

Zienswijze van Martin Kroon te Leiden over OPIP RijnlandRoute 2014

Ondergetekende, Mr. M.C. Kroon, wonende Gerda Brautigamsingel 50, 2331 SJ te Leiden-Stevenshof, is als bewoner van een huis op korte afstand van de RijnlandRoute, de westelijke tunnelmond en het wegvak A44 - A4 direct belanghebbende, reden om bij dezen een 'zienswijze' in te dienen.

Ik heb bij alle voorgaande inspraakmomenten rond de RLR informatie gegeven alsmede mijn visie, steeds met concrete verbeteringsvoorstellen en commentaar op de gekozen tracévarianten. Met genoeg stel ik vast dat enkele voorstellen mijnerzijds gehoor gevonden hebben, met name de punten die ik als vertegenwoordiger van o.a. de Nederlandse Kanobond/Koninklijk Nederlands Watersportverbond en in mijn hoedanigheid van kanovaarder/recreatieve gebruiker van de Veen- en Dobbewatering naar voren heb gebracht over de eerdere ontwerpen (die deze eeuwenoude, landschappelijk waardevolle boezemwateren in de Papenwegse Polder doorsneden c.q. omlegden). Daarom vind ik het des te meer jammer dat de beantwoording van de reacties van ondergetekende en andere bewoners (in NvA, bijlage 27) zo inhoudsloos is, de moeilijke vragen ontwijkt en met nietszeggende standaardzinnen ons met een kluitje-in-'t-riet stuurt. Met name de onderbouwing van nut en noodzaak van deze nieuwe weg is uiterst mager en niet meer up-to-date met huidige verkeersprognoses. Ik verwijs hierbij kortheidshalve naar de uitgebreide argumentaties van de Wijkraad Stevenshof en het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, die ik volledig onderschrijf.

Fouten in voorbereiding door adviesbureau's

Als oud-projectleider Verkeer en Milieu stel ik vast dat de ambtelijke voorbereiding en voorlichting onder de maat is gebleken en dat dit project de provincie blijkbaar boven het hoofd gegroeid is, gezien de talrijke fundamentele wijzigingen en verbeteringen ('ontwerpoptimalisaties') die nodig waren na elke voorgaande inspraakfase. Echter, aangezien 'trial & error' erbij hoort, stel ik voor om nog meer tijd dan nu gepland te nemen om 'ZnB' echt in balans met de omgeving te brengen. Helaas heeft het inhuren van adviesbureau's van buiten de regio Rijnland niet tot afname van de vele detailfouten geleid die vanaf het begin in dit project opduiken. Controle van het werk van de consultants blijkt gebrekkig, niet alleen gezien de vele taalfouten in de stukken, maar ook door de verkeerde interpretatie van

bijvoorbeeld kaartbeelden en situaties ter plekke. Klaarblijkelijk zijn sommige consultants niet zelf ter plaatse geweest, anders had een opmerkelijke fout in bijlage 02, fig. 2.1 en 2.2 bij de wegenstructuur-kaartbeelden niet gemaakt kunnen worden. In dat wegbeeld zijn namelijk de (ca. 4 m brede!) bussluis/tunnel onder station de Vink en de Hoflandbrug (busbrug Trompweg<>VijfMeilaan) tussen Leiden en Voorschoten als gebiedsontsluitingswegen opgevat en als zodanig in de berekeningen meegenomen. Dat is opvallend, aangezien die weggedeelten alleen voor OV en fietsers toegankelijk zijn. Dit maakt de daarop gebaseerde verkeersprognoses q.q. onbetrouwbaar en onbruikbaar. Daartegenover ontbreekt Leidseweg Noord ten onrechte op die kaart als gebiedsontsluitingsweg. In onze commentaren op MER1 en 2 merkten wij al op dat de opstellers weinig verstand van de lokale situaties hadden - waarover wij als bewoner/ gebruiker/ kanovaarder/ vogelteller wel praktijkkennis hebben. De ooit geplande doorsnijdingen c.q. omleidingen van de Dobbewatering en Veenwatering – die u in de huidige plannen laat varen, waarvoor dank – zijn een ander voorbeeld van de beperkte kwaliteit van de tracé-verkenning en van de gebrekkige doordenking van de negatieve effecten van ‘ZnB’.

