

Mr. F.J. Kooper  
A. Kappeynestr. 15  
2331RZ Leiden

Provincie Zuid-Holland  
Afdeling Ruimte, Wonen en Bodem  
Postbus 90602  
2509LP Den Haag

Onderwerp: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute  
Datum: 7 mei 2014

Geacht college,

Hierbij dienen wij als bewoner van de zuidrand van de Leidse wijk Stevenshof de volgende zienswijze in over het ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute.

#### **Terinzagelegging.**

U hebt als bevoegd gezag van (het grootste deel van) de RijnlandRoute er voor gekozen om het ontwerp-inpassingsplan ter inzage te leggen gedurende een termijn die u blijkbaar het beste uit kwam. U hebt daarbij geen moeite gedaan om die termijn tegelijk te doen verlopen met de zeer nabije terinzageleggingstermijn van het ontwerp-Tracébesluit van uw mede-bevoegd gezag (van het veel kleinere rijkswegdeel), de minister van I&M. Wij vinden die minachting voor de burger werkelijk verbijsterend. *Die door u gekozen procedure leidt ertoe dat zeer vele belanghebbenden in hun belangen worden geschaad en is derhalve in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.*

Immers, door gebrek aan inzicht in 'het totaalplaatje' inclusief de integrale, al dan niet cumulatieve gevolgen voor hun woonomgeving van de te treffen, onlosmakelijk met elkaar verbonden provinciale en rijksinfrastructurele maatregelen is het voor hen onmogelijk om een goed afgewogen, voldragen zienswijze in te dienen.

**Als 'hoofd'bevoegd gezag had het primair op uw weg gelegen om een dergelijke situatie te voorkomen en – bijvoorbeeld – met de minister af te spreken om in dit geval voor het rijkswegdeel niet een Tracébesluit vast te stellen ingevolge de Tracéwet met een afwijkende procedure maar van haar bevoegdheid gebruik te maken het rijkswegdeel op te nemen in een Rijksinpassingsplan ingevolge de Wet ruimtelijke ordening. In dat laatste geval namelijk is de procedure mutatis mutandis hetzelfde als die bij uw eigen inpassingsplan en was de uit zorgvuldigheidsoverwegingen vereiste synchronisatie eenvoudig te bewerkstelligen geweest.**

**U had een voorbeeld moeten nemen aan de gemeente Groningen die afgelopen najaar vanwege een eveneens, maar zelfs minder nauwe samenhang haar plannen tegelijk met het ontwerp-Tracébesluit van de minister van I&M ter inzage legde.**

*Wij verzoeken u dan ook ten minste een nieuwe, tweede terinzageleggingstermijn van uw ontwerp-inpassingsplan te bepalen en wel minimaal tot het einde van de zeer binnenkort door de minister te bepalen terinzageleggingstermijn van haar ontwerp-*

*Tracébesluit c.q. een nadere termijn te bepalen tot minimaal het einde van die 'rijkstermijn' voor het aanvullen van de reeds ingediende zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan.*

### **Besluitvorming in Provinciale Staten op 27 juni 2012.**

Onder grote druk van met name de onderstaande vijf feiten hebben **Provinciale** Staten tijdens hun vergadering niet 'in vrijheid' over de tracékeuze kunnen beslissen.

- 1) Op 16 november 2009 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (verder: de minister) in het kader van Randstad Urgent een substantiële financiële bijdrage toegezegd voor de RijnlandRoute om het in het oplossingscluster Zoeken naar Balans geschetste eindbeeld te realiseren.
- 2) Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van voorjaar 2010 is afgesproken dat de rijkstoezegging wordt heroverwogen als er vóór een bepaalde datum geen voorstel voor een ZnB-scenario ligt.
- 3) Bij brief van 11 april 2011 meldt de minister aan de Tweede Kamer de rijksbijdrage aan de RR te hebben verhoogd waardoor de realisatie van (de eerste fase van scenario F van) ZnB mogelijk wordt.
- 4) Op 29 juni 2011 zegt de minister in de TK dat zij de provincie heeft gezegd dat de rijksbijdrage is bedoeld voor ZnB en dat zij die bijdrage heroverweegt in het geval van een andere infrastructurele oplossing.
- 5) Bij brief van 6 juni 2012 hebben Gedeputeerde Staten de PvdA-statenfractie (verder) onder druk gezet door te wijzen op het risico, dat het door het rijk gereserveerde budget wordt geschrapt als er onvoldoende politiek draagvlak bestaat voor ZnB.

