



Wijkraad Stevenshof

De wijkvereniging van de Stevenshof

Leiden, 16 juni 2014

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Participatie, RijnlandRoute (A4 en A44)
Postbus 30316
2500 GH Den Haag.

Betreft: Zienswijze Ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)

Geachte directie,

Bijgaand treft u de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof aan op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 ten behoeve van de realisatie van de Rijnlandroute.

De ontwerp-tracébesluiten betreffen deelprojecten van het grotere project 'Rijnlandroute', waarvoor de provincie Zuid-Holland de initiatiefnemer is. Het Rijk (de Minister, Rijkswaterstaat) is hierbij direct betrokken als eindverantwoordelijke voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT); deelnemer aan het bestuurlijk overleg MIRT (BO-MIRT) en medeverantwoordelijke voor de MIRT-verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland (IBHR); subsidieverstrekker; en bevoegd gezag voor de Tracéwetplichtige delen van de Rijnlandroute.

In deze zienswijze beperken wij ons tot bovengenoemde rijksbetrokkenheid. Wij concentreren ons daarbij met name op het OTB A44, aangezien dit deel van de Rijnlandroute in de directe nabijheid van de wijk Stevenshof is gelegen.

Onze zienswijze gaat thematisch en puntsgewijs in op achtereenvolgens de volgende onderwerpen:

- A. Procedurele aspecten
- B. Onderbouwing van het voorkeursalternatief en verstrekking van het gebiedsbudget
- C. Onderbouwing van het ontwerp
- D. Inpassingsontwerp
- E. Overige onderwerpen

Voor onderdelen van het project die onder verantwoordelijkheid vallen van de provincie Zuid-Holland als integraal verantwoordelijke voor het project Rijnlandroute, verwijzen wij naar de eerder bij de provincie ingediende zienswijzen (op respectievelijk het MER eerste fase, het MER tweede fase, het VO-PIP en het O-PIP). Het gaat hier om de milieueffectrapportage, de onderbouwing van het voorkeursalternatief en de integrale bestuurlijke en politieke besluitvorming over de Rijnlandroute en het provinciale inpassingsplan.

Nu wij kennis hebben kunnen nemen van het Ontwerp-Tracébesluit, noodgedwongen na afsluiting van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op het O-PIP, zullen wij een aanvullende zienswijze op dit O-PIP indienen bij de provincie Zuid-Holland.

Tevens melden wij u dat de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute mede namens ons is ingediend. Deze onderschrijven wij volledig.

Met vriendelijke groet,

Namens Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof

Peter Leijnse
Henk Osinga

Contactadres :

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

A. Procedurele aspecten

A1. Terinzagelegging

Het project RijnlandRoute (verder: RLR) bestaat volgens u uit onlosmakelijk met elkaar samenhangende deelprojecten, alle met een grootschalige, integrale impact op bewoners en omgeving.

De stukken met betrekking tot het provinciale gedeelte van de RLR hebben ter inzage gelegen tot en met 8 mei (zoals u nota bene in uw bekendmaking van 8 mei nog durft te vermelden). U hebt besloten de stukken over uw rijksgedeelte van de RLR ter inzage te leggen vanaf 9 mei.

U hebt niet de moeite genomen om met uw medebevoegd gezag tot een gezamenlijke, gelijktijdige terinzagelegging te komen voor deze – zoals opgemerkt – samenhangende en maatschappelijk zeer ingrijpende deelprojecten.

Met een dergelijke laksheid toont u een verbazingwekkend gebrek aan inlevingsvermogen in de belanghebbende omwonenden. Wanneer het de bedoeling was een integrale beoordeling van de RLR-plannen door verontruste burgers te frustreren, is de gang van zaken nog stuitender.

U had om zo'n integrale beoordeling mogelijk te maken bijvoorbeeld druk op de provincie kunnen uitoefenen om ook het provinciale deel vanaf 9 mei ter inzage te leggen.

En u had die uit het oogpunt van zorgvuldigheid vereiste synchronisatie nog eenvoudiger kunnen realiseren indien u eerder in het proces niet had gekozen voor de vorm van het Tracébesluit, maar voor de figuur van het Rijksinpassingsplan.

Dusdoende hebt u het voor vele bewoners van de zuidrand van de Leidse wijk Stevenshof onmogelijk gemaakt om een goed afgewogen, voldragen zienswijze op het provinciale ontwerp-inpassingsplan in te dienen. Immers het ontbrak hun toen aan inzicht in het 'totaalplaatje', inclusief de integrale, al dan niet cumulatieve gevolgen voor hun woonomgeving van de in wezen onlosmakelijk met elkaar verbonden provinciale en rijksinfrastructurele maatregelen. Deze gevolgen zijn enorm.

De door u gekozen terinzagelegging vanaf de dag ná het einde van de provinciale inspraak leidt er dus toe dat vele belanghebbenden in hun belangen zijn geschaad, en is dus in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Wij verzoeken u om zo spoedig mogelijk samen met uw medebevoegd gezag een nieuwe, tweede maar nu gezamenlijke, gelijktijdige terinzageleggingstermijn te bepalen voor het provinciale en rijksgedeelte van de RLR dan wel er bij uw medebevoegd gezag met grote klem op aan te dringen ten minste een nadere termijn te bepalen voor het aanvullen van de reeds ingediende zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan.

A2. Onevenredige benadeling

Uw toelichting bij OTB A44 beslaat een aantal van niet minder dan 77 bladzijden. U slaagt erin in deze enorme hoeveelheid tekst slechts vier maal over 'omwonenden' en maar twee maal over 'bewoners' te spreken, terwijl 'burgers' schijnbaar helemaal niet bestaan.

Die puur technocratische benadering van 'de projectomgeving' – als een abstract begrip – blijkt ook uit de wijze waarop u omgaat met de 'normen en waarden'.

Illustratief zijn de passages over het milieuaspect geluid: 'de geluidbelasting moet worden teruggebracht tot de waarde die hoort bij het geheel benutte geluidsproductieplafond (= de maximaal toegestane geluidproductie), want dan nemen de geluidbelastingen niet toe tot boven de wettelijke toetswaarden' (onderstreping van ons). Overbodig om te melden dat die plafonds en waarden ook nog kunnen worden verhoogd.

Ons punt is dat u dusdoende zich puur vanuit het perspectief van de initiatiefnemer blindstaart op slechts de vraag of een *nationale* – abstracte – norm wel of niet wordt overschreden (dus de 'bovenkant' van het verhaal), en geen enkel oog heeft voor de 'onderkant' van het verhaal c.q. het vertrekpunt (voor de burger) ofwel de *lokale* referentie- of nulsituatie.

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 de zuidrand van de Stevenshof zijn tot op heden gevrijwaard van verstoring van hun woonomgeving ten gevolge 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, ofwel hun referentiesituatie.

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 de RLR leidt tot een neutraal milieueffect of zelfs tot een verbetering. Die constatering kan uitsluitend worden gedaan doordat bij elk aspect saldering plaatsvindt van alle milieueffecten over het totale studiegebied en door zich uitsluitend te baseren op bijvoorbeeld het totale aantal ‘gevoelige bestemmingen’ in dat studiegebied. Ook de door u verrichte onderzoeken – met (zoals gezegd) als uitgangspunt de *nationale* ‘abstracte’ normering – leiden daardoor niet tot sterk afwijkende bevindingen.

Echter, door niet de feitelijke toekomstige effecten te beschrijven *ten opzichte van de referentiesituatie* zijn de daadwerkelijke en voor met name de genoemde twee straten werkelijk *onevenredige* milieugevolgen voor dat ‘onderdeel van het studiegebied’ volledig onbelicht gebleven. Het ontbreekt in uw plan aan specifieke mitigerende maatregelen die gericht zijn op het zoveel mogelijk wegnemen van deze onevenredige milieugevolgen.

