

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Directie Participatie

RijnlandRoute (A4 en A44)

Postbus 30316

2500 GH DEN HAAG

Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.

Charlotte Köhlerpad 19

2331 KH LEIDEN

Leiden, 17 juni 2014

Onderwerp: zienswijze ontwerp-tracébesluit (OTB) A44 RijnlandRoute, dossiernummer DOS-2010-0022528

Geachte minister,

Hierbij dient de bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad en omstreken haar zienswijze in over het ontwerp-tracébesluit A44 RijnlandRoute (dossiernummer DOS-2010-0022528). De bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o. vertegenwoordigt bewoners aan de rand van de Stevenshof tussen de A44 en de Schenkmolen, die dus direct belanghebbende zijn. Zij is geregistreerd onder nummer 55336035 in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel te Leiden.

Onze vereniging werkt samen met de Wijkraad Stevenshof en maakt deel uit van het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute. Beide organisaties reageren met een zienswijze op het ontwerp-tracébesluit A44 Rijnlandroute. Wij onderschrijven beide zienswijzen volledig en verzoeken u deze te beschouwen als integraal deel uitmakend van onze zienswijze.

Algemeen

Wij verzoeken u met klem geheel af te zien van het plan om de RijnlandRoute aan te leggen. Nederland wordt alleen dan behouden voor een kapitale fout! De redenen die in het verleden door verschillende partijen zijn aangevoerd om deze weg aan te leggen, zijn immers niet meer van kracht:

- De bebouwing van Vliegveld Valkenburg speelt geen rol meer.
- Het Centraal Plan Bureau heeft een vernietigend oordeel over de gebruikte verkeersgegevens gegeven, zodat ook de verkeersmodellen naar de prullenbak kunnen.
- Eerdere argumenten om op basis van robuustheid de Churchill Avenue als alternatief af te wijzen zijn inmiddels onhoudbaar gebleken.
- Nadere berekeningen hebben aangetoond dat ook op basis van de aanleg- en onderhoudskosten niet voor de RijnlandRoute gekozen zou moeten worden.

Bestaande knelpunten zoals de passage van de Vliet, de verkeersafhandeling op het Lammenschansplein en het knooppunt Plesmanlaan zouden conform de Europese richtlijnen eerst opgelost moeten worden.

Wij nemen als vereniging ook afstand van het standpunt van de Gemeente Leiden dat de RijnlandRoute de leefbaarheid en bereikbaarheid verbetert!

Wij zijn als bewonersvereniging dan ook tegen de aanleg van de RijnlandRoute, omdat deze geen oplossing biedt voor de problemen die zij geacht wordt op te lossen.

In het geval de plannen om de RijnlandRoute aan te leggen toch worden uitgevoerd, hebben wij de onderstaande bezwaren tegen en opmerkingen bij de plannen zoals die tot nu toe bekend zijn.

Relatie met het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Rijnlandroute.

Het ontwerp-inpassingsplan is voorafgaand aan het OTB ter visie gelegd. Daardoor zijn wij niet in de gelegenheid geweest een integraal oordeel te vellen over het gehele traject en daarmee een integrale zienswijze op te stellen. Wij voelen ons tekort gedaan door deze onvolledige wijze van inspraak. Deze werkwijze is in strijd met eerder gemaakte afspraken.

Het OTB bestaat uit hoofddocumenten en vele bijlagen, met een totale omvang van enkele duizenden bladzijden. Het is niet erg uitnodigend voor bewoners om dit allemaal te lezen. Bovendien redeneert u alleen vanuit de invalshoek van de toekomstige gebruiker van de RijnlandRoute. Het is dan niet erg motiverend voor de bewoners om ook maar enig begrip voor het project RijnlandRoute op te brengen.

Diepte

Tijdens het behandelen van de aanvullingen op de in te dienen zienswijze op het OTB van de Gemeente Leiden bleek dat de deskundigen verschillend dachten over hoe de diepte van de tunnel bepaald wordt. Er bestond grote verwarring tussen meting ten opzichte van het maaiveld en ten opzichte van het NAP.

Wij vragen het OTB zo aan te passen dat er geen misverstand over bestaat dat de genoemde diepten in het rapport, volgens afspraak, gemeten worden ten opzichte van het **maaiveld** en niet anders.