Door de bovenstaande feiten bestond er voor de leden van **PS** ten tijde van die besluitvorming geen mogelijkheid tot een 'ongebonden', onbevooroordeelde tracékeuze, maar waren de statenleden van meet af aan genoopt tot een keuze voor ZnB in het besef dat bij een ándere keuze géén half miljard aan rijks gelden beschikbaar zou komen. Die druk c.q. keuzedwang werd toen als volgt treffend verwoord door de Leidse wethouder Strijk: "We moeten nú gebruik maken van de gelden die het rijk voor ZnB ter beschikking heeft gesteld".

Andere alternatieven voor de verbetering van de regionale oost-west-verkeers- en vervoersverbinding waren daardoor bij voorbaat kansloos bij **PS**.

*Het besluit van **Provinciale Staten** is dus genomen in strijd met het verbod van vooringenomenheid van een bestuursorgaan bij zijn taakvervulling, zoals verwoord in artikel 2:4, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht en is dus onrechtmatig.*

### **Belangenafweging door Provinciale Staten.**

Het is debet aan een groot infrastructureel project als de RijnlandRoute dat de erdoor veroorzaakte (baten en) lasten niet voor elke belanghebbende even groot zijn. Dat is ook een gevolg van de feitelijke verschillen in de referentiesituatie van betrokkenen.

De vele bewoners van vooral de zuidrand van de Leidse wijk Stevenshof zijn tot op heden gevrijwaard van verstoring van hun woonomgeving tengevolge van door (vracht)verkeer veroorzaakte geluidbelasting, luchtvervuiling, gevaarlijke stoffen, gezondheidsproblemen (daardoor) en aantasting van natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatiegroen.

Het voorgestelde tracé van de *nieuwe* RijnlandRoute leidt op alle voornoemde aspecten tot een dramatische feitelijke verstoring van hun tot nu toe 'maagdelijke' woonomgeving. Binnen voornoemde groep bewoners worden met name die van het Charlotte Köhlerpad en van de Lotte Beesestraat – onevenredig – zwaar getroffen.

Het MER echter concludeert ten aanzien van met name de eerste vier voornoemde aspecten dat die varianten leiden tot een neutraal milieueffect of zelfs tot een verbetering. Die constatering wordt veroorzaakt door de bij elk aspect gehanteerde saldering van alle milieueffecten over het totale studiegebied en door zich uitsluitend te baseren op bijvoorbeeld het totale aantal 'gevoelige bestemmingen' in dat studiegebied. Echter, door niet de feitelijke toekomstige effecten te beschrijven *ten opzichte van de referentiesituatie van i.c. de zuidrand van de Stevenshof* zijn de daadwerkelijke en voor

met name de genoemde twee straten werkelijk *onevenredige* milieugevolgen voor dat 'onderdeel van het studiegebied' volledig onbelicht gebleven.

Provinciale Staten hebben zich derhalve blind gestaard op een MER dat slechts de nationale normering centraal stelt en geen oog heeft voor de locale referentiesituatie. Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten als Bevoegd Gezag gekozen voor het tracé Zoeken naar Balans van de RijnlandRoute.

*Door de onevenredig nadelige gevolgen van dat besluit voor met name de bewoners van het Charlotte Köhlerpad en van de Lotte Beesestraat in de Leidse wijk Stevenshof is het door PS genomen besluit zonder nieuwe extra mitigerende maatregelen voor die bewoners in strijd met artikel 3:4, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht, want zó onevenwichtig dat PS in redelijkheid niet tot hun besluit hadden kunnen komen om niet te kiezen voor een andere, minder belastende infrastructurele oplossing.*

*Wij verzoeken u dan ook dergelijke nieuwe extra mitigerende maatregelen te treffen, bijv. ten minste een horizontaal geluidscherm over het niet-ondertunnelde wegdeel.*

### **Opleveringstoets.**

Het project RijnlandRoute bestaat – ook volgens u – uit onlosmakelijk met elkaar verbonden provinciale en rijksinfrastructurele maatregelen.