Door de onevenredig nadelige gevolgen van uw (ontwerp-)Tracébesluit voor met name de bewoners van het Charlotte Köhlerpad en van de Lotte Beesestraat in de Leidse wijk Stevenshof is dat (ontwerp)besluit zonder nieuwe extra mitigerende maatregelen voor die bewoners in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Wij verzoeken u dan ook om samen met uw medebevoegd gezag dergelijke nieuwe extra mitigerende maatregelen te treffen, bijvoorbeeld ten minste een horizontaal geluidscherm over het niet-ondertunnelde wegdeel.

A3. Onlosmakelijke verbondenheid met het O-PIP

De Rijnlandroute is primair een nieuw aan te leggen provinciale weg en geen aan te passen hoofdweg. De tracébesluiten worden uitsluitend voorbereid om de provinciale delen van de Rijnlandroute mogelijk te maken. Daarbij geldt in het bijzonder voor de nieuwe verbinding A4-A44 en de daarvoor benodigde knooppunten Vlietland en Maaldrift dat deze maximaal afhankelijk van elkaar zijn. Ons verzoek is om die onderdelen van de OTB’ en die uitsluitend betrekking hebben op deze nieuwe verbinding A4-A44, ook uitsluitend van kracht te laten worden indien er een onherroepelijk besluit is dat aanleg van het provinciale deel van deze verbinding mogelijk maakt.

A4. Actualiteit van de onderliggende onderzoeken: nut en noodzaak

De Tracéwet geeft aan dat onderzoeken ouder dan 2 jaar niet zonder meer kunnen worden betrokken bij het nemen van een Tracébesluit. Wil een bevoegd gezag zulke oudere onderzoeken toch meewegen, dan dient het te motiveren dat ze nog steeds geldigheid bezitten.

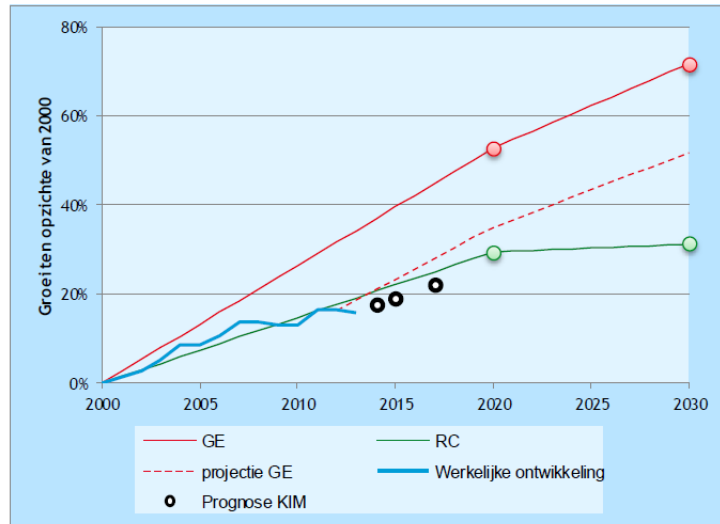
Onduidelijk is op basis van welke recente onderzoeken u nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit onderbouwt. De in het kader van het project opgestelde nut- en noodzaaknotitie dateert uit 2008. De eveneens genoemde MIRT-verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland dateert uit 2009. Een actualisatie van beide ontbreekt. Een aantal uitgangspunten van de oorspronkelijke nut- en noodzaakrapporten is inmiddels achterhaald, in het bijzonder de prognoses van economische en ruimtelijke ontwikkelingen. In recente onderzoeken (bijv. de MKBA Ring Utrecht) wordt bijvoorbeeld gerekend met ‘uitgestelde’ WLO-scenario’s waarbij niet langer het jaar 2002, maar het jaar 2012 als uitgangsjaar wordt gehanteerd. Hierdoor wordt de achterblijvende ontwikkeling ten opzichte van de oorspronkelijke WLO-scenario’s verdisconteerd in de prognoses. 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’). Dit heeft u er ten onrechte niet toe gebracht de berekende baten in het kader van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (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, temeer nu verschillende aannames in deze rapporten aantoonbaar onjuist of achterhaald zijn.

A5: Actualiteit van de onderliggende onderzoeken: verkeersprognoses

De gehanteerde verkeersprognoses zijn uitsluitend gebaseerd op het Welvaart en Leefomgeving-scenario 'hoge groei' annex '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 daarentegen momenteel zelfs ontwikkelt op of onder het WLO-scenario 'lage groei' ofwel '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 de groei zich doorzet volgens het GE-scenario – de projectie van de verkeersgroei in 2030 minimaal 20% lager uitkomt dan de groei waarmee u rekt. Het uitsluitend baseren van uw prognoses op het GE-scenario is dus 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. Diverse minder ingrijpende alternatieven voor de Rijnlandroute zijn niet verder onderzocht of afgevalen omdat zij verkeerskundig niet zouden functioneren. Bij een structureel lagere groei en dus een structureel lagere verkeersprognose zouden deze alternatieven zeer waarschijnlijk wél haalbaar zijn. In de eerste plaats geldt dat voor de 'no regret'-alternatieven, waarbij het project Rijnlandroute zich beperkt tot (ingrijpende) verbetering van de bestaande N206. In de tweede plaats zou dat ook gelden voor de Churchill Avenue, een alternatief dat u / de provincie onterecht heeft weggezet als onvoldoende 'toekomstvast'.

A6. Actualiteit van de onderliggende onderzoeken: MER

Zoals hierboven aangegeven (A4. Actualiteit van de onderliggende onderzoeken: nut en noodzaak), verlangt het gebruik van onderzoeken ouder dan 2 jaar ingevolge de Tracéwet een deugdelijke motivering.

Het Milieueffectrapport Rijnlandroute (tweede fase) dateert van mei 2012. Sinds die datum zijn er belangrijke wijzigingen in de plannen aangebracht, waardoor de actualiteit van dit rapport inmiddels is achterhaald:

a. *Lokaal zijn er grote verschillen in 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 variant waarop het OTB betrekking heeft, bevat geen bypass, wel een gewijzigde aansluiting Leiden-Zuid (op de Rijnlandroute i.p.v. de A44) en laat een van de parallelwegen van de A44 vervallen. Daarnaast zijn er wijzigingen aan de asligging van de A4 en 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. Het totaal van deze wijzigingen had aanleiding moeten zijn tot actualisatie van het MER.

b. *Het onderliggende verkeersmodel is gewijzigd: van een combinatie van NRM en RVMK naar uitsluitend NRM.* Om de effecten op het onderliggende wegennet (OWN) goed in kaart te brengen is in het MER gekozen voor een hybride model. Het NRM is niet geschikt voor het OWN. De opgenomen tabel met verkeersintensiteiten 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 zelfs 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 niet-representatief moeten worden gekwalificeerd voor het bepalen van effecten op het OWN en daarmee dus ongeschikt voor de beoordeling van het herziene ontwerp in het kader van het MER. Omdat voor het OTB 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.

Als u meent dat de NRM-berekeningen wel als representatief moeten worden gezien, zou dit tot een andere conclusie over de noodzaak van de RLR moeten leiden. Deze komen immers zo veel lager uit dat *de noodzaak van een nieuwe verbinding vervalt*, omdat een opgevaardeerde bestaande N206 de berekende intensiteiten kan verwerken. Deze liggen dan namelijk onder het niveau dat in het MER-onderzoek als 'resterend' verkeer op de bestaande N206 door Leiden kennelijk acceptabel werd geacht!

c. *Dynamische verkeersmodelleringen in het kader van het MER gaven diverse afwikkelingsproblemen te zien*, ook voor het alternatief ZnB. Door andere keuzes, met name het vervallen van de bypass Oostvlietpolder, wordt de verkeersafwikkeling tussen A4 en het onderliggende wegennet van Leiden op essentiële punten geheel anders. De dynamische modellering is niet opnieuw uitgevoerd voor de ten opzichte van het MER gewijzigde OTB-variant, waardoor niet onderbouwd is dat er in deze variant geen afwikkelingsproblemen zullen zijn op het OWN. Daarmee zijn de MER-beoordelingen t.a.v. verkeerskundige prestatie en toekomstvastheid niet onderbouwd voor deze variant. Naar verwachting liggen deze dichterbij N11-West dan bij ZnB ('+' i.p.v. '++'), omdat de OTB-variant van ZnB door het ontbreken van een bypass Oostvlietpolder en het niet verdubbelen van de Europaweg bij de aansluiting A4 veel minder capaciteit heeft.

