

**[Zienswijze van Martin Kroon te Leiden over OTB A44/ RijnlandRoute]**

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

Leiden, 19 juni 2014

Betreft: Zienswijze Ontwerp-tracébesluit A44 (RijnlandRoute)

Geachte directie,

Ondergetekende, Mr. M.C. Kroon, wonende Gerda Brautigamsingel 50, 2331 SJ te Leiden-Stevenshof, is als bewoner van een huis op korte afstand van de RijnlandRoute, de westelijke tunnelmond en het tracé A44 - A4 direct belanghebbende, reden om bij dezen een 'zienswijze' in te dienen.

Ik heb bij alle voorgaande inspraakmomenten rond de RLR informatie gegeven alsmede mijn visie, steeds met concrete verbeteringsvoorstellen en commentaar op de gekozen tracévarianten. Met genoeg stel ik vast dat enkele voorstellen onzerzijds gehoor gevonden hebben, met name de punten die ik als vertegenwoordiger van o.a. de Nederlandse Kanobond/Koninklijk Nederlands Watersportverbond en als kanovaarder/ recreatieve gebruiker van de Veen- en Dobbewatering naar voren heb gebracht over de eerdere ontwerpen (die deze eeuwenoude, landschappelijk waardevolle boezemwateren in de Papenwegse Polder doorsneden c.q. omlegden).

De eerder door ons geuite bezwaren over nut en noodzaak blijven staan. De onderbouwing van nut en noodzaak van deze nieuwe weg is uiterst mager en niet meer up-to-date met meer actuele verkeersprognoses. Ik verwijs hierbij korthedshalve naar de uitgebreide argumentaties van de Wijkraad Stevenshof en het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, die ik volledig onderschrijf. In deze vanuit Rijkswaterstaat geleide inspraakprocedure sluit ik korthedshalve ook aan op het principiële bezwaar dat wij als bewoners en organisaties hebben tegen het opknippen en desintegreren van de informatie en inspraak over deze weg in enerzijds de door GS geleide OPIP-onderdelen en anderzijds dit OTB-deel. Deze weg had als één integraal plan voorgelegd moeten worden, hetgeen ten onrechte niet gebeurd is, waardoor wij in onze belangen geschaad

zijn, doordat wij met on-samenhangende informatie bediend worden en geen goed overzicht van de interacties tussen de opgeknipte onderdelen krijgen. Waar elke toekomstige automobilist over één tracé tussen A4 en A44 rijdt en geen grens tegenkomt tussen het provinciale deel en het RWS-deel, moeten wij dat ten onrechte wel zelf integraal proberen te beoordelen en te reconstrueren. In deze zienswijze gaan wij dan ook uit van één samenhangend ontwerp zoals wij dat zelf uit de hele reeks OPIP + OTB-stukken hebben moeten destilleren.

### **Fouten in voorbereiding door adviesbureau's en provincie**

Als oud-projectleider Verkeer en Milieu (VROM) stel ik vast dat de ambtelijke voorbereiding en voorlichting onder de maat is gebleken en dat dit project de provincie als initiator blijkt boven het hoofd gegroeid is, gezien de talrijke fundamentele wijzigingen en verbeteringen ('ontwerptimalisaties') die nodig waren na elke voorgaande inspraakfase. Controle van het werk van de consultants blijkt gebrekkig, met name door de verkeerde interpretatie van bijvoorbeeld kaartbeelden en situaties ter plekke. Klaarblijkelijk zijn sommige consultants niet zelf ter plaatse geweest, anders had een opmerkelijke fout in alle basiskaarten voor de verkeersafwikkeling (zie bijv. OPIP-bijlage 02, fig. 2.1 en 2.2) niet gemaakt kunnen worden. In dat wegennet-beeld zijn namelijk de (ca. 4 m brede!) bussluis/tunnel onder station de Vink en de Hoflandbrug (busbrug Trompweg<>VijfMeilaan) tussen Leiden en Voorschoten als gebiedsontsluitingswegen opgevat en als zodanig in de berekeningen meegenomen, evenals de busbrug over de Oude Rijn en een fietsbrug in de Stevenshof. Dat is opvallend, aangezien die weggedeelten alleen voor OV en fietsers toegankelijk zijn. Daartegenover ontbreekt Leidseweg Noord ten onrechte op die kaart als gebiedsontsluitingsweg. Dit maakt alle daarop gebaseerde verkeersberekeningen q.q. onbetrouwbaar en onbruikbaar. Ook de inschatting van de gevolgen voor milieu en verkeersveiligheid komt daarmee op losse schroeven te staan en zal dus over-gedaan moeten worden, ook voor wat betreft onderhavig OTB-trajectdeel RLR<>A44.