Geboorde tunnel-techniek vergt nieuwe evaluatie van alle alternatieven

Het feit dat een geboorde tunnel onder Voorschoten opeens nu wel technisch en financieel mogelijk is, terwijl de onmogelijkheid van deze techniek vanaf het begin van de procedure centraal stond in de afwijzing c.q. het negeren van ondergrondse alternatieven, maakt deze procedures achteraf gezien betekenisloos. U verandert de spelregels zonder het spel ‘eerlijk’ opnieuw te beginnen! Bij een zorgvuldig bestuurlijk handelen moet toepassing van een fundamenteel andere techniek leiden tot opnieuw onderzoeken van betere, ondergrondse alternatieven dan alleen de overgebleven ‘ZnB’ en ‘CA’-varianten. Waar het hier gaat om een investering van bijna een miljard euro met een gebruiksduur van zeker honderd jaar en een enorme, blijvende impact op de Stevenshof e.o. is verder uitstel hoogst nuttig, zelfs geboden. Ik stel u voor om, uitgaande van een geboorde-tunnel-techniek, de eertijds verworpen alternatieven opnieuw te onderzoeken op alle voor- en nadelen (met MKBA en MER). Met de nu gekozen boortunneltechniek is een korter tracé, onder de N206 of onder het spoor Leiden-Utrecht of het Korte Vlietkanaal, nu wel realistisch en mogelijk, met q.q. minder negatieve gevolgen voor omliggende

woonwijken als de Stevenshof. Op een project dat al zo lang loopt en zo lang de wegenstructuur zal vastleggen is een vergraving, die uiteindelijk tot een werkelijk uitgebalanceerd 'optimaal' tracé kan leiden, zeer verantwoord en dus geboden.

Slechte doorstroming N206 mede door slechte VRI-afstelling

Wat betreft de voorgeschiedenis en de leidende doelstellingen van het project valt op dat het van oorsprong dominante oogmerk om het leefklimaat rond de N206 te verbeteren, met name bij de Churchillaan, overvleugeld is door een reeks (meer economisch georiënteerde) bereikbaarheidsdoelen op regionaal niveau. Feit blijft dat de huidige gebrekkige doorstroming op de N206 hoofdreden is een zuidelijke rondweg om Leiden heen aan te leggen.

Onderbelicht blijft dat de provincie zelf als wegbeheerder mede debet is aan die slechte doorstroming. In de MERs en in de reactie op onze voorgaande visies wordt miskend dat door de slechte afstelling van de meeste verkeerslichten op de N206 en het ontbreken van Groene Golf resp. 'Tovergroen' voor vrachtverkeer resp. knippergeel voor overstekende voetgangers en fietsers er onnodig vaak door het doorgaande verkeer gestopt (en dus weer opgetrokken) moet worden. Dat is een belangrijke – en vermijdbare - oorzaak van luchtverontreiniging en geluidhinder langs de N206, die de provincie welbewust laat voortbestaan. Hetzelfde geldt voor de ontoereikende doorstroming als gevolg daarvan en op de knooppunten bij Leiden West en het Lammenschansplein, waarvan de beschikbare fondsen voor reconstructies al jaren onbenut gebleven zijn; onnodige belemmering van de doorstroming vindt dus op de N206 welbewust nog steeds plaats, terwijl al jaren geleden ingegrepen had kunnen worden!

Wat betreft de suboptimale VRI-afstelling [alleen de VRI-installaties bij kruising met de Haagweg en Vijf Meilaan functioneren goed] valt uit regelmatig (door mij gemaakte) geïnstrumenteerde testritten op de N206 per auto resp. overstekend per fiets - met meting van wachttijden en verbruik – op te maken dat doorgaand gemotoriseerd verkeer circa een op de drie keren voor niks moet stoppen voor roodlicht, en fietsers nog vaker. Deze al jaren durende situatie, die ook na aanleg van een RLR blijft bestaan, dient zo snel mogelijk verbeterd te worden, alleen al vanwege de energieverpilling en extra CO₂/NO_x/PM-uitstoot. Voordeel van tovergroen voor vrachtauto's en van knippergeel (buiten de spits) voor voetgangers en fietsers (bijv. bij de Cornelis Schuytlaan, Verdistraat en Kennedylaan) is dat veiligheid, milieu en

doorstroming daar gelijkelijk van profiteren.

Mee door het niet-benutten van moderne elektronische verkeersmanagement en VRI-regeltechnieken staat niet vast dat een volledig nieuwe, langere bypass ten zuiden van Leiden in plaats van de N206 nuttig en noodzakelijk is.

Argumenten betreffende toepassing van deze technieken als deeloplossing voor de problemen met doorstroming ontbreken nagenoeg geheel, zodat het besluit op dit punt onvoldoende gemotiveerd is.

