



Wijkraad Stevenshof

De wijkvereniging van de Stevenshof

Leiden, woensdag 7 mei 2014.

Aan Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
ter attentie van de Afdeling Ruimte, Wonen en Bodem,
Postbus 90602
2509 LP Den Haag.

Betreft: "Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute" (dossiernummer DOS-2010-0022528)

Geacht college,

Bijgaand treft u de zienswijze op het Ontwerpinpassingsplan Rijnlandroute van de Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof aan. Deze gaat thematisch en puntsgewijs in op achtereenvolgens:

- A. Procedurele aspecten
- B. Onderbouwing van het plan
- C. Keuze van het voorkeursalternatief
- D. Ontwerp-Inpassingsplan
- E. Overige onderwerpen

Deze zienswijzen zijn *aanvullend* op eerdere zienswijzen op MER eerste fase (d.d. 23 april 2010), MER tweede fase en het VO-PIP (beide d.d. 2 september 2012). Wij beschouwen deze eerdere zienswijzen als opnieuw en integraal ingesloten bij deze zienswijze, ook omdat de documenten waarop deze zienswijzen zich richten (MER-rapporten en Nota Voorkeursalternatief) opnieuw en zonder wijziging zijn bijgevoegd bij het O-PIP.

Tevens melden wij u dat mede namens ons door het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute een zienswijze is ingediend die wij volledig onderschrijven.

Tot slot behouden wij ons het recht voor om – als de inhoud van de nog ter inzage te leggen ontwerp-tracébesluiten daartoe aanleiding geeft – de zienswijze op het O-PIP ná 8 mei 2014 aan te vullen.

Met vriendelijke groet,

Peter Leijnse
Henk Osinga
Jan Visser

Contactadres : Henk Osinga (Bestuurslid Wijkver. Wijkraad Stevenshof/Voorzitter Werkgroep Rijnlandroute)
Nellie van Kolstraat 57
2331 GH Leiden

A. Procedureel

A1. Volwaardig meewegen van het milieubelang

De Commissie MER heeft aangegeven dat “het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het Inpassingsplan Rijnlandroute” (Toetsingsadvies, 29 november 2012), maar daarmee is nog niet daadwerkelijk sprake van een juiste weging van het milieubelang in besluitvorming. De door de Commissie MER gevraagde aanvullingen op het oorspronkelijke MER tweede fase hebben niet geleid tot een nieuwe afweging. In het bijzonder hebben deze aanvullingen geleid tot een gewijzigde (positievere) waardering van de milieueffecten van het alternatief Churchill Avenue op onder meer de aspecten toekomstvastheid en luchtkwaliteit. In de aan besluitvorming ten grondslag liggende Nota Voorkeursalternatief is de oorspronkelijke waardering echter niet gecorrigeerd of genuanceerd. Hiermee is belangrijke informatie over milieueffecten niet volwaardig meegenomen in besluitvorming.

In het O-PIP zijn aan het voorkeursalternatief belangrijke wijzigingen aangebracht ten aanzien van het aan de Commissie MER voorgelegde alternatief (zie ook het vervolg van onze zienswijze bij punt A7, Aanvulling MER). De Commissie MER geeft in haar toetsingsadvies uitdrukkelijk aan dat geen oordeel is gevormd over dit gewijzigde voorkeursalternatief. Bij het O-PIP is in bijlage 25 een analyse van het gewijzigde ontwerp t.o.v. het MER tweede fase gevoegd. Hierin komt de provincie (ons inziens onterecht) tot de conclusie dat de wijzigingen niet van dien aard zijn dat het MER dient te worden aangevuld. De Commissie MER is niet gevraagd om een oordeel over deze constatering.

Daarnaast geldt dat voor belanghebbenden geen inspraakmogelijkheden waren op de door u aan de Commissie MER aangeleverde aanvullingen c.q. op de doorgevoerde optimalisaties van het voorkeursalternatief, en ook daardoor is de Commissie MER niet in staat gesteld om in haar Toetsingsadvies alle relevante belangen t.a.v. het in belangrijke mate gewijzigde voorkeursalternatief mee te wegen.

Wij verzoeken u derhalve alsnog een aanvulling op het MER te maken die het in belangrijke mate gewijzigde voorkeursalternatief volledig beschrijft op hetzelfde detailniveau als andere in het MER beschreven alternatieven. Wij verzoeken u om deze aanvulling opnieuw ter inzage te leggen en ter beoordeling aan de Commissie MER voor te leggen.

Wij verzoeken u om vervolgens een nieuwe afweging te maken op basis van dit aangevulde en opnieuw beoordeelde MER.

A2. Terinzagelegging

Het O-PIP tracédeel A44-A4 betreft uitsluitend een verbinding tussen twee autosnelwegen (A44 resp. A4), zonder enige uitwisselingsmogelijkheid met onderliggend wegennet. Dit onderdeel van het O-PIP is onlosmakelijk verbonden met de in voorbereiding zijnde ontwerp-tracébesluiten voor resp. de A44 en A4. Voor het tracédeel A44-A4 (de nieuw aan te leggen verbinding) geldt dat, door het verdelen over drie afzonderlijke procedures waarvoor deels het Rijk (in het kader van de Tracéwet), en deels de provincie (in het kader van de Wro) bevoegd gezag zijn, effectief bezwaar en beroep voor belanghebbenden ernstig wordt gehinderd.

De verschillende voorgenomen activiteit(en) op het nieuwe tracédeel A4-A44 zijn ondeelbaar en maximaal van elkaar afhankelijk: enerzijds zijn de nieuw aan te leggen knooppunten 'Maaldrift' en 'Vlietland' uitsluitend bedoeld om de nieuwe verbinding A44-A4 te ontsluiten, anderzijds beïnvloeden keuzes ten aanzien van de vormgeving van genoemde knooppunten de ligging van het tracé van de nieuwe verbinding.

U hebt daarnaast 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.

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.

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.

A3. 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.

- 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 (ZnB) geschetste eindbeeld te realiseren.
- 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.

- 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.
- Op 29 juni 2011 zegt de minister in de Tweede Kamer 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.
- 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.

A4. Belangenafweging door Provinciale Staten

Het is inherent 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 lokale 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 ter plaatse te treffen, of alsnog te kiezen voor een andere, minder belastende infrastructurele oplossing.