### **Geboorde tunnel-techniek vergt nieuwe evaluatie van alle alternatieven**

De toe te passen bouwmethoden bepalen in hoge mate het tracé en de minimalisering van de gevolgen daarvan voor de omgeving. Het feit dat een geboorde tunnel onder Voorschoten nu wel technisch en financieel mogelijk is,

terwijl de onmogelijkheid van deze techniek vanaf het begin van de procedure centraal stond in de afwijzing c.q. het negeren van ondergrondse alternatieven, maakt deze procedures achteraf gezien betekenisloos. Bij een zorgvuldig bestuurlijk handelen moet toepassing van een fundamenteel andere techniek leiden tot opnieuw onderzoeken van betere, ondergrondse en dus kortere alternatieven dan alleen de overgebleven 'ZnB' variant buiten Leiden om. Waar het hier gaat om een investering van bijna een miljard euro met een gebruiksduur van zeker honderd jaar en een enorme, blijvende impact op de Stevenshof e.o. is enig uitstel hoogst nuttig, zelfs geboden. Ik stel voor om, uitgaande van een geboorde-tunnel-techniek, de eertijds verworpen alternatieven opnieuw te onderzoeken op alle voor- en nadelen (met MKBA en MER). Met de nu gekozen boortunneltechniek is een korter tracé, onder de N206 of onder het spoor Leiden-Utrecht of het Korte Vlietkanaal, nu wel realistisch en mogelijk, met q.q. minder negatieve gevolgen voor omliggende woonwijken als de Stevenshof. Op een project dat al zo lang loopt en zo lang de wegenstructuur bij de A44 en de A4 zal bepalen en vastleggen is een vertraging, die uiteindelijk tot een werkelijk uitgebalanceerd 'optimaal' tracé kan leiden, zeer verantwoord - en dus geboden.

### **Slechte doorstroming N206 mede door slechte VRI-afstelling**

Wat betreft de voorgeschiedenis en de leidende doelstellingen van het project valt op dat het van oorsprong dominante oogmerk om het leefklimaat rond de N206 te verbeteren, met name bij de Churchilllaan, overvleugeld is door een reeks (meer economisch georiënteerde) algemeen geformuleerde, zwak onderbouwde bereikbaarheidsdoelen op regionaal niveau. Feit blijft dat de huidige gebrekkige doorstroming op de N206 hoofdeden is een zuidelijke rondweg om Leiden heen aan te leggen die nieuwe, kostbare en ingrijpende aantakkingen op A44 en A4 inhoudt. Onderbelicht blijft dat de provincie zelf als wegbeheerder mede debet is aan die slechte doorstroming. In de MERs en in de reactie op onze voorgaande visies wordt miskend dat door de slechte afstelling van de meeste verkeerslichten op de N206 en het ontbreken van Groene Golf resp. 'Tovergroen' voor vrachtverkeer resp. knippergeel voor overstekende voetgangers en fietsers er onnodig vaak door het doorgaande verkeer gestopt (en dus weer opgetrokken) moet worden. Dat is een belangrijke – en vermijdbare - oorzaak van filevorming, luchtverontreiniging en geluidhinder langs de N206, die de provincie welbewust laat voortbestaan.

Hetzelfde geldt op de knooppunten bij Leiden West en het Lammeschansplein, waarvan de beschikbare fondsen voor reconstructies al jaren onbenut gebleven zijn; onnodige belemmering van de doorstroming vindt dus op de N206 welbewust nog steeds plaats, terwijl al jaren geleden ingegrepen had kunnen worden. Wat betreft de suboptimale VRI-afstelling [alleen de VRI-installaties bij de kruisingen met de Haagweg en Vijf Meilaan functioneren goed] valt uit regelmatig (door mij gemaakte) geïnstrumenteerde testritten op de N206 per auto resp. overstekend per fiets - met meting van wachttijden en verbruik – op te maken dat doorgaand gemotoriseerd verkeer op dit stuk N206 circa een op de drie keren voor niks moet stoppen voor roodlicht, en fietsers nog vaker. Deze al jaren durende situatie, die ook na aanleg van een RLR blijft bestaan, dient zo snel mogelijk verbeterd te worden, alleen al vanwege de enorme (ca.35%) energieverspilling en extra CO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub>/PM-uitstoot. Voordeel van tovergroen voor vrachtauto's en van knippergeel (buiten de spits) voor voetgangers en fietsers (bijv. bij de Cornelis Schuytlaan, Verdistraat en Kennedylaan) is dat veiligheid, milieu en doorstroming daar gelijkelijk van profiteren (win-win). Mee door het niet-benutten van moderne elektronische verkeersmanagement en VRI-regeltechnieken staat niet vast dat een volledig nieuwe, langere om-weg ten zuiden van Leiden in plaats van de N206 noodzakelijk is. Daarmee is de RLR/ZnB c.q. dit OTB onvoldoende onderbouwd. Argumenten voor toepassing van deze technieken als deeloplossing voor problemen met de doorstroming ontbreken ten onrechte in dit OTB, zodat het besluit op dit punt onvoldoende gemotiveerd is.