Overigens ontbreekt de reeds in het MER eerste fase aangekondigde noodzakelijke gedetailleerde analyse van de verkeersafwikkeling op de A44/N44 ter hoogte van de Rozenweg in Wassenaar. Op dit punt komen wij verderop in onze zienswijze (bij punt D6) terug.

d. *Uit de dynamische verkeersmodelleringen bleek verder dat bij 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. In het MER werd geconstateerd dat zonder deze maatregelen het verkeerssysteem in de avondspits reeds in 2020 geheel vastloopt, inclusief de knoop Leiden-West en de A44. Noch uit het O-PIP noch uit het OTB blijkt dat dergelijke maatregelen onderdeel zijn van uw plan. Uit de Nota van Antwoord (bijlage 2) blijkt verder dat u dergelijke maatregelen overlaat aan de gemeente Leiden. Echter, de gemeente Leiden heeft geen concrete plannen voor deze maatregelen. De gemeente Leiden gaat er zelfs van uit dat de capaciteit van de huidige N206 na aanleg van de Rijnlandroute kan worden gereduceerd.

Het project Rijnlandroute voorziet derhalve niet in een adequate verkeersafwikkeling in de avondspits in 2020 en kan daarmee niet voldoen aan een belangrijke doelstelling, waarmee u uw besluit tot aanleg van de weg motiveert. Wij verzoeken u samen met de provincie Zuid-Holland duidelijk te maken hoe u en/of de provincie de geconstateerde afwikkelingsproblemen op de bestaande N206 effectief denken/denkt te voorkomen. Het kan immers niet zo zijn dat het kernprobleem dat ten grondslag ligt aan het project Rijnlandroute, namelijk de slechte doorstroming van de bestaande N206, ná aanleg van diezelfde Rijnlandroute nog steeds niet is opgelost!

B. Onderbouwing van het voorkeursalternatief en verstrekking van het gebiedsbudget

De MIRT-spelregels (zie Ministerie Infrastructuur en Milieu 2012, Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) schrijven voor een voorkeursbeslissing onder meer het volgende voor:

- een duidelijk gemotiveerde keuze voor de voorkeursoplossing en verantwoording van de inhoudelijke keuzes, inclusief onderbouwing van afgevalen oplossingsrichtingen

- onderbouwing van nut en noodzaak van de voorkeursoplossing door middel van een (M)KBA conform de Leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI)

De toelichting bij het OTB geeft een uitgebreide beschrijving van het gevolgde proces, maar gaat nauwelijks inhoudelijk in op bovenstaande punten. Ook ontbreekt een samenvatting van of een duidelijke verwijzing naar documenten die de voorkeursbeslissing moeten onderbouwen. Daarmee is ons inziens de keuze voor het alternatief Zoeken naar Balans in de toelichting onvoldoende gemotiveerd.

B1. Onderbouwing van de voorkeursbeslissing

Naar de Rijnlandroute is een MIRT-verkenning uitgevoerd, de Integrale Benadering Holland-Rijnland. Hierin zijn drie oplossingsclusters verkend. Het eindrapport van deze verkenning trekt de conclusie dat alle oplossingsclusters het wegennetwerk versterken, reistijden doen afnemen en de robuustheid verbeteren, een positief effect hebben op het woningtekort en het aantal arbeidsplaatsen. In het eindrapport wordt geen voorkeur uitgesproken voor een oplossingscluster of variant. Opvallend is overigens dat de 'Churchill Avenue', die in het provinciale variantenonderzoek zo'n prominente rol heeft gespeeld, in de MIRT-verkenning niet voorkomt.

Op 29 oktober 2009 heeft het BO-MIRT gekozen voor het voorkeursalternatief Zoeken naar Balans. Opvallend is dat het BO-MIRT deze keuze niet nader inhoudelijk motiveert. Ten enenmale ontbreekt bijvoorbeeld een onderbouwing van de keuze – als verschillende oplossingsclusters alle bijdragen aan de belangrijkste doelstellingen – voor een variant die natuurlijk milieu en leefmilieu het meest aantast, en bovendien is gelegen in een kwetsbaar gebied dat zowel vanuit nationaal als provinciaal beleid ruimtelijke bescherming geniet. Door deze cruciale en ingrijpende keuze niet nader inhoudelijk te motiveren schendt u het motiveringsbeginsel en bent u daarom in ernstige mate nalatig.

B2. Onderbouwing van de maatschappelijke kosten en baten

Nut en noodzaak van maatregelen om de doorstroming op de huidige N206-route te verbeteren worden door ons niet betwist. Wel betwisten wij de noodzaak van een nieuwe verbinding A4-A44. De hoge kosten van de nieuwe verbinding en de schade die deze aanbrengt aan natuur en leefmilieu, zijn disproportioneel ten opzicht van de te verwachten zeer beperkte reistijd- en bereikbaarheidswinst. De maatschappelijke kosten en baten van de Rijnlandroute worden structureel overschat, enerzijds door het ontbreken van een deugdelijk nul(plus)alternatief, anderzijds door het hanteren van uitsluitend het hoogste groeiscenario dat niet langer representatief is voor de werkelijke groei in het laatste decennium.

Zelfs blijkt dat ook bij deze structurele overschatting het saldo van baten en lasten nog steeds zeer negatief is. Er is dus geen sprake van een verstandige maatschappelijke investering. De maatschappij is kortom niet gebaat bij aanleg van de Rijnlandroute. Een maatschappelijk belang ontbreekt, in elk geval een groot maatschappelijk belang. De ernstige schade aan leefmilieu en natuurlijk milieu van de Rijnlandroute die uit het MER duidelijk blijkt, zeker niet worden gerechtvaardigd met een verwijzing naar enig maatschappelijk belang.

Wij verzoeken u dan ook om de kosten en baten van een goed uitgewerkt nul(plus)-alternatief te berekenen. Daarnaast dient u eveneens de gevolgen van een lager of uitgesteld groeiscenario mee te nemen en op basis daarvan een nieuwe afweging t.a.v. het voorkeursalternatief te maken.

Wij onderbouwen dit hieronder verder.

a. Toekomstonzekerheid in de berekende effecten

Om rekening te houden met toekomstonzekerheid is het noodzakelijk om de variatie in maatschappelijke kosten en baten in kaart te brengen voor verschillende toekomstscenario's. Gebruikelijk is daarbij om een effectbandbreedte te bepalen aan de hand van een laag en van een hoog groeiscenario. Voor aanleg van infrastructuur zijn daarbij de WLO-scenario's RC (lage groei) en GE (hoge groei) relevant. Alle opgestelde kosten-batenanalyses zijn uitsluitend doorgerekend op basis van het GE-scenario en voldoen daarmee niet aan de criteria voor deugdelijke beleidsdoorberekening, die het Centraal Planbureau (CPB) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu normaliter gebruiken. De provinciale MKBA van 2012 bevat weliswaar een beschouwing van het RC-scenario, maar deze is uitsluitend gebaseerd op het toepassen van een correctiefactor op het GE-scenario, wat geenszins hetzelfde is als het volledig doorrekenen van het RC-scenario. Door het niet

volwaardig meewegen van de effecten van lage groei in de besluitvorming over de Rijnlandroute ontbreekt een adequate onderbouwing voor het verstrekken van een gebiedsbudget.

