het ministerie van IenW en de regio is in 2012 een pakket van maatregelen overeengekomen en vastgelegd in deze Rijksstructuurvisie en in een Bestuursvereenkomst. Met de planuitwerking van de A4 Haaglanden-N14 wordt invulling gegeven aan de afspraken die zijn gemaakt en wordt de Voorkeursbeslissing uit de Rijksstructuurvisie van 2012 voor de maatregelen voor het Hoofdwegennet uitgewerkt in een Tracébesluit.

Om tot de Voorkeursbeslissing te komen, is in de verkenning destijds eerst een breed aantal mogelijkheden op hoofdlijnen onderzocht om te kijken of zij kansrijk zijn qua doelbereik, inpasbaarheid en milieu. De kansrijke alternatieven zijn vervolgens vergeleken en beoordeeld op doelbereik en milieugevolgen. Het resultaat is de Voorkeursbeslissing.

Omdat de Structuurvisie van 2012 dateert is bij de (door)start van het project getoetst of er gewijzigde omstandigheden zijn die aanleiding geven de Voorkeursbeslissing van 2012 te heroverwegen. Dit is niet het geval. Verkeerskundig onderzoek met het meest recente verkeersmodel (waarin alle infrastructurele en ruimtelijke besluiten voor de toekomst zijn verwerkt, zoals de A13/16, de Blankenburgverbinding, bestemmingsplannen) wijst uit dat nog steeds sprake is van nut en noodzaak. Dit verkeerskundig onderzoek heeft wel aanleiding gegeven om de Voorkeursbeslissing te optimaliseren, met als voornaamste optimalisatie de voorgenomen scope-uitbreiding tot de Ketheltunnel.

Omdat sprake is van een genomen Voorkeursbeslissing, en nut en noodzaak van het uitvoeren van deze Voorkeursbeslissing vaststaat, zal deze worden uitgewerkt in een Tracébesluit en zullen geen alternatieven in beschouwing genomen worden.

Nieuwe ontwikkelingen

Zienswijze

- Houd rekening met korte en lange termijn ontwikkelingen in de omgeving, bijvoorbeeld. the Mall of the Netherlands.
- Neem de komst van de Helikopterhaven bij het Prins Clausplein ook mee in de effectstudies.
- Houd rekening met de effecten van parkeerdruk en sluipverkeer door de komst van Mall of the Netherlands.

Antwoord

Voor de uitwerking van de plannen rondom de A4 en de N14 wordt gebruikgemaakt van het verkeersmodel NRM en het regionale verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Ruimtelijke en Infrastructurele ontwikkelingen, waarover is besloten en waarvoor dus een ruimtelijke procedure is doorlopen, zijn verwerkt in deze modellen. Zo ook Mall of the Netherlands en de Helikopterhaven bij het Prins Clausplein. Dergelijke ontwikkelingen maken deel uit van de referentiesituatie voor de effectonderzoeken.

Voorkomen en tegengaan van sluipverkeer en parkeerdruk in de directe omgeving van Mall of the Netherlands is de verantwoordelijkheid van de gemeente Leidschendam-Voorburg. De gemeente is verantwoordelijk voor het treffen van voldoende parkeervoorzieningen, rekening houdend met de verwachte bezoekersaantallen.

Scope-uitbreiding Den Hoorn-Ketheltunnel

Zienswijze

Doe onderzoek naar:

- de noodzaak van de scope-uitbreiding;
- alternatieven voor de scope-uitbreiding;
- de effecten van de A4 Haaglanden-N14 op de tunnel-dosering bij de Ketheltunnel;
- de (verkeers)effecten van de scope-uitbreiding benedenstrooms, richting Kethelplein en Beneluxplein;
- het effect van de scope-uitbreiding op het ruimtebeslag.