Luchtkwaliteit

De vroegere ernstige luchtverontreiniging langs de N206 is intussen tot 'onder de norm' gedaald, blijkt uit eerdere TNO-metingen voor de gemeente Leiden, mee door afnemende verkeersgroei. Het is dan merkwaardig te constateren dat de (overgebleven) verkeersellende en luchtkwaliteitsproblemen na aanleg van de RLR eerder verspreid dan opgelost worden. De verkeersintensiteiten op de N206/Churchillaan zelf en bijbehorende luchtverontreiniging nemen immers slechts beperkt af – of zelfs nog iets toe. Verder blijkt uit de concentratiekaarten (van bijlage 09, voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}) dat bewoners aan de rand van de Stevenshof, i.e. in totaal circa 200 gezinnen (waaronder de Gerda Brautigamsingel) na aanleg van de RLR even hoge concentraties luchtverontreiniging zullen ervaren als bewoners langs de N206, wier gezondheid ooit hoofdargument voor de RLR vormde – althans op papier! Er is dus sprake van verplaatsing en verdeling van de problemen, niet van oplossing. Bewoners langs de N206 gaan er veel minder op vooruit dan indertijd de bedoeling was! Waar vaststaat dat ook 'onder de norm' sprake is van gezondheidseffecten en er geen no-effect-level bestaat voor PM₁₀ en PM_{2,5} – laat staan voor de nog kleinere, ongereguleerde deeltjes – is een beroep op berekeningen waaruit blijkt dat de luchtverontreiniging 'onder de norm' blijft naar ons, bewoners van de rand van de Stevenshof, toe onvoldoende grondslag om ons aan een aanmerkelijke verslechtering van de luchtkwaliteit bloot te stellen.

Beroepshalve weet ik dat de Europese en nationale luchtkwaliteitsnormen en -criteria en de NSL-praktijk niet primair gericht zijn op bescherming van de gezondheid van alle omwonenden van drukke auto(snel)wegen. Primair doel was te waarborgen dat bouwplannen voor wegen en gevoelige bestemmingen zo veel mogelijk zouden kunnen doorgaan, reden waarom Nederland zelfs actief uitzonderingen op de aanscherping van de normen bedongen heeft.

Daartegenover zijn de (veel lagere) WHO-normen wel - o.g.v. wetenschappelijk onderzoek naar dosis-effect-relaties - zuiver op bescherming van de volksgezondheid gericht; die zijn dus veel strenger dan de Nederlandse grenswaarden. Hetzelfde geldt voor de VS, waar de EPA een grenswaarde van bijvoorbeeld 12 microgram hanteert voor PM_{2,5} – Nederland hanteert 25 microgram (bron: GGD Amsterdam/Longfonds)! Wat betreft de verwachte trends staat vast dat de grootste, motortechnische emissiereducties al zijn geïmplementeerd en ingecalculeerd. Daarom verwacht RIVM/PBL geen grote afnames van de relevante voertuigemissies vanaf Euro 6 en 2020, waarna de autonome luchtkwaliteitsverbeteringen zullen afvlakken. Wij bewoners van de rand van de Stevenshof zullen dus tot in (voorzienbare) lengte van jaren met een verslechtering van onze luchtkwaliteit geconfronteerd blijven, waar we nu nog overwegend frisse zeelucht als achtergrondconcentratie inademen.

Tunnelmond

Het bovenstaande geldt a fortiori voor de extra emissies uit de tunnelbuis die bij de Stevenshof via de tunnelmond naar buiten komen. Die uitlaatgassen (uit de oost-west buis onder Voorschoten door) komen dankzij effectief onderhandelen van de buurgemeente niet in Voorschoten vrij maar uitsluitend op Leids grondgebied, en worden dan door ons, omwonenden van de tunnelmond ingeademd. Feitelijk is de constante pluim uit deze 2,4 km tunnel – naar schatting in de spits het equivalent van 200 (vracht)auto's! – een soort fabrieksemissie, die volgens geldende inrichtingsnormen nooit op zo korte afstand van woningen op leefniveau zou mogen vrijkomen. Bij verkeer mag echter alles (?!). Voor de Stevenshof vormen de tunnelmond en de open bak pal langs onze wijk dus het grootste probleem. Uw adviseur Tauw komt met berekeningen (fig. 5.4) waaruit zou blijken dat de luchtvervuiling ver 'onder de norm' blijft rond de tunnelmond en ter hoogte van onze huizen op afstanden van ca. 170 m van de wegas. Voor ons zijn deze berekeningen volstrekt ondoorzichtig en ook ongeloofwaardig, omdat de emissies binnen 2,4 km tunnellenge continu en geconcentreerd bij de tunnelmond vrijkomen, en bij de overwegende windrichtingen (tussen ZO en N over West) in zeker 75% van de tijd in de richting van de Stevenshofse huizen drijven. Figuur 5.4 geeft dus de toekomstige werkelijkheid niet weer en weerspiegelt al helemaal niet de overwegende windrichtingen. De 200 m. verschuiving van de tunnelmond heeft daar geen verandering in gebracht, zorgt potentieel zelfs voor meer

