



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. Directie Participatie
Postbus 30316
2500 GH 'S-GRAVENHAGE

TEVENS VERZONDEN PER TELEFAX 070 456 1111

<i>Ons kenmerk</i>	2012040922-02	<i>Doorkiesnummer</i>	(033) 43 42 571
<i>Uw kenmerk</i>	rijnlandroute	<i>Faxnummer</i>	(033) 43 42 170
<i>Behandeld door</i>	dhr. mr. G.G. Kranendonk afwezig op woensdag	<i>E-mail</i>	G.Kranendonk@arag.nl

Onderwerp: zienswijze wijnen

Leusden, 16 juni 2014

Geachte heer/mevrouw,

Tot mij wendde zich de heer P.L.P. Wijnen, wonende aan de Voorschoterweg 71B, 2235 SG te Valkenburg Zuid-Holland, met het verzoek zijn belangen te behartigen in het volgende.

Op 8 mei 2014 legde u de ontwerp Tracébesluiten A4 en A44 (rijnlandroute) ter inzage (productie I).
Op deze ontwerp besluiten wil ik namens mijn cliënt de volgende zienswijze indienen.

1. Namens mijn cliënt wens ik allereerst het volgende aan te voeren. Zijn woning aan de Voorschoterweg is in één klap sterk in waarde gedaald. De keuze voor het tracé levert een te grote inbreuk van zijn woon- en leefklimaat op, zoals uit bijgevoegde foto (productie II) blijkt. Door de uitbreiding van de A44 met een tweede brug ter hoogte van de zijkant van het erf van de buurman van mijn cliënt op nummer 73 zal de A44 na uitbreiding het uitzicht volledig bederven.
2. Op de andere foto (productie III) ziet u de monumentale boerderij staan, waarvan het gehele perceel is aangekocht als terrein ten behoeve van de werkzaamheden bij de aanleg van de tweede brug en andere werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de Rijnlandroute. U ziet in de achtergrond 4 palen staan van een hooimijt. Hierover zal het nieuwe tracé van de snelweg gelegen zijn. Uit vele informele contacten met de projectleider en verantwoordelijke bestuurders en politici blijkt dat men algemeen op de hoogte is van de schade die mijn cliënt nu al lijdt, maar tot concrete daden en zekerheid voor mijn cliënt heeft dit tot op heden niet geleid. Dit acht ik onzorgvuldig.
3. De aanleg van de weg behelst bovendien een Inpassingsplan waarbij de ruimtelijke afweging plaats vindt. De samenhang met deze besluiten vergt een gecoördineerde besluitvorming, zeker omdat de financiële en economische haalbaarheid mede gebaseerd zou moeten zijn op een goede inschatting van de planschaderisico's, die niet alleen voor de Rijnlandroute gelden, maar ook voor en in