Antwoord

De minister van IenW is voornemens (zoals beschreven in de brief aan de Tweede Kamer) de scope-uitbreiding door te voeren, omdat anders sprake is van een knelpunt op de A4 ten zuiden van Den Haag. Het definitieve besluit wordt genomen zodra de effecten op onder meer het onderliggend wegennet duidelijk zijn, hierover met de betrokken wegbeheerders is gesproken en is gebleken, dat 'onder de streep' sprake is van nut en noodzaak. Aangezien sprake is van een 'flessenhals' (de A4 gaat van 2x3 rijstroken naar 2x2 rijstroken en even verderop weer naar 2x3 rijstroken) en het knelpunt dat daar ontstaat ligt het niet voor de hand dat er sprake is van een in overweging te nemen alternatief. Het tunneldoseringssysteem bij de Ketheltunnel en de (verkeers)effecten van de scope-uitbreiding richting het Kethelplein en Beneluxplein zullen worden geanalyseerd.

De scope uitbreiding kan naar verwachting geheel binnen het wegprofiel worden gerealiseerd. Naar verwachting hoeven geen gronden te worden verworven.

Commissie m.e.r.

Zienswijze

Betrek de commissie m.e.r.

Antwoord

Bij het plan-MER heeft de commissie voor de m.e.r. een advies uitgebracht. Hieruit zijn een aantal aanbevelingen door de commissie gedaan voor de verdere uitwerking op project-MER niveau. Dit advies nemen we mee bij het opstellen van het project-MER. Het project-MER zal ter advies aan de commissie m.e.r. worden voorgelegd.

IODS-afspraken

Zienswijze

Houd rekening met de gemaakte IODS-afspraken in het kader van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam.

Antwoord

We gaan er op dit moment vanuit dat de maatregelen uit het Tracébesluit A4 Haaglanden-N14 gerealiseerd kunnen worden binnen de gemaakte IODS-afspraken. Indien dit op één of enkele onderdelen toch niet mogelijk blijkt, zullen we met de betrokken partijen in overleg treden.

Thema: Mobiliteit

Bereikbaarheid woningen/terreinen/bedrijventerrein, maximumsnelheid, onderliggend wegennet (OWN), wegontwerp, veiligheid.

Bereikbaarheid woningen/terreinen/bedrijventerrein

Zienswijze

- Houd rekening met het belang van een goede doorstroom op de Heuvelweg voor de ambulances, de wagens van de brandweerkazerne en het politiebureau.
- De fiets- en looproutes bij de kruisingen van de N14 met de Heuvelweg en de Noordsingel moeten gehandhaafd blijven.
- De Lavendel moet open blijven met mogelijkheden tot links en rechts afslaan en mogelijkheid tot inrijden vanaf de Heuvelweg vanaf links en rechts.

Antwoord

Het belang van een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt uiteraard onderschreven. Bij het ontwerpen van de ingreep zal dit een aandachtspunt zijn. Voor de uitwerking van de maatregelen vinden gesprekken plaats met de veiligheidsregio's en de hulpdiensten.

Het behouden en eventueel herstellen van fiets- en looproutes maakt deel uit van de ontwerp-opgave.

De ontsluiting van de Lavendel is een belangrijk aandachtspunt bij de voorgenomen reconstructie van de kruising N14 met de Heuvelweg. Op dit moment (najaar 2018) liggen er drie varianten die nader worden bekeken. De kruising Lavendel/Heuvelweg en de ontsluiting naar de diverse richtingen is een onderdeel is van de ontwerp-opgave.

Maximumsnelheid

Zienswijze

- Doe onderzoek naar de effecten van de verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/h.
- Doe onderzoek naar de effecten van de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/h.
- Doe onderzoek naar de effecten van verschillende rijnsnelheden.
- Stel trajectcontrole in.

Antwoord

Het beleid van het ministerie van IenW voor wat betreft de maximumsnelheid op het Hoofdwegenet is 130 km/h, mits dit op een verkeersveilige wijze en binnen de wettelijke milieunormen kan.

Het handhaven van de maximumsnelheid valt buiten de reikwijdte van het project.

Onderliggend wegennet

Zienswijze

- Onderzoek ook de effecten van de A4 Haaglanden-N14 op het onderliggend wegennet.
- Onderzoek de verkeerseffecten op de poorten (aansluitingen) en inpridders (invalswegen) van de N223 (Woudseweg), de N468 (Klaas Engelbrechtsweg) en de N470 (Kruithuisweg).
- Onderzoek de effecten van de A4 Haaglanden-N14 op sluipverkeer in de regio.
- Publiceer een rapportage met verkeersprognoses.