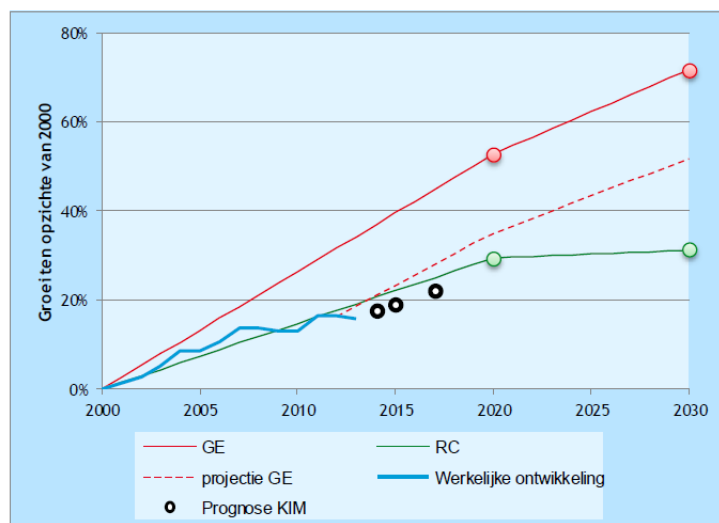
Horizontaal alignment van de verbinding A4-A44

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

Verkeersprognoses

De gehanteerde verkeersprognoses zijn uitsluitend gebaseerd op het 'hoge groei' WLO-scenario 'Global Economy' (GE). In de nabije toekomst zal de economie eerder een lage tot gemiddelde groei kennen dan een hoge groei. Zie onderstaande figuur uit het rapport van CE Delft. Duidelijk blijkt dat – zelfs als vanaf nu groei zich doorzet volgens het GE-scenario – de projectie van de verkeersgroei in 2030 minimaal 20% lager uitkomt dan de groei waarvan in de berekeningen die aan het ontwerp-tracébesluit ten grondslag liggen, wordt uitgegaan. Het uitsluitend baseren van uw prognoses op het GE-scenario is daarmee volstrekt irreal.

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



Bron: WLO, RWS Publicatie-rapportages 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 hierdoor niet verder onderzocht, c.q. afgevallene 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 zgn. '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, waarvoor ons inziens onterecht het beeld is neergezet dat deze onvoldoende 'toekomstvast' zou zijn.

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 'knoelpunten' 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 uitvoegstroken op verschillende plaatsen.
- Het ontbreken van vluchtstroken op diverse plaatsen.
- In de avondspits zijn de A44 en de Rijnlandroute in de richting van de A4 op verschillende wegvakken zeer congestiegevoelig (I/C-verhouding > 0,9).
- Op de verbindingsweg A4-A44 geldt een lagere maximumsnelheid van 80/km/h.
- Op A44 wordt kort na knooppunt Maaldrift vanaf km 20,5 richting Wassenaar snelheid eerst naar 100 km/h teruggebracht, dan naar 70 (km 20,75) en 50 (km 21,1) om te eindigen met verkeerslichten bij (km 21,6) ter hoogte van de Rozenweg in Wassenaar.

Gezien dit grote aantal knoelpunten lijkt het onwaarschijnlijk dat het project bijdraagt aan een daadwerkelijke verbetering van de verkeersveiligheid.

Verkeersafwikkeling Stevenshof

De verkeersontsluiting van de wijk Stevenshof via Leiden-Zuid op de A44 wijzigt in ons nadeel: alleen de westelijke parallelweg richting Den Haag blijft behouden, die daarbij door de verkeerskundige situatie ter hoogte van de kruising Rozenweg/N44 in Wassenaar niet optimaal is vormgegeven. Daarmee verslechtert de bereikbaarheid van Wassenaar, Scheveningen en de west- en noordkant van Den Haag vanuit de Stevenshof ernstig. De afsluiting van Leiden-Zuid richting Den Haag veroorzaakt dagelijks 6 km omrijden en cumulatief voor 5000 voertuigen per etmaal circa 6 miljoen euro omrijkosten per jaar. Wij willen een correcte analyse van de verkeersafwikkeling voor en in de Stevenshof omdat juist hier (door het anders vormgeven van de afrit Leiden-Zuid en het vervallen van een van de parallelwegen van de A44) verschuivingen in verkeersbewegingen te verwachten zijn. Op basis hiervan concluderen wij dat u onvoldoende in beeld heeft gebracht wat de gevolgen voor de Stevenshof zijn van uw plannen.

Luchtverontreiniging

U toetst in al uw onderzoeken aan de hand van nationale 'abstracte' normering – en deze leiden volgens u niet tot sterk afwijkende bevindingen. U beschrijft de feitelijke toekomstige effecten niet ten opzichte van de referentiesituatie van i.c. de zuidrand van de Stevenshof. Er zullen lokaal echter grote verschillen zijn en wij zijn van mening dat de bewoners van het Charlotte Köhlerpad e.o. onevenredig zwaar worden getroffen door geluidbelasting, luchtvervuiling etc. Als voorbeelden noemen wij dat u geen rekening houdt met de heersende windrichting en accelererend verkeer op de oprit van de RijnlandRoute naar de A44. Wij vragen u dan ook om samen met uw mede-bevoegd gezag (GS) de noodzakelijke extra mitigerende maatregelen te treffen.