Blad : 2

Ons kenmerk : 2012040922-02

- samenhang met de daarmee gepaard gaande aanpassingen op de overige snelwegen en provinciale wegen. Tegenover de woning van mijn cliënt zal namelijk een locatie zijn, waar diverse uitvoeringswerkzaamheden zullen gaan plaatsvinden. Mijn cliënt wenst als gevolg van die werkzaamheden financieel gecompenseerd te worden (zie ook punt 2).
4. Door deze risico's niet goed in beeld te hebben door het niet in samenhang te beschouwen met alle overige ruimtelijke en planologische maatregelen bij het ter inzage leggen van de ontwerp tracébesluiten is mijn cliënt onzeker over de mogelijke vergoeding van zijn schade (bij wie moet hij terecht: Bij de rijksoverheid als gevolg van de aanpassing van de A44, bij Rijkswaterstaat als gevolg van schade bij de vervanging van de huidige brug in de A44, bij de ((hoofd-))aannemer bij de uitvoering van de werkzaamheden, of bij de provincie als gevolg van de aanleg van de Rijnlandroute, en voor welke gedeeltes bij wie?).
 5. Er is sprake van een project met enorme omvang: het project doorsnijdt 7 gemeenten en de Ecologische Hoofd Structuur. Het tracé behelst circa 10 kilometer aan snelweg. Dit project moet gedragen zijn door een goede financiële onderbouwing. Dit kan door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst met alle grondeigenaren of door middel van een exploitatieplan. Beiden zijn op dit moment niet aanwezig. Van een exploitatieplan wordt afgezien. Zonder privaatrechtelijke overeenkomsten met alle grondeigenaren en zonder onteigeningsprocedures is er geen zicht op economische uitvoerbaarheid.
 6. Er wordt uitgegaan van een bevolkingsgroei door uitbreiding van de gemeente Katwijk/Valkenburg. De woningbouw zal echter nooit meer het niveau halen van voor 2009. Dit gegeven wordt niet meegenomen in de berekeningen, terwijl de bevolkingsgroei in de gemeente Katwijk wel mede ten grondslag ligt aan de uitgangspunten en prognoses aan de groei van het autoverkeer, en dus de noodzaak van de RijnlandRoute.
 7. De verdere digitalisering van de samenleving gaat op korte termijn leiden tot een aanmerkelijke vermindering van het autogebruik. Op geen enkele wijze zijn de berekeningen van het autoverkeer beoordeeld met inachtneming van deze maatschappelijk zeer relevante ontwikkeling. De vermindering van het autoverkeer maakt de aanleg van de Rijnlandroute overbodig en veel te kostbaar.
 8. Ik verzoek u uit te gaan van meer alternatieve scenario's, en dan nog eens te bezien of de uitbreiding van de N206 niet beter kan worden vervangen door de route ten zuiden van het Valkenburgse Meer over de voormalige landingsbaan van vliegveld Valkenburg. Dit is ook de route, die oorspronkelijk gepland stond bij de aankoop van de woning door mijn cliënt. Er is door de vergrijzing ook in de regio Katwijk sprake van een krimp, de voorstelling van zaken die gegeven wordt, namelijk dat alle problemen voor de regio als gevolg van de krimp van de bevolking worden opgelost door de realisatie van grootschalige woningbouw zijn niet onderbouwd en gebaseerd op voorspellingen die niet op feiten zijn gebaseerd. Door nu al rekening te houden met woningbouw die wellicht nooit althans niet op die schaal wordt gerealiseerd, is het ontwerp Tracébesluit niet op de juiste uitgangspunten gebaseerd.
 9. In het Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase) achtergrondrapport gezondheid 2.0, behorende bij het ontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute van de provincie Zuid-Holland, is volstrekt over het hoofd gezien wat de huidige gezondheidsrisico's reeds zijn voor de bewoners aan de Voorschoterweg te Valkenburg, meer specifiek mijn cliënt. De geluidsniveaus overschrijden de 70 dB(A) nu al. In het kader van het Tracébesluit is hiernaar volstrekt ten onrechte geen nader