Antwoord

In het ontwerp-tracébesluit en in het project-MER zullen de effecten van de voorgenomen aanpassingen op het onderliggend wegennet worden beschreven. In het verkeersrapport bij het OTB/MER zullen de toe- en afnames van verkeer op alle relevante wegen in beeld gebracht worden, waaronder de in de zienswijzen genoemde wegen.

Wegontwerp

Zienswijze

Optimalisatie wegontwerp

- Het A4-tracé tussen het Prins Clausplein en Knooppunt Ypenburg is bijzonder breed, doordat het asfalt breed uitwaaiert. Versmal het tracé door de rijstroken dichterbij elkaar te passen.
- Kijk naar de mogelijkheid om de in- en uitvoegstroken in elkaar te laten overgaan op het traject vanaf de N470 tot aan afslag Hoorn/Schipluiden zodat in en uitvoegen niet noodzakelijk is op de hoofdrijbaan.
- Verleng de uitvoegstrook naar de A12 richting Utrecht
- Volgens documentatie inzake de scope uitbreiding staat dat zowel een rijstrook in noordelijke als in zuidelijke richting zal worden toegevoegd. Echter, in de ontwerp-fase van de A4-Delft-Schiedam is vermeld dat slechts sprake was van een mogelijke toekomstige uitbreiding met een extra rijstrook in zuidelijke richting.

Nieuwe varianten

- Bekijk de mogelijkheid om op het bestaande Ecoduct nabij de Oostveenseweg een aansluitende weg tussen de A4 en de A13 of tussen de A20 en de A4 te realiseren.
- Bekijk de mogelijkheid van een nieuwe 'inprikker' (invalsweg) op een locatie tussen Leidschendam en Voorburg.

Antwoord

Een goed en veilig wegontwerp vereist ruimte. Autosnelwegen worden in principe gedimensioneerd op een ontwerp-snelheid van maximaal 130 km/u. Daarnaast is het gebied tussen Rijswijk en Leidschendam een complexe infrastructurele omgeving, waarbij voor veel richtingen uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Om de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming te bevorderen worden verkeersstromen zoveel mogelijk van elkaar gescheiden. Dit betekent dat er voldoende ruimte nodig is. Om de extra rijstroken in te passen zal efficiënt moeten worden omgegaan met de beschikbare ruimte.

Bij de planuitwerking zal worden gekeken of het mogelijk en wenselijk is in- en uitvoegstroken in elkaar te laten overgaan tussen de A4/N470 en de afslag Den Hoorn/Schipluiden.

De scope-uitbreiding op het deel van de A4 tussen Den Hoorn en de Ketheltunnel bestaat in zuidelijk richting uit een extra rijstrook naar 3 rijstroken tot aan de Ketheltunnel. In noordelijk richting liggen tot aan de afrit Delft Zuid reeds 3 rijstroken. Vanaf het punt bij Delft Zuid waar de linkerrijstrook vervalt, zal deze worden doorgetrokken. In zowel noordelijke als zuidelijke richting heeft de A4 door Midden-Delfland dan 3 rijstroken; voor een verdere uitbreiding in noordelijke richting bestaat geen verkeerskundige aanleiding.

Nieuwe varianten

Omdat sprake is van een genomen Voorkeursbeslissing en nut en noodzaak van het uitvoeren van deze Voorkeursbeslissing vaststaat, zal deze worden uitgewerkt in een Tracébesluit en zullen vooralsnog geen nieuwe varianten in beschouwing genomen worden.

Veiligheid

Zienswijze

- Doe onderzoek naar de risico's van de A4 op de leefomgeving in de wijk Leidschenveen, gelet op mogelijke ongelukken op de A4 met gevaarlijke stoffen.
- Neem de munitieopslag bij TNO mee in het MER-onderzoek.

Antwoord

Onderzoek naar externe veiligheid maakt integraal onderdeel uit van de onderzoeksopgave voor het project-MER. Het MER-onderzoek Externe Veiligheid richt zich op de risico's van de wegaanpassing voor de mensen in de omgeving. Risicobronnen, zoals de munitieopslag bij TNO, wordt hierbij in ogenschouw genomen.

Thema: Leefbaarheid

Geluid, Gezondheid, Luchtkwaliteit.