blootgesteld. Alleen bij oostelijke wind komen deze piek-emissies en die uit de open bak niet in de Stevenshof en onze longen terecht!

Berekeningsmethoden

Wat betreft de emissie-berekeningsmethoden en aannames merken wij op dat metingen elders aantonen dat een 80 km-limiet (die tzt in de tunnel zal gelden) zelden wordt nageleefd (tenzij trajectcontrole wordt ingezet, quod non). Bij de berekeningen mag derhalve niet worden uitgegaan van de officiële limiet maar moeten de feitelijke rijsnelheden maatgevend zijn. Die zullen eerder tussen 90 en 100 km/u liggen, waarbij met name een V90 van vrachtauto's van 90 km/u verwacht mag worden, wat q.q. tot extra NOx/PM-emissies zal leiden.

Daarnaast ligt er een lange helling vóór de tunnelmond en deels in de bak, wat ook tot extra emissies leidt t.g.v. vol-gas geven helling-op richting A44.

Motortechisch betekent dat vollast-verrijking, wat een stevige verhoging van zowel NOx- als fijnstof-emissies ter plekke geeft (bij alle soorten motortechnieken). Hier komt nog bij dat de praktijk-emissies tm. niveau Euro-5 altijd slechter blijken te zijn dan de gehanteerde modelberekeningen a.h.v. Euro-normen en vlootgemiddelden (bron: TNO Automotive). Niettemin stellen de provincie en Tauw (zie de emissiecontouren in het l.k. rapport, fig. 5.4) dat e.e.a. ver onder de norm blijft. Aangezien voor deze componenten ook onder de (te hoge) wettelijke normen geen *no-effect-level* bestaat maken wij ons over deze toegevoegde vervuiling (waar we nu alleen aan achtergrondniveau's blootgesteld zijn) zeer bezorgd. Daarnaast is de politieke onbetrouwbaarheid rond vastgestelde maximum snelheden recentelijk bewezen en moest de rechter ervoor zorgen dat verkeerde RWS-prognoses van de luchtkwaliteit via verlaging van limieten gecorrigeerd werden; garantie dat de 80 km-limiet niet later alsnog verhoogd wordt is er niet! Op z'n minst zou toepassing van trajectcontrole tussen A4 en A44 onze vrees dat snelheidsoverschrijdingen extra emissies veroorzaken, kunnen wegnemen. Verder rijst de vraag of er praktische en/of technische mogelijkheden zijn om de uitlaatgassen ter hoogte van de tunnelmond en in de bak zelf te absorberen, en zo ja, waarom die niet in het inpassingsplan zijn opgenomen.

Verdere verdieping van de open bak vanaf de tunnelmond tot de diepte (7m.) die toch al bij kruising van de Veenwatering wordt aangehouden, zal – ook voor de geluidhinder – aan onze bezwaren in enige mate tegemoet kunnen komen

indien daarbij ook horizontale geluidsafscherming plaatsvindt – zoals reeds bij de A4-bak door Leiderdorp wordt toegepast. Dat levert mogelijk ook minder depositie van deeltjes buiten de verdiepte bak (ergo: bij de woningen) op.

Geluidhinder

De Stevenshof is al van drie kanten door intensieve verkeersaders omsloten: ten oosten van ons de drukste spoorlijn van Nederland, ten westen de A44. Daarnaast bevinden wij ons onder de aanliegroute naar de drukke Kaagbaan van Schiphol. De zuidrand van de Stevenshof ervaart daarnaast nog de geluiden van loeiende koeien, kwakende kikkers, gakkende ganzen en lente-grutto's. Die (gewenste) geluiden worden met de komst van de RLR in een open bak vervangen door de constante brom van 50.000 mvt/dag en de alles doordringende zware dreun van vrachtauto's (N.B. laagfrequent geluid!). In plaats van grutto's zal een stoet Rijnsburgse bloementrucks op weg naar Duitsland ons dagelijks en te vroeg wekken; slapen met open raam is er dan vanwege die hinder niet meer bij. Ook voor de geluidnormen geldt dat niet de gezondheid maar de haalbaarheid en betaalbaarheid van mitigerende maatregelen bepalend zijn voor het normniveau c.q. de vaststelling van hogere waarden.