- onderzoek gedaan. Door deze risico's niet te benomen, worden ook toekomstige risico's onjuist voorgesteld en wordt er geen recht gedaan aan de belangen van mijn cliënt.
10. Bij het uitsluiten van alternatieven is reeds bij voorbaat geen goed onderzoek gedaan: Op pagina 13 van de Nota Voorkeursalternatief wordt ronduit gezegd dat bepaalde kosten van milieueffecten niet zijn onderzocht. Dit geeft al aan dat u bij voorbaat alternatieven ten onrechte uitsluit en u niet baseert op voldoende onderzoek.
 11. In paragraaf 5.4 wordt bij de vergelijking van milieu-effecten geen uitgangssituatie gehanteerd die voldoende uitgaat van de huidige reeds aanwezige overschrijdingen van de normen voor fijnstof en voor geluid, zoals nu reeds aantoonbaar het geval is bij de aansluiting op het viaduct in de A44 bij de woning van mijn cliënt. Indien de startsituatie qua geluidsbelasting voor het alternatief "Kiezen voor Balans" reeds "- -" is, hoe kan dan dit alternatief voor geluidsbelasting een hogere score bereiken, zonder aanvullende maatregelen die uitgaan van de huidige overschrijding van de geluidsnormen? Op gelijke wijze geldt dit voor het te laag inschatten van de risico's voor Externe Veiligheid, het vervoer over de weg dicht bij woningen. Ook hier is thans reeds sprake van een te hoog risico.
 12. Bovendien zijn risico's in het kader van de Externe Veiligheid bij het alternatief Churchill Avenue geeneens onderzocht, of konden deze risico's niet onderzocht worden, omdat niet alle noodzakelijk maatregelen meegenomen zijn. Ik wijs u op het achtergrondrapport Externe Veiligheid versie 2.0. Hierin is het alternatief Churchill Avenue getoetst op het aspect externe veiligheid, waarvan u in de Nota Voorkeursalternatief constateert dat niet alle inpassingsmaatregelen die noodzakelijk zijn onderzocht zijn. Bovendien constateert u zelf, dat er geen vergunning te verkrijgen is voor de Churchill Avenue tunnel, bijvoorbeeld omdat er een vermindering van rijbanen plaats vindt. De verlenging van de tunnel bij Voorschoten is gemakshalve meegenomen (pagina 30 Achtergrondrapport externe veiligheid), terwijl de financiering en dus de uitvoering tot op heden op losse schroeven staat. Dit levert uiteraard een lager risico betreffende de externe veiligheid. Dit levert de vraag op, in hoeverre de risico's in het kader van de Externe Veiligheid wel voldoende zijn onderzocht bij alle alternatieven, en of die risico's ook niet stelselmatig te klein worden gehouden (het onderzoek is technisch ingewikkeld en onbegrijpelijk voor leken) zodat de kosten ook bewust te laag worden geschat in dit voorstadium.
 13. In de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse zijn allerlei zaken gemakshalve over het hoofd gezien:
 - a. Er is geen oog voor bestaande knelpunten en voor bestaande milieu-overtredingen,
 - b. er is geen oog voor verschuiving van autoverkeer van de A4 naar de A44 doordat de A44 niet alleen dient voor bestemmingsverkeer omdat nu voor de eerste stoplichten bij Wassenaar er een ontsluiting komt richting de A4,
 - c. De bestaande opstopping bij de kruising met de Rozenweg en de bosrand zal blijven bestaan,
 - d. Autoverkeer met de bestemming binnenstad Den Haag zal over de A44 blijven rijden, omdat de Rijnlandroute een zeer grote omweg inhoudt,
 - e. Vruchtverkeer afkomstig van de bloemenveiling zal verdwijnen doordat de bloemen en planten in de toekomst via een digitale veiling rechtstreeks van de teler verkocht zal gaan worden;
 - f. de digitalisering van de samenleving en de effecten daarvan op het autoverkeer is niet meegenomen,
 - g. de kosten voor financiële compensatie zijn niet meegenomen,



Blad : 4
Ons kenmerk : 2012040922-02

- h. vervanging van bestaande wegonderdelen zijn niet meegenomen,
- i. de kosten van compenserende maatregelen wegens doorsnijding van de Ecologische Hoofdstructuur zijn niet meegenomen, kortom:

de inschatting van de kosten van het voorkeursalternatief worden kunstmatig laag gehouden. Dit is geen reële basis voor een goede vergelijking van alternatieven. Daarnaast zijn veel alternatieven in het geheel niet onderzocht, bijvoorbeeld het alternatief om de aansluiting op de A44 aan de oostkant te doen laten plaatsvinden. Dit voorkomt zeer hoge kosten voor financiële compensatie.

Resumerend wens ik het volgende op te merken.

Er zijn te weinig alternatieven vergeleken, u heeft zelf op meerdere plekken aangegeven sommige alternatieven niet volledig onderzocht te hebben op alle noodzakelijke inpassingsmaatregelen (waarbij het onzorgvuldig is dat u noodzakelijke inpassingsmaatregelen buiten de normale kosten plaatst en dus niet onderdeel laat zijn van de vergelijking), u plaatst kosten voor het bestrijden van bestaande milieu-overtredingen en kosten voor compensatie in het kader van de aantasting van de EHS en kosten voor financiële compensatie ten onrechte geheel buiten de vergelijking van alternatieven.

Ik verzoek u daarom af te zien van de keuze op de thans voorgestane wijze, tenzij u duidelijk kunt maken dat aan de belangen van mijn cliënt op voldoende wijze tegemoet wordt gekomen.

Uw ontwerp Tracébesluiten zijn in strijd met artikel 3:2, 3:4 en 3:46 Awb want onzorgvuldig voorbereid, zonder een zorgvuldige afweging van belangen en onvoldoende gemotiveerd.

