

Mr. F.J. Kooper  
A. Kappeynestr. 15  
2331 RZ LEIDEN

Directie Participatie  
RijnlandRoute (A4 en A44)  
Postbus 30316  
2500 GH DEN HAAG

Datum: 17 juni 2014

Betreft: Zienswijze op ontwerp-Tracébesluit A44 (RijnlandRoute).

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij dien ik de onderstaande zienswijze in op uw ontwerp-Tracébesluit A44 (RijnlandRoute).

### **Terinzagelegging**

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

De stukken met betrekking tot het provinciale gedeelte van de RLR hebben ter inzage gelegen tot en met 8 mei jl. U hebt besloten de stukken met betrekking tot uw rijksgedeelte van de RLR ter inzage te leggen vanaf 9 mei jl.

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

Met een dergelijke laksheid toont u een verbazend gebrek aan inlevingsvermogen in de belanghebbende omwonende.

U had omwille van die noodzakelijke afstemming bijvoorbeeld eenzelfde zware druk op de provincie kunnen uitoefenen als bij uw structurele beïnvloeding van de provinciale keuze op 27 juni 2012 voor het alternatief 'Zoeken naar balans'.

En u had die uit het oogpunt van zorgvuldigheid vereiste synchronisatie nog eenvoudiger kunnen realiseren indien u eerder in het proces niet 'op de automatische piloot' had gekozen voor de vorm van het Tracébesluit maar proactief had gekozen voor de figuur van het Rijksinpassingsplan. Of hebt u deze laatste optie laten vallen ter vermijding van projectrisico's bij de 'democratische controle' c.q. de behandeling in de Tweede Kamer? Nu echter is het projectrisico groter omdat u dusdoende het voor vele bewoners van de zuidrand van de Leidse wijk Stevenshof onmogelijk hebt 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 enorme gevolgen voor hun woonomgeving van de te treffen, onlosmakelijk met elkaar verbonden provinciale en rijksinfrastructurele maatregelen.

*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.*

*Ik verzoek u om zo spoedig mogelijk samen met uw mede-bevoegd gezag een nieuwe, tweede maar nu gezamenlijke, gelijktijdige terinzageleggingstermijn te bepalen voor het provinciale en rijksgedeelte van de RLR dan wel er bij uw mede-bevoegd 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.*

## **Onevenredige benadeling**

Uw Toelichting beslaat het indrukwekkende aantal van 77 bladzijden. Desondanks spreekt u tot mijn verbazing slechts vier maal over 'omwonenden', twee maal over 'bewoners', en 'burgers' blijken in uw optiek in het geheel niet-noemenswaardig.

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 geluidproductieplafond (= de maximaal toegestane geluidproductie), want dan nemen de geluidbelastingen niet toe tot boven de wettelijke toetswaarden'.

Overbodig om te melden dat die plafonds en waarden ook nog kunnen worden verhoogd. Mijn punt is dat u dusdoende zich puur vanuit het perspectief van de initiatiefnemer blind staart 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' c.q. het vertrekpunt (voor de burger) van het verhaal ofwel de *locale* referentie- of nul-situatie.

Ik besef terdege – als oud-Rijkswaterstater – dat het debet is 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 Leidse wijk Stevenshof zijn tot op heden gevrijwaard van verstoring van hun woonomgeving tengevolge van door (vracht)verkeer veroorzaakte geluidbelasting, luchtvervuiling, gevaarlijke stoffen, gezondheidsproblemen (daardoor) en aantasting van natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatiegroen. Het voorgestelde tracé van de *nieuwe* RijnlandRoute leidt op alle voornoemde aspecten tot een dramatische feitelijke verstoring van hun tot nu toe 'maagdelijke' woonomgeving, 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 die varianten leiden tot een neutraal milieueffect of zelfs tot een verbetering. Die constatering wordt veroorzaakt door de bij elk aspect gehanteerde saldering van alle milieueffecten over het totale studiegebied en door zich uitsluitend te baseren op bijvoorbeeld het totale aantal 'gevoelige bestemmingen' in dat studiegebied. En 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 van i.c. de zuidrand van de Stevenshof* zijn de daadwerkelijke en voor met name de genoemde twee straten werkelijk *onevenredige* milieugevolgen voor dat 'onderdeel van het studiegebied' volledig onbelicht gebleven. Tegen de achtergrond van deze *specifieke* referentiesituatie verwacht ik van zowel provincie als rijk iets 'extra's'.