### **Luchtkwaliteit**

De vroegere ernstige luchtverontreiniging langs de Churchilllaan is intussen tot 'onder de norm' gedaald, blijkt uit eerdere TNO-metingen voor de gemeente Leiden, mee door afgenomen verkeersdruk. Het is dan merkwaardig te constateren dat de (overgebleven) verkeersellende en luchtkwaliteitsproblemen na aanleg van de RLR eerder verspreid dan opgelost worden. De verkeersintensiteiten op de N206/Churchilllaan zelf en de bijbehorende luchtverontreiniging nemen immers slechts beperkt af – of zelfs nog iets toe. Verder blijkt uit de concentratiekaarten (van OPIP-bijlage 09, voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) dat bewoners aan de rand van de Stevenshof, i.e. in totaal circa 200 gezinnen (waaronder de Gerda Brautigamsingel) na aanleg van de RLR even hoge concentraties luchtverontreiniging zullen ervaren als huidige

bewoners langs de N206, wier gezondheid ooit hoofdargument voor de RLR vormde – althans op papier! Er is dus sprake van verplaatsing en verdeling van de problemen, niet van oplossing. Bewoners langs de N206 gaan er veel minder op vooruit dan indertijd de bedoeling was! Waar vaststaat dat ook ‘onder de norm’ sprake is van gezondheidseffecten en er geen no-effect-level bestaat voor PM10 en PM2,5 – laat staan voor de nog kleinere, ongereguleerde deeltjes – is een beroep op berekeningen waaruit blijkt dat de luchtverontreiniging ‘onder de norm’ blijft naar ons, bewoners van de rand van de Stevenshof, toe onvoldoende grondslag om ons aan een aanmerkelijke verslechtering van de luchtkwaliteit bloot te stellen.

Vaststaat dat de Europese en nationale luchtkwaliteitsnormen en -criteria en de NSL-praktijk niet primair gericht zijn op bescherming van de gezondheid van alle omwonenden van drukke auto(snel)wegen. Primair doel was te waarborgen dat bouwplannen voor wegen en op gevoelige bestemmingen zo veel mogelijk zouden kunnen doorgaan, reden waarom Nederland zelfs actief uitzonderingen op de aanscherping van de normen bedongen heeft.

Daartegenover zijn de (veel lagere) WHO-normen wel - o.g.v. wetenschappelijk onderzoek naar dosis-effect-relaties - zuiver op bescherming van de volksgezondheid gericht; die zijn dus veel strenger dan de Nederlandse grenswaarden. Hetzelfde geldt voor de VS, waar de EPA een grenswaarde van bijvoorbeeld 12 microgram hanteert voor PM2,5 – Nederland hanteert 25 microgram (bron: GGD Amsterdam/Longfonds)! Wat betreft de verwachte trends staat vast dat de grootste, motortechnische emissiereducties al zijn geïmplementeerd en ingecalculerd. Daarom verwacht RIVM/PBL geen grote afnames van de relevante voertuigemissies vanaf Euro 6 en na 2020, waarna de autonome luchtkwaliteitsverbeteringen zullen afvlakken. Wij bewoners van de rand van de Stevenshof zullen dus tot in (voorzienbare) lengte van jaren met een verslechtering van onze luchtkwaliteit geconfronteerd blijven door de RLR en knooppunt Maaldrift, waar we nu nog overwegend frisse zeelucht als achtergrondconcentratie inademen. Ten onrechte wordt in dit OTB alleen van de te ‘slappe’ nationale I.k.normen uitgegaan bij de te gunstige inschatting van de luchtkwaliteit aan de randen van de Stevenshof door RLR en A44.