A5. Onvolledige informatie

In het kader van het O-PIP is geen gedetailleerde verbeelding, toelichting of verdere onderbouwing van de niet-provinciale tracédelen bijgevoegd. Tevens ontbreken gedetailleerde ontwerptekeningen, terwijl hier wel regelmatig naar wordt verwezen. Uit de toelichting blijkt verder dat verkeersberekeningen zijn geactualiseerd t.o.v. het MER. In de toelichting is echter slechts een beperkt overzicht van de resultaten voor een beperkt aantal wegvakken opgenomen. Een bijlage met daarin de gedetailleerde uitkomsten van het geactualiseerde verkeersmodel ontbreekt (zowel in tabellen als in intensiteitsplots), evenals een verantwoording van de gebruikte input t.a.v. bevolkingsgroei, woningen, kantoren, bedrijfsterreinen e.d. Uit de toelichting blijkt wel dat op een aantal wegen in het plangebied de verschuivingen aanzienlijk zijn. Onduidelijk is nu in welke mate verschuivingen t.o.v. het MER op andere wegvakken, in het bijzonder op het onderliggend wegennet plaatsvinden. Daardoor is geen volledig inzicht in de mogelijke effecten van het plan op onze directe leefomgeving.

Uit bovenstaande blijkt dat niet alle informatie aanwezig is die benodigd is om het plan, c.q. de samenhangende plannen in hun geheel te beoordelen. Wij verzoeken u inzicht te bieden in het ontwerp van het gehele project (inclusief de niet-provinciale delen), de volledige uitkomsten van het geactualiseerde verkeersonderzoek en de daarop gebaseerde onderzoeken (o.a. lucht en geluid), tenminste op het detailniveau dat in het kader van de MER-onderzoeken is gehanteerd.

A6. Opleveringstoets

Het project RijnlandRoute bestaat – 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.

A7. Aanvulling MER

U beargumenteert dat een aanvulling op het MER (en een nieuwe beoordeling door Commissie MER) niet nodig zou zijn. Wij zijn het op een aantal punten niet eens met deze constatering:

a. *Lokaal zijn er wel degelijk grote verschillen door andere keuzes t.a.v. uitvoering en inpassing.* In het MER is het alternatief Zoeken naar Balans onderzocht met een bypass Oostvlietpolder, zonder aansluiting Leiden-Zuid, en met behoud van de parallelwegen van de A44 tussen Leiden en Wassenaar. De O-PIP-variant heeft geen bypass, een gewijzigde aansluiting Leiden-Zuid (op de Rijnlandroute i.p.v. de A44) en een van de parallelwegen van de A44 vervalt. Daarnaast zijn er wijzigingen aan de asligging van de A4, het ontwerp van de N206 Katwijk-Leiden en wordt het deel in Voorschoten gerealiseerd met een geboorde i.p.v. een gebouwde tunnel. Veel van deze veranderingen leiden tot een wezenlijk andere verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet, en daarmee tot andere milieueffecten aldaar. Zonder deze voor de gewijzigde variant gedetailleerd in beeld te brengen kunt u niet tot de conclusie komen dat milieueffecten niet aanmerkelijk zullen wijzigen dan wel uitsluitend tot verbetering zullen leiden ten opzichte van het MER.

b. *Het gehanteerde NRM-verkeersmodel is van een geheel ander detailniveau dan de in het MER gebruikte combinatie van NRM en RVMK.* Om de effecten op het onderliggende wegennet (OWN) goed in kaart te brengen is gekozen voor een hybride model. Uit de toelichting blijkt dat NRM niet geschikt is voor OWN. De tabel geeft dit ook duidelijk weer: Het NRM voorspelt in de referentiesituatie 2030 voor de Churchillaan ca. 21.000 mvt/etmaal, terwijl het NRM/RVMK-model uit het MER voor de referentiesituatie 2020 al op 42.000 mvt/etmaal uitkomt, en voor 2030 op meer dan 45.000 (!!!). De in het NRM berekende intensiteiten voor 2030 liggen bovendien ook ver onder de in 2010 door de gemeente Leiden *getelde* intensiteit van ca. 28.500 mvt/etmaal. Deze verschillen zijn dermate groot dat de uitkomsten van het NRM als onbetrouwbaar moeten worden gekwalificeerd voor het bepalen van effecten op OWN, en daarmee dus ongeschikt voor de beoordeling van het herziene ontwerp in het kader van het MER. Omdat t.b.v. het O-PIP ook de

geluids- en luchtkwaliteitsonderzoeken gebaseerd zijn op NRM (met kennelijk een veel lagere verkeersintensiteit op het OWN) moeten ook deze als onbetrouwbaar worden gekwalificeerd.

Anderzijds, als de NRM-berekeningen wel als betrouwbaar moeten worden gezien, komen deze dusdanig lager uit dat *de noodzaak voor de aanleg van een nieuwe verbinding vervalst*, omdat een opgevaardeerde bestaande N206 de berekende aantallen kan verwerken!

c. Dynamische verkeersmodellerings in het kader van het MER gaven diverse afwikkelingsproblemen te zien, ook t.a.v. het alternatief ZnB. Door andere keuzes, met name het vervallen van de bypass Oostvlietpolder is de verkeersafwikkeling tussen A4 en het onderliggende wegennet van Leiden op essentiële punten geheel anders. U heeft de dynamische modellering niet opnieuw uitgevoerd, en kunt dus niet de conclusie trekken dat er geen afwikkelingsproblemen zullen zijn op het OWN voor de O-PIP-variant. Daarmee is de MER-beoordeling t.a.v. toekomstvastheid niet onderbouwd voor deze variant. Naar verwachting ligt deze dichter bij N11-West dan bij ZnB (i.e. '+' i.p.v. '++'), omdat de O-PIP variant van ZnB door het ontbreken van een bypass OVP en het niet verdubbelen van de Europaweg t.h.v. de aansluiting A4 veel minder capaciteit heeft.

d. Uit de dynamische verkeersmodellerings bleek verder dat t.a.v. alle ZnB-varianten aanvullende maatregelen nodig zijn op het onderliggende wegennet in Leiden, in het bijzonder om de doorstroming ter hoogte van de Churchillbrug/Haagweg te garanderen. U constateerde in het MER dat zonder deze maatregelen het verkeerssysteem in de avondspits reeds in 2020 geheel vastloopt, inclusief knoop Leiden-West en de A44. Uit het O-PIP blijkt niet dat dergelijke maatregelen onderdeel zijn van uw plan. Uit de beantwoording van de zienswijzen blijkt verder dat u dergelijke maatregelen overlaat aan de gemeente Leiden. Echter, de gemeente Leiden heeft geen concrete plannen om deze maatregelen te nemen. Integendeel, de gemeente Leiden gaat ervan uit dat de capaciteit van de huidige N206 na aanleg van de Rijnlandroute kan worden gereduceerd.

Uw plan voorziet derhalve niet in een adequate verkeersafwikkeling in de avondspits in 2020, en kan daarmee niet aan een belangrijke doelstelling van de Rijnlandroute voldoen. Wij verzoeken u uw plan zodanig aan te passen dat de afwikkelingsproblemen op de bestaande N206 effectief worden verholpen.