Ook 'onder de norm' zullen de 200 huizen/gezinnen aan de rand van de Stevenshof ernstige hinder en potentiële gezondheidseffecten t.g.v. slaapstoornissen ervaren. Die zijn in de praktijk erger dan in de modellen en berekeningen wordt aangegeven, aangezien daarin geen rekening gehouden wordt met individuele overschrijdingen en schendingen van de voertuig-eisen voor (uitlaat- en banden)geluid. Feit is dat de politiehandhaving van de wettelijke geluideisen nihil is bij motorfietsen met uitgeboorde uitlaten (Voorbeeld? *Hells Angels* met Harley Davidsons, Ducati's e.d); hetzelfde geldt voor de vele opgevoerde Golfjes en Honda'tjes met megafoonuitlaat - die daarmee wél ('gasdicht'!) door de APK komen én onze stilte aan flarden mogen scheuren. Rustig buiten zitten in de tuin, op balkon of dakterras (die zijn veelal op de polder georiënteerd) is er dan niet meer bij, laat staan een ongestoorde nachtrust. Nu al horen wij deze rijdende puntbronnen van verre aankomen als zij vanaf de Wassenaarse stoplichten vol-gas accelereren vanaf 0 naar 120 km/u en dan met 140 langs de Stevenshof scheuren. Ook de 120 km-limiet op de A44 wordt immers nu al massaal overschreden, feiten waarmee in de

geluidberekeningen geen rekening gehouden wordt. Vrachtwagens kunnen straffeloos 90 km/u rijden, wat enkele decibels meer lawaai oplevert dan bij 80 km/u. Er is dus ook om deze reden alle aanleiding om de gezondheidseffecten 'onder de norm' mee te nemen en de open bak te vervangen door een verlengde boortunnel c.q. een verder verdiepte en met horizontale geluidschermen afgeschermdde bak – wat voor 'Vlek 17' de facto de enige oplossing is. En ook bij geluidhinder geldt: 1) dat de bewoners langs de Churchillaan er iets minder van krijgen, 2) de Voorschotenaren elke hinder bespaard blijft, terwijl 3) ruim 200 huizen/gezinnen in de Stevenshof er onevenredig veel op achteruit gaan.

Waardevermindering woningen Stevenshof (van ca. 20.000 tot >100.000 Euro)

Circa 200 woningen hebben vrij uitzicht op het toekomstige tracé van 'ZnB' en zullen de boven beschreven gevolgen van die weg ondervinden. Maar de dreiging van de komst van de RLR/ZnB ondervinden de bewoners nu al aan den lijve en in hun portemonnee. Waar deze woningen (waaronder die langs de Brautigamsingel) ooit wegens het vrije uitzicht over de polder als warme broodjes over de toonbank gingen en later vlot voor de vraagprijs verkocht werden, zijn ze nu bijna onverkoopbaar geworden. Sowieso is het gevolg van de RLR-plannen dat ze 10% tot 15% in waarde gedaald zijn - bovenop de daling door autonome markttrends (bron: lokale makelaars). Verder blijkt uit makelaarsgegevens dat er in onze wijk steeds minder woningen effectief verkocht worden en dat ze veel langer te koop staan (sommige al een paar jaar). Deze kosten komen ingevolge de geldende rechtspraak o.g.v. de Ontheffingswet niet voor schadevergoeding in aanmerking en komen dus ten laste van ons omwonenden. Hoe slechter de inpassing van deze weg wordt, hoe groter en blijvender onze schade zal zijn, waarmee in de plannen geen rekening gehouden is. De dreigende achteruitgang in woongenot en leefbaarheid vertaalt zich dus nu al in reële kosten en schade (soms >een ton!) voor een aanzienlijk aantal bewoners, wat niet gerechtvaardigd mag worden met het argument dat anderen elders in de regio erop vooruit gaan.