### **Tunnelmond en verdiepte ligging**

Het bovenstaande geldt a fortiori voor de extra emissies uit de tunnelbuis die bij de Stevenshof via de tunnelmond naar buiten komen. Die uitlaatgassen (uit

de oost-west buis onder Voorschoten door) komen - dankzij effectief onderhandelen van de buurgemeente - niet in Voorschoten vrij maar uitsluitend op Leids grondgebied, en worden dan door ons, omwonenden van de tunnelmond ingeademd. Feitelijk is de constante pluim uit deze 2,4 km tunnel – naar schatting in de spits het equivalent van 200 (vracht)auto's! – een soort fabrieksemissie, die volgens geldende inrichtingsnormen nooit op zo korte afstand van woningen op leefniveau zou mogen vrijkomen. Voor de Stevenschhof vormen de tunnelmond en de open bak pal langs onze wijk plus de extra wegvakken rond 'Maaldrift compact' het grootste probleem. Tauw komt met berekeningen (fig. 5.4) waaruit zou blijken dat de luchtvervuiling ver 'onder de norm' blijft rond de tunnelmond en ter hoogte van onze huizen op afstanden van ca. 170 m van de wegas. Voor ons zijn deze berekeningen volstrekt ondoorzichtig en ook ongeloofwaardig, omdat de emissies binnen 2,4 km tunnellenge continu en geconcentreerd bij de tunnelmond vrijkomen, en bij de overwegende windrichtingen (tussen ZO en N over West) in zeker 75% van de tijd in de richting van de Stevenschofse huizen drijven. Het is dus vanuit gezondheidsoptiek dringend gewenst dat het RLR-tracé en de tunnelmond zo ver mogelijk zuid- resp. zuidwest-waarts opschuiven om een zo groot mogelijke afstand tot de randen van de Stevenschhof te creëren. Dat is ten onrechte zonder enige motivering achterwege gebleven, waarvoor GS verwijzen naar de eisen die RWS stelt, o.a. betreffende de snelheidslimieten op de A44 en de inrichting van de knoop Maaldrift. In het OTB is onvoldoende rekening gehouden met de noodzaak de geboorde tunnel met de tunnelmond zo ver mogelijk van de rand van de Stevenschhof te leggen, waardoor dit besluit in strijd is met de zorgvuldigheid die jegens ons bewoners betaamt en tevens onvoldoende onze belangen afweegt tegenover die van verkeerstechnische aard resp. die van de (denkbeeldige tijdwinst voor) toevallige RLR/A44-weggebruikers. Verlenging van de geboorde tunnel tot vlakbij de A44 is een praktische, effectieve en uitvoerbare oplossing, zoals door de wijkraad Stevenschhof in groter detail is toegelicht en geeist, wat ik volledig onderschrijf en waarnaar ik korthedshalve hierbij verwijs.

Verdere verdieping van de open bak vanaf de tunnelmond tot de diepte (7m.) die toch al bij kruising van de Veenwatering wordt aangehouden, zal – ook voor de geluidhinder – aan onze bezwaren in enige mate tegemoet kunnen komen indien daarbij ook horizontale geluidsafscherming plaatsvindt – zoals reeds bij

de A4-bakconstructie door Leiderdorp wordt toegepast. Deze bestaande techniek levert mogelijk ook minder depositie van deeltjes buiten de verdiepte bak (ergo: bij onze woningen) op.

## **Geluidhinder**

De Stevenshof is al van drie kanten door drukke verkeersaders omsloten: ten oosten van ons de drukste spoorlijn van Nederland, ten westen de A44. Daarnaast bevinden wij ons onder de aanvliegroute naar de drukke Kaagbaan van Schiphol. De huidige (gewenste) natuurgeluiden worden met de komst van de RLR in een open bak vervangen door de constante brom van 50.000 mvt/dag en de alles doordringende zware dreun van vrachtauto's (N.B. laagfrequent geluid!). In plaats van grutto's zal een stoet Rijsburgse bloementrucks op weg naar Duitsland ons dagelijks en te vroeg wakkeren; slapen met open raam is er dan vanwege die hinder niet meer bij. Ook voor de geluidnormen geldt dat niet de gezondheid maar de haalbaarheid en betaalbaarheid van mitigerende maatregelen bepalend zijn voor het normniveau c.q. de vaststelling van hogere waarden, ook in dit OTB.