Geluidshinder

In de geluidsonderzoeken behorende 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 de OTB knooppunt Maaldrift als integraal onderdeel van de reconstructie van de A44 en A4, en voegt daarbij zelfs nog een substantieel deel van de nieuw aan te leggen verbinding (ca. 500 meter tussen de OTB/PIP-grens en de huidige weg van de A44). Dit mag toch wel zeer merkwaardig worden genoemd, aangezien het overduidelijk om de 'aanleg van een nieuwe provinciale verbinding' gaat. Bij reconstructie gelden andere (hogere) normen voor geluid dan voor nieuwe aanleg. Wij vragen u daarom de normen toe te passen conform 'nieuwe aanleg'.

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 OPIP wordt geconstateerd dat voor de nieuwe verbinding A4-A44 niet de Wet milieubeheer, maar de Wet geluidshinder dient te worden toegepast: "De nieuwe verbinding tussende 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 geluidshinder" (Achtergrondrapport geluid O-PIP, p. 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.

Met name de bewoners van het Charlotte Köhlerpad zullen te maken krijgen met optrekkend verkeer van 80 naar 120 km/u in de aansluiting naar de A44. De toename van geluid zal daardoor evident zijn.

Luchtbehandelingsinstallaties Charlotte Köhlerpad en omstreken

Wij vragen uw uitzonderlijke aandacht voor het unieke luchtverwarmingssysteem waarvan de woningen aan het Charlotte Köhlerpad en omstreken zijn voorzien. Op het dak van de woningen bevindt zich een luchtinlaat die het uitgekende circulatiesysteem (in alle vertrekken) van verse lucht voorziet (24 uur per dag). Uiterekend deze woningen liggen het dichtst op de aansluiting met de A44. Gezien de heersende windrichting, de helling in de aansluiting en optrekkend verkeer naar 120 km per uur (met bijbehorende toename emissie van schadelijke stoffen) zal onze gezondheid in toenemende mate worden geschaad.

Groene corridor/weidevogelgebied

U constateert dat onder meer door de aanleg van de aansluiting van de provinciale weg op het Hoofdwegenet 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 verantwoordelijkheid 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 Remeeus 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 & 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 – nog los van de daadwerkelijke aanleg c.a. - zijn dramatisch en het ook door u erkende belangrijke weidevogelgebied met nota bene een 'specifieke waarde' wordt gehalveerd!

Wij wijzen u er op dat de provinciale Verordening Ruimte in het onderhavige gebied met beschermingscategorie 2 een verbod inhoudt van 'transformatie'.

Van dit laatste is in dit geval echter 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 rijksweg mét de aanleg van een geheel nieuw knooppunt. Een dergelijke grootschalige ontwikkeling in het onderhavige beschermde gebied is – zoals gezegd – in strijd met de Verordening Ruimte en dus onrechtmatig.

Waardevermindering woningen

Onze vereniging omvat een groot aantal woningen met vrij uitzicht op het toekomstige tracé van de Rijnland Route. De dreiging van de komst van de RijnlandRoute ondervinden de bewoners nu al aan den lijve en in hun portemonnee. Waar deze woningen ooit wegens het vrije uitzicht goed in de woningmarkt lagen en later vlot voor de vraagprijs verkocht werden, zijn ze nu matig verkoopbaar en staan ze langer te koop. Makelaars stellen dat door uw plannen ze 10% tot 15% in waarde gedaald zijn. Deze kosten komen ingevolge de geldende rechtspraak o.g.v. de Ontheffingswet niet voor schadevergoeding in aanmerking. Hoe slechter de inpassing van de

RijnlandRoute wordt, hoe groter en blijvender onze schade zal zijn, waarmee in de plannen geen rekening gehouden is. De dreigende achteruitgang in woon- en leefklimaat vertaalt zich dus nu al in reële kosten en schade voor een aanzienlijk aantal bewoners, wat niet gerechtvaardigd mag worden met het argument dat anderen elders in de regio erop vooruit gaan.

Tot zover onze zienswijze op het ontwerp-tracébesluit RijnlandRoute.

Namens de bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.,

hoogachtend,

Manus Oltheten, voorzitter

Gerty Hendriks, secretaris