Omrijkosten voor Stevenshof-bewoners miljoenen per jaar

De afsluiting van de op- en afrit Leiden-Zuid in de A44 – de facto: 'afslag-Stevenshof' – is ten onrechte volledig onderbelicht gebleven in de RLR-

procedure, MKBA en MER 1 en 2. Met circa 5000 mvt/dag en gezien de ligging van deze op- en afrit is het opheffen ervan integraal onderdeel van de RLR en dus ook in dit OPIP relevant, omdat het verkeerstechnisch samenhangt met het gekozen tracé en de ontwerpeisen van ZnB. Opheffing van Leiden-Zuid/A44 vloeit rechtstreeks voort uit de eisen die Provincie en Rijkswaterstaat stellen aan het gekozen tracé. De directe, niet-berekende noch beschreven gevolgen van deze afsluiting zijn dat enkele duizenden automobilisten uit onze wijk en uit Leiden Zuidwest die momenteel op Den Haag/Scheveningen pendelen via de A44, in de toekomst dagelijks moeten omrijden, hetzij via de (noordelijker gelegen!) knoop Leiden-West, hetzij via de – achteraf ingelaste (!) - aansluiting Leiden-Zuid op de RLR richting A4, in plaats van op de A44. In beide gevallen zal er per retourrit door ons 6 km omgereden moeten worden (zie annex verslag van onze testrit en kosten-berekeningen, die hiermee deel van deze zienswijze uitmaken). Naar Scheveningen via RLR>A4>A12 terug door Den Haag Centrum is in de spits nog erger dan via Leiden-West en de A44! Voor velen, zoals ondergetekende, die momenteel richting Wassenaar de oostelijke parallelweg gebruiken, komt er nog 2 km bij doordat ook die verbinding wordt opgeheven! Uitgaande van standaard autokosten-berekeningen van ANWB en Consumentenbond komen de omrijkosten (aan tijdverlies en autokosten) per jaar cumulatief neer op circa 6 miljoen euro. Daarbinnen is dan nog geen berekening gemaakt van de extra kosten die het vrachtverkeer moet maken om via Leiden-West van en naar Den Haag te rijden. Deze directe, cumulatieve en permanente gevolgen van de aanleg van de RLR volgens ZnB staan nergens vermeld, een ernstige omissie in de MKBA en MER2, waaruit blijkt dat er ook op dit punt onvoldoende rekening gehouden is met de specifieke nadelen voor (de automobilisten uit) onze wijk. Of verwacht de provincie dat wij voortaan massaal via de 'sluiproute' Ommedijkseweg en door Wassenaar naar Den Haag/Scheveningen gaan pendelen?! Overigens lijken ook de verkeersveiligheidsaspecten van enkele duizenden extra (vracht-) voertuigbewegingen, met name op de Ommedijkseweg en de Haagsche Schouwweg, ten onrechte buiten beschouwing gebleven.

Effecten op natuur, landschap en weidevogels

Tot onze verbazing treffen we in de stukken zeer uitgebreide natuurtoetsen en onderzoeken aan van de (minuscule) gevolgen van de RLR voor natuurgebieden

die zeer ver af liggen van de gekozen tracés en van diersoorten als de huismus en vleermuizen, en zelfs voorstellen voor het soort bomen dat in de middenberm geplant moet worden als quasi-culturele erfenis. De aandacht die de achteruitgang van de natuurwaarden en met name van de weidevogelstand in de noordelijke delen van de Papenwegse Polder krijgt is daartegenover ver onder de maat. Uit de sinds jaren verrichte vogeltellingen van broedparen en broedresultaten (ook in bezit van de provincie) blijkt dat juist het noordelijke, extensief beweide deel van de polders, precies waar het 'ZnB'-tracé gepland is, de hoogste dichtheden van de belangrijkste soorten als grutto, tureluur, Kievit en scholekster kennen. Dit zijn nu – anders dan toen de N11 West ooit op de kaart gezet werd – allemaal bedreigde soorten, die in het hele land hollend achteruit gaan, terwijl nota bene Nederland voor de helft van de Europese populatie van de grutto verantwoordelijk is – als gastland tijdens de broedtijd. Deze rode-lijst-soorten verdienen alleen al om die reden extra bescherming, ook los van de formele status van een gebied. Door de jarenlange bodemvernietigende aanleg en de blijvende aanwezigheid van de RLR-bak in de gekozen bovengrondse 'ZnB'-variant gaat er veel meer dan de genoemde 3,4 ha aan vernietigd gebied en 20 ha aan verstoord gebied verloren, ook voor de vele andere van deze biotoop afhankelijke soorten vogels. Die kunnen niet even opschuiven naar een nog nader te bepalen 'compensatiegebied'. Als zij uit Afrika terugkeren en hun geboortegronden omgeploegd en bezet zien door draglines en shovels, is er geen alternatief voor hen en gaat er meer dan één broedseizoen of generatie verloren, want alle geschikte biotopen zijn al bezet (de ongeschikte blijven over). Aangezien het om vele tientallen broedparen gaat die moeten ver(t)rekken, nog vermeerderd met vele tientallen uit de Oostvlietpolder, is de komst van RLR/ZnB in deze polders een regelrechte natuurramp. Daar komt dan nog het effect bij op de wintergasten/doortrekkers als (regen)wulp, watersnip, smient en visarend en de vernietiging van fourageergebied voor soorten als de lepelaar, ooievaar en grote zilverreiger (zie annex foto lepelaars en ooievaars op het tracé).

