

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

Datum: 17 juni 2020
Betreft: Zienswijze Ontwerptracébesluit (OTB) en milieueffectrapport (MER) A4 Haaglanden – N14
Kenmerk: MO 600/20.021

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Hierbij willen de volgende organisaties gebruik maken van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze op het Ontwerptracébesluit en bijbehorende milieueffectrapportage A4 Haaglanden – N14:

- Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland
- Vereniging Natuurmonumenten
- KNNV Natuurlijk Delfland

IODS afspraken en doelen

In het kader van de besluitvorming over de aanleg van de A4 Delft-Schiedam is gekozen voor een integrale gebiedsbenadering en zijn tussen belanghebbenden afspraken gemaakt ter verbetering van de totale kwaliteit van het gebied tussen Delft en Schiedam, vastgelegd in het IODS convenant (2006). Deze afspraken zijn nog steeds van kracht. Wanneer extra rijstroken worden toegevoegd aan de A4 Delft-Schiedam zal dus ook aan deze afspraken voldaan moeten worden.

Als leden van de IODS-adviescommissie hebben we aangegeven dat de compensatie van de A4 eerst afgerond moet zijn, voordat de nieuwe maatregelen genomen kunnen worden. Bovendien is het van belang om in de geest van de A4 te werk te gaan bij deze verbreding en ook hier het adagium van 'niet horen, zien of ruiken' te hanteren.

Geluid- en zichtgarantie (niet horen, zien en ruiken)

Geluidstoename in 17,6 ha weidevogelgebied

Wat betreft horen, is er een toename van geluid over een groter gebied dan hiervoor. Er is een toename van 17,6 ha weidevogelgebied (in Woudsepolder, Klaas Engelbrechtspolder en Zouteveensepolder) dat te maken gaat krijgen met verhoogd geluidniveau (boven de 47 dB).

In de MER wordt geconcludeerd dat dit minder dan 1% van het weidevogelgebied is in de huidige situatie en dat daardoor het functioneren van het totale weidevogelgebied niet significant zal wijzigen. Deze toename van geluid is niet toelaatbaar binnen het adagium, zeker omdat het hier weidevogelkerngebieden betreft waar veel maatregelen worden getroffen om de populatie te behouden en verder te versterken.

Dan dient een toename van geluid wel degelijk als significant worden gerekend. Wij spreken onze twijfel uit over de cijfers betreft het verlies aan weidevogelgebied in de rapportages, wij zijn van mening dat er wel degelijk compensatie voor de weidevogelgebieden dient te worden omschreven. Wij verzoeken u zich te houden aan de afspraken die gemaakt zijn in het IODS convenant betreffende de weidevogels.

Geluidstoename woningen Midden-Delfland en Delft

In elk geval 145 woningen langs het traject Den Hoorn en Schiedam krijgen blijvend te maken met toegenomen verkeerslawaai boven de aanvaardbare norm. De 145 woningen waarvoor dat, volgens de akoestische studie van Rijkswaterstaat, geldt liggen in Tanthof (36), nieuwbouwwijk De Kreek in Den Hoorn (52), de omgeving rond de aansluiting van de Woudseweg op de A4 in Den Hoorn (46) en de Woudselaan in de Harnaschpolder (11 woningen). We verzoeken u de geluidsgarantie, juist voor deze woningen die toch al geconfronteerd zijn met de overlast van de A4, van toepassing te verklaren.

Versterken natuurkwaliteit

Stikstofdepositie

Uit de passende beoordeling blijkt dat uitvoering van het OTB zal leiden tot een structurele geringe verhoging van de stikstofdepositie op een aantal habitattypen in de Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide, Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen. In al deze gebieden is nu al sprake van een overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW). Voor diverse habitattypen waarop de stikstofdepositie zal toenemen geldt bovendien een doelstelling voor verbetering van de kwaliteit en voor sommige habitattypen is er daarnaast ook een doelstelling ten aanzien van uitbreiding van het oppervlak. Met de huidige overschrijding van de KDW'en is tegengaan van achteruitgang voor deze habitattypen dus al een forse opgave, het realiseren van vooruitgang om de instandhoudingsdoelen dichterbij te brengen is helemaal lastig en vraagt om een forse verbetering van de milieuocondities.

Gezien de instandhoudingsdoelen van de gebieden en de huidige overschrijding van de KDW'en, zullen als gevolg van de Habitatrichtlijn (HR) hoe dan ook passende maatregelen (HR 6.1) en instandhoudingsmaatregelen (HR 6.2) genomen moeten worden. Uit de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 is gebleken dat deze maatregelen niet ingezet mogen worden als beschermingsmaatregelen (HR 6.3). Ook autonome ontwikkelingen mogen niet ingezet worden als beschermingsmaatregelen. In de passende beoordeling wordt echter bij diverse stikstofgevoelige habitattypen waar sprake is van een toename van de stikstofdepositie en waar de KDW nu al overschreden wordt, verwezen naar autonome ontwikkelingen en/of beheermaatregelen om te onderbouwen dat de toename aan stikstofdepositie de realisatie van de instandhoudingsdoelen niet in de weg staat en er dus geen sprake is van significante negatieve effecten.