Niet voor niets adviseerde het CPB onlangs in een *door het ministerie van I&M gevraagde* second-opinion op het voorkeursalternatief Verbreding A27/A12 Ring Utrecht om deze verbreding uit te stellen, met als voornaamste reden dat er zeer grote onzekerheid bestaat over het rendement van de investering. In de MKBA daar is gebruik gemaakt van uitgestelde WLO-scenario's (RC* en GE*), om te compenseren voor de vertraging in de groei die tussen 2002 en 2012 optrad t.o.v. de oorspronkelijke WLO-scenario's. Wij citeren hieronder de conclusie van het CPB: "Uitstel biedt ook de mogelijkheid om goedkopere projectalternatieven te onderzoeken. Het VKA is eigenlijk een te dure oplossing om robuust een positief maatschappelijk rendement te genereren. Dit vraagt om een oplossing die goedkoper is en ook in een minder gunstig scenario een maatschappelijk rendabele oplossing biedt. Tevens zou onderzocht kunnen worden of er mogelijkheden bestaan om de aanpak te faseren en daarbij te zoeken naar no-regretmaatregelen, waarvan in beide scenario's een positief maatschappelijk rendement resulteert".

Voor de Rijnlandroute is mede om dezelfde door het CPB aangedragen redenen uiterste voorzichtigheid geboden met het overhaast investeren in een oplossing waarvan het maatschappelijk rendement uiterst onzeker is.

b. Opstellen van een correct nulalternatief

Reistijdwinst is de belangrijkste te realiseren economische baat van de aanleg van infrastructuur. Dat zou ook voor de Rijnlandroute moeten gelden. Essentieel is daarbij het opstellen van een goed nulalternatief, waarin zowel bestaand beleid, voorgenomen maatregelen als kleinere ingrepen die het gesignaleerde probleem (deels) mitigeren, worden meegenomen (zie o.a. de Algemene Leidraad MKBA van CPB en Planbureau voor de Leefomgeving, PBL). In *alle* in het kader van de Rijnlandroute opgestelde MKBA's of kKBA's (kengetallen kosten-baten analyse) is verzuimd de kosten en baten van een nulvariant op de juiste wijze te berekenen. Met name ontbreekt een inschatting van de baten van 'kleinere ingrepen', in het kader van de Rijnlandroute vaak aangeduid als de 'no regret'-maatregelen. Hierdoor ontstaat het onterechte beeld dat met name een 'nieuwe verbinding A4-A44' bijdraagt aan de baten, terwijl in werkelijkheid een (ingrijpende) opwaardering van bestaande infrastructuur de grootste bijdrage levert. Eveneens ontbreken nulplus-alternatieven die op een vergelijkbare wijze de verschillen tussen 'niets doen', 'no regret', 'ingrijpende opwaardering bestaande verbinding' en 'aanleg nieuwe verbinding' in beeld brengen.

Ons inziens is het oordeel van de Randstedelijke Rekenkamer over de (provinciale) MKBA uit 2007 ook van toepassing op de 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."

In de conclusie van het IBHR-eindrapport is te lezen dat een aantal maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen kunnen worden uitgevoerd, waarmee de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject kunnen worden aangepakt en een start kan worden gemaakt met de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven. 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 reistijdwinst van de nieuwe verbinding A4-A44 bedraagt ca. 80% t.o.v. de gewogen reistijd in de referentiesituatie. Dat is dus maar een fractie meer dan de reistijdwinst van maatregelen op de huidige route. Bovendien lijkt deze '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 geringe afname van de verkeersintensiteiten (t.o.v. de referentiesituatie) op de bestaande oost-westassen N206 en N14.

Het ontbreken van een kosten-batenanalyse waarin een (beperkte) nul- of nulplusvariant van de Rijnlandroute (zonder nieuwe verbinding A4-A44) wordt vergeleken met de Zoeken naar Balans-variant is een ernstige tekortkoming.

C. Onderbouwing van het ontwerp

C1. Robuustheid

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 bovendien 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. Waar u stelt dat dit stuk nieuwe infrastructuur de robuustheid doet toenemen, wijzen wij erop dat de Rijnlandroute die robuustheid ook juist kan verminderen, namelijk doordat extra knooppunten en weefvakken 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 had 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, verzuimt u hard te maken dat de Rijnlandroute nut heeft voor het bereiken van de doelstelling om het wegennet robuuster te maken.

C2. Geluidsonderzoek

a. *Reconstructie versus nieuwe aanleg.* In de geluidsonderzoeken bij het MER tweede fase wordt de gehele nieuwe verbinding A4-A44, inclusief knooppunt Maaldrift, behandeld als 'nieuw aan te leggen weg' en niet als reconstructie (aanpassing) van een bestaande weg. Daarentegen behandelt het geluidsonderzoek in het kader van het OTB knooppunt Maaldrift als integraal onderdeel van de reconstructie van de A44. Buitendien neemt dat geluidsonderzoek nog een substantieel deel van de nieuw aan te leggen verbinding mee: ca. 500 meter tussen de OTB/PIP-grens en de huidige weg van de A44. Deze wel erg ruime invulling van het begrip 'reconstructie' lijkt ons volstrekt in tegenspraak met wat de wetgever bedoeld kan hebben. Immers, knooppunt Maaldrift wordt niet aangelegd omdat de A44 wordt gereconstrueerd, maar om de aanleg van de nieuwe verbinding A4-A44 mogelijk te maken. Een daarbij passende benadering zou zijn om het gehele nieuwe knooppunt Maaldrift te behandelen als 'nieuw aan te leggen weg', misschien met uitzondering van aanpassingen aan de bestaande doorgaande rijbanen van de A44.

b. *Toepasselijkheid Wet milieubeheer.* De Rijnlandroute is niet aangeduid als geprojecteerde (rijks)weg in het kader van art. 11.17 Wm. Er is derhalve ook geen sprake van een 'samenstel van wegen of geprojecteerde wegen' als bedoeld in art. 11.19, lid 3 Wm. Het vaststellen van nieuwe referentiepunten voor geluidproductieplafonds langs het geprojecteerde tracé voor de Rijnlandroute (nrs. 61259 t/m 61267) is daarmee op grond van de Wet milieubeheer niet mogelijk. Om dezelfde reden is het onjuist om de bestaande geluidsbelasting van de A44 als voorkeursgrenswaarde te hanteren voor woningen die geluidhinder ondervinden van de nieuwe verbinding A4-A44. Dat laatste is behalve onjuist ook nog eens onredelijk: woningen in de Stevenshof ondervinden immers overlast van twee infrastructuurassen: de bestaande A44 en de nieuwe verbinding. De geluidsoverlast van beide assen dient zoveel mogelijk te worden beperkt, niet uitsluitend die van de A44.

In het geluidsonderzoek ten behoeve van het O-PIP wordt wel geconstateerd dat voor de nieuwe verbinding A4-A44 niet de Wet milieubeheer, maar de Wet geluidshinder dient te worden toegepast: "De nieuwe

verbindingsweg tussen de A4 en A44 is geen autoweg in de zin van het wegenverkeersbesluit en geen rijksweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart. Hierdoor vindt er geen toetsing aan de plafondwaarden plaats en wordt de nieuw aan te leggen weg getoetst aan de Wet geluidhinder” (Achtergrondrapport geluid O-PIP, blz. 20). Het lijkt ons dat dit geldt voor de gehele nieuwe verbinding en niet uitsluitend voor dat deel dat onder het O-PIP mogelijk wordt gemaakt. Het gaat immers over een en dezelfde nieuw aan te leggen verbinding. Wij verzoeken u de berekeningen opnieuw te doen met de juiste wettelijke normen en op basis daarvan een nieuwe afweging te maken over doeltreffende afschermingsmaatregelen.

c. *Geluidseffecten op grens OTB en O-PIP.* Het is volstrekt onduidelijk hoe op de grens van het OTB A44 en het O-PIP (ter hoogte van de Lotte Beesestraat) wordt omgegaan met berekening van (cumulatieve) geluidseffecten van het OTB-deel (op basis van geluidproductieplafonds uit de Wet milieubeheer) en die van het O-PIP-deel (op basis van de normen uit de Wet geluidhinder). Zowel de geluidsonderzoeken voor het OTB als die voor het O-PIP geven geen inzicht in deze samenhang van geluidseffecten. Ook hier was het beter geweest om het gehele tracé van de Rijnlandroute tussen de A44 en de A4 te beschouwen als een nieuw aan te leggen (provinciale) verkeersweg in plaats van deze juridisch-planologisch op te knippen in verschillende delen, waarvoor verschillende geluidsregels gelden.

