

Aan:  
Directie Participatie  
A4 en A44 (RijnlandRoute)  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

Voorschoten, 18 juni 2014

Onderwerp: DOS – 2007-0001083  
Zienswijze Ontwerp-Tracébesluit A4 en A44

Geacht heer, mevrouw,

Deze brief bevat onze zienswijze op het Ontwerp Tracébesluit A4. Als bewoners van de Margaretha Fergusonhof in Voorschoten wonen wij in de directe nabijheid van de geplande aanrijdroute van de A4 naar de Rijnlandroute.

Wij hebben kennis genomen van de zienswijze van Stichting Behoud Rijnland / Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute (Zienswijze Ontwerp Tracébesluit A4 en A 44), zie bijlage 1, en onderschrijven deze.

In het bijzonder onderschrijven wij de eindconclusie van het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute dat noch de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten noch de ontwerp-tracébesluiten zelf voldoen aan het algemene beginsel van behoorlijk bestuur dat de overheid haar besluiten behoorlijk dient te motiveren (het motiveringsbeginsel). Het simpelweg stellen dat de Toelichting niet ter visie voorligt is in onze ogen onvoldoende.

Wij zijn namelijk met het Bewonersgroepenoverleg Rijnland van mening dat er vraagtekens te plaatsen zijn bij het nut en de noodzaak van de Rijnlandroute. Verschillende onderzoeken, zoals aangehaald in de eerder genoemde zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute, wijzen uit dat de aannames en berekeningen van de provincie op onjuistheden zijn gestoeld of in ieder geval op gereede gronden ter discussie kunnen worden gesteld.

Wij als bewoners van de Margaretha Fergusonhof in Voorschoten krijgen wel de lasten van de geplande Rijnlandroute met zijn aanrijdroute en niet de lusten. Wij vragen om dusdanige aanpassingen dat deze lasten geminimaliseerd worden.

Wij krijgen te maken met de volgende onderdelen van de totale Rijnlandroute:

1. de aanleg van de tunnelmond Oost;
2. de omlegging van de Hofvlietweg;
3. het verleggen van de A4 waardoor de aansluitingen van de tunnelmond ontstaan.

#### **Inzicht in milieu effecten samenhangende plannen ontbreekt**

Wij constateren dat de ter visielegging van het OTB voor de aanpassingen op de A4 (met daarin onderdeel 3) niet parallel loopt met de ter visielegging van het O PIP RijnlandRoute (waarin onderdelen 1 en 2 worden besproken). Op deze manier is het voor ons niet mogelijk om de relatie tussen het OPIP RijnlandRoute en het OTB A4 te overzien en hebben wij geen inzicht in alle gevolgen van beide plannen.

Met name op het gebied van lucht en geluid ontbreekt op dit moment een goede integrale benadering, waardoor wij de cumulatie van effecten op onze woning niet kunnen beoordelen.

De akoestische modellen zijn voor de onderdelen 1 en 2 zijn bijvoorbeeld gescheiden aangeleverd van onderdeel 3 en houden geen rekening met de opgetelde effecten.

We kunnen op basis van de huidige gegevens echter al zien dat wij ons hier zorgen over moeten maken. Zo zijn binnen een straal van 100 meter van onze woning 5 woningen aangemerkt als woningen waarvoor de wettelijke geluidsgrenzen moeten worden verhoogd. Drie van deze woningen liggen aan de Vlietweg 96a, 98 en 100 in Leiden die op basis van het OPIP met in het bijzonder de verlegging van de Hofvlietweg met een verhoogde geluidsnorm te maken krijgen en twee woningen (Margaretha Fergusonhof 1 en Hella Haassenhof 9 in Voorschoten) op basis van het OTB van de A4.

Tussen onze woning en deze woningen ligt alleen de Vliet, een smalle weg of een sloot.

Hoewel in het Geluidsrapport (bijlage 6, hoofdrapport, paragraaf 1.3) gesteld wordt dat rekening wordt gehouden met cumulerende effecten, zien wij dat nergens terug in de onderbouwing. Wij vinden alleen dat rekening wordt gehouden met de N206 en de Kanaalweg, maar niet met de Rijnlandroute zelf en de omlegging van de Hofvlietweg. Er wordt verwezen naar bijlage D van het Deelrapport Specifiek deel 3, maar de bijlagen op de website

[http://www.centrumpp.nl/projecten/alle\\_procedures/Ontwerp\\_trac\\_besluiten\\_A4\\_en\\_A44\\_Rijnlandroute\\_Bijlagen\\_02\\_tot\\_en\\_met\\_14\\_2014.aspx](http://www.centrumpp.nl/projecten/alle_procedures/Ontwerp_trac_besluiten_A4_en_A44_Rijnlandroute_Bijlagen_02_tot_en_met_14_2014.aspx) houden op bij onderdeel B.