Geluid

Zienswijze

Effecten en maatregelen

- Doe onderzoek naar geluidseffecten op de (woon) gebieden langs de A4 en neem waar nodig maatregelen. Genoemd zijn: Rijswijk(Park Hoornwijk), Leidschendam-Voorburg (park Leeuwenberg, ongelijkvloerse kruisingen N14, Zeeheldenwijk), Midden-Delfland (stiltegebied), Den Hoorn (Prins Clausplein), Delft en Leidschenveen.
- Kies in het belang van een goede inpassing voor geluidsarm asfalt.

Berekeningen

- Voer naast berekeningen ook metingen uit.
- Houd rekening met cumulatieve effecten (A4, N14, A12, A13, spoor, Windturbine en heliport).
- Houd er rekening mee dat in het nieuwe ontwerp voor de ongelijkvloerse kruisingen N14 het verkeer tweemaal over de kruising Heuvelweg en Noordsingel gaat.
- Houd rekening met de effecten van de heuvel aan de zuidzijde van de A4 tussen de Laan van Hoornwijk / Knooppunt Ypenburg en de Spoorlaan / A12.
- Behalve de geluidsplafondberekeningen moeten betere geluidsberekeningen gemaakt worden voor gevels dicht bij de wegen, zoals bij de kruisingen van de N14 met de Noordsingel en de Heuvelweg.*
- Houd rekening met het feit dat de gebouwen bij het Forepark niet aaneengesloten zijn en openingen vormen voor geluid richting de wijk Leidschenveen.

Cijfermateriaal

- Onderbouw berekeningen in de m.e.r. kwantitatief en controleerbaar, en onderbouw gebruikte aannames ten aanzien van verkeersintensiteiten en andere relevante factoren.

Antwoord

Effecten en maatregelen

We voeren een geluidsonderzoek uit volgens de actuele wet- en regelgeving. Als eerste stap daarin wordt een toets uitgevoerd of er sprake is van overschrijding van geluid-productieplafonds. Het gebied waar de plafonds worden overschreden vormt de begrenzing van het onderzoeksgebied. Vervolgens vindt binnen dit gebied een specifiek geluidsonderzoek op woningniveau plaats. Met dit onderzoek wordt bepaald hoe hoog de toenames van het geluid zijn ten opzichte van de referentiesituatie (de situatie waarbij de weg blijft zoals die is). Daarnaast wordt in groepen van woningen (bij elkaar gelegen woningen in een cluster) bepaald om hoeveel woningen het gaat. Met de uitkomsten van de toenames van het geluid en het aantal woningen wordt vervolgens bepaald of er doelmatige maatregelen kunnen worden getroffen om het geluid te reduceren tot het geluidplafond, bijvoorbeeld door het toepassen van stiller asfalt. Het is niet altijd zo dat een doelmatige maatregel kan worden getroffen. Bijvoorbeeld bij het treffen van een erg dure maatregel (scherm) waar maar een beperkt aantal woningen van profiteren. In dergelijke gevallen zal aanvullend onderzoek plaatsvinden of het geluidsniveau in de woning aan de wettelijke vereisten voldoet. Mocht dat niet het geval zijn dan kunnen er eventueel gevelmaatregelen worden getroffen (bijvoorbeeld geluidwerend glas). Een dergelijk onderzoek is pas aan de orde als het Tracébesluit onherroepelijk is. De kosten voor zowel onderzoek als eventuele maatregelen komen voor rekening van Rijkswaterstaat.

Berekeningen

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. Daarnaast geldt dat alleen door langdurig te meten het mogelijk is om een jaargemiddeld geluidniveau L_{den} voor een bepaalde plek vast te stellen. Omdat er bijna 60.000 referentiepunten zijn, is het praktisch onmogelijk om dit voor ieder punt te doen. Daarom gebruikt Rijkswaterstaat een wettelijk rekenmodel in haar geluidsonderzoek.