Door het toepassen van verschillende normen en berekeningswijzen voor de diverse onderdelen van de Rijnlandroute ontstaat rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid voor bewoners van de Stevenshof die effecten van beide deelprojecten ondervinden. Wij verzoeken u om eenduidige normen te hanteren voor beide delen van de verbinding A4-A44 en daarbij te kiezen voor die norm die voor bewoners van de Stevenshof het gunstigst uitpakt (waarbij de geluidsoverlast na maatregelen zoveel mogelijk beperkt blijft, althans zo min mogelijk boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uitstijgt).

C3. Verkeersveiligheid

Bij het onderwerp Verkeersveiligheid worden in de toelichting en in de corresponderende bijlage diverse niet-optimale situaties t.a.v. de verkeersveiligheid op de A44 genoemd. Ook in de huidige situatie zijn diverse niet-optimale situaties te benoemen. Dit leidt tot o.a. de volgende ‘knelpunten’ voor de verkeersveiligheid:

- Rijstroken op de A44 zijn smaller dan gebruikelijk ‘in verband met voortzetting bestaande situatie’ (zoals in de toelichting vermeld);
- Grote hoeveelheden verkeer met weefbewegingen, omdat verkeer van A44 naar de Rijnlandroute/A4 kruist met verkeer van knoop Leiden-West naar A44/N44 (Wassenaar);
- Aanwezigheid van korte in- en uitvoegers op verschillende plaatsen;
- Het ontbreken van vluchtstroken op diverse plaatsen;
- Op krappe verbindingbogen in knoop Leiden-West en knoop Maaldrift wordt een lagere maximumsnelheid gehanteerd;
- In de avondspits zijn de A44 en de Rijnlandroute in de richting van de A4 op verschillende wegvakken zeer congestiegevoelig gezien de verhouding intensiteit-capaciteit (I/C-verhouding > 0,9);
- Op de verbindingsweg A4-A44 geldt een lagere maximumsnelheid van 80 km/u dan op de A44;
- Op de A44 wordt direct na knooppunt Maaldrift richting Wassenaar de snelheid eerst naar 100 km/u teruggebracht, dan naar 70 en 50, om te eindigen met (dikwijls) 0 km/u bij een rood verkeerslicht ter hoogte van de Rozenweg in Wassenaar.

Dit grote aantal knelpunten maakt het onwaarschijnlijk dat het project bijdraagt aan daadwerkelijke verbetering van de verkeersveiligheid. Tegenover een beperkte verbetering op het onderliggende wegennet (door een beperkte afname van de verkeersintensiteit t.o.v. de referentiesituatie – die overigens nog steeds een toename is ten opzichte van de huidige situatie!) staat immers een aanmerkelijke verslechtering op het hoofdwegennet. Daar nemen de intensiteiten aanzienlijk toe, en neemt met name op de A44 het ongevalsrisico aanzienlijk toe door de combinatie van een hoge rijnsnelheid met een zeer complexe en drukke verkeerssituatie. De conclusie van het kwalitatieve onderzoek naar verkeersveiligheid (bijlage 5) stelt niet voor niets dat ‘de risicocijfers niet toereikend’ is voor wat betreft ‘tunnels, weefvakken cq. parallelstructuur, knooppunten of aansluitingen’. Dat kennelijk betrouwbare indicatoren ontbreken voor de ongevalsratio voor weefvakken in snelwegen mag niet betekenen dat u daarom het risico dan maar bagatelliseert. Een aanzienlijk gedetailleerdere kwantitatieve risicoanalyse is noodzakelijk om uw stellingname dat de verkeersveiligheid door aanleg van de Rijnlandroute verbetert te onderbouwen. Wij verzoeken u dan ook dit te doen.

C4. Gezondheid

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 Wereldgezondheidsorganisatie geconstateerd (zie WHO, *Ambient (outdoor) air quality and health, fact sheet No. 313*). Voor de Stevenshof betekent de aanleg van de Rijnlandroute een zeer aanmerkelijke verslechtering voor gezondheid, zowel door toenemende geluidsoverlast (ten opzichte van de huidige situatie) als door verslechterde luchtkwaliteit (eveneens ten opzichte van de huidige situatie). Doordat deze effecten cumulatief werken is het 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 gezondheidseffecten zijn van ultrafijnstof. 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 voor luchtkwaliteit (NOx, PM10 etc.) overschrijdt, dan wel inzichtelijk te maken wat de langetermijngevolgen van het overschrijden van deze normen zijn voor de gezondheid van de bewoners van de Stevenshof.

C5. Ecologische Hoofdstructuur

In uw toelichting stelt u op blz. 43: “Binnen het plangebied van de A44 RijnlandRoute ligt geen bestaande of nieuwe EHS.” Deze bewering is misleidend en trouwens ook geheel niet ter zake doende, want ook in een nog niet gerealiseerde ecologische verbindingzone – als onderdeel van de EHS – kan niet zomaar een enorme verbreding van een weg met een knooppunt plaatsvinden.

Ook stelt u dat er *vanuit provinciaal beleid* een wens voor een Ecologische Verbindingzone (EVZ) ligt. Daarbij rijst de vraag wat u daar als rijksoverheid van vindt, vanuit uw eigen *integrale*, dus niet slechts technocratische rijksverantwoordelijkheid.

Probeer niet alleen – conform het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) – te voorkomen dat het toekomstige functioneren van de EVZ extra wordt belemmerd, maar zie de verbreding ook als een waarschijnlijk eenmalige optimalisatiekans voor de EVZ. Een ‘moderne’ inpassingsvisie gaat niet slechts over ‘inpassing van infrastructuur’, maar zoveel mogelijk ook over ‘integrale – zij het vaak lokale – gebiedsontwikkeling’ in samenwerking met de andere betrokken overheden. Het zou absoluut een zeer te betreuren gemiste kans zijn om die ongebruikt voorbij te laten gaan.

Daarnaast is er niet alleen sprake van reeds bestaande rijksinfrastructuur (waarbij u kunt volstaan met het MJPO), maar ook van een *nieuwe* enorme lokale verbreding daarvan. Dan geldt gewoon – ook volgens de u goed bekende Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het eveneens niet onbekende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) én de provinciale Verordening Ruimte – het ‘nee, tenzij’-regime.

Immers, de ‘uit coulance’ door u voorgestelde twee droge ecoduiders/faunatunnels leiden per saldo tot een significante vermindering van de daadwerkelijke essentiële ‘passage-oppervlakte’ van de toch al zeer kwetsbare – want slechts vijftig meter breed geplande – zone. Dat maakt het aanbrengen van geleidend materiaal en het creëren van leefgebied voor de doelsoorten aan weerszijden van de A44 (dus buiten die passage) niet anders.

Uw constatering dat er als gevolg van de ‘aanpassing’ van de A44 wat betreft de EVZ niets aan de hand is, verwerpen wij derhalve.

De verbreding van de A44 c.a. is dus alleen mogelijk indien de negatieve effecten op de ‘passage-oppervlakte’ van de EVZ worden beperkt. Wij verzoeken u dan ook om ter zake de nodige extra maatregelen te treffen, bijvoorbeeld in de vorm van veel meer of veel bredere faunapassages.

C6. Weidevogelgebied

In uw toelichting – eveneens op blz. 43 – constateert u dat onder meer door de aanleg van de aansluiting van de provinciale weg op het hoofdwegennet een deel van het belangrijke weidevogelgebied fysiek wordt aangetast en dat er daarnaast sprake is van (geluids)verstoring op het overgebleven areaal. Vervolgens schuift u elke rijksverantwoordelijkheid van u af door te stellen dat de mitigatie en compensatie door de provincie worden uitgewerkt.

De door u voorgestelde enorme verbreding van de A44 met een knooppunt treft de weidevogels in met name de Papenwegse (en Zuidwijkse) polder noord.