Daar kan geen 'compensatie' tegenop, los van de vraag waar en met welke middelen die wordt gerealiseerd, nu in wijde omtrek alle geschikte gronden al agrarisch natuurbeheer kennen. Concluderend kan gesteld worden dat het ZnB- tracé door vernietiging van de twee rijkste weidevogelgebieden op Leids grondgebied vanuit de belangen van natuurbescherming en weidevogelbeheer

onverantwoord is en tot een andere keuze moet leiden, zoals een verdere ondertunneling van dit gedeelte tot zo dicht mogelijk bij de A44. Een boortunnel heeft ook als groot voordeel dat de bovengrond (met de ecologisch bepalende toplaag) en de watergangen niet fysiek doorsneden of verstoord c.q. definitief vernield worden – een aspect dat ook onderbelicht is gebleven. Tenslotte is het aanleggen van een voetpad vanuit de Stevenshof over het dijkje langs de Dobbewatering nog extra verstorend en desastreus voor de resterende weidevogels, watervogels en natuurwaarden. Momenteel wordt het Ribbiuspad vooral door hondenbezitters bewandeld en door (brom)fietsers gebruikt. Hoe leuk een ommetje door de polder ook moge zijn, bewegende menselijke gestalten met honden op een iets hoger gelegen dijkje zijn maximaal zichtbaar en verstorend, en zouden de laatste weidevogels en wintergasten in de Dobbewatering verjagen, ook buiten het gebied dat al door de RLR bedorven wordt. Een eventueel (broed)seizoen-gebonden beperking van de toegang werkt niet als er geen dagelijkse handhaving bij wordt georganiseerd, wat een illusie is. Ook eventuele doorverbindingen voor (brom)fietsers dienen zo kort mogelijk en minimaal verstorend in het landschap ingepast te worden. Een verbinding onder het spoor (als geopperd in bijlage 20) is bijvoorbeeld zeer welkom maar ontoelaatbaar vanuit de te beschermen natuurwaarden. De verschaftte kaartbeelden geven onvoldoende informatie om dat aspect te kunnen beoordelen.

Besluitvorming en gekozen tracé in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur en evenwichtig milieubeleid

De gevolgde procedure en de q.q. onevenredig nadelige consequenties ervan voor een grote groep bewoners van de Leidse woonwijk Stevenshof leiden tot de conclusie dat de genomen besluiten in hoge mate strijden met de beginselen van behoorlijk bestuur, i.e. het Zorgvuldigheidsbeginsel, Motiveringsbeginsel en het Gelijkheidsbeginsel en in een onevenwichtige afweging van belangen resulteren. Wat betreft de doelstellingen van de RLR/ZnB is verbetering van het leefmilieu langs de N206 gaandeweg overtroffen en nagenoeg vervangen door uitbreiding van het regionale wegennet met de RLR teneinde een 'robuuste' netwerkstructuur te bereiken waarin bewoners van gemeenten als Katwijk en toekomstige bewoners van de lokatie Valkenburg binnen enkele minuten vanaf de A44 de A4 kunnen