B. Onderbouwing van het plan als geheel

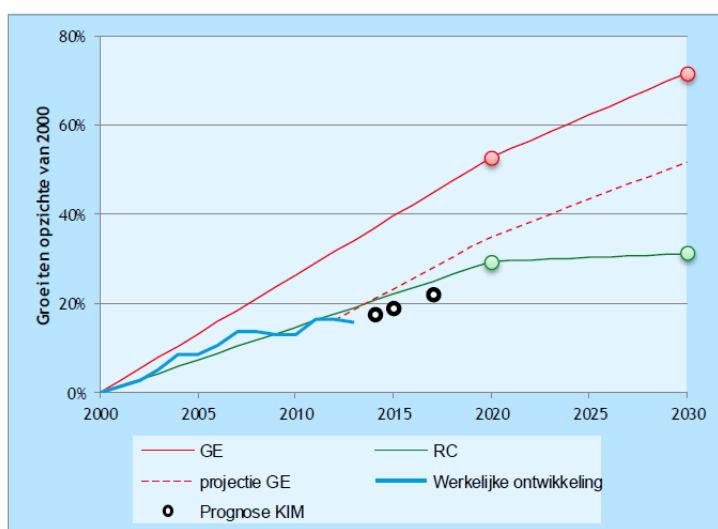
B1. Nut en noodzaak, algemeen

a. Onderbouwing van nut en noodzaak. Onduidelijk is op basis van welke recente onderzoeken u nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit onderbouwt. U stelt simpelweg dat nut en noodzaak geen punt van discussie meer zijn. De in het kader van het project opgestelde nut- en noodzaaknotitie dateert uit 2008. De eveneens genoemde IBHR-verkenning dateert uit 2009. Een actualisatie van beide ontbreekt. Een aantal van de uitgangspunten van de oorspronkelijke nut en noodzaakrapporten inmiddels is achterhaald, in het bijzonder de prognoses t.a.v. economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast is ook de monetaire waardering van reistijdwinst (de grootste 'baat') naar beneden bijgesteld (zie o.a. KiM 2013, 'De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden'). Hierdoor dient u ook de berekende baten in het kader van de MKBA naar beneden bij te stellen.

U dient uw plan te onderbouwen met actuele gegevens. Informatie uit rapporten van meer dan 5 jaar oud kan niet worden gebruikt, eens te meer nu verschillende aannames in deze rapporten aantoonbaar onjuist of achterhaald zijn.

b. De gehanteerde *verkeersprognoses* zijn uitsluitend gebaseerd op het ‘hoge groei’ WLO-scenario ‘Global Economy’ (GE). Uit zowel de Mobiliteitsmonitor 2013 van het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) als het rapport ‘Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig’ van CE Delft blijkt dat de werkelijke verkeersontwikkeling al jarenlang ver achterblijft bij het GE-scenario, en zich momenteel ontwikkelt op of onder het ‘lage groei’ WLO-scenario ‘Regional Community’ (RC). Ook in de nabije toekomst zal de economie eerder een lage tot gemiddelde groei kennen dan een hoge groei. Zie onderstaande figuur uit het rapport van CE Delft. Duidelijk blijkt dat – zelfs als vanaf nu groei zich doorzet volgens het GE-scenario – de projectie van de verkeersgroei in 2030 minimaal 20% lager uitkomt dan de groei waarmee u nu rekent. Het uitsluitend baseren van uw prognoses op het GE-scenario is daarmee volstrekt irreal.

Figuur 7 Groei in het verkeersvolume op het hoofdwegennet t.o.v. 2000 (tussen 2000 en 2030)



Bron: WLO, RWS Publieksrapportages Rijkswegennet, NMCA, Mobiliteitsbalans 2013.

Gevolg hiervan is dat de verkeersprognoses voor 2030 op basis waarvan u de noodzaak van de Rijnlandroute onderbouwt structureel veel te hoog zijn en daarom niet gebruikt kunnen worden om die noodzaak aan te tonen. U beargumenteert dat dit voor de milieueffecten niet wezenlijk uitmaakt omdat u nu met de ‘worst case’ deze milieueffecten heeft bepaald.

U ziet daarbij echter over het hoofd dat u ook diverse minder ingrijpende alternatieven voor de Rijnlandroute niet verder heeft onderzocht, c.q. heeft laten afvallen omdat zij verkeerskundig niet zouden functioneren. Bij een lagere groei en dus een lagere verkeersprognose zouden deze alternatieven zeer waarschijnlijk wél haalbaar zijn. In de eerste plaats geldt dat voor de zgn. ‘no regret’ alternatieven waarbij u zich beperkt tot (ingrijpende) verbetering van de bestaande N206. In de tweede plaats zou dat ook gelden voor de Churchill Avenue, waarvoor u ons inziens onterecht beweert dat deze niet ‘toekomstvast’ zou zijn.

c. Uit de aanbiedingsnota van het O-PIP aan PS ('5-minutenversie') blijkt dat *volledige financiële dekking ontbreekt*, zowel voor aanleg als voor onderhoud. Voor aanleg geeft u aan dat er nog een dekkingstekort van 14 miljoen euro is, voor onderhoud geldt dat u heeft vastgesteld dat er binnen de huidige meerjarenbegroting voor infrastructuur een structureel dekkingprobleem is en dat u nog geen besluit heeft genomen over hoe u hiermee omgaat. Wij constateren dat u daarmee het ontwerp ter inzage heeft gelegd op een moment dat u nog geen duidelijkheid kunt geven over de (financiële) uitvoerbaarheid ervan, terwijl dit volgens het Besluit ruimtelijke ordening óók voor ontwerpbestemmingsplannen het geval dient te zijn (Art. 3.1.6.1f Bro). Wij verzoeken u derhalve de terinzagelegging op te schorten tot het moment dat u wel duidelijkheid kunt scheppen over de financiële uitvoerbaarheid.

d. Modelmatige onderbouwing t.a.v. luchtkwaliteit en geluid. Meermalen is inmiddels geconstateerd dat de modellen die gebruikt worden de effecten t.a.v. geluid en luchtkwaliteit structureel onderschatten in vergelijking tot metingen van de actuele situatie. Bijvoorbeeld, in de monitoringsrapportage van het NSL van eind 2013 geeft het RIVM aan dat in specifieke situaties, waarbij woonbebouwing in stedelijk gebied zeer dicht op de snelweg staat, de standaardrekenmethode voor luchtberekeningen langs het hoofdwegennet zijn beperkingen kan hebben. In dat geval kan volgens het RIVM aanvullend onderzoek, zoals het betrekken van meetresultaten, nodig zijn. Wij constateren dat de Rijnlandroute ter hoogte van de Stevenshof op een aantal plaatsen zeer dicht op bestaande bebouwing is geprojecteerd (minder dan 100 meter afstand), en dat daardoor de aanwijzing van het RIVM van toepassing kan zijn. U maakt niet duidelijk hoe u hiermee rekening houdt dan wel corrigeert in uw modelberekeningen, noch toont u aan dat de effecten na correctie nog steeds binnen wettelijke grenswaarden blijven.