Volgens het rapport “Weidevogelinventarisatie van de weilanden tussen Den Haag, Katwijk en Leiden”, opgesteld door Natuuronderzoeksbureau Remeus in 2013 in opdracht van de Agrarische Natuurvereniging Santvoorde, kennen – vergeleken met de verschillende polders in de directe omgeving – met name de Papenwegse polder en de Zuidwijkse polder een hoge weidevogeldichtheid. Zeer opmerkelijk is volgens het rapport de steeds zichtbaarder wordende concentratie van weidevogels ten zuiden van de wijk Stevenshof en rond de Nieuwe Weg in de Papenwegse en Zuidwijkse polder. De vier primaire weidevogelsoorten (scholekster, Kievit, grutto en tureluur) concentreren zich steeds meer rond de Veenwatering ten noorden van de Nieuwe Weg.

En juist in een dergelijk gebied projecteert u een zeer grootschalige fysieke ingreep.

De tekeningen in de door u vermelde Natuurtoets van alleen al de verstoring door het weggeluid – die overigens niets zegt over de verstoring door de fysieke aanleg van de weg – zijn dramatisch. Het weidevogelgebied, met nota bene een ook door u erkende ‘specifieke waarde’, wordt gehalveerd!

Wij wijzen u erop dat ingevolge de provinciale Verordening Ruimte voor het onderhavige gebied (met beschermingscategorie 2) een verbod geldt voor ‘transformatie’.

Van dat laatste is overduidelijk sprake, want het betreft hier een gebiedsvreemde grootschalige ontwikkeling in de vorm van niet slechts een verbreding van een reeds bestaande *provinciale* weg, maar één in de vorm van de verbreding van een *rijks*weg mét de aanleg van een geheel *nieuw* knooppunt in combinatie met de aanleg van een *nieuwe* provinciale verbinding. Het met die verbredings- en aanlegwerkzaamheden gepaard gaande ruimtebeslag leidt tot een verandering van het (weidevogel)gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw (‘asfalt’)landschap ontstaat. Immers ook de totale aanlegwerkzaamheden met zware machines en intensief bouwverkeer 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. Daarbovenop komen nog de aanleg van inspectiepaden/calamiteitroutes aan weerszijden van de weg en van werkterreinen en gronddepots, die – hoewel tijdelijk aanwezig – die bodemstructuur eveneens blijvend ongeschikt maken.

Een dergelijke grootschalige ontwikkeling in het onderhavige beschermde gebied is – zoals gezegd – in strijd met de Verordening Ruimte en dus onrechtmatig.

Mocht die verbreding c.q. aanleg evenwel door u worden doorgezet, dan geven wij u in overweging de omvang van (de gevolgen van) die ontwikkeling maximaal terug te brengen door in elk geval de verstoring van het weggeluid te minimaliseren. Wij doelen dan op een samen met uw medebevoegde gezag te realiseren horizontaal geluidscherm over het niet-ondertunnelde wegdeel vanaf het einde van de boortunnel zo ver mogelijk richting A44 en het ter plaatse van het *gehele* knooppunt *c.a.* toepassen van tweelaags zeer open asfaltbeton (2LZOAB) en de ‘best technical means’ qua geluidschermen.

D. Inpassingsontwerp

D1. Ontwerpsnelheid van de A44

Het OTB A44 gaat uit van een ontwerpsnelheid van 120 km/u voor de A44. Wij vinden op grond van de volgende argumenten deze ontwerpsnelheid te hoog:

- *Verkeersveiligheid.* Gezien de hierboven (onder C3. Verkeersveiligheid) genoemde hoeveelheid knelpunten is het onverantwoord als de maximumsnelheid voor de A44 op 120 km/u zou blijven. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het noodzakelijk om vanaf knoop Leiden-West de snelheid geleidelijk terug te brengen naar eerst 100 km/u en daarna 80 km/u, zodat een vloeiender overgang ontstaat tussen de A44 en de aansluitende N44 en Rijnlandroute. Strikte handhaving van ontwerprichtlijnen dient hier ondergeschikt te zijn aan het belang van de verkeersveiligheid.
- *Geluidshinder.* Een lagere maximumsnelheid is de meest effectieve maatregel om geluidsproductie te reduceren, namelijk al bij de bron, waardoor de geluidsoverlast voor de woonwijk Stevenshof optimaal kan worden beperkt. Opvallend is dat deze bronmaatregel in de geluidsonderzoeken in het geheel niet wordt genoemd.

- *Ruimtebeslag*. Een lagere maximumsnelheid geeft mogelijkheden om het ruimtebeslag van knoop Maaldrift verder te beperken, wat gezien het cultuurhistorische en ecologische belang van het gebied (in de toelichting gekarakteriseerd als ‘een waardevol open landschap en daarmee nog één van de weinige gebieden in Nederland waar sprake is van een directe (zicht)relatie tussen het duinenlandschap en het polderlandschap’) en de beperking van overlast voor de aangrenzende woonwijk Stevenshof noodzakelijk is. Ook zou sloop van een aantal woningen aan de Rijkstraatweg bij Maaldrift mogelijk kunnen worden voorkomen.

Wij verzoeken u dan ook om het ontwerp aan te passen op een snelheid van 100 km/u of lager.

D2. Vormgeving van knooppunt Maaldrift

a. de vormgeving van de knoop in het OTB

U kiest in het OTB voor een trompetoplossing, in de toelichting gekarakteriseerd als ‘een ongelijkvloers knooppunt tussen een doorgaande autosnelweg en een begin/eindpunt van een snelweg’. Het gaat echter niet om twee op elkaar aansluitende snelwegen, maar om een provinciale weg die aansluit op een snelweg.

Daarnaast noemt u diverse afwijkingen van de ontwerprichtlijnen:

- de verbindingsweg van de A44 uit de richting Amsterdam naar de RijnlandRoute (A4);
- de verbindingsweg van de RijnlandRoute (A4) naar de A44 in de richting van Wassenaar;
- de verbindingsweg van de A44 uit de richting Wassenaar naar de RijnlandRoute (A4).

De eerstgenoemde verbindingsweg kent een zeer hoge verkeersintensiteit. Dat maakt een afwijking van de ontwerprichtlijnen zeer onwenselijk. Gegeven het feit dat de Rijnlandroute een provinciale weg is en het feit dat beide bovengenoemde verbindingswegen van en naar Wassenaar maar een zeer beperkte verkeersintensiteit kennen, moet een alternatief ontwerp worden overwogen.

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 dienen te staan. Het ruimtebeslag van een volledig knooppunt past niet in deze doelstelling, zeker niet als het verkeerskundige nut daarvan beperkt is.

b. Maaldrift Optimaal

Bovengenoemde tekortkomingen kunnen opgeheven worden door te kiezen voor een ander ontwerp van het knooppunt. Wij hebben een dergelijk ontwerp ‘Maaldrift optimaal’ aangeboden aan de provincie Zuid-Holland, in een eerste versie op 3 april 2013 en een tweede verbeterde versie (door Infraplanning Klimbie) op 24 juni 2013. De provincie heeft dit onterecht en onvoldoende gemotiveerd terzijde gelegd, zoals wij hebben beargumenteerd in onze onbeantwoord gebleven brief aan Provinciale Staten d.d. 14 oktober 2013. Wij verzoeken u dit voorstel opnieuw in overweging te nemen, aangezien er belangrijke voordelen voor de door uw plannen zwaar benadeelde Stevenshof mee te boeken zijn. Wij zijn van mening dat het voorstel meer recht doet aan het begrip ‘goede ruimtelijke ordening’ (en de daarbij horende evenwichtige belangenafweging) dan het huidige OTB, dat vooral is geënt op *bovenlokale* verkeerskundige belangen. Hieronder lichten wij het voorstel kort opnieuw toe. Als bijlage zijn de genoemde oorspronkelijke voorstellen opgenomen.