Ook 'onder de norm' zullen de 200 huizen/gezinnen aan de rand van de Stevenshof ernstige hinder en potentiële gezondheidseffecten t.g.v. slaapstoornissen ervaren door RLR en knooppunt Maaldrift/A44. Die zijn in de praktijk erger dan in de modellen en berekeningen wordt aangegeven, aangezien daarin geen rekening gehouden wordt met individuele overschrijdingen en schendingen van de voertuig-eisen voor (uitlaat- en banden)geluid. Feit is dat de politiehandhaving van de wettelijke geluideisen nihil is bij motorfietsen met uitgeboorde uitlaten (Voorbeeld? *Hells Angels* met Harley Davidsons, Ducati's e.d); hetzelfde geldt voor de vele opgevoerde Golfjes en Honda'tjes met megafoonuitlaat - die daarmee wél ('gasdicht'!) door de APK komen én onze stille aanflarden mogen scheuren. Rustig buiten zitten in de tuin, op balkon of dakterras (die zijn veelal op de polder georiënteerd) is er dan niet meer bij, laat staan een ongestoorde nachtrust. Nu al horen wij deze rijdende puntbronnen van verre aankomen als zij vanaf de Wassenaarse stoplichten vol-gas accelereren vanaf 0 naar 120 km/u en dan met 140 langs de Stevenshof scheuren. Ook de 120 km-limiet op de A44 wordt immers nu al massaal overschreden, feiten waarmee in de geluidberekeningen geen rekening gehouden wordt. Vrachtwagens kunnen straffeloos 90 km/u rijden,

wat enkele decibels meer lawaai oplevert dan bij 80 km/u. Er is dus ook om deze reden alle aanleiding om de gezondheidseffecten 'onder de norm' mee te nemen en de open bak te vervangen door een verlengde boortunnel c.q. een verder verdiepte en met horizontale geluidschermen afgeschermdde bak – wat voor 'Vlek 17' de facto de enige oplossing is. En ook bij geluidhinder geldt: 1) dat de bewoners langs de Churchillaan er iets minder van krijgen, 2) de Voorschotenaren elke hinder bespaard blijft, terwijl 3) ruim 200 huizen/gezinnen in de Stevenshof er onevenredig veel op achteruit gaan. In de geluidsonderzoeken bij het MER tweede fase wordt de gehele nieuwe verbinding A4-A44, inclusief knooppunt Maaldrift, door GS 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, namelijk ca. 500 meter tussen de OTB/OPIP-grens en de huidige wegas van de A44. Deze wel erg ruime invulling van het begrip 'reconstructie' is volstrekt in tegenspraak met wat de wetgever bedoeld heeft. Immers, knoop 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', eventueel met uitzondering van aanpassingen aan de bestaande doorgaande rijbanen van de A44. Door deze onwettige procedurele handelwijze worden wij Stevenshofbewoners in onze belangen geschaad en wordt in dit OTB *Détournement de pouvoir* toegepast.

### **Omrijkosten voor Stevenshof-bewoners miljoenen per jaar**

De afsluiting van de op- en afrit Leiden-Zuid in de A44 – de facto: 'afslag-Stevenshof' – en de negatieve gevolgen daarvan voor ons bewoners – ook in monetaire termen! - zijn ten onrechte volledig onderbelicht gebleven in de RLR-procedure, MKBA, MER 1 en 2 en OTB. Met circa 5000 mvt/dag en gezien de ligging van deze op- en afrit is het opheffen ervan integraal onderdeel van de RLR en dus ook in deze OTB relevant, omdat het verkeerstechnisch samenhangt met het gekozen tracé en de ontwerpeisen van ZnB. Opheffing van Leiden-Zuid/A44 vloeit rechtstreeks voort uit de eisen die Rijkswaterstaat stelt