e. De Stevenshof krijgt daarnaast te maken met de *gecumuleerde uitstooteffecten van een tunnel* van enkele kilometers lengte, waarvan de tunnelmond nabij woningen is gelegen. Voor berekening van effecten op luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van een algemene methode. Deze houdt geen rekening met specifieke omstandigheden t.a.v. luchtkwaliteit bij tunnelmonden (zie o.a. COB-rapport T118 over Tunnels en luchtkwaliteit). Op basis van de door u gehanteerde methode kan niet bepaald worden of normen ter hoogte van de tunnelmond al dan niet worden overschreden. Wij verzoeken u met een specifiek op tunnelmonden gerichte methode aan te tonen dat normen niet zullen worden overschreden.

f. Sedert geruime tijd is bekend dat *negatieve gezondheidseffecten* reeds optreden bij substantieel lagere waarden dan die in de wet zijn vastgelegd. Dit is onder andere door de WHO geconstateerd (zie o.a. WHO, *Ambient (outdoor) air quality and health, fact sheet No. 313*). Voor de Stevenshof betekent de aanleg van de Rijnlandroute een zeer aanmerkelijke verslechtering van de situatie t.a.v. gezondheid, zowel door toenemende geluidsoverlast als door verslechterde luchtkwaliteit. Doordat deze effecten cumulatief werken t.a.v. gezondheid is het ons inziens onvoldoende om u in uw plan te beperken tot het uitsluitend hanteren van de wettelijke grenswaarden voor lucht en geluid. Daarnaast verzuimt u op een deugdelijke manier te bepalen wat de negatieve effecten op gezondheid zijn van ultra fijnstof. Hiervoor zijn nog geen wettelijke grenswaarden vastgesteld, maar dat laat onverlet dat u rekening dient te houden met dergelijke ook bij u bekende effecten. De WHO doet immers al wel aanbevelingen over te hanteren grenswaarden die rekening houden met de laatste medische inzichten over negatieve effecten van slechte luchtkwaliteit. Wij verzoeken u om

aan te tonen dat de Rijnlandroute nergens de door de WHO recentelijk bijgestelde normen t.a.v. luchtkwaliteit (NO_x, PM10 etc.) overschrijdt.

B2. Nut en noodzaak, specifiek

In de toelichting bij het O-PIP noemt u een aantal specifieke aspecten waarmee u het nut van de Rijnlandroute wil aantonen. In het navolgende behandelen wij elk van deze aspecten, om daarmee aan te tonen dat het nut van de Rijnlandroute, en dan vooral van het nieuwe tracédeel A4-A44 in werkelijkheid zeer beperkt is. Zo beperkt dat het wat ons betreft discutabel is dat voor de aanleg van het nieuwe tracédeel sprake is van een groot openbaar belang (zie ook het volgende punt, B3).

a. Slechte doorstroming N206 en betere bereikbaarheid regio

U geeft terecht aan dat de huidige N206 zwaar is belast. U stelt de gemiddelde reistijd tussen A4 en A44 op 20 minuten zonder maatregelen, en met Rijnlandroute op 3 tot 5 minuten. Voor Katwijk-A4 geeft u in het MER reistijden van ca. 55-60 minuten (Achtergrondrapport Verkeer, Tabel 2).

Een eerste kanttekening hierbij is dat het halen van een zo kort mogelijke reistijd geen doel op zich is van de Rijnlandroute. De norm die u in uw Visie Ruimte en Mobiliteit hanteert voor regionaal verkeer is 40 km/uur. Dat betekent dat de reistijd tussen Katwijk bij opwaardering van de N206 ca. 15 minuten zou mogen bedragen. Uit het MER blijkt dat u deze norm – zelfs bij een sterk toegenomen hoeveelheid verkeer – al nagenoeg haalt met variant ZnB-A, terwijl nog verdere verbeteringen van de doorstroming denkbaar zijn op de bestaande route. Voor verbetering van de doorstroming op de N206 is het op basis van de door u zelf gestelde norm derhalve niet nodig om een nieuwe verbinding aan te leggen.

Blijkens de verkeersonderzoeken in het kader van het MER is het overgrote deel van de reistijdwinst te boeken met verbeteringen aan de huidige route: hierdoor is een winst van 71% t.o.v. de gewogen reistijd te bereiken (zie Figuur 7 in Achtergrondrapport Verkeer, variant ZnB-A). Hierbij dient te worden aangetekend dat t.o.v. ZnB-A nog verdere maatregelen te nemen zijn op de huidige route, variërend van het optimaliseren van de doorstroming bij verkeerslichten tot het ongelijkvloers maken van een of meerdere kruisingen. De nieuwe verbinding A4-A44 draagt daarentegen maar zeer beperkt bij aan het boeken van verdere reistijdwinst: een winst van ca. 80% t.o.v. de gewogen reistijd in de referentiesituatie. Dat is dus maar een zeer beperkte winst t.o.v. de reistijdwinst die te boeken is met maatregelen op de huidige route. Bovendien lijkt de 'extra' reistijdwinst vooral te worden veroorzaakt door een grote hoeveelheid bovenregionaal verkeer dat een iets efficiëntere route kan kiezen op de as Amsterdam-Den Haag, en in veel mindere mate door verbeteringen voor regionaal verkeer op de oost-westverbinding. Dat blijkt o.a. uit de in aantallen geringe afname (t.o.v. de referentiesituatie) op de bestaande oost-westassen N206 en N14.

Deze constatering zou ook naar voren moeten komen uit de MKBA, waarin reistijdwinst de belangrijkste economische baat is van de aanleg van infrastructuur. Echter, u laat volkomen onterecht na om de maatschappelijke kosten en baten van een goed uitgewerkte nulvariant te berekenen. Ons inziens is het oordeel van de Randstedelijke Rekenkamer over de MKBA uit 2007 ook van toepassing op de nieuwe MKBA uit 2012: "Gelet op de definitie van het nulalternatief volgens de OEI-systematiek stelt de Rekenkamer vast dat het huidige nulalternatief (...) niet voldoet aan wat hiermee in de OEI-systematiek wordt bedoeld. In dat geval had niet alleen de bestaande situatie in

ogenschouw genomen dienen te worden, maar had ook een alternatief pakket van maatregelen moeten worden doorgerekend, waarmee de bestaande verkeersproblematiek wordt aangepakt. Pas dan zijn de kosten en baten van de aanleg van een nieuwe verbinding met een gelijkwaardig nulalternatief te vergelijken. Het nulalternatief is nu te mager ingevuld, waardoor een overschatting dreigt van de baten van het bepaalde voorkeursalternatief.”