Het geluidsmodel dat toegepast wordt houdt rekening met:

- het effect van cumulatie van rijkswegen en spoorwegen;
- het effect van geluid in een tunnel en omgevingsaspecten zoals verhard oppervlak (waaronder water);
- de voor voertuigen toegestane geluidproductie vanuit de typegoedkeuring van de Rijksdienst voor het wegverkeer. Afwijkingen daarop vallen niet binnen het kader van de onderzoeksopgave;
- het feit dat verkeer de kruising Heuvelweg en Noordsingel met de N14 tweemaal passeert;
- alle huidige omgevingskenmerken, waaronder de aanwezigheid van grondwallen, schermen, wegdektypen en dergelijke, en de hoogteligging van de weg en verbindingbogen zoals op het Prins Clausplein. Op de verbindingbogen van het Prins Clausplein is op dit moment gebruikgemaakt van een stiller wegdek.

Cijfermateriaal

Cijfermateriaal en onderbouwing van berekeningen is te allen tijde opvraagbaar. Vanwege de complexiteit wordt dit materiaal niet actief verspreid maar kan in overleg of verzoek ingezien worden.

Gezondheid

Zienswijzen

Beschouw het thema gezondheid ook in het MER.

Antwoord

In het kader van het plan-MER behorende bij de Rijksstructuurvisie (2012) is een zogenoemde gezondheidseffectscreening (GES) uitgevoerd. Hieruit zijn geen gezondheidsknelpunten naar voren gekomen. Als onderdeel van de planuitwerking zal een validatie worden uitgevoerd op het plan-MER. In het project-MER wordt wel gekeken lucht, geluid, natuur en worden conclusies beschreven met betrekking tot gezondheid.

Luchtkwaliteit

Zienswijze

Effecten en maatregelen

- Doe onderzoek naar effecten op luchtkwaliteit bij de (woon)gebieden en het binnenstedelijk gebied langs en nabij de A4 en neem nog waar nodig maatregelen. Genoemd zijn: Rijswijk (kruising A4 – Prinses Beatrixlaan), Den Hoorn, Delft, Midden-Delfland, Leidschendam-Voorburg (de tunnel N14 en in de omgeving van de tunnelmonden) en de Vlietzone.
- Onderzoek maatregelen tegen fijnstof.
- Kijk naast jaargemiddelden ook naar de gemiddelden per maand in verband met de verschillende seizoenen winter/zomer.

- Verricht een nulmeting om een uitgangspunt vast te stellen voor minimale luchtkwaliteit.

Berekeningen

- Onderzoek naast NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$ ook $\text{PM}_{0.1}$.
- Plaats ten minste twee extra meetstations om bij de poorten en inprickers een nulmeting te verrichten en een actueel checkpoint te bieden.
- Houd in de onderzoeken berekeningen met het feit dat in zo'n 30 procent van de ultramoderne dieselveertuigen de uitstoot reducerende functies uitgeschakeld of verwijderd zijn.
- We verzoeken u aan te geven, dat in het MER de fijnstofconcentraties niet alleen worden gerelateerd aan Europese en Nederlandse wettelijke normen, maar ook aan de advieswaarden die de Wereld Gezondheidsorganisatie daarvoor heeft aangegeven.

Cijfermateriaal

- Onderbouw berekeningen in het project-MER kwantitatief en controleerbaar met vermelding van gebruikte emissiefactoren, gebruikte aannames ten aanzien van verkeersintensiteiten en andere relevante factoren.

Antwoord

Effecten en maatregelen

Luchtonderzoek maakt deel uit van het project-MER. Onderzoek naar de concentraties voor milieubelastende stoffen als gevolg van wegverkeer vindt plaats binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Het project wordt daar aangemeld en opgenomen. Het NSL bevat een pakket aan maatregelen dat ervoor zorgt dat overal in Nederland tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL is gebaseerd op Europese afspraken (niet op de WHO-normen). Met klimatologische omstandigheden vanwege winter- of zomerperiode wordt rekening gehouden. In het MER worden de huidige situatie en de toekomstige situatie zonder en met het project in kaart gebracht. Het NSL laat zien dat na realisatie van het project voldaan wordt aan de grenswaarden die voor de verschillende milieubelastende stoffen gelden. Van knelpunten nu en in de toekomst is geen sprake.