aan het gekozen tracé. De directe, niet-berekende noch beschreven gevolgen van deze afsluiting zijn dat enkele duizenden automobilisten uit onze wijk en uit Leiden Zuidwest die momenteel op Den Haag/Scheveningen pendelen via de A44, in de toekomst dagelijks moeten omrijden, hetzij via de (noordelijker, tegen Oegstgeest aan, gelegen!) knoop Leiden-West, hetzij via de – achteraf ingelaste (!) - aansluiting van Leiden-Zuid uitsluitend op de RLR richting A4, in plaats van op de A44. Via Leiden-West zal er per retourrit door ons 6 km omgereden moeten worden (zie annex verslag van onze testrit en kostenberekeningen, die hiermee deel van deze zienswijze uitmaken). Naar Scheveningen via RLR>A4>A12 en door Den Haag Centrum is in de spits nog erger dan via Leiden-West en de A44, want dan moeten diverse knelpunten (Prins Claus-plein, Utrechtsebaan, Koningskade) gepasseerd worden, en dan bedraagt de omrijafstand zelfs ruim 12 km/dag vergeleken met via de A44 door Wassenaar! Omrijden via de Ommedijkseweg/westelijke parallelweg is geen optie voor grotere aantallen voertuigen, die dan immers bij het kruispunt Rozenweg in Wassenaar vastlopen en ook de A44-VRI daar zullen verstoppelen. Voor velen, zoals ondergetekende, die momenteel richting Wassenaar de oostelijke parallelweg gebruiken, komt er sowieso nog 2 km bij doordat ook die verbinding wordt opgeheven! Uitgaande van standaard autokostenberekeningen van ANWB en Consumentenbond komen de omrijkosten via Leiden-West (aan tijdverlies en autokosten) per jaar cumulatief neer op circa 6 miljoen euro, via de RLR wordt dat dan het dubbele. Binnen onze testritopzet is dan nog geen berekening gemaakt van de extra kosten die het vrachtverkeer moet maken om via Leiden-West c.q. de RLR van en naar Den Haag te rijden. Deze directe, cumulatieve en permanente gevolgen van de aanleg van de RLR volgens ZnB en dit OTB staan nergens vermeld, een ernstige omissie in de MKBA, MER2,OPIP en OTB, waaruit blijkt dat er ook op dit punt onvoldoende rekening gehouden is met de specifieke nadelen voor (de automobilisten uit) onze wijk. Blijkbaar verwachten provincie en RWS dat wij voortaan massaal via de 'sluiproute' Ommedijkseweg door Wassenaar naar Den Haag/ Scheveningen gaan pendelen, hetgeen op zich al in strijd is met de doelstellingen en randvoorwaarden van OPIP en OTB. Overigens lijken ook de verkeersveiligheidsaspecten van enkele duizenden extra (vracht-) voertuigbewegingen, met name op de Ommedijkseweg en de Haagsche Schouwweg, ten onrechte buiten beschouwing gebleven.

De oplossing is een heroriëntatie op de foutieve belangenafweging in het ontwerp van knoop Maaldrift, waar nu de kleine reistijdwinst van de bestuurders van RLR richting Wassenaar zwaarder wegen dan de grotere reistijd en monetaire verliezen voor ca. 5000 dagelijkse pendelaars uit de Stevenshof en Leiden Zuidwest die dagelijks met veel grotere nadelen geconfronteerd zullen worden waar geen compensatie of uitweg voor wordt geboden. De vanuit bewonersgroepen aangedragen alternatieve lay-out van knoop Maaldrift met 'Maaldrift Optimaal', met een halve aansluiting voor het verkeer RLR>Wassenaar biedt daarvoor een win-win oplossing die op termijn miljoenen euro's aan omrijkosten en energieverliezen bespaart en die tevens mogelijkheden biedt om de RLR verder weg van de woonbebouwing in te passen c.q. de geboorde tunnel te verlengen. Daartoe zal tevens de snelheidslimiet op de A44 moeten en kunnen worden verlaagd tot 100 km/u, wat sowieso momenteel al vanwege de geluidhinder, luchtverontreiniging en verkeersveiligheid noodzakelijk is; ergo een kosteneffectieve 'no-regret' maatregel omdat de A44 qua dwarsprofiel, de vele op- en afritten en de verhoogde ongevalkans niet aan de eisen voldoet om 120 als limiet te stellen. Voor een nadere toelichting op Maaldrift Optimaal en verlaging van de snelheidslimiet verwijs ik verder naar de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof en de bijlagen daarbij, die ik volledig onderschrijf.

### **Effecten op natuur, landschap en weidevogels**

Tot onze verbazing treffen we in de stukken zeer uitgebreide natuurtoetsen en onderzoeken aan van de (minuscule) gevolgen van de RLR voor natuurgebieden die zeer ver af liggen van de gekozen tracés en van diersoorten als de huismus en vleermuizen, en zelfs voorstellen voor het soort bomen dat in de middenberm geplant moet worden (als quasi-culturele erfenis?). De aandacht die de achteruitgang van de natuurwaarden en met name van de weidevogelstand in de noordelijke delen van de Papenwegse Polder krijgt is daartegenover ver onder de maat. Uit de sinds jaren verrichte vogeltellingen van broedparen en broedresultaten (ook in bezit van de provincie en RWS) blijkt dat juist het noordelijke, extensief beweide deel van de polders, precies waar het 'ZnB'-tracé en knoop Maaldrift gepland zijn, de hoogste dichtheden van de belangrijkste soorten als grutto, tureluur, Kievit en scholekster kennen. Dit zijn nu – anders dan toen de N11 West ooit op de kaart gezet werd –