Maaldrift Optimaal – tracé

De basis van het ontwerp voor Maaldrift Optimaal is niet zozeer de knoop, maar vooral een beperkte aanpassing in het tracé van het voorkeursalternatief. Hierdoor wordt de afstand van de weg tot woningen aan de Lotte Beesestraat en het Charlotte Köhlerpad groter en komt ook de locatie van de tunnelmond iets verder van de wijk te liggen. Vervolgens sluit het aangepaste tracé onder een andere hoek aan op de A44. Het bestaande ontwerp van knoop Maaldrift hoeft hiervoor slechts in geringe mate te worden aangepast door de verbindingbogen in de belangrijkste relatie, richting knoop Leiden West, iets ruimer uit te voeren (met

flauwere hellingen) en één van de bogen in de ondergeschikte relatie, vanuit Den Haag, even krap te maken als de bestaande boog in de tegenovergestelde richting. In feite is de recente verlenging van de - rechte - boortunnel tot en met de Dobbewatering een eerste aanzet van deze tracéaanpassing. Door de langere boortunnel is het voorkeursalternatief ter hoogte van de Veenwatering ca. 10 meter in zuidwestelijke richting opgeschoven. In Maaldrift Optimaal neemt deze verschuiving toe waardoor de afstand tussen de woningen aan de Lotte Beesestraat en de Rijnlandroute ongeveer kan worden verdubbeld.

Maaldrift Optimaal - knoop

Een andere mogelijkheid van Maaldrift Optimaal is de mogelijkheid om de bestaande knoop te vervangen door een knoop waarin de aansluiting Leiden-zuid ook in de richting van Den Haag behouden blijft. Het verkeer in de relatie richting Den Haag wordt dan niet rechtstreeks maar via de aansluiting Leiden Zuid afgewikkeld. Dit leidt tot een omrijbeweging, doch de verkeersstroom op deze relatie is veel kleiner dan de verkeersstroom in de relatie aansluiting Leiden Zuid en Den Haag. Deze stroom moet in het huidige ontwerp bovendien veel verder omrijden om in den Haag te geraken (via Knoop Leiden West of via de A4). De alternatieve knoop leidt hierdoor per saldo tot een forse afname van het aantal voertuigkilometers en dus reistijdwinst t.o.v. het voorkeursalternatief. In de verkenning van Maaldrift Optimaal door de provincie is dit voordeel onvoldoende meegewogen. Daarentegen kreeg de maximum snelheid op de A44 wel veel aandacht, terwijl dit criterium niet onderscheidend is. Daarnaast is recent besloten om het viaduct over de Ommedijkseweg volledig te vervangen. De beperkingen van het bestaande viaduct voor Maaldrift Optimaal kunnen hierdoor worden geëlimineerd. Volgens opgave van de provincie kunnen de aanpassing van het tracé en de aanleg van de knoop met behoud van de relatie Leiden Zuid - Den Haag min of meer kostenneutraal worden uitgevoerd.

Maaldrift Optimaal - tunnel

Indien beide bovengenoemde onderdelen van Maaldrift Optimaal (tracé en tunnel) worden overgenomen ontstaat bovendien de mogelijkheid om de boortunnel te verlengen, bijvoorbeeld tot en met de Veenwatering of tot ca. 50 meter van de A44. In dat geval ligt de tunnelmond op ca. 250 meter afstand van de dichtstbijzijnde woningen in de omgeving. Deze verlenging van de tunnel is uiteraard niet kostenneutraal, maar het is niet ondenkbaar dat de extra kosten beperkt kunnen blijven door bijvoorbeeld de grote logistieke voordelen van een bouwplaats naast de A44 in plaats van midden in de polder. Deze optie zou in de aanbesteding kunnen worden ingebracht en via een wijzigingsbevoegdheid o.i.d. ook juridisch planologisch kunnen worden geregeld.

Maaldrift Optimaal - landschap

Maaldrift Optimaal leidt tot een andere doorsnijding van de Papenwegsepolder, zeker indien de boortunnel niet wordt verlengd. Door de grotere afstand neemt het oppervlak van de 'restgebieden' tussen de weg en de wijk fors toe. Smalle snippers, zoals bij vlek 17, of kleine enclaves, zoals bij het Charlotte Köhlerpad, worden vermeden. Hierdoor ontstaan ruimere mogelijkheden om de bestaande natuurkwaliteit in deze delen van de polder te behouden en te versterken. Als voorbeeld: In de winter fourageren veel vogels juist in de luwte van de wijk. Deze locaties worden met het huidige voorkeursalternatief doorsneden en met het tracé van Maaldrift Optimaal grotendeels ontzien. Bovendien is in de knoop Maaldrift Optimaal het ruimtebeslag ter hoogte van Maaldrift beperkt in vergelijking met het voorkeursalternatief. De mogelijkheden voor het realiseren van een ecologische en/of recreatieve verbinding tussen de Papenwegsepolder en de Ommedijksepolder nemen hierdoor toe.

D3. Horizontaal alignement van de verbinding A4-A44

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

D4. Verticaal alignement van de verbinding A4-A44

Tussen de tunnelmond en het aquaduct onder de Veenwatering is het tracé merendeels op zodanige 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 ten goede komt. Juist in de nabijheid van de woningen aan de Lotte Beesestraat en in het zicht van de woningen aan de Cornelia van Arkelstraat, het uiteinde van de Margaret Staalstraat en de Maria Rutgersweg, waar behoud van zicht en beperking van geluid het meest kritisch zijn 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 volledig 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 (vracht)verkeer en het dientengevolge geven van extra gas met alle extra uitstoot van geluid en uitlaatgas van dien. Tevens geeft u in uw inpassingsvisie aan dat in de Papenwegse polder 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 Papenwegse polder 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.

NB: De toelichting bij het O-PIP vermeldt voor de nieuwe verbinding A4-A44: Na knooppunt Maaldrift krijgt de RijnlandRoute een verdiepte ligging. De toelichting bij het OTB A44 vermeldt een *halfverdiepte* ligging. Wij nemen aan dat ook in het OTB uitgegaan wordt van een *volledig verdiepte* ligging.

D5. Aanvullende maatregelen ter hoogte van 'Vlek 17' (Lotte Beesestraat e.o.)

De inpassing ter hoogte van Vlek 17 kan belangrijk worden verbeterd door toepassing van horizontale geluidsschermen en/of verlenging van de overspanning van het aquaduct tot maximaal 250 meter (wettelijk gezien géén tunnel) en/of een dicht/open-constructie. Wij verzoeken u om een dergelijke verbeterde inpassing in uw project op te nemen. Hierdoor kunt u op relatief eenvoudige wijze de geluidsoverlast verder beperken tot dichterbij – of onder – de hiervoor geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

D6. Aansluiting Leiden-Zuid

In de huidige situatie bestaan er drie mogelijkheden om vanuit de Stevenshof in Wassenaar te komen: via de aansluiting Leiden-Zuid op de A44, via de oostelijke parallelweg (Rijksstraatweg) en via de westelijke parallelweg (Ommedijkseweg). Door aanleg van de Rijnlandroute vervallen twee van deze drie mogelijkheden en blijft uitsluitend de westelijke parallelweg behouden. In de toelichting is hierover het volgende opgenomen: "De aansluiting Leiden-Zuid blijft gehandhaafd voor verkeer van en naar de RijnlandRoute (A4). Verkeer met als bestemming de A44 kan via de Ommedijkseweg naar de eerstvolgende aansluiting op de A44 rijden of via de Plesmanlaan en vervolgens via knooppunt Leiden-West naar de A44."

De westelijke parallelweg 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 zij zal verbeteren (zie hierover ook de zienswijze van de gemeente Wassenaar, die aangeeft dat deze dezelfde zorg heeft). 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.