Nut en noodzaak van maatregelen om de doorstroming op deze route te verbeteren worden door ons niet betwist. Wel betwisten wij de noodzaak van een nieuwe verbinding A4-A44. De beperkte extra reistijd- en bereikbaarheidswinst die hiermee te boeken is, is disproportioneel t.o.v. de hoge kosten van de nieuwe verbinding en de schade die deze aanbrengt aan natuur en leefmilieu. Wij verzoeken u dan ook om de kosten en baten van een goed uitgewerkt nul(plus)-alternatief te berekenen, en op basis daarvan een nieuwe afweging t.a.v. het voorkeursalternatief te maken. Daarin dient u eveneens de gevolgen van een lager groeiscenario mee te nemen.

b. Robuuster wegennet

U stelt het robuuster worden van het wegennet gelijk aan de aanleg van een extra verbinding in het wegennet. Daarmee hanteert u een wel erg simpele definitie die afwijkt van de gebruikelijke, namelijk ‘de mate waarin extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) worden voorkomen’ (Zie KiM 2010: ‘De betekenis van robuustheid’). U onderbouwt onvoldoende dat de door u voorgestelde nieuwe verbinding ook daadwerkelijk bijdraagt aan robuustheid. Een verbetering van de robuustheid kan ook worden bereikt door andersoortige maatregelen, zoals het verbeteren van de kwaliteit van bestaande verbindingen. Daarnaast kan het aanleggen van nieuwe infrastructuur juist tot minder robuustheid leiden, doordat extra knooppunten en weefvakken juist de bestaande infrastructuur gevoeliger maken voor verstoringen.

Het KiM stelt ook een rekenmethode voor waarmee de bijdrage aan robuustheid van verschillende aanpassingen aan infrastructuur kan worden doorgerekend. Deze wordt op nationaal niveau ook gebruikt ter onderbouwing van investeringen in infrastructuur. Wanneer deze methode wordt toegepast op de aanleg van de Rijnlandroute is niet zonder meer vast te stellen dat de robuustheid van het hoofdwegennet gebaat is bij aanleg van een nieuwe verbinding, zoals uit een initiële berekening op particulier initiatief van de heer Otto Swertz (Burgernotitie Rijnlandroute) is gebleken. Niets heeft u in de weg gestaan om een dergelijke berekening op basis van de bij u bekende gedetailleerde verkeerscijfers te herhalen en daarmee uw stelling dat het wegennet robuuster wordt adequaat te onderbouwen. Nu u dit niet heeft gedaan, kunt u ook niet hard maken dat de Rijnlandroute nut heeft voor het bereiken van de doelstelling om het wegennet robuuster te maken.

c. Verkeersveiligheid

U onderbouwt uw stelling dat de Rijnlandroute bijdraagt aan de verkeersveiligheid, met het argument dat meer verkeer zich verplaatst via hoofdwegen. Echter, er zijn ook veel plaatsen op het onderliggend wegennet waar het significant drukker wordt (met name op de Plesmanlaan en de Europaweg en andere invalswegen van Leiden). Daarnaast worden op hoofdwegen weefvakken, knooppunten e.d. gecreëerd die door de hoge verkeersintensiteiten en de vele weefbewegingen juist

daar een verhoogde kans op ongelukken geven. De daadwerkelijke verbetering zal maar zeer beperkt zijn, en kan waarschijnlijk ook bereikt worden door terugbrengen van het aantal gelijkvloerse kruisingen op de huidige N206. Ook uit het MER blijkt dat de bijdrage aan de verkeersveiligheid op zijn hoogst enkele procenten is, en bovendien maar zeer beperkt verschilt tussen de verschillende varianten. Een dergelijke lage bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid is op zichzelf te klein om daarmee het 'nut' van de Rijnlandroute te onderbouwen.

d. Verbetering van de leefbaarheid

Afgaande op de resultaten van het MER voor ZnB is een algemene stelling dat 'de leefbaarheid' verbetert absoluut te kort door de bocht. Immers, het MER constateert niet voor niets dat ZnB verre van het milieuvriendelijkste alternatief is en kent een *neutrale* score toe aan de aspecten geluid en luchtkwaliteit. De leefbaarheid langs de bestaande route verbetert in geringe mate ten opzichte van de referentiesituatie 2020, hetgeen nog steeds een verslechtering is t.o.v. de bestaande situatie (want de verkeersintensiteit blijft volgens uw eigen prognoses toenemen). Daar tegenover staat een dramatische verslechtering van de leefbaarheid langs de nieuwe route. Ook langs de bestaande N206 treden op bepaalde locaties aanmerkelijke verslechtingen op. Dat blijkt o.a. uit het grote aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld, die merendeels langs de N206 zijn gelegen. Al met al wordt een significante toename van de leefbaarheid door de aanleg van de Rijnlandroute *niet* onderbouwd door uw eigen onderzoeken.

B3. Groot openbaar belang

U geeft in de toelichting terecht aan dan u ten aanzien van de benodigde ontheffingen (natuur en weidevogelgebied) eerst aan zult moeten tonen dat er sprake is van groot openbaar belang en gebrek aan reële alternatieven. Het gaat daarbij met name om reële alternatieven voor de aanleg van de nieuwe verbinding A4-A44. Groot openbaar belang zou primair moeten blijken uit een grote maatschappelijke winst die door de aanleg van deze nieuwe verbinding zou worden bereikt. Echter, zoals hiervoor betoogd zijn deze baten – als deze er al zijn – voor het overgrote deel toe te rekenen aan verbeteringen aan de bestaande infrastructuur, en slechts zeer beperkt aan de nieuwe verbinding. Daarnaast blijkt – ons inziens terecht – uit uw structuurvisie (c.q. de opvolger Visie Ruimte en Mobiliteit) dat u een groot belang hecht aan behoud van het relatief ongeschonden en cultuurhistorisch zeer waardevolle gebied tussen Leiden en Wassenaar (de voormalige Rijksbufferzone, door u aangemerkt als topgebied cultureel erfgoed en 'kroonjuweel', waarvoor behoud en zelfs versterking de belangrijkste ruimtelijke opgaven zijn). De nieuwe verbinding tast dit gebied in grote mate aan en is rechtstreeks in conflict met de hoogste beschermingscategorie die u in uw Visie Ruimte en Mobiliteit aan het gebied toekent. Tevens zijn er voldoende reële alternatieven, zoals wij in het navolgende (onder C) beargumenteren.