Mijn cliënt zit in zeer grote onzekerheid en verlangt van u duidelijkheid over de vergoeding van de door hem te lijden schade. Tot op heden ontvangt hij begrip maar geen duidelijkheid.

Ik verzoek u af te zien van het vast stellen van de Tracébesluiten door eerst nader onderzoek te doen naar de alternatieve tracés, door volledig onderzoek te doen naar de gevolgen van die tracés op (onder andere) het woon- en leefklimaat van mijn cliënt, door eerst vast te stellen welke financiële schade voor vergoeding in aanmerking dient te komen en door wie dat op welke moment vergoed moet worden, en de besluitvorming te dier zake beter af te stemmen met de besluitvorming ten aanzien van het Inpassingsplan.

Hoogachtend,
ARAG Rechtsbijstand

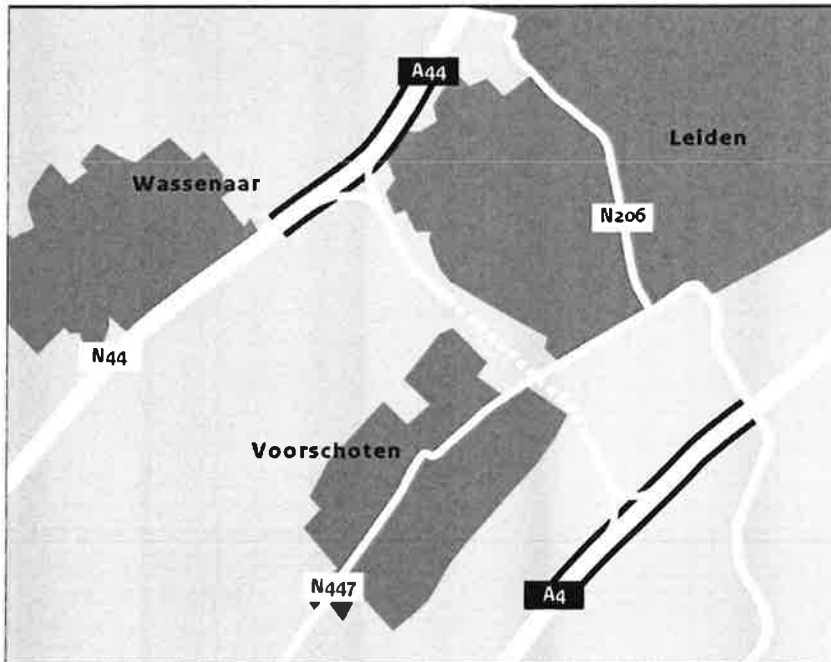
Dhr. mr. G.G. Kranendonk
Medewerker Rechtshulp



PRODUCTIE I

Ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute), Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Wat vindt u?



De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 24 april 2014 de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 vastgesteld. De ontwerp-tracébesluiten liggen van 9 mei tot en met 19 juni 2014 ter inzage in de regio.

Inhoud plan

De ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 maken deel uit van het project RijnlandRoute. De RijnlandRoute is de nieuwe provinciale wegverbinding tussen de kust (Katwijk) en de A4 bij Leiden. Deze nieuwe verbinding is van groot belang voor de regio Holland Rijnland, met name rondom Leiden en Katwijk. De RijnlandRoute is nodig om de economische potentie van de regio en de direct hieraan grenzende gemeenten, als Wassenaar en Leidschendam-Voorburg, te kunnen ontwikkelen en nieuwe woningbouw te kunnen ontsluiten.

De provincie Zuid-Holland heeft voor het provinciale deel van de RijnlandRoute een ontwerp-inpassingsplan opgesteld. Dit ontwerp-inpassingsplan ligt van 28 maart tot en met 8 mei 2014 ter inzage. Eenieder kan gedurende die termijn een zienswijze indienen over het ontwerp-inpassingsplan.

Voor het deel van de RijnlandRoute dat betrekking heeft op de rijkswegen zijn ontwerp-tracébesluiten opgesteld. Deze liggen van 9 mei tot en met 19 juni ter inzage.

De Crisis- en herstelwet is van toepassing op het project RijnlandRoute.