Dit is in strijd met de HR vanwege de volgende redenen:

- Er is niet onderbouwd dat de beheermaatregelen niet hoe dan ook al nodig zijn om aan de vereisten uit HR 6.1 en 6.2 te voldoen. Er is voor veel habitattypen immers al sprake van een (forse) overschrijding van de KDW die het actief nemen van maatregelen noodzakelijk maakt om aan de minimale vereisten van HR 6.1 en 6.2 te voldoen. Om de effecten van het voorgenomen project te mitigeren, zullen maatregelen nodig zijn die aantoonbaar aanvullend zijn op de HR 6.1 en 6.2 maatregelen. Deze zijn in de passende beoordeling niet opgenomen.
- De beheermaatregelen waar in de passende beoordeling naar verwezen wordt zijn niet gekoppeld aan het project waardoor deze geen beschermingsmaatregelen kunnen zijn. Er is dan ook geen garantie dat beheermaatregelen uitgevoerd zullen blijven worden gedurende de periode dat het project blijft zorgen voor de toename aan stikstofdepositie.
- Er is geen wetenschappelijke zekerheid dat de autonome ontwikkelingen en de beheermaatregelen waar naar verwezen wordt zullen leiden tot realisatie van de instandhoudingsdoelen op termijn. Ook vanuit het voorzorgsbeginsel is er vanwege deze onzekerheid geen grond om de autonome ontwikkelingen en beheermaatregelen te betrekken bij een passende beoordeling.

Daarnaast verwijzen wij u graag naar het door de Commissie Hordijk gepubliceerde advies, op 15 juni 2020, aan het kabinet. In dit advies komt naar voren op welke wijze de emissies van het wegverkeer berekend wordt. In het gebruikte model, worden met betrekking tot verkeer, geen emissies berekend op afstanden van meer dan 5 km, terwijl voor andere emissies (vanuit bijvoorbeeld stallen) wel over een grotere afstand berekend wordt. Hiermee concluderen wij dat in de passende beoordeling, in de aerius berekening, ten onrechte niet naar effecten op Natura 2000 gebieden is gekeken op een afstand van meer dan 5 km. Hiermee blijven deze effecten ten onrechte buiten beschouwing. De passende beoordeling is daardoor onvolledig.

Gezien deze tekortkomingen kan niet worden uitgesloten dat het OTB A4 Haaglanden N14 de natuurlijke kenmerken van de genoemde Natura 2000-gebieden aantast waardoor het niet mogelijk is om de vereiste Wnb vergunning voor uitvoering van het OTB te verkrijgen. We willen graag samen met u voorkomen dat op dit punt weer een juridische procedure gaat ontstaan.

Bescherming ecologische verbindingen en vlinderidylles

De bermen van de bestaande A4 kennen op een aantal punten voorzieningen voor vlinders en bijen en functioneren als een belangrijke ecologische verbinding voor deze soorten. Langs kilometers aan A4-bermen moeten vanwege de verbreding van de A4 nieuwe geluidsmaatregelen worden getroffen, die zonder specifieke aandacht zouden leiden tot ernstige aantasting van de ecologische verbindingen voor vlinders en bijen. Het betreft hier in het bijzonder:

1. Berm Kerkpolderweg (ophoging bestaande wal). In deze berm bestaan nu speciale luwtevoorzieningen voor vlinders.
2. Sophie van Wouwpad (nieuwe wal van 2 meterhoogte plus een 2 meter hoog scherm van 460 meter lengte). Ook in deze brede berm bestaan specifieke voorzieningen voor insecten (flora).
3. Aansluiting Woudseweg/A4 (nieuwe en verhoging van bestaande schermen).
4. Woudselaan/Harnasch (verhoging scherm).
5. Sion/Rijswijk Buiten (nieuw scherm van 5 meter hoog en 720 meter lang).

Wij verzoeken u de in eerdere trajecten afgesproken beoogde ecologische functie van de bermen voor vlinders en bijen, en overigens ook voor andere in dat eerdere overleg besproken flora en fauna, (bijvoorbeeld de sinds dit voorjaar succesvolle oeverwaluwand bij Tanthof) te handhaven/te optimaliseren in overleg met KNNV Natuurlijk Delfland.

Wij verzoeken u om met bovenstaande punten rekening te houden in het verdere besluitvormingsproces.

Met vriendelijke groet,



A.P. Ouwehand,
Directeur

CC. Adviescommissie IODS
Commissie MER