Voor het rijkswegdeel is de minister van I&M ingevolge de Tracéwet verplicht de gevolgen te onderzoeken van de ingebruikneming ervan ten aanzien van diverse milieuaspecten.

Een dergelijke zogenoemde – politiek-bestuurlijke - opleveringstoets dient ertoe aanvullend vertrouwen te geven dat ook (direct) na ingebruikneming wordt voldaan aan de normen die zijn gesteld aan de diverse milieuaspecten en daarmee ten grondslag liggen aan de maatregelen die in het Tracébesluit zijn opgenomen. Het betreft met name de aspecten luchtkwaliteit en geluidhinder. De toets verzekert dat ook na oplevering maatregelen worden getroffen indien blijkt dat toch niet aan de geldende normen wordt voldaan. Het kabinet acht het van belang dat na oplevering van een project *op gebundelde wijze* inzichtelijk wordt gemaakt wat de situatie is ten aanzien van de in het Tracébesluit genoemde milieuaspecten in het gebied waarin het project is opgeleverd. Gezien de zeer nauwe samenhang tussen de provinciale en rijksinfrastructurele maatregelen en de – in sommige situaties zelfs onevenredig – ernstige nadelige gevolgen voor de vele bewoners van de zuidrand van de Stevenshof *verzoeken wij u (direct) na de ingebruikneming van de RijnlandRoute tegelijk met de minister van I&M bovengenoemde opleveringstoets te verrichten voor het – veel grotere - provinciale infrastructurele deel.*

### **De Toelichting.**

Ad paragraaf 5.1.3 *Verbindingsweg A44-A4* en paragraaf 5.2.1 *Infrastructurele maatregelen* en Landschapsplan: *Papenwegse Polder*

U spreekt daarin over een **tunnel-dienstgebouw** aan de westzijde van het spoor én dat de exacte locatie in een later stadium bepaald kan worden. Ook zal het gebouw ingepast worden in een bosschage van gebiedseigen beplantingen.

*Hierbij verzoeken wij u voornoemd bouwwerk zo laag als mogelijk vorm te geven en binnen het zoekgebied zoveel mogelijk naar het westen te verschuiven, zodat het vanuit de Stevenshof gezien achter het reeds bestaande hakhoutbosje en dus (meestal) uit het zicht komt te liggen. Wij gaan ervan uit dat het in elk geval - in tegenstelling tot het 'het platteland verrommelende' manegegebouw - in zijn geheel opgaat in het coulissen-landschap door middel van volledig camouflerende (inheemse) beplanting.*

Ad paragraaf 5.3.1 *Inpassingsvisie* en Landschapsplan: *Papenwegse Polder*

U stelt voor om kleine **ommetjes** in de groene gebieden i.c. vanuit de Stevenshof langs de Dobbewatering toe te voegen.

Versterking van de belevingswaarde van het – helaas door de RijnlandRoute deels geasfalteerde – oorspronkelijk groene gebied voor burgers lijkt ook ons een nobel doel,

maar wel *verzoeken wij u daarbij ter minimalisering van weidevogelverstoring de volgende noties in acht te nemen:*

- het boerenland-wandelpad is onverhard,
- het pad wordt via een bermsloot gescheiden van het overige weidevogelgebied,
- het pad is alleen voor *wandelaars* en alleen buiten het weidevogelbroedseizoen opengesteld,
- fietsers, ruiters en honden worden van het pad geweerd via 'rasters en sluisen',
- ter minimalisering van het risico op 'verblijfsrecreatie' worden er langs het pad geen bankjes geplaatst,
- het pad wordt zo laag mogelijk gesitueerd en zo natuurvriendelijk/landschappelijk mogelijk ingepast.