allemaal bedreigde soorten, die in het hele land hollend achteruitgaan, terwijl nota bene Nederland voor de helft van de Europese populatie van de grutto verantwoordelijk is – als uniek gastland tijdens de broedtijd. Deze rode-lijst-soorten verdienen alleen al om die reden extra bescherming, ook los van de formele status van een gebied. Door de jarenlange bodem-vernietigende aanleg en de blijvende aanwezigheid van de RLR-bak in de gekozen bovengrondse c.q. verdiepte 'ZnB'-variant gaat er veel meer dan de genoemde 3,4 ha aan vernietigd gebied en 20 ha aan verstoord gebied verloren, ook voor de vele andere, van deze biotoop afhankelijke soorten vogels. Die kunnen niet even opschuiven naar een nog nader te bepalen 'compensatiegebied'. Als zij uit Afrika terugkeren en hun geboortegronden omgeploegd en bezet zien door draglines en shovels, is er geen alternatief voor hen en gaat er meer dan één broedseizoen of generatie verloren, want alle geschikte biotopen zijn al bezet (de ongeschikte blijven over). Aangezien het om vele tientallen broedparen gaat die moeten ver(t)rekken, nog vermeerderd met vele tientallen uit de Oostvlietpolder door de RLR>A4-aansluiting, is de komst van RLR/ZnB in deze polders een regelrechte natuurramp. Daar komt dan nog het effect bij op de wintergasten/doortrekkers als (regen)wulp, watersnip, smient en visarend en de vernietiging van fourageergebied voor soorten als de lepelaar, ooievaar en grote zilverreiger.

Daar kan geen 'compensatie' tegenop, los van de vraag waar en met welke middelen die wordt gerealiseerd, nu in wijde omtrek alle geschikte gronden al agrarisch natuurbeheer kennen. Concluderend kan gesteld worden dat het ZnB- tracé, door vernietiging van de twee rijkste weidevogelgebieden op Leids grondgebied, vanuit de belangen van natuurbescherming en weidevogelbeheer onverantwoord is en tot een andere keuze moet leiden, zoals een verdere ondertunneling van dit gedeelte tot zo dicht mogelijk bij de A44. Een boortunnel heeft ook als groot voordeel dat de bovengrond (met de ecologisch bepalende toplaag) en de watergangen niet fysiek geheel doorsneden of verstoord c.q. definitief vernield worden – een aspect dat ook onderbelicht is gebleven is. Vanuit deze optiek is het OTB zowel voor het deel A4 als voor het deel A44 onvoldoende onderbouwd om de ernstige gevolgen voor de weidevogelstand te rechtvaardigen.

**Besluitvorming en gekozen tracé zijn in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur en evenwichtig milieubeleid**

De gevolgde procedure en de q.q. onevenredig nadelige consequenties ervan voor een grote groep bewoners van de Leidse woonwijk Stevenshof leiden tot de conclusie dat de genomen besluiten in hoge mate strijden met de beginselen van behoorlijk bestuur, i.e. het Zorgvuldigheidsbeginsel, Motiveringsbeginsel en het Gelijkheidsbeginsel en in een onevenwichtige afweging van belangen resulteren. Wat betreft de doelstellingen van de RLR/ZnB is verbetering van het leefmilieu langs de N206 gaandeweg overtroffen en nagenoeg vervangen door uitbreiding van het regionale wegennet met de RLR teneinde een 'robuuste' netwerkstructuur te bereiken opdat bewoners van gemeenten als Katwijk en toekomstige bewoners van de woonlocatie Valkenburg binnen enkele minuten vanaf de A44 de A4 kunnen bereiken en waarin bedrijven als Flora Holland en werknemers van instellingen in het Bio Science Park niet langer over de N206 hoeven te rijden. Het meest 'robuuste' effect vormt de bypass-functie van de RLR voor het Rijkswegennet in geval de A4 verstopt zit door accidentele files bij bijvoorbeeld Leiderdorp, of op de A44 bij Wassenaar. Deze hogere belangen zouden volgens het MKBA een grote economische waarde belichamen. Helaas zien wij dat niet terug in een evenredige inzet om de negatieve gevolgen van deze weg voor de Stevenshof tot aanvaardbare proporties terug te brengen. Voor een weg die tenminste een eeuw lang zoveel economisch rendement gaat opleveren zouden - bij een zorgvuldige afweging van belangen - meer investeringen in dergelijke voorzieningen gerechtvaardigd, verantwoord en geboden zijn. Hier wreekt zich echter, dat de hierboven opgesomde negatieve gevolgen van meet af aan gebagatelliseerd zijn en uitsluitende getoetst zijn resp. opgehoogd zijn tot aan de 'slappe' landelijke normen, die geen rekening houden met restricties 'onder de norm' of met gezondheidseffecten die daaruit voortvloeien, of met een stapeling van effecten die elk op zich nog wettelijk aanvaardbaar heten. De financiële nadelen van de RLR/ZnB-variant, voorop het waardeverlies voor circa 200 woningen (in onze zienswijze bij het OPIP verder onderbouwd) en het verplicht omrijden voor alle inwoners van de Stevenshof, zijn zelfs helemaal buiten beeld gebleven in de besluitvorming. Indien die verliezen over een langere periode gekapitaliseerd worden, verbleken de extra kosten voor de noodzakelijke inpassingsmaatregelen. Het veronachtzamen van onze kosten en verliezen alleen al maakt OPIP en OTB onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd. Het gelijkheidsbeginsel is geschonden doordat de bewoners van