Ontwerp-tracébesluiten

Ontwerp-tracébesluit A4

Het ontwerp-tracébesluit A4 voorziet in de verlenging van de huidige parallelbanen van de A4 vanaf de aansluiting Zoeterwoude-Dorp naar het nieuwe Knooppunt Vlietland. Iedere parallelbaan heeft twee rijstroken. De bestaande (hoofd)rijbanen van drie rijstroken worden omgebouwd naar twee rijstroken. Er wordt in iedere richting dus één rijstrook aan de A4 op dit deel toegevoegd. Het ontwerp-tracébesluit A4 voorziet tevens in de realisatie van het nieuwe Knooppunt Vlietland. Dit



knooppunt verbindt de A4 met de nieuw aan te leggen provinciale verbindingsweg tussen de A44 en de A4. Deze provinciale verbindingsweg maakt deel uit van het Provinciaal Inpassingsplan.

Ontwerp-tracébesluit A44

Het ontwerp-tracébesluit A44 voorziet in de verbreding van de A44 naar 2x4 rijstroken tussen de aansluiting Leiden-West en een nieuw te realiseren knooppunt nabij Maaldrift. Dit nieuw te realiseren knooppunt verbindt de A4 met de nieuw aan te leggen provinciale verbindingsweg tussen de A44 en A4. Deze provinciale verbindingsweg maakt deel uit van het Provinciaal Inpassingsplan. Verder wordt de aansluiting Leiden-West geoptimaliseerd voor een betere doorstroming in de richtingen Katwijk en Leiden.

In de ontwerp-tracébesluiten staat in detail omschreven welke maatregelen verder worden getroffen en wat de effecten daarvan zijn, bijvoorbeeld voor natuur en landschap of op het gebied van geluid.

Waar kunt u de stukken inzien?

De ontwerp-tracébesluiten zijn te downloaden via www.centrumpp.nl. Daarnaast kunt u de documenten van 9 mei tot en met 19 juni 2014 inzien tijdens reguliere openingstijden bij:

- ministerie van Infrastructuur en Milieu, Plesmanweg 1-6 te Den Haag;
- gemeentehuis Katwijk, Koningin Julianalaan 3;
- gemeentehuis Wassenaar, Johan de Wittstraat 45;
- gemeentehuis Oegstgeest, Rhijngeesterstraatweg 13;
- stadhuis Leiden, Stadhuisplein 1;
- gemeentehuis Voorschoten, balie sector Ruimte, Leidseweg 25;
- servicecentrum Leidschendam-Voorburg, Koningin Wilhelminalaan 2 te Leidschendam;
- gemeentehuis Zoeterwoude, Noordbuurtseweg 27 te Zoeterwoude-Dorp;
- het Loket Informatiediensten van de provincie Zuid-Holland, Zuid-Hollandplein 1 te Den Haag.

Hoe kunt u reageren?

U kunt van 9 mei tot en met 19 juni 2014 reageren. Wij ontvangen uw zienswijze bij voorkeur digitaal via www.centrumpp.nl onder 'lopende projecten'. U kunt uw schriftelijke reactie ook digitaal als bijlage toevoegen. U kunt ons natuurlijk ook schrijven: Directie Participatie, RijnlandRoute (A4 en A44), Postbus 30316, 2500 GH Den Haag. Wilt u uw zienswijze mondeling motiveren? Dat kan door een afspraak te maken via de Directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, telefoon 070 456 96 02.

Inloopavonden

Er is gelegenheid tot het stellen van vragen over de ontwerp-tracébesluiten tijdens verschillende inloopavonden. U bent van harte welkom op een van onderstaande dagen tussen 19.00 uur en 21.00 uur.