*Wij verwachten dat u bij de verdere inpassing van het boerenlandpad met het bovenstaande rekening houdt, omdat het ook in uw belang is dat het ommetje aan zijn doelstellingen gaat beantwoorden en niet verwordt tot een hondenuitlaatstrook voor de vele hondenbezitters in de Stevenshof en tot een extra verstoring van de weidevogels.*

Ad paragraaf 6.8 *Natuur* (en paragraaf 5.2.5 *Milieu: Ecologie*)

Het betreft de **weidevogels** in met name de Papenwegse (en Zuidwijkse) Polder noord. U bent ongetwijfeld bekend met het rapport "Weidevogelinventarisatie van de weilanden tussen Den Haag, Katwijk en Leiden", opgesteld door Natuuronderzoeksbureau Remeus in 2013 in opdracht van de Agrarische Natuurvereniging Santvoorde.

Volgens dat rapport valt bij een vergelijking tussen de verschillende polders in de directe omgeving op, dat met name de Papenwegse polder en de Zuidwijkse polder een hoge weidevogeldichtheid kennen, hetgeen overigens ook u niet onbekend is.

Zeer opmerkelijk is – volgens het rapport - de steeds zichtbaarder wordende concentratie van weidevogels ten zuiden van de wijk Stevenshof en rond de Nieuwe Weg in de Papenwegse & Zuidwijkse Polder. De vier primaire weidevogelsoorten Scholekster, Kievit, Grutto en Tureluur concentreren zich steeds meer rond de Veenwatering ten noorden van de Nieuwe Weg.

En juist in een dergelijk gebied projecteert u een niet-ondertunnelde weg.....

De tekeningen in uw Natuurtoets van alleen al de verstoring door het weggeluid zijn dramatisch en dit bij u zogenaamd zeer hoog in het vaandel staande gebied met nota bene een 'specifieke waarde' wordt gehalveerd!

In dit verband hebben wij twee opmerkingen.

*Ten eerste verbiedt uw eigen Verordening Ruimte 2014 expliciet in het onderhavige gebied met beschermingscategorie 2 'transformatie'.*

Van dat laatste is i.c. overduidelijk sprake, want het betreft hier een gebiedsvreemde grootschalige ontwikkeling in de vorm van niet een verbreding van een reeds bestaande weg, maar één in de vorm van de aanleg van een geheel nieuwe, niet-ondertunnelde provinciale weg. Die nieuwe weg leidt tot een verandering van het (weidevogel)gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw (o.a. 'asfalt')landschap ontstaat.

Immers ook de totale aanlegwerkzaamheden met zware machines enz. leiden in de ruime omgeving van het wegtracé tot een *blijvend* 'dichtslaan' en dus vernietiging van de juist voor weidevogels zo essentiële open, doorlatende bodemstructuur.

Formeel juridisch valt een provinciaal inpassingsplan wellicht niet onder een provinciale verordening, maar burgers mogen er uiteraard op vertrouwen dat een provincie zich minimaal ook aan haar eigen verordening – zijnde gewoon één van haar beleidsregels – houdt. Aanleg van een niet-ondertunnelde weg in een dergelijk gebied is dus in strijd met het vertrouwensbeginsel en dus onrechtmatig.

Mocht die aanleg evenwel door u worden doorgezet, dan *verzoeken wij u om ten minste de verstoring door het weggeluid te minimaliseren door middel van een horizontaal geluidsscherm over het niet-ondertunnelde wegdeel.*

Ten tweede stelt uw Mitigatieontwerp in paragraaf 2.2 dat door de verdiepte ligging en de aangepaste verlichting de verstoring van weidevogels zal verminderen ten opzichte van een uitvoering op maaiveld. Uiteraard, maar een maaiveldligging als referentie is niet meer van deze tijd. Het landschapsplan stelt nog voor om in het kader van mitigerende maatregelen het bestaande plas-drasgebiedje uit te breiden.

*Nu dit gebied zo zwaar getroffen wordt, verzoeken wij u daarnaast om in het resterende deel van het getroffen weidevogelgebied de grondwaterstanden omhoog te doen brengen en natuurvriendelijke oevers/bermstroken, kruidenrijke graslandranden en bloemrijk grasland aan te leggen ter versterking van de foerageermogelijkheden van de weidevogels. Uiteraard naast een nadrukkelijker door de provincie geregisseerd agrarisch natuurbeheer, zoals met name uitgestelde maaidatum en mozaïekbeheer.*

Hoogachtend,  
mede namens de in het briefhoofd genoemde bewoners,

F.J. Kooper