bereiken en waarin bedrijven als Flora Holland en werknemers van instellingen in het Bio Science Park niet langer over de N206 hoeven te rijden. Het meest 'robuuste' effect vormt de bypass-functie van de RLR voor het Rijkswegennet in geval de A4 verstopt zit door accidentele files bij bijvoorbeeld Leiderdorp, of de A44 bij Wassenaar. Deze hogere belangen zouden volgens het MKBA een grote economische waarde belichamen. Helaas zien wij dat niet terug in een evenredige inzet om de negatieve gevolgen van deze weg voor de Stevenshof tot aanvaardbare proporties terug te brengen. Voor een weg die tenminste een eeuw lang zoveel economisch rendement gaat opleveren zouden - bij een zorgvuldige afweging van belangen - meer investeringen in dergelijke voorzieningen gerechtvaardigd, verantwoord en geboden zijn. Hier wreekt zich echter, dat de hierboven opgesomde negatieve gevolgen van meet af aan gebagatelliseerd zijn en uitsluitende getoetst zijn aan landelijke normen die geen rekening houden met restricties 'onder de norm' of met gezondheidseffecten die daaruit voortvloeien, of met een stapeling van effecten die elk op zich nog wettelijk aanvaardbaar heten. De financiële nadelen van de RLR/ZnB-variant, voorop het waardeverlies voor circa 200 woningen en het verplicht omrijden voor de hele Stevenshof, zijn zelfs helemaal buiten beeld gebleven in de besluitvorming. Indien die verliezen over een langere periode gekapitaliseerd worden, verbleken de extra kosten voor de noodzakelijke inpassingsmaatregelen. Het veronachtzamen van onze kosten en verliezen alleen al maakt dit besluit onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd. Het gelijkheidsbeginsel is geschonden doordat de bewoners van de Stevenshof, a fortiori degenen die aan de zuidelijke rand wonen en direct aan het tracé blootgesteld worden, onevenredig zwaar getroffen worden in hun belangen ten gunste van het ontzien van (gerechtvaardigde) gelijksoortige belangen van de inwoners van Voorschoten (die langs de eerder geplande open bak wonen die door de boortunnel vervangen is) en van omwonenden van de N206, wier blootstelling aan geluidhinder en luchtverontreiniging enigszins zullen afnemen dankzij de RLR langs de Stevenshof. Hetzelfde geldt voor de beoogde reistijdwinst voor werknemers van Bio Science Park, Flora/bedrijven en inwoners van Katwijk, die geheel gratis deze vruchten plukken. Bovengenoemde – op zich gerechtvaardigde - belangen rechtvaardigen echter niet dat een grote groep andere burgers daaronder moet leiden nu de provincie om financiële redenen, daarin gesteund door de gemeente Leiden, de

nodige maatregelen achterwege laat om de RLR voor ons zodanig in te passen dat die 'niet gezien, gehoord of geroken' wordt, zoals toegezegd tijdens voorgaande inspraakmomenten met politici en bestuurders. Met name de politiek heeft ons vertrouwen in een goede inpassing geschonden, en daarmee het vertrouwensbeginsel waaraan dit besluit ook getoetst moet worden. Het gaat daarbij niet aan om de kleine winst voor een grote groep burgers af te wegen en te 'salderen' tegen het grote verlies voor een kleinere maar goed identificeerbare, andere groep burgers, die daarvoor ook niet eens schadeloos gesteld worden. Deze boekhouderige invalshoek heeft ten onrechte geleid tot een 'win-loose' uitkomst in plaats van een 'win-win' resultaat, wat zowel onzorgvuldig is naar ons bewoners als in strijd met het gelijkheidsbeginsel, dat burgers in gelijke situaties gelijkelijk behandeld moeten worden. De keuze voor het ZnB-tracé is ook onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd nu de keuze voor een geboorde tunnel onder Voorschoten leidt tot grotere vrijheid in het kiezen van een tracé met minder negatieve gevolgen voor de Stevenshof, i.e. een tracé op grotere afstand van onze wijk (bijv. 300 meter, de zone die wordt aanbevolen door experts van GGD Amsterdam), resp. een volledig ondergrondse uitvoering door verlenging van de boortunnel tot voorbij de Veenwatering. Nu de nadelen van deze keuze voor ZnB – nog afgezien van natuur en weidevogels – geheel ten koste van onze wijk en woningen gaan en in concreto per woning becijferd kunnen worden, zoals hierboven aannemelijk is gemaakt, terwijl de vermeende voordelen terechtkomen bij potentiële weggebruikers c.q. derden-belanghebbenden, die voor onze kosten voor hun tijdwinst niet hoeven op te draaien, is er ook in dat opzicht geen evenwichtige afweging van belangen, kosten en baten. Daarbij zij tot slot opgemerkt dat de grondwettelijke taak van de overheid niet gelegen is in vermindering van de reistijdverliezen van individuele burgers. De bescherming van de volksgezondheid is daarentegen wel een grondwettelijke plicht (GW. art.21), die in dit geval geschonden wordt als ZnB ongewijzigd wordt uitgevoerd.