Ook is de stelling dat er rekening wordt gehouden met cumulerende effecten van het hele project tegenstrijdig met het feit dat de eerder genoemde woningen aan de Vlietweg 96a, 98 en 100 op basis van de verlegging van de A4 met zijn fly-overs geen overschrijding van de grenswaarden kennen, maar wel op basis van de verlegging van de Hofvlietweg. Als de cumulerende effecten waren verwerkt, waren deze woningen ook aangemerkt vanuit het OTB A4 A44 als woningen met een verhoogde geluidsgrens.

Wij zien het voorgestelde tracé met zijn aanrijdroute als een groot gevaar voor onze gezondheid en welbevinden door o.a. geluidsoverlast, toename fijnstof en CO<sub>2</sub>, lichtvervuiling etcetera.

De destijds in de MER opgevoerde gegevens zijn gebaseerd op een ander tracé zonder fly overs van de A4 en een andere tunnellingte. De gegevens uit de MER zijn daardoor niet meer van toepassing op de voorgestelde situatie, daardoor ook niet meer betrouwbaar en kunnen ons inziens niet meer dienen als basis voor besluitvorming, noch als beoordelingskader door ons als inwoner.

Wij vragen u de gecumuleerde milieueffecten vanuit zowel het OTB A4 als het O PIP RijnlandRoute inzichtelijk te maken, in vergelijking met de huidige situatie. Daarbij vragen wij u zorgvuldig met onze belangen als omwonenden om te gaan en negatieve effecten ten opzichte van de huidige situatie op te lossen.

#### **Aansluiting Rijnlandroute op A4 met dubbele fly-over: extra en onnodige overlast**

In onze visie ontstaat er met het creëren van een dubbele fly over een soort klein Prins Clausplein, op ongeveer 1 km van onze huis met daar tussenin een vrij landschap.

De bovenste van de twee fly overs zal op bijna 9 meter hoogte liggen. Tel hierbij de hoogte van een vrachtwagen en de hoogte in het landschap bedraagt minimaal 13 meter.

Dit heeft voor ons de volgende nadelige gevolgen:

- a) Aantasting van het landschap tussen Vliet en A4. De doorkijk vanaf de Vliet de polder in wordt ontsierd door een hoog object.

- b) Aantasting van het landschap van het Groene Hart. De doorkijk vanaf en naar het Groene Hart wordt doorbroken door een fly over van 9 meter.
- c) Ontstaan van geluidsoverlast door de hoogte van de fly-over. Het geluid van het autoverkeer zal vanaf deze hoogte vrij het landschap door kunnen bewegen.
- d) Ontstaan van geluidsoverlast door de helling van de fly-over. Auto's zullen meer gas moeten geven om de helling van de fly over te kunnen halen. Dit geeft extra geluidsoverlast.
- e) De tunnel loopt op 16 m diepte. Er is een beperkte afstand van 750 m tussen fly-over/A4 en tunnelmond. Hierdoor ontstaat een helling waardoor het verkeer nog meer gas moet geven richting Amsterdam. Hierdoor ontstaat meer geluidsoverlast.
- f) De A4 wordt verbreed van 6 tot 10 banen om de toegangswegen mogelijk te maken. Hierdoor ontstaat meer fijnstof.
- g) De verlichting van deze hoge fly overs en het autoverkeer dat hier op rijdt, zal tot ver in het open landschap, waaronder het Groene Hart, te zien zijn.

Er zijn in het Tracébesluit geen maatregelen voorgesteld die de gevolgen van deze inpassing voor ons als bewoners verzachten. Zo wordt er wel gesproken van een 'daling van de beleefde kwaliteit van de Oostvlietpolder en de Hofpolder' en 'een panoramisch uitzicht vanaf de aanrijroute naar het Groene Hart' maar wordt eraan voorbijgegaan dat deze overlast veroorzakende elementen moeten worden opgelost. Er worden hiervoor geen mitigerende maatregelen voorgesteld, anders dan dat de lichtarmaturen afgeschermd zullen worden. Dat is in onze ogen veel te weinig.

Wij zijn van mening dat omwille van alle hierboven genoemde bezwaren het Rijk en Provincie alles moeten doen om een dubbele fly-over te voorkomen. Wij sluiten ons aan bij de mening van de gemeentes Voorschoten, Leiden en Leidschendam/Voorburg dat een verbinding onderlangs de A4 in plaats van als fly over de A4 de beste optie is om deze aansluiting op een verantwoorde wijze te realiseren.

#### **Tot slot**

Samenvattend hebben wij de volgende bezwaren:

- in onze ogen voldoet het OTB A4 A44, evenals het OPIP, niet aan het motiveringsbeginsel.
- Er is geen inzicht in de gecumuleerde milieueffecten van de gecombineerde plannen.
- De keuze van een fly over over de A4 zorgt voor veel en onnodige overlast, waar geen oplossing voor gezocht wordt.

Vanzelfsprekend zijn wij ten alle tijden bereid om deze zienswijze en de bezwaren toe te lichten.

Hoogachtend,

Ron en Klaartje Droste  
Margaretha Fergusonhof 6  
2251WB Voorschoten