Berekeningen

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt jaarlijks de luchtkwaliteit in Nederland gemonitord. Dit gebeurt aan de hand van rekenmodellen. Deze modellen bieden de mogelijkheid de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de komende jaren te voorspellen en in kaart te brengen. Toekomstige ontwikkelingen, waaronder ook toekomstige projecten, zoals de A4 Haaglanden-N14, worden daarin verwerkt. Zo berekenen we vooraf de bijdrage van het project aan de hoeveelheidsaandelen van de verschillende stoffen in de lucht. Het onafhankelijke Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voert ieder jaar

metingen uit om de kwaliteit van de NSL-rekenmethode te toetsen. Als er op grote schaal uitstoot reducerende functies worden uitgeschakeld of verwijderd, zal dat een effect hebben op de meting. Wanneer nodig past het RIVM de rekenmethode aan. Het meetsysteem dat onder andere wordt gebruikt voor de monitoring van vervuilende stoffen is voldoende dekkend om betrouwbare uitspraken te doen over de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Een nieuw meetsysteem is daarom niet aan de orde.

Voor projecten worden geen verbijzonderingen getroffen in de berekeningen, PM 0.1 zit niet in het model. Dit zit niet in de wet- en regelgeving.

Cijfermateriaal

Cijfermateriaal en onderbouwing van berekeningen is te allen tijde opvraagbaar. Vanwege de complexiteit wordt dit materiaal niet actief verspreid maar kan het in overleg of op verzoek ingezien worden.

Thema: Natuur en Milieu

Landschappelijke inpassing, Ondertunneling, Bodem en Water, Milieu en Klimaat, Natuur, Cultuurhistorie, Uitvoeringsfase.

Landschappelijke inpassing

Zienswijze

- Verminder de barrière werking tussen: Den Haag en de wijken Ypenburg en Leidschenveen, Rijswijk (bijvoorbeeld Oud Rijswijk en nieuwbouwwijk Rijswijk buiten) en voor langzaam verkeer en dieren.
- Zorg voor een goede inpassing van de verbreding van de A4 nabij de kruising van de A4 met de N14.
- Onderzoek en neem eventueel maatregelen tegen toename van lichteffecten op het algehele tracé en specifiek in het nog relatief donkere Midden-Delflandgebied.
- Plant bomen en struiken tussen en naast de rijbanen.
- Zorg voor een ecologische zone aan alle kanten van de snelweg.
- Onderzoek of er een zogenoemde snelweg van bijen aangelegd kan worden tussen de A4 en de N14.
- Kijk ook naar mogelijkheden om langs de A4 duurzame energie op te wekken of warmte aan het asfalt te onttrekken.
- Toets de onderwerpen landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit aan het provinciale beleid op dit vlak.
- Compenseer bomen en groen.
- Plaats groene geluidswallen die uitstoot opnemen.
- Plaats geluidsschermen die ook roet en fijnstof afvangen.

Antwoord

Bij de uitwerking van de aanpassing van de A4 zal een vormgevings- en inpassingsplan worden opgesteld. Bij de uitwerking daarvan zullen stakeholders/belanghebbenden worden betrokken. Bovenstaande ideeën voor de inpassing worden daarin nader bestudeerd. Ten aanzien van het barrièrewerking is het van belang om te vermelden dat er geen sprake is van een nieuwe snelweg, maar van toevoegen van extra rijstroken binnen de grenzen van de huidige infrastructuur. Er zal daarom geen nieuwe barrière ontstaan.

De ambitie, zoals ook verwoord in de inpassingsvisie A4 Haaglanden-N14 (2018), is om de dwarsverbindingen (onderdoorgangen, oversteken en groenblauwe dragers) te versterken. Dit is een opgave voor verschillende partijen, waaronder de beheerders van de dwarsverbindingen.

In de inpassingsvisie is ook het beleid van de Provincie Zuid-Holland opgenomen. Bij de verdere uitwerking van het plan dient de inpassingsvisie als vertrekpunt voor het ontwerpproces. Hiermee is het beleid van Provincie en andere overheden geborgd. Het vormgevings- en inpassingsplan (bijlage bij het op te stellen OTB) legt de landschappelijke inpassing vast.

Voor boscompensatie wordt uitgegaan van de wettelijke kaders die daarvoor gelden.

Indien uit de effectonderzoeken blijkt dat er belangrijke negatieve gevolgen voor milieuthema's zijn, wordt gekeken naar maatregelen om deze gevolgen te voorkomen of zoveel mogelijk teniet te doen.