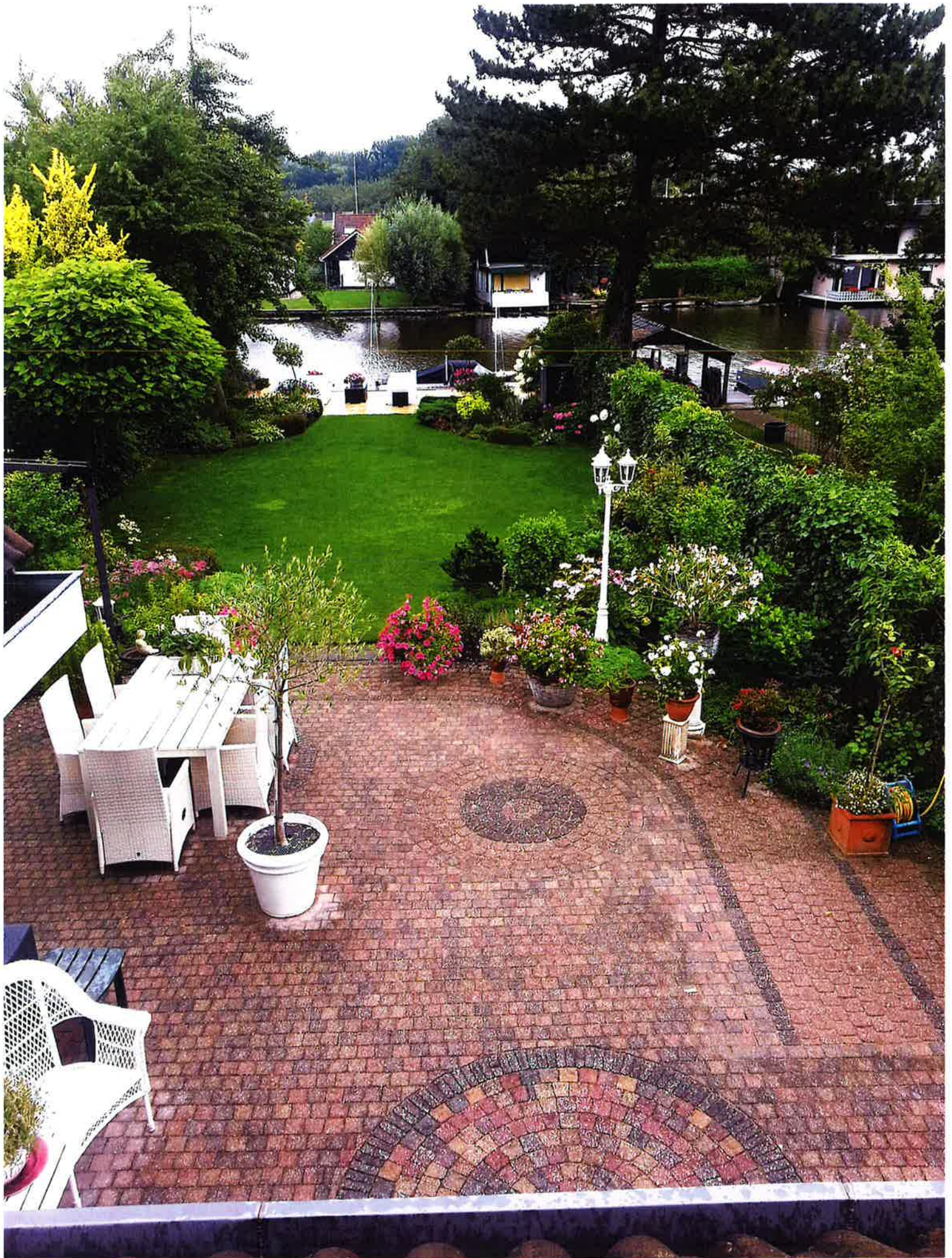
- 19 mei 2014: Tuinvereniging Oostvliet, Vlietweg 66f te Leiden;
- 20 mei 2014: Hoogheemraadschap Rijnland, Archimedesweg 1 te Leiden;
- 21 mei 2014: Van der Valk Hotel Leiden, Haagse Schouwweg 14 te Leiden;
- 22 mei 2014: Corpus, Willem Einthovenstraat 1 te Oegstgeest.

Meer informatie

Op www.rijnlandroute.nl vindt u meer informatie over het project. Voor vragen over de RijnlandRoute kunt u ook mailen met rijnlandroute@pzh.nl of bellen met het project RijnlandRoute via nummer 070 441 60 54. Voor vragen over de procedure kunt u terecht bij de Directie Participatie, telefoon 070 456 96 02.



PRODUCTIE II





PRODUCTIE III