Uw constatering dat verkeer vanuit de Stevenshof bij vervallen van de bestaande oprit gebruik kan maken van ofwel de aansluiting Leiden-West ofwel de westelijke parallelweg houdt geen rekening met de extra omrijkilometers die voor een rit via Leiden-West gemaakt moeten worden en ook niet met het tijdverlies dat

verkeer op die omrijroute of via de westelijke parallelweg zal ondervinden. De bereikbaarheid van Den Haag en Wassenaar vanuit de Stevenshof via de A44/N44 komt op deze manier onder druk te staan, waardoor er een aanmerkelijke verslechtering optreedt ten opzichte van de huidige situatie. De vele bewoners van de Stevenshof die voor werk of privé zaken afhankelijk zijn van een goede verbinding met Den Haag en Wassenaar worden hierdoor in hun belangen geschaad. Wij verzoeken u om een alternatieve oplossing te onderzoeken die wél voorziet in adequate bereikbaarheid van de Stevenshof. Wij denken dan concreet aan een oplossingsrichting zoals ons voorstel 'Maaldrift optimaal' (zie punt D2 hierboven). Dit voorstel houdt wél rekening met zowel de belangen van het doorgaande verkeer als die van het lokale verkeer. Daarbij is zeker ook van belang dat de verkeersstroom van Leiden-Zuid naar de A44/N44 naar verwachting aanzienlijk omvangrijker zal zijn dan de verkeersstroom Wassenaar-Rijnlandroute v.v., waarvoor nu afzonderlijke verbindingbogen worden aangelegd.

In ieder geval zal ervoor gezorgd moeten worden dat de situatie niet nóg slechter wordt, bijvoorbeeld als de gemeente Wassenaar zou besluiten de westelijke parallelweg af te sluiten of deze alleen open te stellen voor bestemmingsverkeer.

D7. Verkeersafwikkeling in de Stevenshof

Een correcte analyse van de verkeersafwikkeling in de Stevenshof is 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 en omdat de verkeersafwikkeling op de ontsluitingswegen in de spits nu al slecht is. 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 gemodelleerd die niet zijn opengesteld voor autoverkeer (te weten: de bustunnel onder het spoor bij station De Vink, de Hoflandbrug over de Korte Vliet, de 'knip' in het Petronella Moenspad en de brug over de Veenwatering bij de Sara Trooststraat). Hierdoor ontstaan fictieve ontsluitingsroutes voor de Stevenshof die er dus in werkelijkheid helemaal niet zijn. Op basis hiervan concluderen wij dat u onvoldoende in beeld heeft gebracht wat de verkeerskundige gevolgen van uw plan zijn voor de Stevenshof. In het bijzonder zult u alsnog duidelijk moeten maken of er sprake is van een acceptabele verkeersafwikkeling op de (werkelijk bestaande) ontsluitingswegen van de Stevenshof, zowel in de richting N44/Wassenaar (kruispunt Rozenweg) en op de Haagse Schouwweg (ter hoogte van de Doctor Lelylaan en de Plesmanlaan) als op de Haagweg (ter hoogte van de Churchillaan).

D8. Recreatieve verbinding ter hoogte van Maaldrift in combinatie met robuuste faunapassage

Knooppunt Maaldrift heeft grote impact op de provinciale Ecologische Verbindingszone (EVZ) tussen Katwijk, Leiden, Wassenaar en Voorschoten. Dit gebied heeft voor het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Wassenaar, Katwijk, Leiden en Voorschoten grote waarde op het terrein van groen, ecologie en recreatie. In de inpassingsvisie voor de Rijnlandroute wordt dit onderschreven en wordt gesproken over 'Rijnlandroutes' die een goede verbinding voor zowel verkeer, recreatie als natuur moeten bewerkstelligen. In het OTB A44 zien wij deze visie echter slechts zeer beperkt geconcretiseerd: uitsluitend in een kleine faunatunnel aan de zuidkant van het knooppunt. Hier maken wij ernstig bezwaar tegen. Wij roepen u met klem op de inpassing van de fauna- en recreatiepassage te benaderen als een integraal vraagstuk en niet enkel als mitigerende maatregel voor de realisatie van de Rijnlandroute. Daarbij dient niet uitsluitend een ecologische verbinding te worden gerealiseerd, maar is ook een adequate recreatieve verbinding die de A44 'overbrugt' op zijn plaats. Ook de gemeente Wassenaar is deze mening toegedaan, blijkens haar zienswijze.

Wij zien – evenals dus de gemeente Wassenaar – de inpassing van de fauna- en recreatiepassage als een integrale opgave, waarbij de waarde van het gebied versterkt kan worden door elementen van natuur, groen en recreatie te bundelen in één brede passage aan de zuidrand van het knooppunt Maaldrift. Mitigatie is bij de realisatie van de Rijnlandroute verplicht en de realisatie van de fauna- en recreatiepassage biedt kansen voor het versterken van het natuurlijke systeem ter plaatse en in de verdere omgeving. Op zowel rijksniveau (o.a. Natuurvisie, Meerjarenprogramma Ontsnippering) als provinciaal niveau (o.a. Ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit) wordt de noodzaak tot behoud en versterking van de waarden van het gebied ter hoogte van de A44 bij Maaldrift ten aanzien van natuur, groen en recreatie onderschreven en zijn ambities geformuleerd die verder gaan dan het huidige ontwerp laat zien.

D9. Landschappelijke inpassing

De aanleg van de Rijnlandroute brengt schade toe aan bestaande landschappelijke elementen, zowel grootschalig (nieuwe doorsnijding) als kleinschalig (bomen en bosschages). Wij verzoeken u om daar waar mogelijk deze elementen zoveel mogelijk te ontzien tijdens de bouw, dan wel deze zoveel mogelijk terug te brengen na de aanleg. In het bijzonder hechten wij daarbij aan behoud van de bestaande hoogopgaande groene afscherming van de A44 bij de Hadewychlaan en de verspreide bosschages in de Papenwegse polder.

D10. 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 dit gebied zodanig te bestemmen dat verdere 'transformaties' naar niet groene bestemmingen onmogelijk worden, zodat het bestaande landschap zoveel mogelijk zijn karakter behoudt.

E. Overige onderwerpen

E1. Optimalisaties in de aanbesteding

Wij verzoeken u nadrukkelijk om in de aanbesteding ook maximaal aan te wenden 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 (waarvan de tunnelmond dan zo dicht mogelijk bij de A44 en zo ver mogelijk van de rand van de Stevenshof zou moeten komen), dan wel een diepere ligging (overal minimaal -6 meter) met zoveel mogelijk overkluizing en maximaal herstel van het oorspronkelijke weidelandschap.

E2. Gefaseerde uitvoering van het project

De grootste bijdrage aan het 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 zou getuigen van zorgvuldig en behoorlijk bestuur om te beginnen met maatregelen aan de bestaande N206 en het effect daarvan te evalueren. Pas als de evaluatie daartoe aanleiding geeft zou u de uitvoering van de nieuwe verbinding A4-A44 ter hand moeten nemen. Op deze manier voorkomt u dat u grote en onherstelbare schade toebrengt aan het natuurlijke en het leefmilieu in en bij de Stevenshof, terwijl gezien de werkelijke verkeersontwikkeling die schade in het geheel niet nodig is.

E3. Rechtspersoonlijkheid Wijkraad Stevenshof

In de Nota van beantwoording (Bijlage 2) is de zienswijze van de Wijkraad geanonimiseerd omdat geen sprake zou zijn van een rechtspersoon en derhalve persoonsgegevens zijn afgeschermd. De Wijkraad Stevenshof is evenwel ingeschreven bij de Kamer van Koophandel (onder nummer 40447286) en heeft wel degelijk rechtspersoonlijkheid. Gelieve daar in het vervolg rekening mee te houden.

E4. Betrokkenheid van belanghebbende burgers

Dit is de eerste keer dat belanghebbende burgers in de gelegenheid worden gesteld direct bij de Minister c.q. Rijkswaterstaat een formele zienswijze in te dienen op het project Rijnlandroute, ondanks het feit dat dit project al meer dan 10 jaar in voorbereiding is. Er is hierdoor geen sprake geweest van (vroeg)tijdige, effectieve participatie van *alle* belanghebbenden.

Wij vinden dit ronduit onbehoorlijk, vooral ook omdat Gedeputeerde Staten bij de beargumentering van hun opvattingen en besluiten tegenover Provinciale Staten meer dan eens hebben verwezen naar op provinciaal niveau niet te beïnvloeden beslissingen van het Rijk. Dat gold onder meer voor hun keuze voor Zoeken naar Balans en tegen Churchill Avenue, voor de interpretatie van regelgeving over tunnelveiligheid, voor discussies over de maximumsnelheid op de A44 en voor discussies rondom 'Maaldrift Optimaal'.