Ondertunneling

Zienswijze

Neem de mogelijkheid van ondertunneling mee in de plannen en kijk in ieder geval naar de volgende varianten:

- aanleg van een extra tunnel parallel of onder de N14 vanaf de A4 tot voorbij de spoorlijn of voorbij de N44 voor het doorgaande verkeer;
- de Vliettunnel en de Parktunnel aan elkaar koppelen, een geheel maken, en bestaande kruispunten dichtmaken.

Antwoord

In 2012 is de Voorkeursbeslissing genomen. Deze bevat geen tunnel. Een tunnel zal daarom niet nader worden onderzocht.

Wat betreft de N14 is de kern van de voorkeursbeslissing het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de kruising met de Heuvelweg en de Noordsingel. Met de aanpassingen zoals voorzien, waarbij de Heuvelweg en de Noordsingel de N14 onderlangs kruisen wordt de doorstroming op de N14 in belangrijke mate verbeterd.

Het verbinden van de Vliettunnel en de Parktunnel zou overigens als effect hebben dat uitwisseling van verkeer met de Noordsingel niet meer mogelijk is. Het is op grond van de Warvw (tunnelwet) niet mogelijk een volledige kruising in een tunnel op te nemen. De belasting op de kruising met de Heuvelweg zou in dat geval onevenredig groot worden.

Bodem en Water

Zienswijze

Onderzoek:

- de effecten op de grondwaterproblematiek van de A4;
- de effecten op bodemdaling in Midden Delfland;
- de te treffen voorzieningen voor wateropvang en/of waterafvoer langs de A4 en de N14 en/of bij aansluitingen op provinciale - en/of gemeentelijke (hoofd)wegen en/of ter hoogte van de verschillende gemeentegrenzen.

Antwoord

De effecten op grondwater, oppervlakte water & bodemdaling worden meegenomen in het MER.

De te nemen maatregelen worden vastgelegd in het waterhuishoudingsplan (bijlage bij het (O)TB).

Voor de borging van het aspect water vindt afstemming plaats met de betreffende waterschappen en de provincie Zuid-Holland. De kwaliteit van wateropvang- en waterafvoer zijn daarmee gewaarborgd.

Milieu en klimaat

Zienswijze

- Breng in het MER zowel de materiële/economische schade (verloren arbeidsuren door ziekte, beschadigingen aan gebouwen door verzuring) als immateriële (een verkorte levensduur) in beeld.
- Neem de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs en de toekomstige Klimaatwet mee in het MER.

Antwoord

We onderzoeken de milieueffecten conform de wet milieubeheer en besluit m.e.r.

Het kabinet werkt aan de klimaatdoelstellingen op diverse manieren, waaronder stimuleren van elektrisch rijden en schonere brandstoffen. Het kader voor deze planuitwerking is de vigerende (milieu)wetgeving.

Natuur

Zienswijze

- Doe onderzoek naar de effecten van geluid en luchtverontreiniging op de flora en fauna in het Midden-Delflandgebied.
- Geef ook kwantitatief aan wat de effecten op de natuur in het gebied Bijzonder Provinciaal Landschap Midden Delfland zijn in plaats van enkel kwalitatief.

Antwoord

Al deze aspecten worden meegenomen in de verschillende effectonderzoeken en worden ook getoetst aan de bestaande wet- en regelgeving. Uit het Natuurtoets (mitigatie en compensatie) zal blijken of en welke maatregelen nodig zijn om aan de wet- en regelgeving te voldoen

In het MER wordt zowel kwalitatief als kwantitatief aangegeven wat de effecten op de natuur zijn.

Cultuurhistorie

Zienswijze

Schenk aandacht aan cultuurhistorie, bijvoorbeeld historische weteringen.

Antwoord

Cultuurhistorie wordt betrokken bij de uitwerking van het vormgevings- en inpassingsplan. De effecten van het project op Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie worden in het MER beschreven.

Uitvoeringsfase

Zienswijze

Onderzoek de overlast gedurende de bouw voor verkeer en milieu.

Antwoord

In het MER worden zowel de effecten op milieu gedurende de realisatiefase als tijdens gebruiksfase in beeld gebracht. In de opdracht aan de aannemer komen eisen te staan ten aanzien van de beperking van bouwhinder voor de omgeving.

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl
0800 - 8002

oktober 2018 | WNZ1018KK76