Uw eigen Verordening Ruimte 2014 bevat nota bene *een expliciet verbod* in het onderhavige gebied met beschermingscategorie 2 'transformatie'.

Daarvan 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 is dus in strijd met het vertrouwensbeginsel.

Dat u in uw Structuurvisie reeds een reservering heeft opgenomen voor de Rijnlandroute kan niet als argument gelden, omdat immers ten tijde van het opstellen en bij het actualiseren van die structuurvisie steeds meerdere alternatieven voor de Rijnlandroute in onderzoek waren, en u derhalve bij de keuze van het voorkeursalternatief nog steeds een expliciete belangenafweging had moeten maken tussen het belang van de aanleg van nieuwe infrastructuur en het belang van behoud van cultuurhistorisch en ecologisch waardevol landschap.

C. Keuze van het voorkeursalternatief

C1. Onvolledige uitwerking van reële alternatieven

Bij de keuze van het voorkeursalternatief heeft u onvoldoende onderzoek gedaan naar reële alternatieven. Daarbij geldt dat niet de *hoeveelheid* onderzoeken van belang is, maar de *kwaliteit en inhoud* van die onderzoeken. Naast het alternatief Churchill Avenue hadden tenminste twee andere alternatieven moeten worden uitgewerkt om tot een werkelijk evenwichtige belangenafweging ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening te komen. Met deze drie alternatieven had u een aantal ingrijpende infrastructurele maatregelen, zoals de verbreding van A4 en A44 en het aanleggen van nieuwe knooppunten Maaldrift en Vlietland, kunnen vermijden en daarmee de impact van de Rijnlandroute op de omgeving belangrijk kunnen verminderen.

- a. Een ‘*no regret*’ of *nulplus-variant* had volledig moeten worden meegenomen in o.a. de MKBA. Immers, uit het MER blijkt duidelijk dat een groot deel van het probleemoplossend vermogen komt uit deze maatregelen: het verbreden van de Tjalmaweg, het opnieuw inrichten van Leiden-West en het Lammenschansplein en het nemen van doorstromingsmaatregelen op het Leidse wegennet. Voor de variant ZnB-A (die het meest lijkt op een dergelijke nulplus-variant) blijkt o.a. uit tabel 2 van het Achtergrondrapport Verkeer dat deze in zeer belangrijke mate bijdraagt aan vermindering van reistijdverliezen.
- b. Een *volledige ondertunneling van het N206 tracé* tussen Leiden-West en A4 heeft u niet uitgewerkt. Dat had om twee redenen wel moeten:
 - Uit de eerste fase MER kwam een dergelijke variant (nulplus 3) naar voren als verder te onderzoeken, maar dat heeft u nagelaten omdat u deze vervangen heeft door de Churchill Avenue. Toen deze (volgens u) alsnog niet haalbaar bleek had u terug moeten vallen op de oorspronkelijke nulplus 3-variant omdat deze een aantal vermeende nadelen van Churchill Avenue niet kent en veel van de potentiële voordelen wel, met als belangrijkste voordeel een daadwerkelijke reductie van bovengronds verkeer, ook t.o.v. de *huidige* situatie

- Op het moment dat u koos voor een boortunnel voor ZnB had u opnieuw moeten overwegen of een dergelijke boortunnel ook op een andere plaats had kunnen worden aangelegd met minder impact op waardevol landschap, betere milieueffecten en mogelijk minder kosten. Immers, door de keuze van een *boortunnel* was u in veel mindere mate dan voorheen beperkt door overwegingen ten aanzien van de bovengrondse ruimtelijke ordening en had u daardoor een grotere vrijheid in de keuze van het tracé. Deze vrijheid heeft u deels benut voor een betere inpassing van het ZnB-tracé, maar had u ons inziens veel ruimer kunnen (en moeten) benutten om een meer directe verbinding tussen knoop Leiden-West en de A4 te onderzoeken.

C2. Onzorgvuldige, onjuiste en onvolledige onderbouwing van voorkeursalternatief

Zoals wij al beargumenteerden in onze zienswijze t.a.v. het VO-PIP wemelt de Nota Voorkeursalternatief (NVA) van fouten en selectieve interpretaties van o.a. milieueffecten. In het bijzonder wordt uw voorkeursvariant ZnB op tal van punten positiever beschreven dan de feiten in onderliggende onderzoeken rechtvaardigen en worden essentiële tekortkomingen in het ontwerp (zoals het ontbreken van een fatsoenlijke waterstaatkundige oplossing voor het kruisen van de wateringen in de Papenwegse polder) gemaskeerd, dan wel vooruitgeschoven naar de volgende onderzoeksfase. Voor de variant Churchill Avenue is precies het omgekeerde gebeurd: negatieve aspecten en restpunten in het ontwerp worden in de NVA onevenredig uitvergroot. Waar u voor ZnB een (te) sober ontwerp als uitgangspunt heeft genomen heeft u bij CA niet-noodzakelijke dure aanvullende maatregelen (zoals een vluchtstrook in de tunnel) als uitgangspunt genomen.

Daarnaast is de MKBA onvolledig (in het bijzonder ontbreekt een goed uitgewerkt nulalternatief) en is essentiële informatie ten aanzien van tunnelveiligheid niet betrokken bij het besluit. Gewijzigde interpretaties t.a.v. milieueffecten (i.e. aanvullingen MER tweede fase) zijn niet overgenomen of hersteld in de NVA.

Variant ZnB, zoals in het voorkeursalternatief opgenomen, wijkt in belangrijke mate af van de OPIP-variant. In het bijzonder zijn de bouwkosten significant toegenomen als gevolg van uitvoering van een aantal moties die Provinciale Staten tegelijkertijd met de keuze van het voorkeursalternatief hebben aangenomen. Door deze aanvullende maatregelen en de daaruit voortvloeiende extra kosten niet te betrekken in uw afweging is er geen sprake van een eerlijke vergelijking met andere alternatieven.

Tevens blijkt dat u een aantal maatregelen achterwege laat in het OPIP die u blijkens het MER-onderzoek voor ZnB moet nemen om de doorstroming op de N206 te waarborgen en zodoende terugslag-effecten op het hoofdwegennet te voorkomen. Daarmee schetst u een te positief beeld van de verkeerskundige prestaties van uw voorkeursalternatief.