de Stevenhof, a fortiori degenen die aan de zuidelijke en westelijke randen wonen en direct aan het tracé blootgesteld worden, onevenredig zwaar getroffen worden in hun belangen ten gunste van het ontzien van (gerechtvaardigde) gelijksoortige belangen van de inwoners van Voorschoten (die langs de eerder geplande open bak wonen die door de boortunnel vervangen is) en van omwonenden van de N206, wier blootstelling aan geluidhinder en luchtverontreiniging enigszins zullen afnemen dankzij de RLR langs de Stevenhof. Hetzelfde geldt voor de beoogde reistijdwinst voor werknemers van Bio Science Park, Flora/bedrijven en inwoners van Katwijk, die geheel gratis deze vruchten plukken. Bovengenoemde – op zich legitieme - belangen rechtvaardigen echter niet dat één grote groep andere burgers - die geen keus hebben dan te verhuizen - daaronder moet leiden nu provincie en RWS om financiële redenen de nodige maatregelen achterwege laat om de RLR voor ons zodanig in te passen dat die **'niet gezien, gehoord of geroken'** wordt, zoals toegezegd tijdens voorgaande inspraakmomenten met politici en bestuurders. Met name de zwalkende politiek heeft ons vertrouwen in een goede inpassing geschonden, en daarmee het vertrouwensbeginsel waaraan dit besluit ook getoetst moet worden. Het gaat daarbij niet aan om de kleine winst voor een grote groep burgers af te wegen en te 'salderen' tegen het grote verlies voor een kleinere maar goed identificeerbare, andere groep burgers, die daarvoor ook niet eens schadeloos gesteld worden. Deze zunige 'boekhoudkundige' invalshoek heeft ten onrechte geleid tot een 'win-loose' uitkomst in plaats van een 'win-win' resultaat, wat zowel onzorgvuldig is naar ons bewoners als in strijd met het gelijkheidsbeginsel, dat burgers in gelijke situaties gelijkelijk behandeld moeten worden. De keuze voor het ZnB-tracé is ook onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd nu de keuze voor een geboorde tunnel onder Voorschoten leidt tot grotere vrijheid in het kiezen van een tracé met minder negatieve gevolgen voor de Stevenhof, i.e. een tracé op grotere afstand van onze wijk (bijv. 300 meter, de zone die wordt aanbevolen door experts van GGD Amsterdam), resp. een volledig ondergrondse uitvoering door verlenging van de boortunnel tot voorbij de Veenwatering. Nu de nadelen van deze keuze voor ZnB – nog afgezien van natuur en weidevogels – geheel ten koste van onze wijk en woningen gaan en in concreto per woning becijferd kunnen worden, zoals hierboven aannemelijk is gemaakt, terwijl de vermeende voordelen terechtkomen bij potentiële weggebruikers c.q. derden-

belanghebbenden, die voor onze kosten t.b.v. hun tijdwinst niet hoeven op te draaien, is er ook in dat opzicht geen evenwichtige afweging van belangen, kosten en baten. Daarbij zij tot slot opgemerkt dat de grondwettelijke taak van de overheid niet gelegen is in vermindering van de reistijdverliezen van individuele burgers. De bescherming van de volksgezondheid is daarentegen wel een grondwettelijke plicht (GW. art.21), die in dit geval geschonden wordt als de RLR/ZnB via dit OTB ongewijzigd wordt uitgevoerd.

**Nu nut en noodzaak van deze weg niet steekhoudend zijn onderbouwd of aangetoond en onze grondwettelijke belangen in de gevolgde procedure op velerlei wijze worden geschonden door de gekozen tracés, door inhoudelijke en procedurefouten, ongebalanceerde belangenafweging en ontbrekende mitigatiemaatregelen, is heroverweging van de RLR/ZnB en dit OTB geboden voor wat betreft het trace tussen tunnelmond en A44/Leiden West.**

[mc.kroon@hetnet.nl](mailto:mc.kroon@hetnet.nl) 19 juni 2014