*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.*

*Ik verzoek u dan ook om samen met uw mede-bevoegd gezag dergelijke nieuwe extra mitigerende maatregelen te treffen, bijv. ten minste een horizontaal geluidscherm over het niet-ondertunnelde wegdeel.*

## **Ecologische Hoofdstructuur**

In uw Toelichting stelt u op blz. 43 met enig aplomb dat er i.c. geen sprake is van bestaande of nieuwe EHS. Die kwalificaties zijn overbodig en misleidend, 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 Verbindingszone (EVZ) ligt. Ik vraag u hier dan: "En wat vindt u er zelf van, vanuit uw eigen *integrale*, dus niet slechts technocratische rijksverantwoordelijkheid?!" Probeer niet alleen - conform het 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. Als 'moderne' Rijkswaterstater werkte ik destijds niet meer slechts mee aan 'inpassing van infrastructuur', maar zoveel mogelijk ook aan 'integrale - zij het vaak locale - gebiedsontwikkeling' in samenwerking met de andere betrokken overheden en instanties. En inmiddels zijn daar interessante mogelijkheden als sponsoring/adoptie/crowdfunding bij gekomen. Het zou absoluut een zeer te betreuren gemiste kans zijn om die ongebruikt voorbij te laten gaan. Daarnaast is i.c. niet alleen sprake van al bestaande rijksinfrastructuur (waarbij u kunt volstaan met het MJPO), maar ook van een forse verbreding daarvan én van de aanleg van een enorm *nieuw* knooppunt.

*Dan geldt gewoon - ook volgens het u goed bekende 'SVIR' en 'Barro' én de provinciale Verordening Ruimte - het 'nee, tenzij'-regime, volgens welk geen activiteiten mogelijk worden gemaakt die per saldo leiden tot o.a. een significante vermindering van de oppervlakte van een gebied (i.c. de EVZ) behorende tot de EHS of van de samenhang tussen de EHS-gebieden, tenzij o.a. de negatieve effecten op de o.a. oppervlakte en samenhang geheel en vooraf worden beperkt.*

Immers de 'uit coulance' door u voorgestelde twee kleine droge ecoduikers/faunatunnels leiden per saldo tot een zeer significante vermindering van de daadwerkelijke essentiële 'passage-oppervlakte' van de toch al zeer kwetsbare - want slechts vijftig meter breed begrensde - verbindingszone. 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 verwerp ik dus.

*De verbreding van de A44 c.a. is dus i.c. alleen mogelijk indien de negatieve effecten op de 'passage-oppervlakte' van de EVZ geheel en vooraf worden beperkt.*

*Ik verzoek u dan ook om ter zake de nodige extra maatregelen te treffen, bijvoorbeeld in de vorm van veel meer c.q. veel bredere faunapassages dan wel één zeer brede passage. Ter planologische borging ervan valt te denken aan de mogelijkheid van een dubbelbestemming.*

### **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 & 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!

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

Van dat laatste is i.c. 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 én de aanleg van een geheel nieuw knooppunt in combinatie met een geheel nieuwe provinciale weg. 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 (o.a. 'asfalt')landschap ontstaat. Immers ook de totale aanlegwerkzaamheden met zware machines enz. leiden in de ruime omgeving van het wegtracé tot een blijvend 'dichtslaan' en dus vernietiging van de juist voor weidevogels zo essentiële open, doorlatende bodemstructuur. En dan heb ik het nog niet over de aanleg van inspectiepaden/calamiteitenroutes aan weerszijden van de weg, en van werkerreinen en gronddepots, die – hoewel tijdelijk – 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 geef ik 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. Ik doel dan op een samen met uw mede-bevoegde gezag te realiseren horizontaal geluidscherm over het niet-ondertunnelde wegdeel vanaf het einde van de boortunnel en zover mogelijk richting A44 en ter plaatse van het gehele knooppunt c.a. 2LZOAB en de 'best technical means' qua geluidwerende voorzieningen.*

Hoogachtend,

F.J. Kooper