Bij uw beoordeling van de Churchill Avenue is sprake van selectieve, onvolledige en deels onjuiste weergave van de feiten, onder meer ten aanzien van luchtkwaliteit, tunnelveiligheid, toekomstvastheid, robuustheid en kosten (daarin inbegrepen het 'gegoochel' met risicomarges en weerstandsvermogen dat een heldere vergelijking tussen de alternatieven CA en ZnB in de weg staat en een kostenverschil van 110 miljoen euro opvoert tot 227 miljoen euro) . Aangezien u in de

toelichting bij het OPIP aangeeft dat juist op deze criteria de Churchill Avenue volgens u af moest vallen als reëel alternatief, is het zeer onzorgvuldig dat de nota voorkeursalternatief op deze punten niet correct is.

D. Inpassing van de voorkeursvariant

D1. Horizontaal alignement van de verbinding A4-A44

Het ontwerp inpassingsplan projecteert de verbinding A4-A44 op twee plaatsen zeer nabij woningen in de wijk Stevenshof: ter hoogte van de Lotte Beesestraat ('Vlek 17') en ter hoogte van het Charlotte Köhlerpad. Het is zeer goed mogelijk het tracé iets zuidelijker te leggen, zeker nu bovengrondse 'dwangpunten' – door keuze voor een boortunnel – geen rol van betekenis meer spelen. Een deugdelijke motivering ontbreekt waarom het noodzakelijk is de weg zo nabij woningen te projecteren en daarmee de onvermijdelijke overlast groter te maken dan strikt noodzakelijk.

D2. Verticaal alignement van de verbinding A4-A44

Tussen de tunnelmond en het aquaduct onder de Veenwatering is het tracé merendeels op voldoende diepte gelegen (6 meter onder maaiveld of meer) om de gehele weg inclusief portalen en lichtarmaturen volledig 'weg te werken' onder maaiveld, hetgeen de zichtkwaliteit belangrijk ten goede komt. Juist ter hoogte van de woningen aan de Lotte Beesestraat en in de directe omgeving daarvan (waar behoud van zicht en beperking van geluid het meest kritisch is vanwege de ons inziens onacceptabel nabije ligging van het tracé) komt het tracé voor een kort stukje op onvoldoende diepte (4 meter onder maaiveld) om de weg aan het zicht te onttrekken. Vanuit het wegontwerp is deze 'hobbel' onlogisch: de helling vanuit de boortunnel wordt hiermee onnodig verlengd, wat vooral zal leiden tot onnodige terugval van snelheid voor stijgend vrachtverkeer. Tevens geeft u in uw inpassingsvisie aan dat in de Papenwegsepolder maatregelen genomen dienen te worden om overlast door lichtverstrooiing en boven het maaiveld uitstekende constructies tegen te gaan. Zowel vanuit verkeerskundig oogpunt als voor het beperken van zicht- en geluidsoverlast voor de nabijgelegen woningen en de Papenwegsepolder is het zinvol om het gehele tracé minimaal op 6 meter onder maaiveld te leggen. Ook bouwtechnisch leidt dit tot voordelen omdat dan niet verschillende bouwmethoden hoeven te worden toegepast om de diverse diepten te realiseren. Tevens biedt dit mogelijkheden om voor horizontale in plaats van verticale geluidsschermen te kiezen of om (nu of later) een deel van het tracé alsnog te overkluisen.

D3. Vormgeving van knooppunt Maaldrift

Knoop Maaldrift is vormgegeven als volledig knooppunt. Uit de verkeersmodellen blijkt dat slechts een zeer beperkt deel van het verkeer gebruik maakt van de relatie Rijnlandroute-Wassenaar en vice versa. Een volledig knooppunt is daarom niet doelmatig. Verkeer richting Wassenaar kan prima via Leiden-Zuid worden afgewikkeld.

Daarbij komt dat het knooppunt is gelegen in een gebied (de Papenwegse polder) waar behoud en versterking van het cultuurhistorische landschap voorop dient te staan. Het ruimtebeslag van een volledig knooppunt past niet in deze doelstelling, zeker als het verkeerskundige nut daarvan beperkt is.

Voorts maakt een half knooppunt het eenvoudiger om het tracé verder van de wijk Stevenshof af te leggen, wordt het mogelijk om de aansluiting Leiden-Zuid op de A44 te behouden én kan er eventueel voor een veel langere boortunnel worden gekozen. Daarbij is zeker ook van belang dat deze aansluiting méér verkeer verwerkt dan de verkeersstroom Wassenaar-Rijnlandroute v.v. Zie hiervoor ook de door ons ingediende voorstellen voor 'Maaldrift optimaal' en de communicatie daarover. Voor ons heeft u niet overtuigend weerlegd waarom deze variant niet mogelijk zou zijn.

D4. Leiden-Zuid en verkeersafwikkeling Stevenshof-Wassenaar/N44

In de huidige situatie bestaan er drie mogelijkheden om vanuit de Stevenshof in Wassenaar te komen: via aansluiting Leiden-Zuid op de A44, via de oostelijke parallelweg (Rijksstraatweg) en via de westelijke parallelweg (Ommedijkseweg). Als gevolg van de aanleg van de Rijnlandroute vervallen twee van deze drie mogelijkheden en blijft uitsluitend de westelijke parallelweg behouden. Deze is niet dusdanig vormgegeven dat deze als volwaardige lokale verbinding kan functioneren, met name door de verkeerskundige situatie ter hoogte van de kruising Rozenweg/N44 in Wassenaar. Deze situatie is een bekend knelpunt, en uit de verkeerskundige onderbouwing van uw plan blijkt niet dat deze zal verbeteren (zie hierover ook de zienswijze van de gemeente Wassenaar, die aangeeft dat deze onze zorgen deelt). De door u voorgestelde wijziging van Leiden-Zuid (waarbij deze aansluit op de Rijnlandroute en niet op de A44) biedt geen alternatief.

Daarmee verslechtert de bereikbaarheid van Wassenaar en de N44 (c.q. de noordkant van Den Haag) vanuit de Stevenshof ernstig, en veroorzaakt u extra omrijkilometers voor bewoners en bezoekers van de Stevenshof. Dit is onnodig, omdat bij een alternatieve vormgeving van knoop Maaldrift en afrit Leiden-Zuid het wel degelijk mogelijk is om een kwalitatief goede verbinding met Wassenaar/N44 te behouden. Door hierin niet te voorzien schaadt u het belang van goede bereikbaarheid van de Stevenshof.

D5. Verkeersafwikkeling in de wijk Stevenshof

Een correcte analyse van de verkeersafwikkeling in de Stevenshof is volgens ons essentieel omdat juist hier (door het anders vormgeven van Leiden-Zuid en het vervallen van een van de parallelwegen van de A44) verschuivingen te verwachten zijn. Eerder noemden wij de ongeschiktheid van het NRM voor het bepalen van effecten op lokaal niveau. Deze onbetrouwbaarheid blijkt ook uit de resultaten van de verkeersberekeningen voor de wijk Stevenshof die wij op verzoek ter inzage hebben gekregen. Het gebruikte NRM-model blijkt op wijkniveau te wemelen van de fouten. Tenminste op vier punten zijn verbindingen ingetekend die niet zijn opengesteld voor autoverkeer (te weten: de bustunnel onder het spoor ter hoogte van station De Vink, de Hoflandbrug over de Korte Vliet, de 'knip' in het Petronella Moenspad en de brug over de Veenwatering ter hoogte van de Sara Trooststraat). Op basis hiervan concluderen wij dat u onvoldoende in beeld heeft gebracht wat de verkeerskundige gevolgen van uw plan zijn voor de Stevenshof.

D6. Aanvullende maatregelen ter hoogte van 'Vlek 17'

De inpassing ter hoogte van Vlek 17 kan belangrijk worden verbeterd door toepassing van horizontale geluidschermen en/of verlenging van de overspanning van het aquaduct tot max. 300 meter (wettelijk gezien géén tunnel). Wij verzoeken u om een dergelijke verbeterde inpassing te onderzoeken.

D7. Vrijwaring gebied tussen Stevenshof en Rijnlandroute van ‘niet groene’ bestemmingen

Door de aanleg van de Rijnlandroute ontstaat een ‘restgebied’ tussen de Stevenshof en de nieuwe verbinding. Wij verzoeken u het gebied zodanig te bestemmen dat verdere ‘transformaties’ naar niet groene bestemmingen onmogelijk worden, zodat het bestaande landschap zoveel mogelijk zijn karakter behoudt.

D8. Overige wensen t.a.v. landschappelijke inpassing

Wij constateren dat diverse ambities die wel in de Landschapsvisie zijn opgenomen, niet zijn overgenomen in uw plan. Het gaat dan o.a. om nieuwe c.q. verbeterde langzaamverkeerverbindingen met Voorschoten en het gebied bij het Valkenburgse Meer. Wij zouden deze graag ook in het plan terugzien, zeker omdat de in de toelichting opgenomen kreet ‘het gaat om Rijnlandroutes’ anders volledig loos is.

Voor zover u nieuwe wandelpaden (voor ‘ommetjes’) door het (resterende) weidevogelgebied realiseert, verzoeken wij u deze zodanig vorm te geven dat verstoring van het gebied (met name ook in het broedseizoen) zoveel mogelijk achterwege blijft.

E. Overige punten

E1. Optimalisaties in de aanbesteding

Wij verzoeken u nadrukkelijk om in de aanbesteding mogelijkheden open te houden om verdere verbetering van de inpassing te bereiken. Naast al elders in deze zienswijze genoemde opties denken wij concreet aan mogelijkheden om alsnog een langere boortunnel te realiseren (die dan zo dicht mogelijk bij de A44 en zo ver mogelijk van de rand van de Stevenshof zou moeten worden gerealiseerd), dan wel een diepere ligging (minimaal -6) met zoveel mogelijk overkluizing en terugbrengen van het weidelandschap.

E2. Gefaseerde uitvoering van het project

De grootste bijdrage aan oplossen van de knelpunten wordt geleverd door aanpassingen aan de huidige N206. Zie ook de conclusies die getrokken zijn uit de IBHR-studie, die geleid hebben tot het definiëren van de variant ZnB-A. Tevens is bekend dat de werkelijke verkeersgroei ver achterblijft bij de scenario’s die u hanteert in de onderbouwing van uw project. Het getuigt van zorgvuldig en behoorlijk bestuur om te beginnen met maatregelen aan de bestaande N206, en het effect daarvan te evalueren vóórdat u de uitvoering van de nieuwe verbinding A4-A44 ter hand neemt. Op deze manier wordt voorkomen dat u grote en onherstelbare schade toebrengt aan het natuurlijk en leefmilieu ter hoogte van de Stevenshof, terwijl dat gezien de werkelijke verkeersontwikkeling in het geheel niet nodig is.

E3. Rechtspersoonlijkheid Wijkraad

In de nota van beantwoording is de zienswijze van de Wijkraad geanonimiseerd omdat geen sprake zou zijn van een rechtspersoon en derhalve persoonsgegevens zijn afgeschermd. De Wijkvereniging

Wijkraad Stevenshof is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 40447286 en heeft derhalve rechtspersoonlijkheid. Gelieve daar in het vervolg rekening mee te houden.

E4. Wijze van beantwoording zienswijze VO-PIP

De wijze van beantwoording op diverse onderdelen van de zienswijze/inspraakreactie VO-PIP is ons inziens onder de maat. Dit ondanks de wel zeer ruime tijd die u heeft genomen om deze reeds in september 2012 ingediende reacties te beantwoorden. Meer dan eens zijn zienswijzen ten aanzien van (in het bijzonder) het MER en de Nota Voorkeursalternatief door de provincie beantwoord met (te) algemene reacties als: 'uw reactie is ingehaald door de actualiteit', 'de nut en noodzaak van de RLR is voldoende gemotiveerd en staat niet ter discussie', 'de tracékeuze is voldoende gemotiveerd', 'de Commissie MER heeft positief geoordeeld' en 'wij hebben uw zienswijze ter kennis genomen'.

Steeds betreft het onderwerpen waar *onze* zienswijze afwijkt van de provinciale lezing. U weerlegt – door uw wijze van beantwoording – onze zienswijzen niet met overtuigende feitelijke argumenten. Wij handhaven derhalve onze ingediende zienswijzen t.a.v. MER eerste fase (d.d. 23 april 2010), MER tweede fase en het VO-PIP (beide d.d. 2 september 2012), en beschouwen deze als integraal onderdeel van deze zienswijze op het O-PIP.

E5. Gebrekkige digitale terinzagelegging

In uw bekendmaking van de terinzagelegging heeft u – naast de gebruikelijke fysieke locaties – ook een drietal digitale locaties aangeduid waar de relevante informatie kon worden geraadpleegd. Helaas is het zo dat alle drie deze locaties in het begin van de periode van inzage in het geheel niet functioneerden, en ook gedurende de verdere inspraaktermijn regelmatig niet of zeer slecht bereikbaar waren. Van een moderne overheid kan worden verwacht dat ook de digitale informatievoorziening op orde is. Door de gebrekkige informatievoorziening zijn wij en anderen ernstig gehinderd bij het tijdig gereed krijgen van onze zienswijzen. Het zou u hebben gesierd om de termijn van digitale terinzagelegging met zoveel dagen te verlengen als de informatievoorziening niet correct heeft gefunctioneerd.